



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP

KRAJOWA SEKCJA LOTNICZA I TECHNIK KOSMICZNYCH

SEKTOR GENERAL AVIATION 2023ⁱ

Rynek lotnictwa ogólnego

Z analizy projektów i danych związanych z lotnictwem ogólnym (General Aviation) w Polsce wyłania się następujący obraz sektora;

- Liczba mieszkańców przypadająca na 1 samolot General Aviation jest w Polsce znacząco niższa niż w Czechach, Estonii, Słowacji czy w Chorwacji. Potencjał polskiego sektora GA nie jest proporcjonalny do wielkości polskiej gospodarki,
- Liczba operacji lotniczych w poszczególnych sektorach w przestrzeni niekontrolowanej z wykorzystaniem łączności ze służbą informacji powietrznej FIS rośnie.. Ruch lotniczy nie rośnie jednak równomiernie, a w wypadku wielu regionów dostępność infrastruktury lotniczej dla GA się pogarsza,
- 26 lotnisk w Polsce spełnia wymogi jakościowe dla różnych typów ruchu General Aviation; sieć uzupełniają lądowiska, które wielokrotnie dysponują lepszymi parametrami infrastruktury od formalnych lotnisk,
- Największe, międzynarodowe lotniska w Polsce są atrakcyjne wyłącznie dla najzamożniejszych podmiotów z rynku GA: dla działalności sportowej czy rekreacyjnej w wielu częściach Polski brakuje atrakcyjnych alternatyw; wraz ze wzrostem liczby regularnych operacji lotniczych międzynarodowe lotniska mogą całkowicie przestać być jedną z możliwości dla ruchu wybranych typów operacji lotniczych GA,
- Polityka rozwoju infrastruktury lotniczej dla GA w Polsce nie jest spójna; inicjatywy na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym bywają w praktyce sprzeczne ze sobą; sposób formułowania celów w koncepcjach sprawia, że wizje i plany są konkurencyjne, a nie komplementarne; gdyby literalnie zrealizować strategie i zapowiedzi województw, w Polsce lotniska do obsługi międzynarodowego ruchu liniowego powstałyby w niemal każdym województwie, a ruch GA nadal byłby marginalizowany przez sektor publiczny,
- Przyciągnięcie zagranicznych linii lotniczych czy inwestorów do regionów jest w strategiach większym priorytetem, niż wspieranie istniejących od lat środowisk i przedsiębiorstw, których potencjał pozostaje w zasadzie dla polityki podmiotów publicznych niezauważony,
- Publiczne zbiory danych i portale mapowe nie oferują łatwo dostępnych informacji o rzeczywistej przydatności lotnisk i lądowisk do ruchu; istnieją istotne rozbieżności pomiędzy stanem formalnym a faktycznym,
- Konstrukcja systemu certyfikacji, norm i opłat tworzy istotne bariery wejścia i funkcjonowania dla najmniejszych podmiotów,
- Pomimo potencjału wykorzystania dawnych lotnisk wojskowych w ruchu GA, przypadki udanej współpracy strony wojskowej i cywilnej należą do rzadkości. Jednocześnie obszary o dużej

koncentracji dawnej lotniczej infrastruktury wojskowej pozostają obszarami o niskiej dostępności infrastruktury lotniczej dla segmentów lotnictwa GA,

- Nawet pomimo niewielkiej w skali europejskiej liczby statków powietrznych zarejestrowanych do wykonywania prac lotniczych, funkcjonowanie polskich firm na tym rynku ma kluczowe znaczenie dla rozwoju i bezpieczeństwa kraju,
- Wykorzystanie środków unijnych na rzecz sektora GA w niedostatecznym stopniu związane jest z innowacyjnymi projektami badawczo-rozwojowymi,
- Rozwój lotnictwa (i Polskiego Przemysłu Lotniczego na jego rzecz) GA jest wynikiem żywiołowych procesów rynkowych, sukcesów lokalnych inicjatyw i grup interesów nie jest przedmiotem świadomej polityki rozwoju kraju,
- Ponad 90% wszystkich statków powietrznych zarejestrowanych w Polsce należy do sektora General Aviation,
- Wpływ lotnictwa ogólnego - GA na rozwój regionów i całego kraju nigdy nie został rzetelnie określony. Co do zasady jest niedoszacowany i powinien być wzięty pod uwagę przy planowaniu strategicznych działań polskiej nawy gospodarczej,
- Lotnictwo ogólne ma bardzo istotne znaczenie dla wielu dziedzin gospodarki, w tym rozwoju szkolnictwa technicznego, innowacyjności, sportu, rozwoju kultury i dbałości o historię,
- Lotnictwo ogólne jest przeregulowane, a funkcjonowanie organów administracji rządowej cechuje podejście nadzorcze i arbitralne i silosowe. Ewidentny brak odpowiedzialnego podejścia partnerskiego i nastawionego na pomoc i rozwój GA z poziomu Rady Ministrów .

