

Polskie lotniska muszą dostosować się do nowych norm

14 listopada 2014

Polskie lotniska mogą mieć problemy ze sfinansowaniem wymaganych przepisami modernizacji dróg startowych bez udziału środków unijnych. Większość lotnisk musi spłacać zadłużenia zaciągnięte na inwestycje w ostatnich latach, a do 2018 r. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wymaga zmiany parametrów pasów. W krajowych priorytetach na lata 2014-2020 lotnictwo jest jednak za innymi środkami transportu, dlatego porty lotnicze szukają nowych źródeł przychodów.

– Obecnie inwestycje są finansowane z trzech źródeł, czyli z własnych środków wypracowanych przez porty, ze środków Unii Europejskiej i środków zewnętrznych. Część portów emitowała obligacje, część zaciągnęła kredyty na inwestycje. W przyszłej perspektywie finansowej Unia daje możliwość rozbudowy infrastruktury portów, ale w naszych priorytetach krajowych porty dzisiaj nie są brane pod uwagę – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Artur Tomasik, prezes zarządu Związku Regionalnych Portów Lotniczych oraz prezes lotniska w Katowicach.

Do 2018 r. polskie lotniska muszą dostosować się m.in. do wymogów ICAO dotyczących tzw. niwelety, czyli nachylenia podłużnego dróg startowych. Porty lotnicze będą musiały także wyrównać drogi kołowania, a nawet płyty postojowe. Jak przekonuje Urząd Lotnictwa Cywilnego, obecnie wymogi spełniają jedynie lotniska w Lublinie i częściowo w Warszawie, a wkrótce także w Katowicach.

Katowice od początku przyszłego roku zakończą bowiem duży program inwestycyjny związany z płaszczyznami lotniskowymi.

– Praktycznie wszystkie inwestycje oddamy do użytkowania w pierwszej połowie przyszłego roku. Będzie to droga startowa,

nowe płyty postojowe dla cargo, płyta do odladzania, drogi kołowania i ważna inwestycja – nowy terminal przylotowy – wylicza Tomasik.

Inne lotniska jednak muszą znaleźć środki na przeprowadzenie niezbędnych inwestycji. Tomasik podkreśla, że najlepszym źródłem są środki unijne. Są one dostępne, jednak Polska zdecydowała, że w nowej perspektywie unijnej będzie stawiać na inne środki transportu. Tomasik ma nadzieję, że decyzja ta zostanie zmieniona.

– Mam nadzieję, że można to zmienić, że ten priorytet się pojawi, dlatego że jest wiele inwestycji, które musimy zrealizować do 2020 roku – podkreśla prezes ZRPL. – Modernizacja pasów będzie kosztowała kilkaset milionów złotych, a porty są zadłużone, dlatego że wybudowaliśmy infrastrukturę, która jest dzisiaj wykorzystywana przez pasażerów. W związku z tym zdolności kredytowe i zdolności do rozwoju są dużo mniejsze, niż były przed realizacją tych inwestycji. Niezbędne jest więc współfinansowanie tych inwestycji ze środków Unii Europejskiej.

Równocześnie porty lotnicze muszą jednak szukać nowych źródeł przychodów. Dla Katowic to m.in. ruch towarowy. Jak zapowiada Tomasik, wkrótce port lotniczy podpisze umowę z wykonawcą nowego terminalu cargo. Będzie on miał łącznie 12 tys. mkw., w tym 2 tys. mkw. biur. Obiekt ma zostać oddany do użytku w 2016 r.

Jak ocenia Tomasik, cargo lotnicze nie jest łatwym rynkiem, bo przewozy są skoncentrowane w największych hubach. Ale dzięki konsekwentnej strategii lotniska w Katowicach w tym roku obsłuży ono ok. 20 tys. ton frachtu. To niemal 100-proc. wzrost w stosunku do ubiegłego roku – w całym 2013 r. Katowice odprawiły ok. 10,8 tys. ton. W pierwszym półroczu br. Katowice, wyłączając Warszawę, zdecydowanie dominowały w tym sektorze, odprawiając ok. trzykrotnie więcej ładunków niż następny port regionalny, czyli Gdańsk.

Źródło: [Newseria](#)