

**Stanowisko Zarządu
Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej
z dnia 20 października 2021 r.**

**w sprawie *Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r.*
(z perspektywą do 2040 r.)**

Dokument *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)* (dalej *Polityka* lub *Polityka lotnicza*) skupia się przede wszystkim na strategicznym znaczeniu Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz jego roli w agregowaniu ruchu z mniejszych ośrodków, jednocześnie marginalnie traktując regionalne porty lotnicze, które są lotniskami użytku publicznego, stanowiącymi element infrastruktury krytycznej państwa. W *Polityce* nie została zdefiniowana rola portów regionalnych jako istotnego czynnika stymulującego rozwój regionów. Istotne wydaje się doprowadzenie do spójności *Polityki lotniczej* ze stanowiskiem Komisji Polityki Spójności Terytorialnej i Budżetu UE, które w dokumencie *Przyszłość regionalnych portów – wyzwania i możliwości*, podkreśla, iż „regionalne lotniska są istotne dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej, przez co w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarczego i tworzenia miejsc pracy. W ten sposób warunkują wzmocnienie impulsów rozwojowych, które wpisują się w mechanizmy polityki spójności w wymiarach przestrzennym, gospodarczym i społecznym.” Regionalne metropolie, w których pobliżu usytuowane są lotniska komunikacyjne, wpływają bowiem w sposób zasadniczy na rozwój całego kraju.

Uwzględniając przyjęty w *Polityce* model działalności CPK oparty w szczególności na ruchu dalekodystansowym oraz podkreśleniu jego roli jako hubu przesiadkowego nastawionego na agregowanie ruchu z portów regionalnych Polski oraz innych portów Europy Środkowo-Wschodniej trudno zrozumieć wyniki prognoz ruchu lotniczego do 2040 r. opracowanych na potrzeby *Polityki* przez IATA Consulting w 2019 r., z których wynika, iż w roku otwarcia CPK, tj. 2028, zakłada się nagły wzrost ruchu dla CPK o 10 mln (z 26 mln do 36 mln), jednocześnie przyjmując radykalny spadek ruchu w większości portów regionalnych (łącznie o 7,5 mln w roku 2028). Takie założenia analityczne stoją w sprzeczności z prezentowanym w innym miejscu *Polityki* stwierdzeniem, iż „CPK nie będzie stanowić (...) konkurencji dla tych lotnisk [regionalnych], lecz będzie wobec nich komplementarny”. Nagły spadek prognozowanego ruchu w 2028 r. w portach regionalnych nie znajduje w związku z powyższym żadnego uzasadnienia.

Na niekorzyść założeń dotyczących tak drastycznych spadków przemawia specyfika ruchu lotniczego. W portach regionalnych przeważa ruch połączeń bezpośrednich (tzw. *point-to-point*) obsługiwany głównie przez linie niskokosztowe i czarterowe, natomiast – zgodnie

z *Polityką* – CPK nie będzie nakierowany na te segmenty ruchu, lecz głównie na obsługę pasażerów korzystających z przewoźników tradycyjnych (*legacy*), zwłaszcza w formie połączeń tranzytowych, co powoduje stymulowanie rozwoju PLL LOT – tak w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. Ze względu na różny charakter obsługiwanych połączeń, otwarcie CPK nie powinno wpłynąć aż tak dramatycznie na regionalny ruch niskokosztowy i czarterowy.

Dodatkowo – kwestionując przyjęte w *Polityce* założenia dotyczące prognozy ruchu – należy podkreślić, iż dokument ten w sposób enigmatyczny opisuje skutki, jakie pandemia COVID-19 odcisnęła na całej branży lotniczej, zwłaszcza na ruchu pasażerskim w lotniskach regionalnych. Przy obliczaniu prognozy ruchu na najbliższe dwie dekady twórcy *Polityki* posługują się obliczeniami sporządzonymi w 2019 r. Dane te nie odzwierciedlają rzeczywistości postpandemicznej ani obecnie obsługiwanych wolumenów pasażerskich. Nie wyznaczają też w żaden sposób okresu niezbędnego do odbudowania ruchu w kolejnych latach. Prognozy własne portów lotniczych znacząco odbiegają od założeń IATA, a należy pamiętać, iż to właśnie prognozy ruchu warunkują potencjał rozbudowy infrastruktury lotniskowej – konfrontowany następnie z ograniczeniami środowiskowymi i możliwościami finansowymi danego lotniska. Niepokój budzi sytuacja, w której dochodzić będzie do niespójności między założeniami *Polityki* opartej na nieaktualnej prognozie ruchu IATA a strategicznymi dokumentami opracowywanymi przez lotniska, np. planami generalnymi bądź ich aktualizacjami. Pojawia się wątpliwość, czy właściwy minister ds. transportu zaakceptuje aktualizację planu generalnego, która nie będzie zgodna z jednym z dokumentów wyznaczających politykę transportową kraju, jakim jest projektowana *Polityka lotnicza*, zwłaszcza w części dotyczącej prognozy ruchu lotniczego. Opracowanie to winno być dokumentem strategicznym, na którym będzie oparty dalszy rozwój lotnictwa w skali kraju, z uwzględnieniem obecnych warunków rynkowych w perspektywie do 2040 r. Brak zaktualizowanych prognoz ruchu praktycznie uniemożliwia odniesienie projektu *Polityki* do rzeczywistych warunków, a wprowadzane przez nią skutki prawne i faktyczne mogą mieć bardzo niekorzystny wpływ na ogół branży lotniczej w Polsce.

