

# Cena powietrza

ROZMOWA Z **EUGENIUSZEM WRÓBLEM**,  
PODSEKRETARZEM STANU W MINISTERSTWIE  
TRANSPORTU

**Jest pan współtwórcą „Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”, który trafił do uzgodnień międzyresortowych...**

Program jest już po tych uzgodnieniach, 8 maja został przyjęty przez Radę Ministrów.

**Czyli poszło gładko.**

Biorąc pod uwagę wiele innych dokumentów, które trafiają do uzgodnień międzyresortowych, można powiedzieć, iż kłopotów było relatywnie mało. Program wzbudził natomiast ogromne zainteresowanie i jednocześnie zdziwienie tym, że powstał dopiero teraz, choć ustawa obligująca ministra transportu do sporządzenia tego dokumentu obowiązuje od dawna. Jeszcze w trakcie prac nad programem docierały do nas informacje o oczekiwaniach wielu środowisk, w tym także polityków, co do zawartości tego fundamentalnego opracowania.

**Każdy chciał „ugrać” swoje. Z jakim skutkiem?**

Czasz wszechmocnych decydentów politycznych minęły – mam nadzieję – bezpowrotnie. Minister proponuje rozwiązania, które muszą mieć swoje biznesowe uzasadnienia. W trakcie prac nad programem uświadomiliśmy sobie, jak wiele kwestii związanych z sektorem lotniczym było do tej pory nieuregulowanych, jak bardzo brakuje rozwiązań systemowych i jak trudno te kwestie teraz zmienić. W trakcie kolejnych siedemnastu lat Rzeczypospolitej zaistniało wiele rozwiązań, które, choć dziś wydają się nieefektywne, jednak się zdarzyły i muszą być brane pod uwagę. Nie można obrażać się na rzeczywistość, co nie oznacza, iż nie można jej zmieniać.

**Jednocześnie mamy ogromny wzrost przewozów...**

Przystąpienie Polski do Open Sky, Unii Europejskiej, oznaczające otwarcie rynków pracy dla Polaków, a także dynamiczny rozwój przewoźników niskocenowych spowodowały ogromny wzrost przewozów a także oczekiwań, iż będą się one rozwijały w sposób cywilizowany, godny XXI wieku. I ja tak uważam. Dlatego powstał ten program, który oczywiście nie jest idealny, będzie modyfikowany i uzupełniany, ponieważ rzeczywistość bezustannie się zmienia, my nabieramy nowych doświadczeń i umiejętności. Wypracowanie koncepcji rozwoju rynku lotniczego w Polsce, to – moim i nie tylko zdaniem – ogromna wartość tego dokumentu. Pokazuje kierunki działania, porządkuje rzeczywistość.

Oprócz oczywistych faktów, jak nasze członkostwo w Unii Europejskiej, otwarcie rynków pracy czy – ostatnio – powierzenie Polsce organizacji mistrzostw Europy w piłce nożnej, istnieje także coś, co można określić jako społeczne zapotrzebowanie na budowę lotnisk. Jest wiele entuzjazmu. Czy można go racjonalnie wykorzystać?



Można i trzeba, choć trzeba brać pod uwagę także i to, że niektóre działania mają swą konotację polityczną związaną z kalendarzem wyborczym. Ja jednak zawsze kierowałem się rozwiązaniami merytorycznymi i w tym wypadku też tak będzie. Entuzjazm jest konieczny i przecież nie zapomnę, jak na fali takiego właśnie entuzjazmu grupy osób, udało nam się uruchomić lotnisko w Katowicach, którego przecież miało nie być. Lotniska są bardzo ważnym elementem infrastruktury kraju. Dlatego przed poważnymi zadaniami staje minister transportu, a także samorządy różnych szczebli. To jest po jednej stronie szali.

**A po drugiej?**

Nieustannie przypominana wiedza, iż jesteśmy w UE, co oznacza, iż inwestycje lotniskowe muszą mieć charakter komercyjny. Owszem, biznesplan może uwzględniać na pewnym etapie pomoc publiczną – pod pewnymi warunkami jest ona przecież dopuszczalna – ale w określonej perspektywie musi to być inwestycja, która się sama finansuje. Nic więcej. I aż tyle. Dlatego minister transportu musi mieć istotny wpływ, aby drogie inwestowanie w infrastrukturę lotniskową – a przecież to są także środki publiczne – było racjonalne.