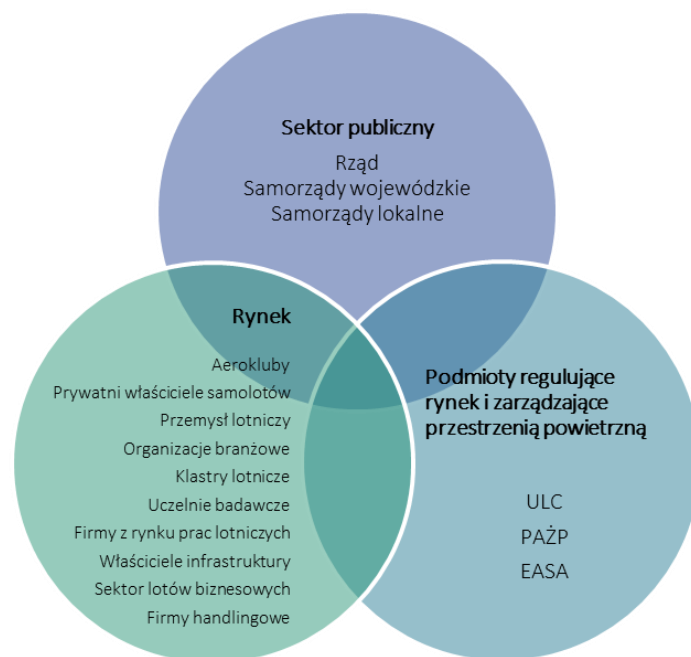
Fundamentalnym założeniem prac związanych z kreowaniem polityki państwa w zakresie lotnictwa ogólnego powinno być działanie na rzecz określenia, jaki jest rzeczywisty endogeniczny (wewnętrzny) potencjał sektora GA w Polsce i jak sformułować w tym zakresie polską rację stanu.

Podstawą do tworzenia wizji przyszłości GA powinien być rzeczywisty potencjał wyrażany poprzez istnienie silnych środowisk darzących się wzajemnym zaufaniem i szacunkiem, które są wspierane przez organy państwowe. Na przestrzeni ostatnich kilku lat daje się zauważyć rezygnowanie organów państwa ze współpracy z środowiskami naukowymi i inżynierskimi jako reprezentację merytorycznie niezależnych ekspertów branży lotniczej. Należy także, wspólnie z samorządami, ponownie przemyśleć rolę lotnisk regionalnych w systemie transportowym kraju, w szczególności w sytuacji rozwoju centralnego hubu w postaci CPK.

Polski sektor GA nie generuje dziś wartości, którą mógłby tworzyć w wypadku ujęcia jego potencjału w perspektywicznych politykach państwowych .

Świadome ukierunkowanie procesów zachodzących na rynku GA i objęcie ich ramami konsekwentnie realizowanych dokumentów strategicznych, to szansa na większy udział Polski w perspektywnym globalnym i europejskim rynku w stopniu adekwatnym do gospodarczej roli Polski w Europie. Polska jest jednym z najbardziej znaczących krajów Unii Europejskiej, a obecny etap rozwoju gospodarczego kraju sprawia, że Polska powinna poświęcić sektorowi GA znacznie więcej uwagi niż dotychczas.

Skuteczne działania na rzecz rozwoju sektora powinny być wynikiem współpracy rynku, rządu i jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów kontrolujących i regulujących rynek. Dotychczasowe wyzwania pokazują, że w wielu sytuacjach nie osiągnięto efektu synergii pomiędzy działaniami poszczególnych aktorów.



Całkowity wpływ sektora niekomercyjnych lotów GA na gospodarkę Unii Europejskiej szacuje się na 1,48 mld euro. W ramach European General Aviation Survey badano nastroje panujące na rynku niekomercyjnych lotów GA w Unii Europejskiej. Oto główne wnioski z badania:

- Świadomość osób działających w ramach niekomercyjnych inicjatyw GA dotyczących działań EASA nie jest wysoka. Ponad połowa zapytanych nie słyszała o inicjatywie GA Roadmap EASA,
- Ocena organów regulacyjnych także nie jest pozytywna – tylko 25% badanych miało bardzo pozytywną opinię o wpływie EASA na rozwój GA, 47% wyrażało opinię negatywną. Jeszcze bardziej negatywne były opinie dot. wpływu działań EASA na koszty latania,
- Jeszcze gorzej od EASA oceniania jest działalność europejskich urzędów regulujących lotnictwo cywilne,
- Większość (74%) badanych uznała, że rozwój i dostępność rynkowa nowoczesnych, efektywnych energetycznie i przyjaznych dla środowiska silników lotniczych to ważny temat dla lotnictwa GA,
- 52% respondentów uznało, że rozwój sieci lotnisk z pasem startowym o długości w przedziale 1200–1500 m jest bardzo ważny dla sektora GA, który w ramach swych zdolności operacyjnych może w znaczny sposób przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu,
- Zwiększona dostępność lotnisk GA w obszarach metropolitalnych, na których można wylądować zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) to ważna kwestia związana z bezpieczeństwem ruchu lotniczego dla 2/3 badanych,
- Szerokie wdrożenie procedur związanych z wykorzystaniem nadajników GPS jako podstawy lotów IFR w celu zapewnienia możliwości bezpiecznego lądowania także w trudnych warunkach atmosferycznych, tak jak ma to miejsce w Stanach Zjednoczonych, jest ważne dla przeszło 2/3 respondentów,
- W znakomitej większości wszyscy badani respondenci uważają, że General Aviation jest bardzo źle traktowane przez polityków, a jego wizerunek w sferze publicznej nie jest pozytywny.

