

WSTĘPNA ANALIZA WYKORZYSTANIA CYWILNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU LOTNICZEGO DLA POTRZEB REALIZACJI ZADAŃ WYNIKAJĄCYCH ZE ZOBOWIĄZAŃ WOBEC NATO

Ryszard Piwowarczyk

Wojskowa Akademia Techniczna

Bohdan Paszukow

Securitas Transport Aviation Services

Streszczenie. Przedstawione informacje stanowią okrojony zarys najważniejszych kwestii określających zobowiązania sojusznicze między krajami NATO z perspektywy problematyki transportu lotniczego, który jest częścią natowskich zadań ogólnych i partykularnych. Autorzy skrótowo poddają wstępnej analizie środki zapewniające koordynację działań natowskich, zauważając, że system ten powinien być ujmowany holistycznie, zwracając uwagę na lotnictwo cywilne jako integralny element struktury całości.

Wstęp

Komitet planowania lotnictwa cywilnego (*Civil Aviation Planning Committee* – CAPC) został powołany na mocy Traktatu Północnoatlantyckiego w 1950 roku. Jest jednym z dziewięciu specjalnych komitetów NATO wykonujących działania z zakresu planowania obrony cywilnej na wypadek wystąpienia sytuacji zagrożeń (CEP). Podlega bezpośrednio pod Wysoki Komitet Planowania Centralnego na Sytuacje Nadzwyczajnych Zagrożeń (SCEPC).

Celem komitetu jest zapewnienie i koordynacja dostępności do cywilnych środków transportu lotniczego dla państw członkowskich NATO w czasie kryzysów i wojny. Działanie komitetu oparte jest na zasadzie, że lotnictwo cywilne nie może być rozpatrywane jako oddzielny element w każdym z państw członkowskich, ale powinno być postrzegane jako jednolity, międzynarodowy system

Analiza wykorzystania cywilnych środków transportu lotniczego

W 2005 roku odbyły się warsztaty poświęcone tematyce wykorzystania lotnictwa cywilnego dla potrzeb wojska. Celem tego spotkania było przygotowanie rocznego raportu nakreślającego obecne oraz przyszłe trendy w przemyśle lotniczym w aspekcie możliwości ich wykorzystania dla potrzeb misji wojskowych pod auspicjami NATO.

Z punktu widzenia przewoźników lotniczych prognozuje się, że ruch pasażerski wzrośnie dwukrotnie do 2025 r. przy założeniu wykorzystania zarówno nowych

typów samolotów pasażerskich, jak i tych przeznaczonych do transportu ładunku. Niektóre z obecnych już na rynku samolotów typowo transportowych posiadają zwiększone możliwości tonażowe – w rezultacie prognozuje się zwiększenie średniej jednostkowej ładowności przewoźnika do 60 ton w okresie do 2022 r. Obecnie już wiemy, że główni producenci lotniczy specjalizujący się w transporcie towarów upatrują duże możliwości i szanse w rozwoju ww. gałęzi transportu, co przekłada się na takie projekty jak np. Boeing 747-8 z możliwością prowadzenia załadunku frontalnego, który osiąga przy tym pełną ładowność na poziomie 154 ton.

Jednocześnie producenci Airbusa, model A380, nie pozostają w tyle i aby sprostać konkurencji, oferują maksymalną ładowność na poziomie 150 ton – jednak bez możliwości prowadzenia załadunku frontalnego.

Ze wszystkich rodzajów transportu to właśnie transport lotniczy zalicza swój największy wzrost w Unii Europejskiej na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat. Nawet jeżeli porównamy sytuację związaną z kryzysem finansowym w UE oraz szereg negatywnych trendów makroekonomicznych, które niewątpliwie uderzyły w przemysł lotniczy i pozostawiły w tym obszarze duże tendencje spadkowe związane z danymi statystycznymi w ruchu pasażerskim na przełomie lat 2009-2011.

Kontynuując powyższą analizę, nie można pominąć tanich przewoźników lotniczych, których strategia nakreśla bardzo jasny i czytelny trend w przemyśle krajowym i międzynarodowym. Zwykle prowadzą oni działalność w oparciu o jeden model samolotu, umożliwiając im wykorzystanie przestrzeni pasażerskiej i ładunkowej w maksymalny sposób, przyczyniając się tym samym do osiągnięcia najbardziej optymalnych wskaźników ekonomicznych. W znaczącej większości tani przewoźnicy lotniczy nie transportują ładunków oraz nie posiadają rozwiniętej infrastruktury obsługi naziemnej umożliwiającej prowadzenie tego typu operacji. Ponadto posiadają ograniczoną ładowność bagażową, przez co nie są w stanie zapewnić wystarczającej powierzchni dla realizacji zadań związanych z potrzebami zapewnienia transportów wojskowych.

Niemniej jednak ogólne wskaźniki wzrostu gospodarczego powodują ciągły wzrost w transporcie ładunków drogą lotniczą. Powyższe (pozytywne) trendy przejawiały się również w okresie najbardziej niekorzystnym dla tej gałęzi przemysłu, to jest kryzysu finansowego na przełomie lat 2009/2010. Dla przykładu, Boeing przewiduje w międzynarodowym transporcie lotniczym wzrost przewozów co najmniej o 6% w skali kolejnych piętnastu lat. Postępujący wzrost ekonomiczny w rejonie Azji i Pacyfiku jest motorem napędowym, co bezpośrednio skutkuje ciągłym i dużym zapotrzebowaniem na ponadwymiarowe jednostki transportowe. Największym tego przykładem jest rynek lotniczy w Chinach.

