

Kondycja polskiego lotnictwa ogólnego w 2011 roku

Rok 2011, liczba operacji wykonywanych w różnych klasach przestrzeni oraz przez różnego rodzaju użytkowników przestrzeni. Statystyki, podsumowania i próba oceny kondycji polskiego lotnictwa ogólnego.

Pierwsze miesiące roku zwykle obfitują w próby podsumowania minionego okresu. PAŻP przedstawia statystyki dotyczące liczby obsłużonych operacji, których bezpieczne i efektywne wykonywanie jest możliwe dzięki pracy różnych służb agencji.

Podobne materiały przedstawiają porty lotnicze a także eksperci publikujący swoje analizy w prasie lotniczej i mediach elektronicznych. Chciałbym się odnieść do jednej z tego typu analiza opublikowanej w marcowym Przeglądzie Lotniczym (nr 3/2012).

W artykule „2011 sezon – niespodzianka” autor przedstawia liczbę lotów, które odbyły się w roku 2011 w przestrzeni niekontrolowanej na łączności ze służbą informacji powietrznej (FIS). Zdaniem autora jest to jedna ze statystyk mogących mówić o kondycji polskiego lotnictwa ogólnego - General Aviation (GA).

Tego typu analiza może być wykorzystywana, jako jeden z elementów oceny kondycji polskiego GA przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających ze sposobu liczenia tego typu operacji GA.

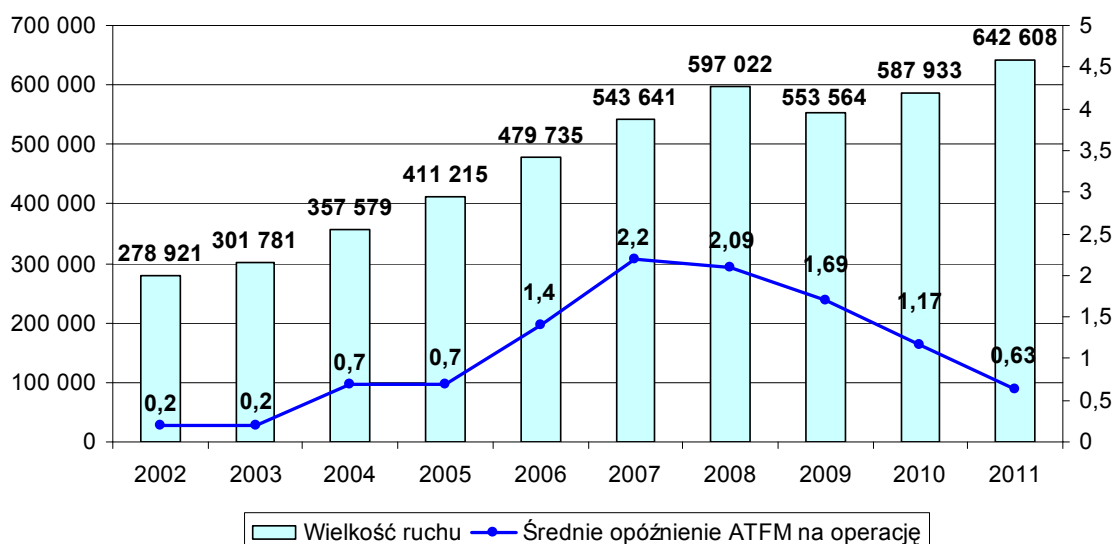
Jednocześnie PAŻP dysponuje innymi statystykami, których uwzględnienie może posłużyć do oceny pracy wykonywanej przez polskie lotnictwo ogólne. Poniżej przedstawiamy zarówno te dodatkowe dane jak też polemikę, wyjaśnienia odnoszące się do artykułu „2011 sezon – niespodzianka”

Operacja lotnicze w FIS i operacje w przestrzeni kontrolowanej

Warto na wstępie podkreślić, że dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej rok 2011 był rekordowy pod względem liczby obsłużonych operacji w przestrzeni kontrolowanej. Liczbą 642 608 operacji lotniczych pobito rekord z 2008 r. (597 022 operacji). Wynik ten PAŻP osiągnęła redukując równocześnie znacznie poziom opóźnień w ruchu lotniczym do nieco ponad pół minuty na lot. Oznacza to, że jesteśmy odpowiedzialni jedynie za 2,5% opóźnień generowanych w europejskiej przestrzeni powietrznej.