Lotnictwo korporacyjne i biznesowe oparte na statkach powietrznych GA.

Na rynku istnieją różne modele biznesowe i formy organizacji takich lotów, od zarządzania własną flotą przez firmę, poprzez outsourcing zarządzania prywatną flotą i funkcjonowanie flot współdzielonych, aż po wykorzystanie samolotów zewnętrznych partnerów. O ile w wypadku flot korporacyjnych można precyzyjnie określić ich wielkość, tak w wypadku lotów biznesowych ad hoc granica pomiędzy wykorzystaniem samolotu w celach rekreacyjnych, biznesowych i do prac lotniczych jest trudna do oszacowania.

Według analizy Booz Allen Hamilton prowadzonej w porozumieniu z Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) w skali Unii Europejskiej 371 000 miejsc pracy jest bezpośrednio lub pośrednio powiązanych z europejskim sektorem lotnictwa biznesowego opartego o lotnictwo GA. Cały sektor (po ujęciu bezpośrednich, pośrednich i indukowanych korzyści) generuje wartość dodaną dla gospodarki europejskiej na poziomie 27 miliardów euro. Niemcy, Francja i Wielka Brytania generują ok. 63% wartości dodanej brutto (WDB/GVA) rynku. Warto dodać, że:

- ✓ Lotnictwo biznesowe (korporacyjne) odpowiada za 0,2% europejskiego PKB (to skala porównywalna z PKB całej Łotwy),
- ✓ Przeciętna wartość czasu zaoszczędzonego dzięki wybraniu lotu prywatnego zamiast połączenia rejsowego to 127 minut w trakcie całej podróży,
- ✓ Pomimo iż loty długodystansowe samolotami liniowymi są co do zasady szybsze, ok. 20% lotów biznesowych jest o ponad 5 godzin szybszych od najbliższej alternatywy samolotami rejsowymi,
- ✓ Produktywny czas pracy w samolotach biznesowych jest w trakcie jednej podróży o 155 minut dłuższy niż w wypadku lotów rejsowych.

Z analiz niemieckiego instytutu wynika także, że lotnictwo biznesowe istotnie poprawia dostępność przestrzenną i powiązania gospodarcze z innymi regionami (connectivity) w Europie. Badania wskazują, że lotnictwo biznesowe jest w stanie połączyć 25280 par miast, pomiędzy którymi nie ma bezpośrednich połączeń lotniczych. To z kolei przekłada się na możliwości budowania relacji biznesowych pomiędzy pomiotami spoza największych metropolii.

Z niezależnych analiz eksperckich wynika że istotne z punktu widzenia Polski, znaczenie lotnictwa biznesowego oparte na GA i korzyści z niego są tym większe, im bardziej peryferyjny wobec centrów gospodarczych Unii Europejskiej jest dany region.

Sektor lotów biznesowych prowadzi do bezpośrednich, pośrednich i indukowanych korzyści gospodarczych. W wielu przypadkach dobrze zaplanowane podróże prywatnymi lotami mogą przynosić firmom więcej korzyści niż loty pierwszą klasą samolotami rejsowymi, w szczególności, kiedy przedmiotem analizy są korzyści z zaoszczędzonego czasu głównych menedżerów i koszty noclegów. Lotniska wykorzystywane przez sektor lotów korporacyjnych i biznesowych są zazwyczaj położone bliżej centrów biznesowych niż międzynarodowe porty lotnicze. Nie bez znaczenia jest też kwestia dużo większej elastyczności lotów biznesowych.

Ze względu na odmienną specyfikę przestrzenną i transportową Europy i Stanów Zjednoczonych, lotnictwo korporacyjne jest w Europie znacznie mniej rozwinięte i gorzej opisane niż w Stanach Zjednoczonych. W zglobalizowanym świecie i przy konieczności prowadzenia przedsięwzięć biznesowych na innych kontynentach, także europejskie firmy dostrzegają wartość lotów biznesowych. Choć spółki o polskim kapitale nie należą dziś do największych w Europie, na pewnym etapie rozwoju gospodarczego deficyty sektora lotów biznesowych w Polsce mogą stanowić ograniczenie dla międzynarodowej ekspansji polskich firm.

