

Polska zbudowała „lotniska-widma” za unijne pieniądze

Unia Europejska przekazała Polsce ponad 100 mln euro na budowę co najmniej trzech lotnisk w miejscach, gdzie nie ma dostatecznej liczby pasażerów, aby inwestycja była opłacalna. Efektem takich działań są nowoczesne lotniska, które nawet w szczytowym momencie sezonu wakacyjnego świecą pustkami.

Od momentu wybudowania, lotniska te potrzebują dalszych nakładów i inwestycji. Zgodnie z danymi dostarczonymi przez Komisję Europejską agencji Reutersa Polska w latach 2007-2013 otrzymała łącznie 615,7 mln euro w ramach wsparcia dla wszystkich portów lotniczych w naszym kraju.

To najwięcej pieniędzy przyznanych przez UE na lotniska w tym okresie – ponad jedna trzecia całej puli. Następna w kolejności Hiszpania otrzymała ich dwa razy mniej.

Polska nie jest odosobniona na arenie europejskiej w budowaniu nowoczesnych lotnisk i walką o ich utrzymanie. 80 portów lotniczych w Europie przyciąga mniej niż milion pasażerów rocznie. Jeden z portów lotniczych we wschodniej Hiszpanii, otwarty trzy lata temu, do tej pory nie odnotował żadnego lotu.

Nie było korupcji

Polska przedstawiana jest przez Brukselę jako jeden z najbardziej efektywnych odbiorców funduszy unijnych. Nic nie wskazuje również na to, że pieniądze zostały wykorzystane w sposób niezgodny z prawem lub zdefraudowane. Pomoc europejska była niezbędna do rozbudowy infrastruktury lotniczej w Polsce. Tylko niewielka część z tych wydatków w kraju została przeznaczana na niepraktyczne inwestycje. Ponadto, na niedobory pasażerów może mieć wpływ kryzys finansowy z 2008 r.

Ale eksperci podkreślają, że złe spożytkowanie jednej szóstej z funduszy unijnych na lotniska rodzi pytania o to, jak będą spożytkowane pieniądze, które Polska otrzyma w obecnym określeniu rozliczeniowym. Łącznie, na wszystkie cele, będzie ich 82 mld euro w przeciągu najbliższych siedmiu lat.

Jacek Krawczyk, b. prezes zarządu polskich linii lotniczych LOT i przewodniczący Grupy Pracodawców w Europejskim Komitecie Ekonomiczno-Społecznym, tłumaczy, że Polska nie była gorsza od innych państw członkowskich w zakresie budowy lotnisk, ale próbowała wchłonąć ogromną sumę pieniędzy, w bardzo krótkim czasie. Twierdzi również, że w tej sytuacji „Nie było żadnej korupcji, a jedynie złe priorytety”. Unia Europejska zaostrzyła reguły dotyczące pomocy w rozbudowie lotnisk państw członkowskich.

Łódzka porażka

Polskie lotniska-widma najlepiej obrazuje Łódź, gdzie w zmodernizowanym terminalu pasażerskim, w 2013 r. liczba podróżujących była niższa o prawie milion w stosunku do

prognoz. Inwestycja powstała z inicjatywy b. prezydenta miasta Jerzego Kropiwnickiego. Uważał on, że międzynarodowe lotnisko ożywi lokalną gospodarkę.

W 2005 r. rosły liczby pasażerów na krajowym lotnisku w Łodzi. Ówczesny doradca prezydenta Kropiwnickiego Wojciech Laszkiewicz (który został później wiceprezesem łódzkiego lotniska) stwierdził, że „Cały zespół zdecydował się wtedy całkowicie przebudować terminal, by mógł on przyjmować loty międzynarodowe.

Firma doradcza E&Y, której zlecono przeprowadzenie odpowiednich badań oszacowała, że w 2013 r. lotnisko w Łodzi będzie obsługiwać 1,04 mln pasażerów. Był to niższy szacunek niż rządowe prognozy z tego okresu, ale i tak trzykrotnie wyższa od faktycznej liczby pasażerów – w zeszłym roku było ich 355 tys.

Kropiwnicki, który stracił prezydenturę Łodzi w 2010 r. (na dwa lata przed otwarciem lotniska), nadal broni projektu. Twierdzi, że „nie miało ono przynosić zysków, tylko stanowić wsparcie dla lokalnej gospodarki”.

Błędne prognozy

Najbardziej nietrafionymi inwestycjami okazały się lotniska w Lublinie, Łodzi i Rzeszowie. Zgodnie z listem polskiego rządu do Brukseli, po modernizacji miały one łącznie obsługiwać ponad 3 mln pasażerów rocznie. W 2013 r. liczba ta wyniosła 1,1 mln ludzi. Rząd polski odmówił udzielenia informacji jakimi przesłankami kierował się podejmując inwestycje.

Inwestycje w te trzy porty lotnicze wyniosły ok. 245 mln euro. 105 mln euro z tej puli pochodziło z budżetu UE. Reszta natomiast została przekazana przez rząd, samorządy lokalne i przez same lotniska.