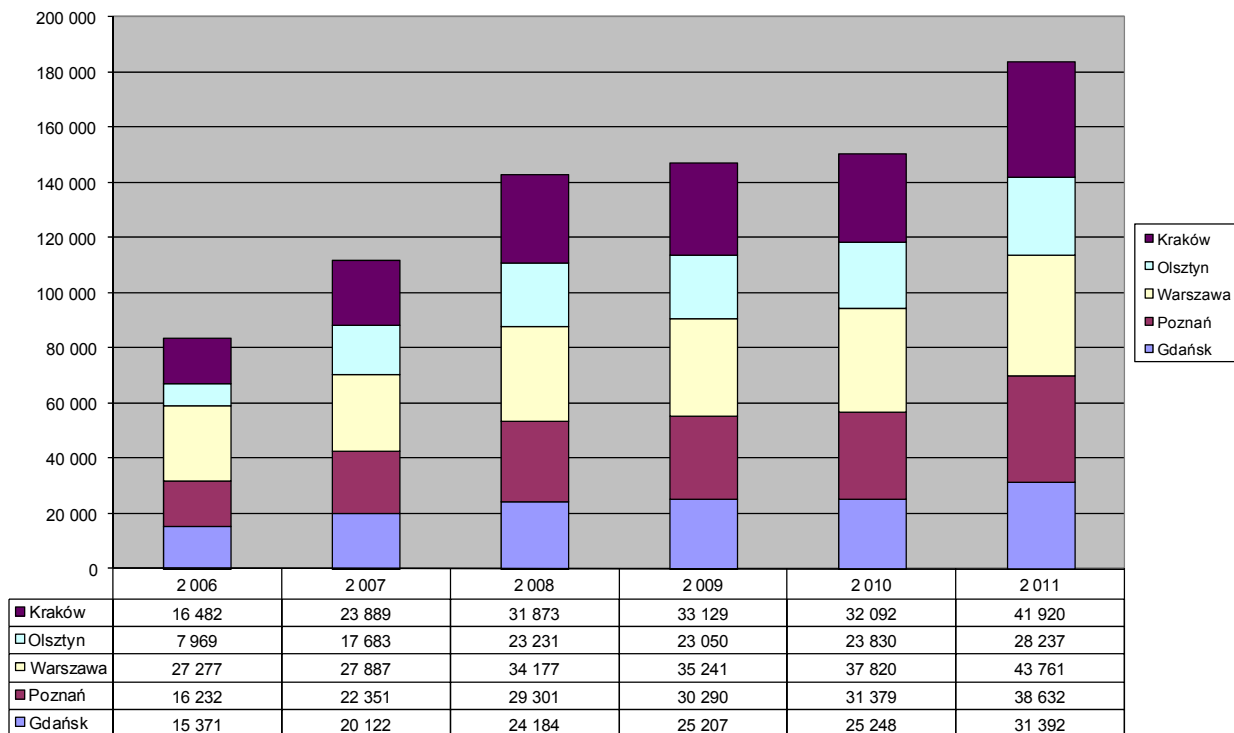
Poniższy wykres przedstawia opóźnienia i wielkość ruchu kontrolowanego w FIR Warszawa w latach 2002-2011. Dane te prezentowane są przez PAŻP w ramach wstępnych wyników za rok 2011 przed publikacją w połowie roku 2012 raportów i sprawozdań za 2011 po zamknięciu roku obrachunkowego i zakończeniu audytów.