W analizach otoczenia sektora GA szczególną uwagę należy poświęcać właśnie Czechom, które pomimo znacznie mniejszej liczby ludności i nominalnego PKB, czerpią z lotnictwa biznesowego istotnie większe korzyści w przeliczeniu na mieszkańca. Podobnie jak w wypadku cargo lotniczego i transportów

RFS w kierunku zagranicznych hubów, w wypadku lotnictwa biznesowego zauważalne jest zjawisko niepełnego zagospodarowania klientów z Polski przez podmioty krajowe.

Prace lotnicze realizowane przez GA.

Prace lotnicze, w myśl Aneksu 6. do Konwencji Chicagowskiej to „operacje statku powietrznego, podczas których statek wykorzystywany jest do wykonywania specjalistycznych usług, takich jak prace agrolotnicze, budowlane, fotografia lotnicza, nadzór z powietrza, patrolowanie i obserwacja lotnicza, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza i inne.”

Na współczesny rynek prac lotniczych składają się przedsiębiorstwa zajmujące się między innymi:

- ✚ Obserwacją i patrolowaniem (stanu środowiska, infrastruktury, klęsk żywiołowych),
- ✚ Fotografiami, filmowaniem,
- ✚ Geodezją, teledetekcją, miernictwem, kalibracją, fotogrametrią,
- ✚ Lotami agrotechnicznymi i zrzutami szczepionek, gaszeniem pożarów z powietrza,
- ✚ Pracami badawczo-rozwojowymi (np. z zakresu geofizyki),
- ✚ Lotami reklamowymi,
- ✚ Operacjami lotniczymi z podwieszonym ładunkiem.

Znaczenie prac lotniczych stale rośnie, a dostępność do wysokiej jakości zdjęć lotniczych jest fundamentem funkcjonowania współczesnego planowania przestrzennego, kartografii czy nawet branży gier wideo. Odbiorcami produktów rynku fotografii lotniczej są agencje rządowe, przedsiębiorstwa budowlane i energetyczne, podmioty z rynku leśnictwa i rolnictwa czy firmy ubezpieczeniowe. Nawet jeśli bezpośrednie efekty gospodarcze związane z pracami lotniczymi są ograniczone, w zasadzie nie można sobie wyobrazić wielu sektorów współczesnej gospodarki bez istnienia produktów prac lotniczych.

Obraz funkcjonowania rynku lotnictwa ogólnego w Polsce – szacunki i dane na temat rynku

Analizując rynek lotnictwa ogólnego w Polsce, na wstępie warto określić, że ten segment rynku, w przeciwieństwie do lotnictwa rozkładowego, może korzystać z przestrzeni niekontrolowanej.

W przypadku analiz indywidualnego transportu drogowego dokonuje się licznych pomiarów ruchu na drogach krajowych, wojewódzkich i lokalnych. Samorządy podejmują także coraz więcej kroków na rzecz badania natężenia ruchu rowerowego i pieszego. W wypadku przestrzeni powietrznej nie ma odpowiedników drogowych Generalnych Pomiarów Ruchu. Sytuację komplikuje międzynarodowy charakter części lotów, wysoka wartość przedsięwzięć związanych z lotnictwem (i chęć zachowania dyskrecji przy korzystaniu z tego środka transportu czy rekreacji przez część osób korzystających z tej formy przemieszczania się) oraz konkurencja na rynku.

W konsekwencji ogranicza to możliwość dokonania szczegółowej analizy sektora do dobrowolnie pozyskanych danych i ograniczonych zasobów rejestrów i statystyki publicznej. Prace analityczne w dalszym ciągu obciążone są brakiem precyzji w pozyskiwaniu twardych danych statystycznych i w związku z tym występuje szereg barier w analizach związanych z brakiem spójności metodologicznej pozyskiwanych danych, co sprawia, że w wielu wypadkach należy mówić o przybliżeniach i szacunkach. Z tego względu publikacje opracowywane przez niezależne środowiska eksperckie należy traktować jako bardzo przybliżone dane dotyczące kondycji sektora i wskazanie obszarów, nad którymi warto pochylić się w trakcie wieloletnich, kompleksowych projektów realizowanych w ramach realizacji polityki lotnictwa cywilnego.

Rynek GA jest w ograniczonym zakresie obejmowany statystykami GUS, ULC, PAŻP. Trudno więc uznać dotychczasowy zakres i spójność materiałów statystycznych z zakresu GA za w pełni rzetelny i wiarygodny, a przez to i wartość pozyskiwanych danych za w pełni wiarygodny nie stanowi pełnego obrazu, który umożliwiłyby zbieranie i analizę danych na temat rynku General Aviation, umożliwiając przy tym rozwój tego rynku.

Jedną z podstawowych statystyk przedstawiających kondycję rynku General Aviation są dane na temat ruchu lotniczego w przestrzeni niekontrolowanej na łączności ze służbą informacji powietrznej FIS. Według informacji Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP), służba informacji powietrznej FIS zajmuje się statkami powietrznymi latającymi od poziomu ziemi do ok. 2900 m n.p.m. (większość stanowi ruch General Aviation).

