



Grzegorz Brychczyński
Niezależny Ekspert Lotniczy
grzegorz.brychczynski@wp.pl

Odporność infrastruktury krytycznej lotnisk użytku publicznego

Lotnisko użytku publicznego zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 roku., poz. 933 z późn. zm.) jest to lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.

Wraz z nowelizacją ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (dalej: „Prawo Lotnicze” – t. jedn. Dz. U. 2006, Nr 100, poz. 696 ze zm.), została wprowadzona przez ustawodawcę możliwość tworzenia lotnisk użytku publicznego, w stosunku do których Prezes ULC wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji. Jest to nowa kategoria lotnisk, którą należy umieścić pomiędzy małymi, lokalnymi lotniskami użytku wyłącznego, a dużymi portami lotniczymi, funkcjonująca z powodzeniem w wielu krajach UE.

Infrastruktura krytyczna jest tak stara jak stara jest cywilizacja na ziemi. Są to bardzo cenne, kluczowe punkty państwa, które pozwalają na jego istnienie oraz zapewnienie minimum organizacyjne i finansowe do jego funkcjonowania.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym definiuje infrastrukturę krytyczną jako systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców.

Narodowy Program Ochrony Infrastruktury Krytycznej wynika z art. 5b ust. 1 ustawy o zarządzaniu kryzysowym i nie jest programem operacyjnym ani programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późniejszymi zmianami).

Wyznaczona infrastruktura krytyczna musi posiadać plan ochrony obejmujący identyfikację ważnych zasobów, analizę ryzyka opartą na scenariuszach głównych zagrożeń i słabościach zasobów oraz identyfikację, wybór i ustalenie priorytetów procedur i środków ochrony.

Dyrektywa Rady 2008/114/WE ustanawia procedurę rozpoznawania i wyznaczania elementów infrastruktury.

W Dyrektywie tej stwierdzono, że „infrastruktura krytyczna” oznacza składnik, systemu lub część infrastruktury zlokalizowanej na terytorium państw członkowskich, które mają

podstawowe znaczenie dla utrzymania niezbędnych funkcji społecznych, zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony, dobrobytu materialnego lub społecznego ludności oraz których zakłócenie lub zniszczenie miałyby istotny wpływ na dane państwo członkowskie w wyniku utracenia tych funkcji.

Europejska infrastruktura krytyczna oznacza również infrastrukturę krytyczną zlokalizowaną na terytorium państw członkowskich, której zakłócenie lub zniszczenie miałyby istotny wpływ na co najmniej dwa państwa członkowskie.

Zapewnienie bezpieczeństwa to wymagania obywatela wobec państwa i jednocześnie zobowiązania państwa wobec obywatela. Do ich wypełnienia państwo musi posiadać odpowiedni potencjał bezpieczeństwa narodowego, a więc potencjał obronny, ochronny, społeczny, gospodarczy, energetyczny i transportowy.

Wszystkie działania instytucjonalne jak i społeczne, sprowadzające się do podjęcia wysiłku Państwa i społeczności lokalnych w zakresie wykorzystania podupadłych technicznie istniejących obiektów lotniskowych będących w zarządzie cywilnym jak i wojskowym, mogą wyjść naprzeciw budowie nowoczesnych rozwiązań w zakresie lotniczej infrastruktury krytycznej wobec obecnych wyzwań związanych z obronnością Państwa.

Przykłady niszczonej infrastruktury krytycznej na bazie województwa zachodniopomorskiego

- Po wojskowe lotnisko w Broczynie k/Czaplinka, zarejestrowanym jako lądowisko, z ważną promesą na założenie lotniska, z pasem asfaltowym 2300 m x 30 m, z drogami kołowania i parkingami. Cały obszar lotniska ok. 200 ha, łącznie z powierzchniami trawiastymi. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszar ten figuruje jako lotnisko, z możliwością rozbudowy infrastruktury lotniskowej, budową hangarów, magazynów towarowych, a nawet budownictwa hotelowego i mieszkaniowego. Odległość od Czaplinka 6 km.
- Borne Sulinowo - poradzieckie lotnisko, zarejestrowane i funkcjonujące jako lądowisko, z pasem trawiastym 700 m x 30 m, o łącznej powierzchni obszaru trawiastego ok. 22 ha. Lądowisko jest usytuowane na terenach leśnych, a właścicielem lądowiska jest Nadleśnictwo Borne Sulinowo. Oprócz tego na przyległych do lotniska terenach miejskich usytuowany jest hangar 21 m x 80 m, łącznie 1680 m². Jest to stalowa konstrukcja szkieletowa, tylko w połowie wykorzystywana. Do hangaru doprowadzone są podstawowe media: prąd, siła, woda i kanalizacja. Cały kompleks położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, a najbliższy hotel z restauracją znajduje się w odległości ok. 100 m.
- Po wojskowe lotnisko Wilcze Laski k/Szczecinka. Pas asfaltowy 2300 m x 30 m, drogi kołowania i powierzchnie parkingowe, powierzchnie trawiaste wydzierżawione miejscowym rolnikom. Lotnisko zarejestrowane jako lądowisko. Odległość od Szczecinka ok. 15 km.