Opóźnienia w latach 2002 - 2011



Źródło: Opracowanie własne PAŻP

Na tle ruchu kontrolowanego dobrze wygląda też liczna operacji wykonywanych w przestrzeni klasy G w ostatnich latach. Szczegóły przedstawiono na poniższym wykresie.

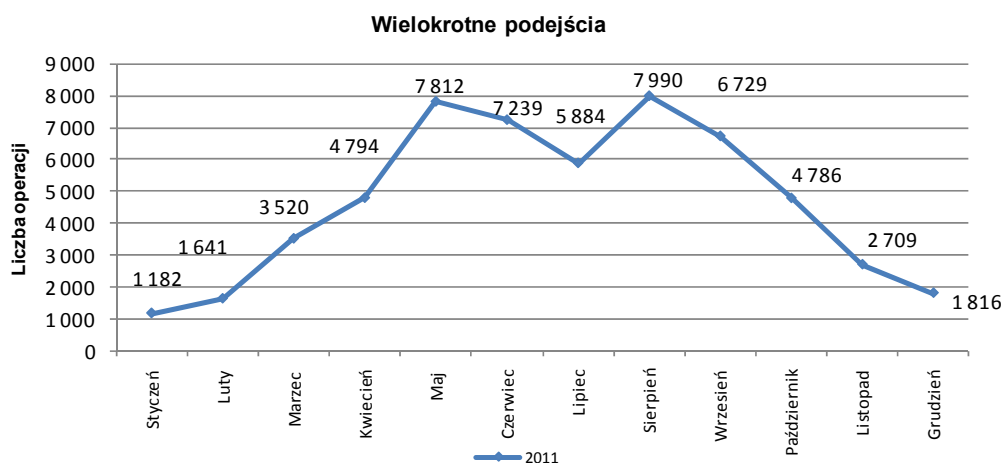


Od kiedy w 2006 roku Agencja Ruchu Lotniczego (obecnie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej) przejęła od wojska sektory SNRL i zaczęła pełnić służbę FIS w całej Polsce, rejestrujemy stały wzrost liczny operacji wykonywanych „na łączności” z FIS. To bez wątpienia zasługa stale rosnącej jakości serwisu jaki jest oferowany użytkownikom a także wzrost świadomości pilotów i chęci skorzystania z wsparcia FIS-u w trakcie lotu.

Na aktywność GA zarówno w sektorach FIS jak też w przestrzeni kontrolowanej gdzie wykonywane są np. szkolenia IFR miał też wpływ nowy system oceny pracy służb kontroli ruchu lotniczego. W roku 2010 w PAŻP wprowadzono nowe zasady wynagradzania, częściowo uzależnione od liczby operacji obsłużonych w danej jednostce kontroli ruchu lotniczego.

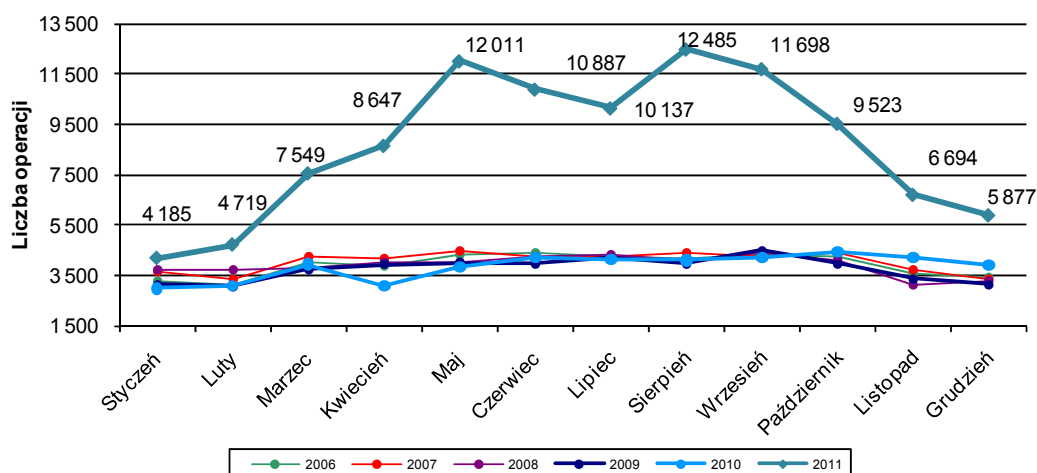
W ubiegłym roku piloci i uczniowie lotów szkolnych odczuli to w postaci „efektu przyciągania” lotów GA do lotniska komunikacyjnego wtedy, kiedy nie są na nim wykonywane rozkładowe operacje przewoźników lotniczych.