W ramach rynku General Aviation pomimo sytuacji covidowej ruch ten wykazał w stosunku do lotnictwa komercyjnego bardzo znaczący progres. Polskie firmy realizowały coraz więcej lotów, warto jednak wspomnieć, że z informacji ujawnianych z tego rynku wynika, że znaczna część lotów realizowanych przez polskie firmy odbywa się na zlecenie klientów spoza Polski.

Oferta handlingowa dla ruchu biznesowego GA w polskich portach lotniczych jest coraz bardziej dopasowana do potrzeb klientów. LS Airport Services oferuje swoim klientom z rynku GA coraz większy wachlarz usług, który realizuje zgodnie z zamówieniami klientów.

Jedną z najlepiej opisywanych i najciekawszych inicjatyw z zakresu General Aviation w Polsce jest koncepcja Systemu Transportu Małymi Samolotami, której celem jest niwelowanie negatywnych skutków peryferyjności czasowej regionów w Polsce. Idea systemu transportu małymi samolotami w Polsce została oparta na koncepcjach rozwijanych w Stanach Zjednoczonych (Small Aircraft Transportation System – SATS) oraz Unii Europejskiej (European Personal Air Transportation System – EPATS).

Projekt koncentruje się na regionach, gdzie brak jest dostępu do portów lotniczych lub kolei dużych prędkości. Podstawą projektu jest uzupełnienie w podróży międzyregionalnych na odległościach od 200 do 300 km samochodów osobowych małymi samolotami. Modelowe założenia projektu i koncepcja funkcjonowania rozwijane są od przeszło dekady i były przedmiotem wielu prac badawczych. Głównym zadaniem Systemu Transportu Małymi Samolotami (STMS) jest obsługa ruchu klientów biznesowych. System ten ma za zadanie uzupełniać rozkładowe połączenia z regionalnych portów lotniczych. Oczekuje się, że upowszechnienie STMS to szansa na istotne obniżenie kosztów transportu lotniczego ze względu na systemowy charakter i efekty skali. Z uwagi na brak zainteresowania Ministerstwa Infrastruktury, które zgodnie z ustawą o działach jest odpowiedzialne za lotnictwo cywilne.

Pomimo intensywnych prac na projektem między innymi w Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych – Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP – NOT, niestety jest brak cywilnego podmiotu, który mógłby koordynować wdrażanie projektu i wystarczająco szerokiej konsolidacji sektora GA.

Tak więc przełożenie systemowej koncepcji STMS przekładającej się na realia funkcjonowania rynku lotnictwa cywilnego wobec braku zainteresowania Resortu Infrastruktury jak i sfer rządowych nadzorujących przemysł lotniczy jest w obecnej chwili nie możliwe.

Warto dodać, że segment lotów biznesowych odnotował znacznie lepsze wyniki niż lotnictwo rozkładowe podczas pandemii COVID-19.

Znaczenie infrastruktury w rozwoju lotnictwa ogólnego GA

Dostępność infrastruktury dla lotnictwa ogólnego jest istotnym czynnikiem, który wpływa na zainteresowanie lotnictwem sportowym czy rekreacyjnym. Z punktu widzenia lotnictwa biznesowego fizyczna bliskość lotnictwa i punktu docelowego jest kluczową determinantą miejsc organizacji spotkań. W wypadku prac lotniczych deficyty infrastrukturalne mogą być przewyżczone operacjami z bardziej odległych lotnisk, jednak prowadzi to do istotnej inflacji kosztów i w efekcie zmniejszenia możliwości realizacji usług.

Rozwój lotnictwa sprzyja szybkiemu przemieszczaniu się ludności i towarów, co wpływa wprost na aktywność ekonomiczną, sprzyja nawiązywaniu współpracy gospodarczej i naukowo-technicznej. W

obecnym czasie istnienie lotniska jest jednym z podstawowych warunków wyboru danego miasta lub regionu jako miejsca lokalizacji nowej inwestycji. Dostęp do lotniska jest ważnym elementem relacji biznesowych, a szczególnie dla inwestorów zagranicznych działających w różnych sektorach gospodarki. Rozwinięta sieć lotnisk lokalnych ma również istotne znaczenie dla rozwoju handlu zagranicznego, transportu materiałów i produktów, współpracy dostawców i kooperatorów. Funkcjonowanie lotnisk lokalnych wpływa także pozytywnie na zachowanie bezpieczeństwa publicznego poprzez rozwój lotnictwa ratunkowego i sanitarnego. Ponadto, powiązanie lotnisk lokalnych z siecią dróg i linii kolejowych danego regionu zapewnia optymalną organizację komunikacji zbiorowej, transportu i logistyki.

