

## Chmury nad małymi lotniskami?

Czy nad małymi lotniskami zbierają się czarne chmury? Raczej nie. Ale czyste niebo to też na pewno nie jest. Małe lotniska regionalne, poniżej 1 miliona pasażerów, przynoszą straty. Czy jest szansa, że te mniejsze lotniska poprawią swoje wyniki?

Zasadniczo przychody lotnisk pochodzą z dwóch worków: przychody lotnicze za obsługę statków powietrznych korzystających z lotniska i pozalotnicze, do którego wpadają wszystkie inne, np. czynsze od sklepów z terminalu.

Z pierwszym workiem za wiele się nie wymyśli, bo to przychody regulowane – cennik zatwierdzany jest przez ULC, a żeby być konkurencyjnym trzeba oferować liniom atrakcyjne stawki i cały bukiet promocji. No i jeśli ruch mały to i przychody z tego ruchu też niewielkie. Mówi się, że granica liczby pasażerów, od której port staje się rentowny sukcesywnie przesuwa się w górę, od 600-700 tys. rocznie kiedyś do około 1 miliona obecnie. Dzieje się tak ze względu na agresywną politykę linii, zwłaszcza niskokosztowych, i domaganie się coraz niższych opłat. Niekiedy wręcz rujnujących dla lotnisk. W tym obszarze jednak wiele się nie zmieni – porzućcie wszelką nadzieję ci co ją macie! Do wyjątków należeć będzie sytuacja, gdy przychody lotnicze pokryją koszty związane z obsługą operacji lotniczych.

W tej sytuacji niebotycznie rośnie znaczenie przychodów pozalotniczych, głównie z działalności komercyjnej realizowanej na lotnisku. Niestety w warunkach polskich przychody pozalotnicze stanowią wciąż tylko około 25% przychodów lotnisk regionalnych. W porównaniu ze standardami z krajów rozwiniętych, gdzie ten udział sięga połowy przychodów, to wciąż bardzo mało. Nie wspominając o ekstremach typu Dubaj, gdzie przychody pozalotnicze stanowią ponad 70%. Trzeba się zabrać do rzetelnej pracy w tym obszarze. Zamiast powielać stare rozwiązania zrobić coś nowego, nieoczywistego, innowacyjnego (oklepane ale prawdziwe!). Bo ile można zarobić ze sklepu czy baru mając X pasażerów rocznie? Nikt ich nie zmusi aby zamiast jednej kanapki kupowali dwie, bo lotnisko rozpaczliwie potrzebuje przychodów pozalotniczych. A jeśli oprócz tej kanapki zaoferuje im się nową, fajną, potrzebną usługę? Kupią!

Generowana strata w ujęciu księgowym boli na różne sposoby, bo bank się czepia, bo właściciel niezadowolony, bo premii nie ma. No i dziennikarze się czepiają, że upadek i znowu trzeba z publicznych pieniędzy dofinansowywać. Ale czy to jest jedyny i najbardziej właściwy sposób oceny działalności lotnisk regionalnych? Na pewno wszelkimi sposobami należy dążyć do likwidacji straty w ujęciu księgowym, ale też na pewno nie jest to jedyne słuszne kryterium oceny działalności lotniska.

Wynik finansowy i liczba pasażerów są najłatwiejsze i najbardziej oczywiste. Każdy polityk, dziennikarz i podatnik to zrozumie. Ale warto zastanowić się jakie inne korzyści lotnisko dało regionowi. I tu jest trudniej. Nikt się ochoczo do tego nie garnie, bo trzeba by wykonać dość skomplikowaną pracę. A jeszcze wyjdzie, że niewiele z tego jako region mamy i ktoś wytknie te miliony lekką ręką dawane niskokosztowcom za „promocję” regionu. A kontrola to konieczność, bo tylko jeśli coś kontrolujesz, mierzysz to, jesteś tym w stanie zarządzać i w sposób oświecony odpowiedzieć krytykom.

PPL ogłosił plany wyjścia z niektórych lotnisk regionalnych. Czy to decyzja dobra czy zła? Dobra i dla PPLu i dla lotnisk regionalnych. Restrukturyzacja portfela wynika ze strategii. Nie ma potrzeby i uzasadnienia, aby PPL miał udziały w każdym lotnisku w Polsce. Czy dobra dla tych lotnisk? W średniej i długiej perspektywie tak, bo obecnie są właściciele, którzy mają różne spojrzenia i dla których różne rzeczy są ważne. Jest lekka lub ciężka przepychanka. Jeśli regiony zostaną same ze swoimi lotniskami to bardziej na serio zaczną je traktować. I zaczną liczyć, bo ktoś kiedyś w końcu powie „sprawdzam”.

**Sebastian Gościński**

**BBSG**