Należy także zaznaczyć, iż przewidywane w *Polityce lotniczej* drastyczne zmniejszenie ruchu pasażerskiego w portach regionalnych będące wynikiem otwarcia CPK wpłynęłoby zasadniczo na zmniejszenie ilości miejsc pracy oraz przyczyniłoby się do spowolnienia, a nawet regresu w zakresie rozwoju gospodarczego regionów. Celowe jest więc podejmowanie wszelkich środków w celu stymulowania rozwoju portów regionalnych, stanowiących regionalne węzły transportowe z uwzględnieniem innych gałęzi transportowych takich, jak drogi i koleje. Dane ekonomiczne i statystyczne ukazują, że za skokowym rozwojem branży lotniczej w Polsce stoi właśnie decentralizacja ruchu lotniczego. To dzięki niej w kraju pojawili się nowi przewoźnicy oferujący większą liczbę połączeń, co przełożyło się na zwiększenie dostępności transportowej wielu miast i regionów (tzw. *connectivity*) oraz ich atrakcyjność dla inwestorów zewnętrznych, a w konsekwencji – tworzenie nowych miejsc pracy (w tym także na stanowiskach wysoko kwalifikowanych). To właśnie regionalne porty lotnicze zwiększają mobilność Polaków ciągle jeszcze odbiegającą od standardów państw zachodniej UE, a sama *Polityka lotnicza* podkreśla ustawiczną potrzebę nadrobienia historycznych zaległości w mobilności i dostępności w wielu regionach kraju.

Ponadto wydaje się konieczne przedstawienie w *Polityce lotniczej* pozytywnego wpływu rozwoju sieci kolejowej – planowanego w łączności oraz po rozbudowie CPK – na ruch lotniczy w portach regionalnych. Można przyjąć bowiem, iż nastąpi efekt synergii – pozytywny tak dla rozwoju nowego hubu w nowej lokalizacji, jak i portów regionalnych. Rozwój sieci szybkiej kolei nie tylko skomunikuje CPK z regionami, ale również poprawi dostępność komunikacyjną portów regionalnych. Szybka kolej będzie elementem infrastruktury państwa i będzie służyła rozwojowi regionów. Jest to argument z niezrozumiałych względów pomijany w *Polityce lotniczej* na rzecz podkreślania wagi KDP dla zasilania CPK w ruch pasażerski z regionów. Należy przy tym pamiętać, że rozbudowa międzynarodowych połączeń kolejowych z ośrodkami przygranicznymi może z drugiej strony spowodować odpływ pasażerów do takich portów lotniczych jak Kowno, Lipsk, Berlin, Ostrawa, co mogłoby mieć negatywne przełożenie na miejsca pracy i atrakcyjność regionów oraz – w dużej mierze – na sytuację w portach regionalnych.

Polityka lotnicza porusza również bardzo ogólnie zagadnienia związane z rozwojem cargo lotniczego w regionach oferując priorytet w tej kwestii nowopowstającemu portowi centralnemu. W dobie skokowego rozwoju sektora e-commerce coraz większy nacisk kładzie się na szybkość dostaw, a tym samym na lokalizację centrów logistycznych jak najbliżej docelowych odbiorców. Można zakładać więc, że ze względów geograficznych porty regionalne będą miały w tym zakresie do spełnienia ważne zadania.

Na koniec należy podkreślić, iż sam dokument *Polityki* zawiera liczne wewnętrzne sprzeczności, jak chociażby w kwestii określenia zaangażowania władz samorządowych w zarządzanie i finansowanie regionalnych portów lotniczych. Pojawia się w nim wiele niejasnych określeń, zwłaszcza w kwestii innego traktowania finansowania transportu lotniczego dedykowanego dla CPK i dla portów regionalnych.

Liczymy, że powyżej sformułowane zastrzeżenia oraz wszystkie uwagi przekazane na etapie konsultacji społecznych, jakim podlegała *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)* znajdą u autorów zrozumienie i staną się podstawą zmian w samym dokumencie. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego jest projektem ogólnokrajowym, jednak nie może się odbyć kosztem regionalnych portów lotniczych będących stymulatorem rozwoju regionalnego.


Olgierd Geblewicz
Prezes Zarządu
Związku Województw RP

Stanowisko kieruje się do:
- *Andrzeja Adamczyka* – *Ministra Infrastruktury*
- *KWRiST*