Polska przystępując do UE w 2004 r. liczyła na nowe fundusze przeznaczone na projekty rozwojowe w latach 2007-2013. W ramach przygotowania się do wykorzystania tych funduszy, nasz kraj musiał przygotować plan strategiczny dla lotnictwa cywilnego. W ówczesnym Ministerstwie Transportu (zlikwidowanym w 2007 r.) zadanie to zostało wyznaczone Andrzejowi Korzeniowskiemu. Dostał trzy miesiące, aby przygotować plan i dotrzymać ostatecznego terminu wyznaczonego przez UE.

Korzeniowski patrząc na stworzony przez siebie 160-stronicowy dokument twierdzi, że przedstawił dobry program. Uważa jednak, że plan ma znaczny mankament: pozostawienie do decyzji samorządom lokalizacji i wielkości nowych lotnisk.

„Kanibalizacja”

Jak twierdzą przedstawiciele branży lotniczej liczba pasażerów dla poszczególnych lotnisk jest niemożliwa do właściwego oszacowania. Nawet jeśli prognozy dla całego kraju okażą się prawdziwe, lokalne czynniki mogą odciągnąć pasażerów od jednego lotniska i przyciągnąć do innego.

Łódź padła ofiarą takiego zjawiska, nazywanego w branży lotniczej „kanibalizacją”. Warszawa również zmodernizowała lotnisko, a dzięki nowej autostradzie jazda z Łodzi do stolicy wynosi jedynie 50 min.

Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Piotr Popa oświadczył, że ministerstwo może jedynie wydawać wytyczne działania, ale nie może wydawać władzom lokalnym bezpośrednich poleceń. „Decyzja w sprawie rozbudowy lub budowy portu lotniczego w danym regionie jest prerogatywą władz lokalnych” – podkreślił Popa.

Zgodnie z przepisami unijnymi początkowe dofinansowanie na lotniska pochodzi z środków krajowych. Są one zwracane przez UE po zatwierdzeniu projektu. Tylko inwestycje o wartości ponad 50 mln euro muszą uzyskać wcześniej zgodę Komisji, a wiele polskich inwestycji lotniskowych znalazło się poniżej tego progu.

Komisja od czasu polskich inwestycji zastrzyła jednak zasady dotyczące finansowania lotnisk. Są one poddane bardziej rygorystycznym kryteriom od lutego br. Ponadto, KE zapowiedziała, że nierentowne lotniska będą musiały uniezależnić się od pomocy państwa.

Płatności na rzecz linii lotniczych

Na razie polskie lotniska wciąż potrzebują pomocy, a to może być kosztowne. Menadżerowie z polskiej branży lotniczej mówią, że koszt prowadzenia małego lotniska regionalnego wynosi ok. 3 mln euro rocznie. Obecnie w Europie lotniska wspierane są funduszami pochodzącymi od władz lokalnych, które często są ich największymi akcjonariuszami.

Państwo stosuje również pośrednie metody pomocy dla lotnisk, w szczególności poprzez przekazywanie pieniędzy dla linii lotniczych - głównie tanich przewoźników takich jak np. Ryanair czy WizzAir. Mają one zachęcić te linie do korzystania z mniejszych lotnisk.

Lotniska w Łodzi i Rzeszowie nie odpowiedziały na zapytanie, ile płacą przewoźnikom. Rzecznik lotniska w Lublinie Piotr Jankowski w odpowiedzi na to pytanie zauważył, że pomyślnie udało się polepszyć komunikację regionu, by pomóc lokalnej gospodarce.

Z publicznie dostępnych dokumentów wynika, że w latach 2011-2014 samorząd terytorialny województwa podkarpackiego zapłacił 5,7 mln euro Ryanair w zamian za reklamy promujące region. Podkarpacie w ciągu trzech lat wydało również 3 mln euro na reklamę polskiego przewoźnika EuroLOT.

W sumie 70 procent budżetu na cele promocyjne na rok 2013 zostało przeznaczone na linie lotnicze oferujące loty do Rzeszowa. Województwo tłumaczy, że dzięki tym

reklamom udało przyciągnąć się turystów, których liczba podwoiła się w latach 2010-2013.

Eksperci zwracają jednak uwagę, że mimo tych płatności, lotniska są nadal na łasce linii lotniczych. Przy tak ogromnej puli lotnisk do wyboru, linie lotnicze mogą łatwo zmieniać trasy. Krawczyk podkreśla, że tanie lotnicze zawsze chcą więcej od lokalnych władz, a gdy te przestają płacić, przewoźnicy przerzucają się na inne lotniska.

„Jeśli lotnisko będzie miało odpowiednio niskie stawki, Rzeszów może być odwiedzany przez od 1 do 10 mln turystów. Rzeszów słynie z... Cóż, nie wiem z czego słynie Rzeszów, ale z czegoś na pewno” –podsumował Michael O'Leary, szef Ryanair.

Źródło: EurActiv.pl



Biuro Regionalne Województwa Podlaskiego

