

Lotniska w Europie: więcej nie znaczy lepiej

Jacek Krawczyk, sprawozdawca Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w tematyce lotnictwa, członek Aviation Platform przy Komisarzu UE ds. transportu Siimie Kallasie

Z szacunków Eurocontrol, wynika, że w ciągu 15 lat największe europejskie lotniska kompletnie się zatkają. Liczba pasażerów podróżujących przez największe lotniska rośnie, ale zarządy portów lotniczych nie zawsze nadążają ze zwiększaniem swojej przepustowości. Jeśli dodać do tego coraz większe problemy z zarządzaniem ruchem lotniczym nad Europą, np. spowodowane opóźnieniami we wdrażaniu Wspólnego Europejskiego Nieba (SES) to lotniskowa „katastrofa” wydaje się nieuchronna i mamy coraz mniej czasu by jej zapobiec.

Jednocześnie w ostatnich latach w wielu państwach członkowskich UE, lotniska komunikacyjne rosły jak przysłowiowe grzyby po deszczu, choć nie zawsze budowane tam, gdzie celowość i zasadność budowy była faktycznie potwierdzona rzetelnymi analizami w szczególności, dlatego, że nowe lotniska miały być niemal zawsze budowane przy wsparciu unijnych pieniędzy. Pieniądze z Brukseli na budowę lotnisk regionalnych płynęły przez kilka lat dość szerokim strumieniem, niestety, znacznie gorzej wyglądała sprawa z pasażerami, którzy wg różnego rodzaju prognoz mieli tłumnie napływać z terenów wokół nowych lotnisk. Często okazywało się, że popyt był niewystarczający, a linie lotnicze niechętnie otwierały nowe połączenia z lotnisk budowanych poza dużymi aglomeracjami lub też w pobliżu istniejących już dużych lotnisk komunikacyjnych.

W tym samym czasie duże lotniska przesiadkowe, czyli tak zwane huby, z coraz większym trudem próbują sobie radzić z coraz większą liczbą pasażerów, coraz bardziej "zakorkowanym" niebem i coraz większymi restrykcjami dotyczącymi bezpieczeństwa, ochrony środowiska, czy limitów hałasu. Na rozbudowę już istniejących lotnisk środków brak, bo średnim i dużym portom lotniczym o unijne pieniądze dużo trudniej, a tylko największe i dobrze zarządzane porty lotnicze mają jeszcze realną zdolność kredytową. Jednocześnie, zarządy dużych i największych portów lotniczych w UE mają coraz większe problemy, w każdym niemal przypadku próby rozbudowy, czy budowy nowych dróg startowych, ponieważ często spotykają się z silnym sprzeciwem lokalnej społeczności, bądź różnego rodzaju organizacji ekologicznych.

Co zrobić, żeby za nieco ponad dekadę nie okazało się, że opóźnienia przy podróży samolotem będą stanowić problemy niemożliwe do zaakceptowania?

Po pierwsze wreszcie pilnie trzeba wdrożyć Program SES (Wspólne Europejskie Niebo). Poprawa przepustowości podniebnych autostrad z pewnością ułatwi życie tak pasażerom jak i lotnikom.

Po drugie: postawmy na różne środki transportu. Zamiast budować kolejne lotniska w szerym polu, poprawmy komunikację z tymi, które już istnieją i mają spory zapas przepustowości. Szybka kolej może skutecznie odciążać duże porty lotnicze. Lot z Brukseli do Londynu już dziś jest z czasowego punktu widzenia nieopłacalny. Zamiast tracić czas na dotarcie z i na lotnisko, lepiej skorzystać z pociągu, który łączy centra obu miast. Szybka kolej z czasem powinna wyprzeć ruch lotniczy na wielu trasach zwłaszcza łączących duże aglomeracje położone blisko siebie. Oczywiście w polskich realiach to wciąż pieśń odległej przyszłości, ale pieniądze na infrastrukturę kolejową są, wystarczy je tylko wreszcie efektywnie wykorzystywać. Takie miasta jak Łódź, czy Radom skorzystałyby dużo bardziej na dobrym i szybkim połączeniu kolejowym z Warszawą niż na lataniu bez końca „dziury” finansowej lotnisk funkcjonujących na ich obszarze.

Po trzecie, potrzeba całościowego, europejskiego spojrzenia na lotnictwo. Tylko na europejskim poziomie można ostatecznie ustalić, które porty są kluczowe dla konkurencyjności europejskiego lotnictwa, wesprzeć ich rozbudowę i modernizację i zacieśnić współpracę pomiędzy liniami lotniczymi, lotniskami i managerami przestrzeni powietrznej. Czas skończyć ze sztywnym podziałem na huby i lotniska regionalne przeznaczone tylko dla tanich linii lotniczych, ponieważ obie kategorie przewoźników lotniczych mogą nie tylko doskonale się uzupełniać, ale i blisko współpracować. Częścią takiej strategii musi być również rozwiązanie problemu „capacity crunch” poprzez dalszą poprawę efektywności istniejącej infrastruktury oraz selektywne ekonomicznie uzasadnione inwestycje w nową infrastrukturę lotniskową.

