

Współcześnie, latanie samolotami nie stanowi już przywileju dla najbogatszych, zaś dalekie podróże stają się coraz szerzej dostępne. Światowy rynek lotniczy po uporaniu się z pandemicznym kryzysem, ponownie pnie się w górę, a rynek polski zdaje się go wręcz zawstydząć. Niemal wszystkie porty lotnicze w naszym kraju z roku na rok biją rekordy miesięcznych i rocznych przewozów pasażerskich, co cieszy wielu rodaków planujących urlopową podróż. Podobnie jak to, że coraz częściej atrakcyjne kierunki wyjazdów, są dostępne nie tylko w wybranych, lecz również w małych, regionalnych portach. Niestety, jak to często bywa, diabeł tkwi w szczegółach i to, co na pierwszy rzut oka może wydawać się tanie, niejednokrotnie kosztuje słono.

Czysty biznes czy gra pozorów?

Z pozoru zasada jest prosta. Finansowanie linii lotniczych przez samorzady, bezpośrednio dopłacając im do nowych połączeń, jest praktyką zakazaną na mocy prawa Unii Europejskiej. Czy oznacza to jednak, że przewoźnicy nie otrzymują funduszy, dzięki którym uruchamiają nowe połączenia i otwierają na świat coraz to nowe regiony? Zdecydowanie nie. Milcząco akceptowaną praktykę ostatnich lat stanowi bowiem dotowanie linii poprzez organizowanie przez władze samorządowe przetargów na... promocję regionu. I choć przez tak szerokie pojęcie rozumieć można niejedno, strony takiej umowy doskonale wiedzą, co się za tym kryje i kto jest oczekiwanym kontrahentem. Każdy nowy kierunek lotów i przewoźnik obecny w danym porcie lotniczym oznacza popularyzację danego miasta czy regionu, jak również pozwala wykorzystać istniejącą infrastrukturę, której przeznaczeniem nie jest to, by po drogach kołowania przemykał tylko wiatr.

Latanie po polsku

Jak w wielu innych sprawach, tak i w tym przypadku problemem są jednak pieniądze. Zanim jednak do nich przejdziemy, warto uświadomić sobie, że w 2023 roku aż 95% pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce zostało obsłużone przez siedem największych cywilnych portów (Warszawa-Chopin, Kraków, Gdańsk, Katowice, Warszawa-Modlin, Wrocław, Poznań). Te lotniska, podobnie jak mniejszy port w Rzeszowie, w zdecydowanej większości radzą sobie doskonale i nie zwalniają tempa w zwiększaniu swoich możliwości. Inaczej przedstawia się jednak kwestia pozostałych lotnisk, których większościowymi udziałowcami są niemal zawsze lokalne władze. Jedno z nich - tkwiące obecnie w zapaści - należy do województwa w całości. Los tych portów jest często bardzo trudny. Obsługując niewielu przewoźników i oferując zaledwie po kilka bezpośrednich kierunków, nie stanowią realnej konkurencji dla większych graczy i z trudem utrzymują się na powierzchni. W ubiegłym roku zsumowana strata netto najmniejszych polskich lotnisk, wyniosła ok. 95 mln zł. Bywają dni, w których z danego portu lotniczego nie wzbija się w powietrze ani jeden samolot. Lista dostępnych destynacji jest zaś na tyle skromna i nieregularna, że nawet lokalni mieszkańcy nie zawsze "ufają" możliwościom stwarzanym przez najbliższe im porty lotnicze.

Samorzady stają tym samym przed trudnym wyborem. Niełatwo jest przyznać, że dane lotnisko, którego budowa i utrzymanie pochłonęły iście bająnskie sumy, nie ma ekonomicznego uzasadnienia. Podobnie trudno jest zagospodarować teren w inny sposób, czy stymulować rozwój lokalnej gospodarki na tyle intensywnie, by linie lotnicze same zechciały otworzyć rentowne połączenia. Dopłaty w formie środków na promocję regionu wydają się wtedy jedynym dostępnym rozwiązaniem. Po zawarciu umowy, na małym lotnisku lądują pasażerskie odrzutowce (najczęściej tanich linii lotniczych), w magazynach pokładowych pojawiają się spisane w różnych językach zachęty do odwiedzenia danego miasta (na pokładzie samolotu danych linii, rzecz jasna), a czasem regionalne motywy czy zaproszenia dla turystów

zdobią nawet poszycia niektórych maszyn. W tle pozostają jednak jeszcze niewidoczne pieniądze. Niewidoczne, bo niewykorzystane na realizację nieraz ważniejszych, bardziej namacalnych potrzeb lokalnych społeczności, jak walka z wykluczeniem komunikacyjnym - tyle, że na dużo mniejszą skalę.

Czy "promocja regionu" zawsze ma sens?

Pomysłów na rozwiązanie problemu na razie brak, lecz kontrowersje związane z "promowaniem regionów" przez linie lotnicze przy użyciu samorządów narastają. Wprost proporcjonalnie do wysokości przeznaczanych na ten cel publicznych środków. W zależności od lotniska i portu docelowego, nieoficjalne dopłaty wynoszą od ok. 200 do nawet ponad 700 zł za jednego pasażera. Sumarycznie składa się to na miliony złotych w ramach tylko jednego samorządu. Bywa, że utrzymywanymi dzięki dotacjom połączeniami, są loty krajowe wspomagające łączność określonych dwóch miast, napędzające ruch turystyczny i biznesowy w naszym kraju - takie, pomimo ograniczonej rentowności, można w pewien sposób obronić. Najwyższe dopłaty do każdego "pasażerokilometra" (jest to powszechna miara używana w rynku lotniczym) dotyczą jednak połączeń międzynarodowych, najczęściej na typowo wakacyjnych kierunkach. Praktyka pokazuje wówczas, że oficjalnie umówiona "promocja regionu", nie przyciąga do tego regionu turystów czy inwestorów zza granicy. Odwrotnie - sprawia, że to turyści rodzimi udają się wydać pieniądze gdzie indziej. Zyski liczy natomiast duży przewoźnik lotniczy, który po pewnym czasie zaczyna "szachować" dany samorząd, oczekując przyznania wyższych dotacji i zapowiadając wycofanie z danego rynku, jeśli jego potrzeba nie zostanie zaspokojona. W takiej sytuacji to on znajduje się na uprzywilejowanej pozycji negocjacyjnej. Lokalne władze często robią co w ich mocy, aby zatrzymać linię lotniczą u siebie - zlikwidowanie przez nią choćby jednego kierunku zachwieje bowiem całą siatką połączeń regionalnego portu.

Choć transport krajowy i międzynarodowy stanowią jedną z podstawowych gałęzi gospodarki, a jego rozwój służy szeroko pojętym interesom ogółu, należy pamiętać, że czasami lepsze jest wrogiem dobrego, a hierarchizacja priorytetów jest działaniem bardziej zasadnym niż finansowanie czegoś, co w normalnych uwarunkowaniach rynkowych nie miałoby szansy zaistnieć. W przeciwnym razie coś, co z pozoru wydaje się tanią okazją, może przeobrazić się w kosztowne zobowiązanie. A w rolę dłużników wstąpią wtedy wszyscy podatnicy. Czy zatem twierdzenie o zasadności dopłacania milionów złotych do lokalnego lotniska zamiast przeznaczenia tych środków na bardziej fundamentalne potrzeby, można obronić? Pytanie pozostawiam otwarte.

Źródło: obserwatorlogistyczny.pl; jawnylublin.pl