Wsparcie sektora publicznego, w tym samorządów terytorialnych (wszystkich szczebli) powinno się wyraźnie określić i zdefiniować, przyjmując za zasadę rolę, wagę i znaczenie, jakie mają lotniska dla rozwoju regionalnego. Wsparcie działalności odnosi się do regulowania szeregu usług dostępnych społeczeństwu. Wsparcie finansowe należałoby realizować z zachowaniem zasad odnoszących się do obowiązku realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej. Na taką wykładnię wskazuje art. 183 ustawy Prawo lotnicze odnoszący się do zasad ustalania rekompensaty dla zarządzającego lotniskiem, którego istnienie może być sprawą istotną dla społeczności lokalnej.

Art. 183 ustawy prawo lotnicze bezpośrednio wskazuje, że w kształtowaniu sieci infrastruktury lotniczej prosty rachunek kosztów i strat funkcjonowania lotnisk należy uzupełnić o znaczenie dla regionu i potencjalne korzyści. Wśród głównych korzyści funkcjonowania lotnisk lokalnych przedstawiciele Białegostoku wymieniają czynnik potencjału tworzenia nowych powiązań gospodarczych:

Istotnym zadaniem samorządu terytorialnego jest stymulowanie rozwoju gospodarczego. Rozwinięty i sprawny transport jest podstawowym warunkiem i głównym czynnikiem wpływającym na tempo kompleksowego rozwoju miast i regionów. Umocnienie infrastruktury i potencjału transportowego przyczyni się bezpośrednio do podniesienia konkurencyjności danego obszaru związanego z nim podmiotów gospodarczych. W najszerszym aspekcie spowoduje to poprawę poziomu życia mieszkańców, wyższą spójność terytorialną i społeczno-gospodarczą w wymiarze ponadregionalnym. Ponadto dla regionów o niskim potencjale gospodarczym rozbudowa infrastruktury i sprawne funkcjonowanie rynku usług transportu lotniczego umożliwi przezwyciężenie istniejących barier rozwojowych i zredukowanie problemów związanych z peryferyjnością regionu.

W kontekście infrastruktury dla lotnictwa ogólnego należy rozpatrywać także działalność Służby Informacji Powietrznej (FIS), która udziela informacji pilotom statków powietrznych w przestrzeni niekontrolowanej klasy G od poziomu ziemi do FL95 (około 2900 m AMSL, czyli nad średni poziom morza). W odpowiedzi na konieczność dostosowania prac Służby Informacji Powietrznej w 2021 r. zmianie ulegną granice stref FIS w Polsce.

Prace lotnicze branży GA

Podstawowym źródłem informacji o podmiotach funkcjonujących na rynku prac lotniczych dostarcza wykaz podmiotów prowadzących zarobkową działalność w zakresie usług lotniczych. Rejestry podmiotów z rynku prac lotniczych podzielono na następujące segmenty:

- Operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka przeciwpożarowe i gaśnicze (SPO-HR-PPOŻ)

W rejestrze tych prac widnieją jedynie cztery prywatne podmioty oferujące usługi z zakresu operacji przeciwpożarowych i lotniczych. Flota samolotów do operacji gaśniczych składa się w całości z samolotów PZL M18 Dromader (największa część floty zarządzana jest przez Airbus Poland S.A.) i jest uzupełniona współczesnymi helikopterami.

- Operacje specjalistyczne (SPO)

W wykazie podmiotów wykonujących operacje SPO znajduje się 40 podmiotów oferujących operacje specjalistyczne. Wśród nich znajduje się 11 aeroklubów, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jeden ze światowych producentów samolotów, oraz jedna z ogólnopolskich telewizji. Działalność podmiotów w tej dziedzinie skupia się głównie na pracach z zakresu obserwacji, patrolowania i monitorowania terenu

oraz infrastruktury energetycznej i przesyłowej (18 podmiotów). Liczne organizacje zajmują się lotami związanymi z rolnictwem (agrotechniczne) i weterynarią oraz zrzutem szczepionek (16 podmiotów). Popularną działalnością jest też fotografowanie (16 podmiotów), zrzut skoczków i manekinów (14 szt.) oraz działalność reklamowa i holowania banerów (11 podmiotów). Nieliczne podmioty zajmują się lotami związanymi z pracami budowlanymi, lotami próbnymi po obsłudze (po 1 podmiocie z każdej kategorii), lotami kalibracyjnymi i demonstracyjnymi (po 2 podmioty). We flocie samolotów najczęściej pojawiają się samoloty marki Cessna.

Według opracowania analityków ZG TOR -Identyfikacja potrzeb rynku lotnictwa ogólnego GA

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy rynku lotnictwa ogólnego zidentyfikowano potrzeby ekonomiczne, kadrowo-szkoleniowe, certyfikacyjne, proceduralne, organizacyjne i infrastrukturalne.