**W programie jest mowa, iż nie będzie realizowana budowa lotniska centralnego...**

W aktualnej wersji programu nie ma takiego kategorycznego stwierdzenia. Program został przemodelowany pod tym względem. Jesteśmy po okresie dyskusji na temat lotniska centralnego jako wielkiego hubu.





**Takie dyskusje toczyły się też w poprzedniej dekadzie. Pasażerowie mieli być dowożeni do Warszawy, by wystartować w wielki świat. Nic z tego nie wyszło.**

Bo nie mogło. Do wszystkich dotarła już elementarna wiedza, iż wielkie lotnisko, obsługujące 50 mln pasażerów rocznie nie może powstać na zasadzie arbitralnej decyzji kogokolwiek. Dziś trzeba brać pod uwagę, iż pasażerowie na krótkich i nawet średnich dystansach chcą latać z punktu do punktu. Coraz mniejsza jest wola pasażerów, by jechać przez pół Polski, by odlecieć do jednego z miast w Europie. Pamiętajmy też, iż coraz więcej inwestuje się w szybkie połączenia kolejowe, łączące centra miast, rozbudowuje się sieć drogową. Jeśli więc samolot, to pasażer oczekuje, iż w ciągu godziny, maksymalnie półtorej dotrze na lotnisko. Oznacza to, że sieć lotnisk musi być rozproszona.

**Jaka byłaby więc rola lotniska centralnego?**

Duży port centralny musiałby być portem przesiadkowym, podobnym do takich hubów jak Frankfurt czy Londyn. Ale takiego hubu nie wykreują zarządzający lotniskiem. Takie rozwiązanie buduje siatka połączeń przewoźnika.

**Czyli wracamy do dyskusji o pozycji naszego narodowego przewoźnika?**

Nie będziemy tego teraz rozstrzygać, ale ważne są odpowiedzi na pytania o jego strategię, potencjał, pozycję w aliansie. Trzeba wiedzieć, kto miałby być inwestorem, jakie środki trzeba zainwestować. Pamiętajmy bowiem, iż port centralny to już są bardzo poważne pieniądze. Jego realizacja wymaga nie tylko terenów, ale także choćby przebudowy systemu energetycznego czy zmiany mapy osiedleńczej. Bo 50 mln pasażerów to 50 tys. pracowników obsługi, czyli konieczność powstania ponad stutysięcznego miasta. Trzeba także przebudować przebiegi autostrad i dróg ekspresowych, doprowadzić linie pociągów intercity.

**Mówimy więc o inwestycji globalnej.**

Mówimy o kwocie przekraczającej kilka miliardów euro. Lotnisko centralne, gdyby nawet była podtrzymana lokalizacja w okolicach Mszczonowa, a wymaga ona kolejnych studiów – wpłynie na przyszłość Okęcia. Można też zastanawiać się nad perspektywą lotniska w Łodzi. Jest wiele poważnych pytań. Rolą ministra transportu jest przygotowanie profesjonalnych, wyczerpujących odpowiedzi, aby politycy, czytaj rząd, mogli rozważyć wszelkie argumenty i podjąć decyzję, która będzie impulsem do rozwoju, a nie zwiastunem biznesowej klapy w perspektywie kilku lat.

**Kiedy ruszy lotnisko w Modlinie?**

Po trzech latach od rzucenia hasła, po roku merytorycznych dyskusji i zmagani z pewnymi poglądami Agencji Mienia Wojskowego osiągnęliśmy kompromis. I jak to z kompromisem bywa: trudno o pełne zadowolenie. Nie można jednak było dłużej zwlekać. Lotnisko Modlin wpisuje się w występujący w naszym kraju schemat, według którego właściciel lotniska jednocześnie nim zarządza. Pewne zapisy, które mają powstrzymać te tendencje wprowadziliśmy do projektu ustawy „prawo lotnicze”, co wywołało sprzeciw wielu środowisk. Sprzeciw, dodam, polegający na niewiedzy, niezrozumieniu tego, iż pewnej infrastruktury istotnej dla kraju państwo nie powinno się pozbywać. Bo żadne państwo się jej nie pozbywa. Co oczywiście nie oznacza, iż taką infrastrukturą nie może zarządzać firma, która zrobi to w sposób najlepszy z możliwych. Jesteśmy członkiem UE i doskonale mogą sobie wyobrazić – choć może narażę się niektórym politykom – iż któreś z lotnisk krajowych mogłoby być zarządzane przez podmiot zagraniczny posiadający perfekcyjny know how. Podobnie jest w wypadku np. autostrad. Mogą nimi zarządzać zagraniczni operatorzy, ale autostrada pozostaje