- Po wojskowe lotnisko w Koszalinie, zarejestrowane jako lądowisko. Jest to duże lotnisko po wojskowe, pas startowy 3000 m x 40 m, z drogami kołowania i parkingami, budynkami socjalnymi, biurowymi, warsztatowymi, z hangarami ziemnymi i jednym wielkim hangarem naziemnym o powierzchni ponad 2000 m²

W wyniku zdarzeń spowodowanych siłami natury lub działaniami człowieka infrastruktura krytyczna może ulec i uległa zniszczeniu lub uszkodzeniu. Konsekwencją może być zagrożenie ciągłości świadczenia kluczowych usług, a tym samym mienia, zdrowia lub nawet życia obywateli.

Biorąc pod uwagę również fakt, że incydenty tego typu negatywnie wpływają na rozwój gospodarczy państwa, należy stwierdzić, że infrastruktura krytyczna pełni kluczową rolę w funkcjonowaniu państwa i życiu jego obywateli, a jej ochrona jest jednym z priorytetów stojących przed państwem polskim.

DZIAŁANIA PROOBRONNE WOT

Jako wzmocnienie infrastruktury krytycznej dla systemu obronnego państwa

Na tle przytoczonych przykładów niszczącej infrastruktury lotniskowej w zachodniopomorskim jasnym punktem jest podjęta przez MON decyzja o rewitalizacji lotniska Nowe Miasto jako być może przyczótek dla działań proobronnych w ramach postulowanego Komponentu Lotniczego WOT.

Program taki powinien stworzyć warunki poprawy bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej. Wraz z innymi dokumentami programowymi będzie miał wpływ na cel nadrzędny – podniesienie bezpieczeństwa Polski.

Należy również zbadać dla w ramach krajowych planów nie tylko budowy ale i modernizacji polskiej infrastruktury możliwość pozyskania środków finansowych na rewitalizację infrastruktury lotniczej z Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury, który zdefiniowany jest w artykule 5b ust. 1 Ustawy o Zarządzaniu Kryzysowym. Instytucje i przedsiębiorstwa finansowe, energetyczne, lotnicze, kolejowe, wodno-kanalizacyjne, także porty oraz dostawcy usług cyfrowych - to przykłady podmiotów, które zostaną objęte krajowym systemem cyberbezpieczeństwa.

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji ostatnio został opublikowany projekt ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa autorstwa Ministerstwa Cyfryzacji. Ma powstać krajowy system cyberbezpieczeństwa, którego zadaniem będzie m.in. zapewnienie bezpieczeństwa systemów informacyjnych, służących do świadczenia usług kluczowych i usług cyfrowych, wszystkich obszarów i rodzajów infrastruktury krajowej.

Budowany system będzie obejmować m.in. operatorów kluczowych usług w wielu sektorach: energetycznym, transportowym, bankowości, służby zdrowia, zaopatrzenia w wodę, infrastruktury cyfrowej. Będą oni zobowiązani m.in. do wdrożenia zabezpieczeń i szacowania ryzyka związanego z cyberbezpieczeństwem.

Jak wynika z listy podmiotów, który ma objąć system, specyfika funkcjonowania "branżowego" cyberbezpieczeństwa jest różnorodna.

W przestrzeni publicznej można zauważyć przekazywane przez stronę rządową informacje o planowanym lokowaniu zadań i zarządzaniu tym ważnym elementem bezpieczeństwa przez poszczególne resorty włącznie z Kancelarią Prezesa Rady Ministrów.

Należy mieć nadzieję że strona rządowa przeanalizowała międzyresortowe połączenia "synapsowe" w zakresie kompetencji zarządczych tego projektu w taki sposób aby kompetencje decyzyjne były czytelne i jednoznaczne.