Istotny jest trend związany z łączeniem się przewoźników oraz ich strukturą uczestnictwa w aliansach lotniczych, a to w konsekwencji skutkuje reorganizacjami i tworzeniem się wielonarodowych koncernów lotniczych.

W wyniku tego poszczególne rządy państw członkowskich, unijnych i sojuszni-
czych mają coraz mniej wpływu na ewolucję biznesową tego sektora, co w znaczący
sposób przekłada się na utrudnienia w wypełnieniu przyszłych zadań NATO-wskich
w ramach operacji wojskowych.

Kolejnym istotnym elementem jest fakt zmieniających się przepisów Unii Euro-
pejskiej, Europejskiej Lotniczej Agencji Bezpieczeństwa (EASA) oraz Europejskiej
Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w zakresie aspektów środowiskowych
(hałasu, zanieczyszczenia środowiska) oraz bardziej bezpośrednich elementów,
jak bezpieczeństwo czy ochrona lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji.
Wszystkie powyższe czynniki stanowią elementy kluczowe dla NATO, by efektywnie
realizować zadania wojskowe.

Ponadto należy zaznaczyć znaczący rozwój międzynarodowych systemów kontroli
jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarówno na poziomie europejskim
w formie inspekcji ochrony Komisji Europejskiej, Audytów ICAO, ECAC, jak i Ame-
rykańskiej Administracji Transportu – TSA. To z kolei wymusza szereg zobowiązań
na zarządzających portami lotniczymi oraz przewoźnikach lotniczych i korporacjach
lotniczych, co przekłada się na płynność realizacji operacji wojskowych z wykorzysta-
niem szeroko rozumianej cywilnej infrastruktury lotniczej danego kraju.

Przedstawione zagadnienia w konsekwencji mają zasadniczy wpływ na czynnik
ludzki, taki jak brak predyspozycji załogi do wykonania określonej operacji zada-
niowej wojskowej lub cywilnej, odpowiedzialności ubezpieczeniowej czy ryzyko
o charakterze zdrowotnym. Sytuacje takie, spowodowane rozwojem pandemii grypy
czy SARS, w przypadku ich wystąpienia mają istotny wpływ na realizację zadań przez
cywilnych przewoźników dla potrzeb operacji NATO.

W odniesieniu do liczby personelu oraz tonażu przewozowego szacowanego
w ramach operacji NATO, poziom w europejskim ruchu pasażerskim prognozo-
wany jest na około 307 milionów pasażerów rocznie. Natomiast w odniesieniu do
transportu lotniczych ładunków cargo roczny tonaż został określony w znacznym
wolumenie 5,1 miliona ton.

Zakończenie

Biorąc pod uwagę te wstępne prognozy, trudno sobie wyobrazić, że warunki
transportowe oferowane przez komercyjnych operatorów będą mogły kiedykolwiek
w pełni usatysfakcjonować stronę wojskową.

Ponadto należy przyjąć założenie, że zmieniający się układ sił makroekono-
micznych w odniesieniu do byłych krajowych operatorów lotniczych zarządzanych
przez państwo, w momencie ich prywatyzacji nie przyczyni się do zwiększonej
tolerancji na ponoszenie ryzyka operacyjnego lub jakiegokolwiek innego ryzyka,
które potencjalnie może zagrozić mieniu przewoźnika bądź jego współpartnerów.

Biorąc powyższe pod uwagę, oczywisty jest fakt, że komercyjni operatorzy nie będą entuzjastycznie nastawieni na prowadzenie operacji w rejonach objętych skażeniem chemicznym, biologicznym, radiologicznym lub nuklearnym.

Podsumowując, cywilny transport lotniczy pokazuje stały wzrost na przestrzeni lat. Rozwój tanich linii lotniczych w znaczny sposób przyczynił się do silnej stymulacji konkurencyjności pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami regularnymi, co w znaczący sposób przejawia się w trendach ekonomicznych dotyczących maksymalnego wykorzystania przestrzeni ładunkowej. Obecny globalny wzrost cen paliwa również przyczynił się do głębszej analizy kosztów operacyjnych. Jednak koszty te związane z paliwem nie są jedynymi, które mobilizują przewoźników do redukcji kosztów, należą do nich również opłaty środowiskowe, lotniskowe oraz obsługi naziemnej.

PRELIMINARY ANALYSIS OF THE CIVILIAN MEANS OF AIR TRANSPORTATION FOR THE MANDATORY TASKS OF NATO COOPERATION

Abstract. Information presented is a shortened description of the imperative concerns defining the obligations between the NATO alliance countries, relating to the issue of air transportation, being a part of general and particular task concerns. The Authors in a short form present some the concepts of the analysis of the options ensuring coordinating efforts of NATO assignments. It is noticed that the coordination processes should be looked upon holistically, taking into the account civil aviation as an integral part of the entire structure.