własnością państwa polskiego. Państwo musi zapewnić podstawowe korytarze transportowe na lądzie, wodzie i w powietrzu. Bezpieczeństwo transportowe ma także znaczenie w wypadku sytuacji nadzwyczajnych. To oczywiste i niewymagające dalszych uzasadnień.

Miałem nadzieję, iż w wypadku Modlina od początku da się precyzyjnie określić rolę założycieli i właścicieli lotniska oraz podmiotu zarządzającego. To się do końca nie udało, ale w przyszłości będziemy już dysponowali odpowiednimi instrumentami prawnymi.

**Jakimi?**

Udało się przeprowadzić przez komitet stały Rady Ministrów projekt ustawy, która pozwoli sięgnąć samorządom – pod pewnymi restrykcyjnymi warunkami – po tereny po byłych lotniskach wojskowych, które albo nadal są w zarządzie MON-u albo już znalazły się w Agencji Mienia Wojskowego. Po wielu konsultacjach z ministrem obrony narodowej wypracowaliśmy fundamentalne rozwiązanie, które zapewni, iż pewne były lotniska wojskowe nie zostaną przez agencję zagospodarowane, w sposób niezwiązany z sektorem lotniskowym. Staramy się też wprowadzić w ustawie „Prawo lotnicze” mechanizm zapewniający możliwość zarezerwowania terenu pod przyszłe lotniska. Można przecież sobie wyobrazić, iż lotniska będą musiały powstać na terenach, na których dziś to jeszcze nie jest konieczne, ale za pięć czy dziesięć lat...?

**Byłe lotniska wojskowe mogłyby służyć jako lądowiska dla straży pożarnej czy pogotowia ratunkowego...**

Oczywiście, że tak. Generalnie porządkujemy podział na lotniska użytku publicznego, lądowiska, likwidujemy pojęcie „innych miejsc do lądowania”. Współpracujemy z Aeroklubem Polskim, który przygotował wiele interesujących rozwiązań legislacyjnych. Myślimy też o mechanizmach, które w przyszłości pozwolą aeroklubom sprawniej funkcjonować. Takich rozwiązań brakuje, a jedyne kryterium: masz pieniądze to latasz, nie może być dominujące.

**Jaką rolę pełnić będzie powstała 1 kwietnia Polska Agencja Żeglugi Powietrznej?**

Dla mnie powstanie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest fundamentalnym rozwiązaniem, które porządkuje system zarządzania przestrzenią powietrzną. Pamiętajmy, iż przestrzeń powietrzna, jest jedną z największych wartości Rzeczypospolitej, konstytucyjnie za jej zarządzanie odpowiada minister transportu. Z tego punktu widzenia należało oddzielić funkcję zarządzającego przestrzenią od zarządzającego lotniskiem, choćby największym. Z drugiej strony, coraz większy ruch na niebie stwarza konieczność budowania coraz bezpieczniejszych systemów zarządzania przestrzenią. Systemów, które są globalne, nieograniczające się do jednego państwa. Wyzwaniem ogólnoeuropejskim jest zbudowanie takiego systemu. I jeżeli mamy w tym procesie odegrać znaczącą rolę, to musimy sami wypracować mobilną, dobrze zorganizowaną strukturę, która nie tylko będzie w stanie zarządzać polską przestrzenią, ale także zaoferuje swe usługi innym krajom.

**Jaka więc będzie rola Przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze”?**

Przede wszystkim będziemy pracowali nad zmianą specustawy, na mocy której powstało Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Firmę czeka komercjalizacja, ale jest to jedynie formalny krok, który pozwoli normalnie funkcjonować w gospodarce rynkowej. A co dalej? To PPL musi odpowiedzieć na pytanie, czy chce jedynie zarządzać średniej wielkości lotniskiem w Europie, czy wykorzystać swoją wiedzę i doświadczenie do innych zadań.

**Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał **Krzysztof Mering**