W ramach tworzenia nowego rodzaju sił zbrojnych, eksperci zaproponowali utworzenie po jednej brygadzie WOT w 15 województwach. Natomiast w województwie mazowieckim, które jest największe pod względem terytorialnym i liczebnym, powinny działać dwie brygady. Eksperci wypowiadający się w sprawach obronności zgadzają się z ujawnionymi już planami Ministerstwa Obrony Narodowej, że tworzenie obrony terytorialnej należy rozpocząć na wschodzie Polski, czyli w województwach: warmińsko-mazurskim, lubelskim, podlaskim i częściowo mazowieckim.

Niezależnie od wybranego ostatecznie rozwiązania nowy rodzaj sił zbrojnych WOT ma szansę przyczynić się do wzrostu potencjału obronnego państwa. Wpływ na to będzie miała nie tylko organizacja WOT, ale sposób, w jaki zostanie ona zintegrowana z systemem obronnym państwa.

Ważnym elementem tego Projektu powinien się stać krajowy przegląd nie do końca technicznie zdekaptalizowanych zasobów infrastruktury będący w gestii strony cywilnej i wojskowej. Może on stanowić podstawę studium wykonalności dla określenia koniecznych nakładów finansowych na ich rewitalizację w kontekście powiększenia bazy szkoleniowo taktycznej dla WOT. Siły terytorialne zawsze stanowią wsparcie dla wojsk operacyjnych, z którymi muszą ściśle współdziałać. Dlatego jednostki WOT, początkowo te najwyższej gotowości, powinny mieć uzbrojenie i sprzęt pozwalający im na współdziałanie oraz na skuteczne wykonywanie zadań obronnych. Jednocześnie, choćby ze względu na uwarunkowania finansowe, na obszarach mniej zagrożonych bezpośrednią inwazją lądową wyposażenie jednostek może być zbliżone do koncepcji policyjnej, przynajmniej w pierwszej fazie organizacji.

TRANSPORT MAŁYMI SAMOLOTAMI

jako racjonalnie społecznie i ekonomicznie działania na rzecz funkcjonowania INFRASTRUKTURY KRYTYCZNEJ

Istniejące lotniska aeroklubów regionalnych mogą stanowić bazę dla około 100 samolotów, którym mogą zapewnić przy zainwestowaniu niewielkich środków finansowych zdolność do lotu jak i obsługę handlingową. Zaletą tego jest:

1. Możliwość korzystania z małych lotnisk, czyli transport pasażerów blisko celu ich podróży,

2. Zapewnienie prędkości przelotowej rzędu 220-300 km/h, czyli w przybliżeniu:

- większą niż autobus (90-100 km/h),
- większą niż samochód (140 km/h) i pociąg typu Intercity (160 km/h),
- porównywalną do kolei dużych prędkości (230 km/h),

Przed wszystkim zapewniają podróż „w linii prostej” oraz bez korków drogowych.

Liczba pasażerów na polskich lotniskach w 2035 roku może sięgnąć 94 mln - to najnowsza prognoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Na koniec 2017 roku liczba ta ma wynieść 36 mln podróżnych. Z danych ULC wynika, że przepustowość, czyli możliwość obsługi pasażerów, Lotniska Chopina wyczerpią się w 2022 roku.

Prognozujemy, że w 2035 roku statystyczny Polak będzie latać blisko trzy razy w roku - Coraz większą część tego ruchu będą brać na siebie lotniska regionalne, powiedział Piotr Samson - Prezes ULC.

Nie ma barier do rozwoju rynku lotniczego w Polsce – ocenia Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jego wartość będzie rosła stabilnie na fali wzrostu gospodarki i ruchu pasażerskiego. Znaczącą rolę może zacząć odgrywać lotnictwo sektora General Aviation , czyli samoloty do użytku prywatnego i małe lotniska. Może to przyciągnąć do branży młodych ludzi i udrożnić system transportowy, szczególnie w słabo skomunikowanych regionach kraju.

Wzorem do przygotowania koncepcji Sytemu Transportu Małymi Samolotami (STMS) może służyć amerykański Narodowy Plan Zintegrowanych Sieci Lotnisk (NPIAS – National Plan of integrated Airport Systems).

Według wykazu lądowisk ULC wpisanych do ewidencji jest łącznie 340 lądowisk, w tym 110 samolotowych i 230 śmigłowcowych, z czego 65 to lądowiska śmigłowcowe prywatne, a 165 – lądowiska śmigłowcowe sanitarne.