Ma to też wpływ na poprawę koordynacji ruchu komunikacyjnego i GA a także na lepsze wykorzystanie przestrzeni. Liczbę wykonanych na polskich lotniskach wielokrotnych podejść obrazuje poniższy wykres.



Natomiast ruch krajowy w ostatnich latach oraz w roku 2011 (gdzie dodatkowo od roku 2011 liczymy wielokrotne podejścia) przedstawiono na kolejnym wykresie.

Ruch krajowy (2006-Grudzień 2011)



Dane dotyczące operacji GA w przestrzeni kontrolowanej podobnie jak tzw. „lotów zwolnionych z opłat” są bardzo wiarygodne i miarodajne.

Ich rzetelność wynika z tego, że są podstawą do naliczania zwrotu kosztów, które jak wiadomo za podmioty zwolnione z opłat pokrywa skarb państwa w ramach specjalnego funduszu będącego w dyspozycji Ministra właściwego ds. transportu.

Rocznie są to niebagatelne kwoty, wynoszące około 8 mln zł a jak wskazują powyższe statystyki koszty tych zwolnionych z opłat operacji będą w najbliższych latach rosły, co może prowadzić do konieczności weryfikacji skali i zakresy zwolnień z opłat zwartych artykule 130 Prawa Lotniczego.

W przypadku operacji wykonywanych na łączności z FIS zagadnienie ich liczenia i analizy jest znacznie uproszczone. Zgodnie z zasadami obowiązującymi w Unii Europejskiej, koszty służb FIS pokrywane są w ramach ponoszonych przez przewoźników lotniczych opłat za żeglugę powietrzną.

Na stronach internetowych PAŻP dostępne są prezentacje z Konferencji Lotnisko 2012 oraz Konferencji dot. lotnisk wschodniej polski gdzie czytelnicy mogą znaleźć kompletne dane o ruchu lotniczym w roku 2011 na tle lat poprzednich.

Co to jest operacja lotnicza w FIS?

Definicji operacji lotniczej jest wiele w wielu różnych aktach prawnych. Najbardziej zwięzłą można znaleźć w Ustawie z dnia 28 kwietnia 2011 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych. Słowniczek tejże ustawy umieszczony w art. 3 określa operację lotniczą, jako „lot statku powietrznego, który rozpoczyna się lub kończy na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej”. Inne definicje rozszerzają to pojęcie o starty i lądowania, ale nigdzie nie znalazłem takiego podejścia definicyjnego, w którym przelot w obrębie jednego sektora FIS jest odrębną operacją lotniczą.

Popularność usług świadczonych przez informatorów FIS jest odwrotnie proporcjonalna do warunków pogodowych oraz do intensywności ruchu w strefach wojskowych. Mówiąc inaczej, gdy panuje CAVOK wzorowa pogoda i nie ma militarnej aktywności, mało użytkowników przestrzeni powietrznej nawiązuje łączność radiową z FIS.

Analizując kondycję Polskiego GA na podstawie danych o operacjach FIS trzeba pamiętać, że w wielu przypadkach samolot przelatuje przez dwa lub nawet trzy sektory FIS, podejmuje kolejno łączność z trzema informatorami FIS. Analizy, jakimi posługuje się FIS so „zorientowane sektorowo”, co oznacza, że jedna operacja lotnicza wykonywana w taki sposób, że łączność nawiązywana jest z trzema sektorami FIS jest liczona 3 razy. Tak, więc w PAŻP dysponujemy jedynie danymi o liczbie nawiązanych połączeń radiowych.