Potrzeby rynku lotnictwa ogólnego w zakresie kadrowo- szkoleniowym i organizacyjnym:

- Obniżenie podatku VAT na wyroby przemysłu dla lotnictwa ogólnego,
- Stworzenie mechanizmu uzależniającego wysokość opłat lotniskowych od dostępnej przepustowości portu lotniczego zarządzanego przez sektor publiczny,
- Ujednolicenie na szczeblu krajowym zapisów dotyczących zwolnienia z podatku od nieruchomości mniejszych lotnisk,
- Wspieranie finansowe inicjatyw samorządów terytorialnych w zakresie lotnictwa na rzecz poprawy rozwoju regionalnego z zachowaniem realiów rynku lotniczego,
- Zmniejszenie kosztów certyfikacji statków powietrznych,
- Utworzenie programu dofinansowań na rozwój nisko- i zeroemisyjnych napędów lotniczych,
- Brak specjalistów z zakresu produkcji laminatów i deficyt techników, mechaników lotniczych na rynku pracy. Potrzeba stworzenia całościowego szkolnictwa zawodowego i wyższego w tym zakresie,
- Stworzenie atrakcyjnego publicznego zbioru danych i portalu mapowego na temat rzeczywistej przydatności lotnisk i lądowisk do ruchu danego typu statku powietrznego w języku polskim i angielskim. Portal mapowy mógłby zawierać też informacje związane z opłatami lotniskowymi, cenami paliw i procedurami związanymi z lądowiskami,
- Stworzenie sprawnego procesu gromadzenia danych na temat rynku General Aviation i platformy danych na temat rynku,
- Nawiązanie współpracy pomiędzy rynkiem, rządem, jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami kontrolującymi i regulującymi rynek,
- Stworzenie międzyresortowego dokumentu strategicznego – **KRAJOWA STRATEGIA DLA LOTNICTWA CYWILNEGO** - poruszającego kwestie lotnictwa ogólnego we współpracy z podmiotami funkcjonującymi na tym rynku,
- Stworzenie systemu zarządzania infrastrukturą dla lotnictwa ogólnego,
- Uporządkowanie klasyfikacji lotnisk i lądowisk,
- Uporządkowanie konfliktu przestrzennego pomiędzy zabudową mieszkaniową a lotnictwem.

W zakresie potrzeb certyfikacyjnych i proceduralnych oraz potrzeb infrastrukturalnych:

- Wdrożenie procedur związanych z wykorzystaniem nadajników GPS w celu zapewnienia możliwości bezpiecznego lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych,
- Ujednolicenie przepisów technicznych w procesie certyfikacji do standardów państw Europy Zachodniej,
- Usprawnienie procesu certyfikacji statków powietrznych,
- Rozwój sieci lotnisk z odpowiednią długością i nawierzchnią pasa startowego oraz infrastrukturą do obsługi wszystkich typów ruchu GA,

- Poprawa infrastruktury dla General Aviation i przepustowości na największych portach lotniczych w Polsce,
- Udostępnienie wybranych nieczynnych lotnisk wojskowych na potrzeby lotnictwa ogólnego,
- Wyznaczenie ram rozwoju infrastruktury dla lotnictwa ogólnego,

Rekomendacje dla polityki publicznej w zakresie lotnictwa ogólnego w Polsce

Potrzebne jest poszerzenie wiedzy państwa na temat sektora General Aviation poprzez cykliczne zbieranie wystandaryzowanych i wiarygodnych danych statystycznych i uwzględnianie ruchu GA w odrębnych kategoriach. Dane GUS nie pokrywają się z innymi źródłami danych.

W odpowiednich instytucjach państwowych (Departament Lotnictwa MI, PAŻP, ULC) należy stworzyć interdyscyplinarne zespoły, które będą w ciągły i kompleksowy sposób monitorować stan rynku i odpowiadać na jego wyzwania. Należy zapewnić im stałe finansowanie.

Infrastruktura lotnicza, która nie stanowi międzynarodowych portów lotniczych, de facto nie jest dziś przedmiotem polityki państwa. Niezbędne jest stworzenie spójnego systemu działań państwa wobec lotnisk o charakterze GA w myśl zasady subsydiarności: cykliczne uwzględnienia części GA w strategii lotnictwa cywilnego, dbałość o spójność krajowych dokumentów strategicznych z dokumentami na poziomie wojewódzkim. Należy rozważyć wprowadzenie minimalnych standardów analiz dot. lotnisk i lądowisk w wojewódzkich dokumentach strategicznych.

Działania samorządów w odniesieniu do infrastruktury lotniczej nie są oparte o kompleksowe analizy i endogeniczny potencjał podmiotów gospodarczych z rynku GA. Organy na szczeblu centralnym powinny być odpowiedzialne za dostarczanie samorządom zbiorczych opracowań, danych i wytycznych, które pozwolą prowadzić politykę związaną z infrastrukturą lotniczą w bardziej usystematyzowany sposób.

Nie istnieje żadne reprezentatywne i regularnie spotykające się gremium, które omawia wyzwania związane z rozwojem rynku GA w Polsce.

Z inicjatywy strony państwowej należy stworzyć formułę gremium inicjatywno-doradczego, które będzie działać na rzecz porozumienia pomiędzy szeroko rozumianymi instytucjami rynku General Aviation, ULC i PAŻP w celu wypracowania optymalnego modelu rozwoju GA. Prace ciała powinny być związane z tworzeniem założeń związanych z GA dla „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”, jednak funkcjonowanie i debata publiczna na ten temat powinna odbywać się w sposób ciągły.