Na rynku działa już kilka przedsiębiorstw, które organizują przewozy samolotami typu Cessna czy Beechcraft, lub Cirrus , co dobitnie świadczy że małe lotniska są jednak potrzebne do wewnętrznego transportu pasażerskiego. Rozszerzenie działalności tych lotnisk mogłaby też ostudzić zapał samorządów do budowy drogich, często nierentownych lotnisk.

Gdyby aerokluby regionalne miały zdolność inwestycyjną, to można by przebudować lotniska na potrzeby komercyjnego ruchu małych samolotów. Są prowadzone prace ekspertskie w zakresie ”studium wykonalności” dotyczące zdynamizowania lokalnego transportu lotniczego małymi samolotami w ramach Projektu Systemu Transportu Małymi Samolotami (STMS).

Trwają rozmowy między Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwem Finansów i MON o udzieleniu wsparcia finansowego lotniskom aeroklubów regionalnych, które będą mogły stanowić bazę operacyjną zarówno dla Komponentu Lotniczego WOT jak i Sytemu Transportu Małymi Samolotami przy zaangażowaniu finansowania w ramach budżetu centralnego, PSO (Public Service Obligations – obowiązek użyteczności publicznej) to narzędzie/instytucja, przy pomocy której kraj członkowski UE określa, że dana trasa lotnicza jest ważna dla regionu i wymaga funkcjonowania mimo braku ekonomicznego uzasadnienia dla jej stworzenia, jak i samorządowego.

W dobie wyzwań związanych z obronnością i bezpieczeństwem gospodarczym i społecznym Państwa, kwestia odporności infrastruktury krytycznej nabiera szczególnego znaczenia. Lotnictwo bez specjalistycznej dla tej branży infrastruktury nie jest w stanie prawidłowo funkcjonować. Dotyczy to w szczególności obszarów krytycznych tego rodzaju gospodarki. Od długiego czasu brak Krajowej Strategii Dla Lotnictwa obejmującej lotnictwo wojskowe, państwowe i cywilne, która by określiła stanowisko Parlamentu i Rządu w tej sprawie. Brak takiego dokumentu zdecydowanie utrudnia podejmowanie decyzji kierunkowych w zakresie inwestowania w branżę lotniczą zarówno wojskową jak i cywilną, oraz racjonalnego wykorzystania istniejącej już infrastruktury lotniczej cywilnej i wojskowej. Polskie środowisko lotnicze jest poważnie zaniepokojone brakiem takiego dokumentu i zauważa trwający od dłuższego czasu spór pomiędzy POLSKĄ RESORTOWĄ, której prominentni przedstawiciele nie mogąca dojść do consensusu w przygotowaniu DOKUMENTU STANOWIĄCEGO, który w formie swego rodzaju mapy drogowej określił by warunki brzegowe dla dalszego rozwoju nie tylko cywilnej polskiej branży lotniczej. Z konferencji powinien zostać wysłany jasny sygnał dla strony Rządowej, która w imię swej odpowiedzialności państwowej powinna przedłożyć Parlamentowi taki dokument do akceptacji. Niewątpliwie ważnym elementem takiego DOKUMENTU STANOWIĄCEGO powinna być analiza prewencyjna systemem cyberbezpieczeństwa w obszarze narodowej infrastruktury obejmującej również problem odporność infrastruktury krytycznej lotnictwa państwowego i cywilnego. Obecne czasy to okres zmian gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w ramach Projektu "Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju" Premiera Mateusza Morawieckiego polegającej na zrównoważonym rozwoju społecznym i regionalnym szczególnie w województwach, gdzie występują dysproporcje rozwojowe wywołanych procesami globalizacji i zaczyna przynosić już pozytywne efekty. W ostatnich dniach swoje podwyższone prognozy dotyczące wzrostu gospodarczego w Polsce ogłosiła zarówno Komisja Europejska jak i Narodowy Bank Polski (NBP) i są one jednobrzmiące, wzrost gospodarczy w Polsce w tym roku przekroczy 4 proc. i wyniesie 4,2 proc. PKB. Wydaję się, że mając na uwadze wzrastający wektor gospodarczy finansowanie problemów BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURALNEGO wzorem podniesienia budżetu dla MON, który jest w strukturze państwa i jest ważnym ale nie jedynym ogniwem gwarantującym bezpieczeństwo kraju i jego obywateli, zasługuje na głębokie analizy i decyzje z nich wynikające w sprawie finansowania przede wszystkim z budżetu państwa.

**Bezpieczeństwo jest kwantyfikatorem ogólnym .
Infrastruktura Krytyczna tym bardziej.**