Jeśli spojrzeć na zagadnienie z polskiej perspektywy to na pierwszy rzut oka problemu nie ma. Nasze porty lotnicze mają ogromny zapas przepustowości, często dużo większy niż ruch, który będą w stanie kiedykolwiek wygenerować, biorąc pod uwagę uwarunkowania ekonomiczne. Ale struktura polskiej sieci lotnisk pozostawia wiele do życzenia. W inwestycyjnym owczym pędzie lotnisko chciał mieć każdy region, bez względu na koszty i bez spojrzenia w przyszłość. Kilka miesięcy temu Unia Europejska postanowiła te zapędy ograniczyć. Nowe wytyczne dotyczące pomocy publicznej dla lotnisk i linii lotniczych zdecydowanie ograniczają dostęp do funduszy i wymuszają na lotniskach opracowanie realnych biznes planów, zakładających generowanie zysków w określonej perspektywie czasowej. Niestety pod naciskiem samorządów i eurodeputowanych część regulacji złagodźono i wciąż istnieją furtki, które mogą umożliwić niektórym liniom lotniczym i lotniskom funkcjonować za publiczne pieniądze.

Wszystkim, którzy z tego powodu już się cieszą pozostawiam jednak pod rozwagę ostatnie decyzje Komisji Europejskiej. Po 12 latach prawniczych przepychanek Komisja ogłosiła, że lotnisko Charleroi (port lotniczy pod Brukselą, jedna z największych baz Ryanaira) musi zwrócić władzom regionalnym 6 milionów euro pomocy publicznej, którą uznano za nieuzasadnioną. Jednocześnie Germanwings, Ryanair oraz TUIFly muszą zwrócić lotnisku Zweibruecken w Niemczech odpowiednio 1,2 mln, 500 tys. i 200 tys. euro. Komisja uznała, że promocyjne stawki opłat lotniskowych były formą pośredniej pomocy publicznej. Nie zdziwiłbym się, gdyby podobne sprawy pojawiły się za kilka lat także w odniesieniu do polskich lotnisk regionalnych.

Co zrobić by polskie lotniska uniknęły podobnych kłopotów?

Po pierwsze przestać "na siłę" i bez odpowiedniego planowania rozbudowywać infrastrukturę. Mamy kilka dużych portów lotniczych, które mają potencjał do dalszego rozwoju, inwestujemy, zatem w lepsze urządzenia nawigacyjne, wyższe kategorie ILS i nowe drogi kołowania czy postoju, ulepszejmy obsługę i ofertę dla pasażerów (tym bardziej, że jest, w co inwestować, do 2018 roku trzeba dostosować parametry pasów startowych i dróg do kołowania do wchodzących w życie wymogów ICAO). Ale nie budujemy już kolejnych lotnisk w szczerym polu, które wbrew zapewnieniom regionalnych władarzy NIESTETY NIE przyciągną wystarczającej liczby inwestorów. Tanie linie lotnicze będą stamtąd latać tylko, jeśli dostaną na danym lotnisku preferencyjne stawki opłat lotniskowych. Jeśli stopa zwrotu będzie zbyt niska albo ktoś inny zaproponuje im korzystniejsze warunki, błyskawicznie się tam przeniosą. Bolesnie przekonał się o tym port lotniczy Łódź-Lublinek, z którego wycofał się zarówno WizzAir jak i SAS.

Osobną kwestią jest rozwój małych lotnisk obsługujących ruch General Aviation. Tutaj też potrzebne są duże inwestycje w infrastrukturę, oświetlenie czy urządzenia nawigacyjne. Wielką szansą dla takich lotnisk może być ruch biznesowy, który – choć powoli – rozwija się także w Polsce. Te lotniska powinny korzystać z unijnych funduszy na dalszy rozwój, ale także tutaj przestrzegam zdecydowanie przed

przeinwestowaniem i zbyt ambitnymi planami. Rozwój małych lotnisk musi być zrównoważony i ekonomicznie uzasadniony. Ktoś te lotniska będzie przecież musiał utrzymywać. Cieszą mnie deklaracje Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju dotyczące wsparcia modernizacji takich portów. Ważne jednak, aby nie popełnić tych samych błędów, co w przypadku lotnisk komunikacyjnych, z których niektórym, moim zdaniem, grozi zamknięcie z przyczyn ekonomicznych.

