Projekt

****

**Stanowisko Zarządu   
Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej**

**z dnia …………… 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 wzmacnianie 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. - Nasze regionalne lotnisko pomimo pandemii rozwija się i jest co raz bardziej doceniane przez Lubuszan. W naszych planach jest rozwój Cargo i nowych połączeń. W przyszłym roku planujemy kolejne inwestycje głównie to modernizacja terminala odlotów. Dlatego stanowisko zarządu zw. Wojew. jest szczególnie ważne dla nas i innych portów regionalnych

Olgierd Geblewicz

Prezes Zarządu

Związku Województw RP

Stanowisko kieruje się do:

*- Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury*

*- KWRiST*