Warto też pamiętać, że nie wszyscy lotnicy GA nawiązują łączność z informatorem FIS, czasem z powodu braku zasięgu radiostacji z uwagi na wysokość przelotu a czasem po prostu z braku potrzeby. Ponadto liczba połączeń radiowych jest też uzależniona od długości rozmów i specyfiki sytuacji. Gdy kilku pilotów zechce złożyć plan lotu dyktując go z powietrza, automatycznie liczba zarejestrowanych rozmów wynikających z próby nawiązania łączności przez pozostałych użytkowników przestrzeni jest znacząco niższa.

Przyszłość.

Należy oczekiwać, że czynnikiem wzrostu ruchu w polskiej przestrzeni kontrolowanej będzie EURO2012 – z tego względu pomimo pesymistycznych prognoz w Europie, w polskiej przestrzeni na razie pozostawiono przyjęte w roku 2011 plany wzrost liczby operacji o 8,7% w roku 2012.

Teoretycznie podobny wzrost ruchu w wyniku EURO2012 powinien też wydarzyć się w przestrzeni niekontrolowanej – gdzie pojawi się zapewne wiele samolotów odwiedzających Polskę z powodu meczów piłkarskich a także w lato – po zakończeniu rozgrywek i wypromowaniu naszego kraju.

Warto jednak pamiętać, że przy stosunkowo niewielkiej liczbie pilotów z uprawnieniami do lotów wg IFR, oraz niewielkiej liczbie lotnisk przystosowanych operacji IFR - wszystko nadal zależeć będzie głównie od... pogody.

W roku 2012 PAŻP będzie na bieżąco współpracowała z Aeroklubami przy organizacji imprez lotniczych w ramach konsultacji i warsztatów dotyczących wykorzystania przestrzeni, szczególną rolę w tym procesie będą mieli eksperci FIS. Postaramy się też w sposób najlepszy z możliwych przygotować przestrzeń powietrzną na EURO – choć jak wiadomo nie zależy to jedynie od PAŻP. W czasie rozgrywek wiele różnych służb państwowych będzie miało sporo do powiedzenia i równie wyśrubowane oczekiwania. Zachęcam do śledzenia publikacji AIP oraz specjalnego serwisu <http://pansa.pl/euro2012/index.php>

Postaramy się też by poszczególne suplementy rozpropagowane były wśród GA w serwisach internetowych, prasie i w mediach.

Niepopularne jest mówienie o pieniądzach, ale na zakończenie trzeba podkreślić, że PAŻP będzie musiała spełnić wszystkie oczekiwania i podolać rosnącemu ruchowi lotniczemu przy jednoczesnej optymalizacji swoich działań i kosztów zgodnie z wymogami stawianymi przez Komisję Europejską i SES. Dodatkowo mamy jeszcze trwającą dyskusję na temat kształtu budżetu państwa w obszarze lotnictwa – to wszystko razem powoduje, że bardzo potrzebne będzie nam wsparcie środowiska GA i czasem spora dawka zrozumienia dla podejmowanych przez nas działań.

Grzegorz Hlebowicz

Tekst ten warto analizować w kontekście PLAR 3/2012:

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/plar/marcowy-numer-przeglądu-lotniczego>

Zapraszamy również do zapoznania się z następującymi publikacjami:

Lotniska – Nałęczów: http://www.pansa.pl/?lang=_pl&opis=więcej&id_wyslane=632

Lotnisko 2012: http://www.pansa.pl/?lang=_pl&opis=więcej&id_wyslane=627

Lotniska Komunikacyjne 2011: http://www.pansa.pl/?lang=_pl&opis=więcej&id_wyslane=616

Szacunki na EURO: http://www.pansa.pl/?lang=_pl&opis=więcej&id_wyslane=619

Polecamy też nowy serwis EURO: <http://www.pansa.pl/euro2012/index.php>