Po drugie planujmy, ale nie na szczeblu regionalnym i nie w krótkiej perspektywie. Potrzeba zintegrowanej Narodowej Strategii Rozwoju lotnictwa, która spojrzy na infrastrukturę lotniczą jako całość i uwzględni interesy wszystkich elementów tego łańcucha wartości (lotnisk, linii lotniczych, służb ATM). Nie ma większych wątpliwości, że w Polsce pilnie potrzeba strategii rozwoju lotnisk i lotnictwa, rozpisanej na dekady, nie na lata i trzeba w tej strategii uwzględnić w jakich kierunkach rozwija się lotnictwo w Unii Europejskiej. Choć do wspólnego rynku w dziedzinie lotnictwa jeszcze daleka droga, to jest on nieuniknioną konsekwencją naszego członkostwa w Unii. Im lepiej i szybciej Polska się do tego przygotowuje, tym większe będą korzyści polskich firm i instytucji. Dlatego aktualizacja Programu Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych, którą zleciło Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju powinna być po pierwsze przeprowadzona bardzo rzetelnie i dokładnie, a po drugie szczegółowo wdrażana. Strategia musi uwzględnić trendy, które obserwujemy w unijnym lotnictwie tak by dokument nie rozminął się z planami i decyzjami Unii. Szczegółowy i przemyślany plan będzie zapobiegał kolejnym pomysłom budowania przepustowości tam, gdzie nie ma na nią zapotrzebowania.

Niestety ostatnie doniesienia medialne jasno pokazują, że samorządowe zapędy do budowania lotnisk i traktowanie portu lotniczego, jako cudownego środka na rozwój regionu wciąż mają bardzo wielu zwolenników. Rządowe rozporządzenie, które otwiera drogę do przekazywania terenów wojskowych lotnisk samorządom pod potrzeby lotnictwa cywilnego dodatkowo zachęca do takich przedsięwzięć. Po raz kolejny przestrzegam wszystkich przed rozpoczynaniem bez głębokiej analizy takich projektów. Drodzy samorządowcy, budujcie, ale tylko pod warunkiem, że jesteście pewni rentowności takiej inwestycji w długim terminie i bez wsparcia z pieniędzy publicznych. Lotnictwo komunikacyjne to bardzo złożony i kapitałochłonny biznes, do którego potrzeba wiedzy, kapitału i rynku. Te warunki spełnić jest naprawdę trudno. Gdynia, Łódź, Radom, czy plany dotyczące Szyman – nie fundujmy sobie zabawek, za które zapłacą w przyszłości podatnicy, a nie pasażerowie, których będzie brak.

Po trzecie, mając zapas przepustowości w infrastrukturze naziemnej lotnisk, zajmijmy się poprawą przepustowości w powietrzu. Regularnie docierają do mnie sygnały, że wdrożenie modernizacji zarządzania polską przestrzenią powietrzną idzie dość opornie. Wydajna, bezpieczna i konkurencyjna kontrola ruchu lotniczego nad Polską to nie tylko czysty zysk, ale też ogromna odpowiedzialność wobec wszystkich użytkowników jednolitej, europejskiej przestrzeni powietrznej. Ruch tranzytowy może i powinien być bardzo istotną częścią dochodu generowanego przez polski ANSP.

Podsumowując, zachęcam decydentów do rozważki i do dyskusji. Nie będzie to dialog łatwy, bo nawet na poziomie europejskim wciąż ciężko o wzajemne zrozumienie ze strony poszczególnych graczy sektora lotniczego i każdy "gra na siebie". Odpowiedzialna i merytoryczna dyskusja o tym, w którą stronę ma zmierzać polska branża lotnicza to konieczność. Jeśli lotniska, linie, ATM i firmy zapewniające serwis naziemny nie będą ze sobą blisko współpracować, stracą wszyscy. Każdy z tych graczy jest częścią większej układanki, która zmaga się z coraz większą konkurencją i presją ze strony światowych graczy z Azji czy Zatoki Perskiej. Albo szybko stworzymy spójną Europejską politykę lotniczą, albo Europa zostanie w lotnictwie całkowicie zmarginalizowana. Dlatego przemyślana strategia dla lotnictwa w Polsce jest absolutnie konieczna i musi to być strategia merytorycznie oparta

na przewidywanym rozwoju ruchu i zapotrzebowania na jego wzrost, a nie nakierowana na ekstensywną rozbudowę infrastruktury. Ktoś później przecież będzie musiał za nią płacić przez wiele lat i obawiam się, że będziemy to my wszyscy. Nie marnujmy również pieniędzy europejskich, bo będziemy ich mieli coraz mniej w kolejnych latach.

Jacek Krawczyk