Z jednej strony sektor GA ograniczony jest nadmiernymi regulacjami w kwestiach, które nie są bezpośrednio związane z bezpieczeństwem (bariery związane z opłatami na każdym etapie działalności), z drugiej strony zauważalny jest problem wypadków z udziałem pilotów bez odpowiednich uprawnień czy prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej w oparciu o nieprawdziwe informacje.

Problem regulacji i barier administracyjnych, ale i obszarów łamania regulacji powinien być jednym z głównych przedmiotów debaty w gronie przedstawicieli branży, ministerstwa oraz ULC i PAŻP. Wymagania stawiane przed podmiotami z rynku GA są często nieadekwatne do poziomu ryzyka, na jakie wystawione jest lotnictwo ogólne.

W nurcie realizacji GA Roadmap EASA należy, w konsultacji z branżą, deregulować przepisy w odniesieniu do ruchu General Aviation tam, gdzie nie wpłynie to negatywnie na bezpieczeństwo.

Ograniczenie dostępności lotniska Chopina i lotniska Babice w Warszawie dla ruchu General Aviation już dziś stanowi (i będzie w przyszłości stanowić jeszcze większą) dużą barierę dla rozwoju lotnictwa ogólnego. Dostępność aglomeracji warszawskiej dla lotnictwa ogólnego i problematyka pogodzenia wymogów środowiskowych z rosnącym ruchem powinna być przedmiotem odrębnych analiz. Centralny Port Komunikacyjny przy założeniu wygaszenia aktywności lotniczej Lotniska Chopina

nie rozwiąże problemów braku dostępności odpowiedniego lotniska dla lotów rekreacyjnych czy szkoleniowych.

Znaczna część projektów związanych z lotnictwem jest formułowana w oparciu o zbyt ambitne cele – w programach pomocowych należy w większym stopniu brać pod uwagę rzeczywiście istniejące zasoby, produkty i potencjały.

Obecna struktura finansowania lotnisk czy prac rozwojowych nie dostrzega w dostatecznym stopniu potencjału krajowych podmiotów gospodarczych, ich produktów i czy organizacji pozarządowych i skupionych wokół nich środowisk.

Zamiast podsumowania;

W tym miejscu warto przytoczyć dewizę -*”Z uszanowaniem”...- znakomitego dziennikarza - obserwatora życia społecznego i towarzyskiego, jakim jest ze wszczepionym lotniczym DNA , podczas niestety byłych już rajdów pilotów i dziennikarzy felietonista popularnego tygodnika.*

Ta dewiza to Polityką się nie zajmujemy, bo można dostać szczękościsku, warto wiedzieć wszakże, że.....

W dającej się przewidzieć nieodległej przyszłości należy stwierdzić, że polska administracja rządowa stoi przed dużym wyzwaniem związanym z użytkowaniem statków powietrznych nie tylko latających w międzynarodowym pasażerskim “dużym” transporcie lotniczym, lecz również przed uruchomieniem Systemu Transportu Małymi Samolotami (STMS) w kontekście planowanego rozwoju transportu intermodalnego, wspieranego przez UE, który powinien uzupełniać projekt CPK.

Problem ten dotyczy szczególnie lotnictwa ogólnego(GA), państwowego, lotnictwa gospodarczego. Nie wszystkie zadania państwowe będą mogły być wykonywane przy użyciu bezałogowych statków powietrznych. Wobec obowiązku wykonywania zadań Państwa, wynikających z ochrony granic, nadzorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci autostrad, monitorowania skutków zagrożeń powodziowych czy szkód związanych ze zjawiskami atmosferycznymi jak i strat pożarowych obszarów leśnych, wykonywanie tych obowiązków trudno sobie wyobrazić bez udziału klasycznych statków powietrznych. Dalszy problem to dbałość o uprawy rolne, walka ze szkodnikami upraw leśnych i rolnych również związanych z zastosowaniem do tych prac statków powietrznych.

Na bazie tych dwóch wymienionych wydarzeń jak i przedstawionych w opracowaniu refleksji warto pokusić się o pilne podjęcie działań, które mogą stanowić asumpt do dalszej, jakże potrzebnej dyskusji polskiego środowiska lotniczego nad kondycją i potrzebą kompleksowych i merytorycznie zasadnych, nowoczesnych rozwiązań funkcjonalnych dla polskiego lotnictwa cywilnego. Musi się to odbyć przy merytorycznej współpracy ze strony rządowej, lotniczych organizacji NGO, stowarzyszeń naukowo technicznych oraz środowiska akademickiego.

Grzegorz Brychczyński

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP

V-ce Przewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych

kslitk@sitkrp.org.pl www.sitkrp.org.pl

¹ W opracowaniu wykorzystano analizy własne oraz opracowania eksperckie ZG TOR