

FORMULARZ INTERPELACJI

W P Ł Y N Ę Ł O

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

Zgłoszony/a w dniu: 01.09.2015r.

przez Radną/Radnego: Łukasza Mejzę

w sprawie: Portu Lotniczego w Babimoście.

01-09-2015

Nr rej. 1174 ilość zał.

Podpis

Treść wniosku/interpelacji: Sprawa Portu Lotniczego w Babimoście jest jednym z tych tematów, które wywołują największe kontrowersje w naszym województwie. Jego funkcjonowanie w obecnym kształcie kontestowane jest przez wielu Radnych Województwa Lubuskiego. Mając na uwadze miejsce, jakie zajmuje kwestia Portu Lotniczego w publicznej debacie województwa lubuskiego, zwracam się z prośbą o przekazanie mi następujących informacji:

1. Ile osób skorzystało z połączeń oferowanych przez Port Lotniczy w Babimoście w 2014 r.?
2. Jaka jest sytuacja finansowa spółki Zielona Góra/Babimost Spółka z o.o.?
3. Jaki jest roczny koszt utrzymania Portu Lotniczego?
4. Czy Port Lotniczy w Babimoście przygotowany jest pod względem logistycznym do uruchomienia przelotów towarowych?
5. Czy zostało zbadane zapotrzebowanie na uruchomienie przelotów towarowych z Portu Lotniczego w Babimoście?
6. Czy istnieje szansa, aby Port został odpłatnie wykorzystany do zaspokojenia lotniczych potrzeb wojska?

..... Łukasz Mejza

(podpis)

*zaznaczyć właściwe

Każdy wniosek składany przez Radnego, zgodnie z § 41 ust. 1 Statutu Województwa Lubuskiego powinien zawierać krótkie przedstawienie stanu faktycznego sprawy oraz (przede wszystkim) **propozycję jej załatwienia.

Wniosek, który nie będzie zawierał propozycji rozwiązania sprawy, będzie traktowany i rozpatrywany jako interpelacja, czyli kierowany do departamentu merytorycznego a nie do Zarządu Województwa.



Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Bogdan Nowak

BPW.I.0003.9.2015

Zielona Góra, 14 września 2015 r.

WPŁYNEŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

22-09-2015

Nr rej. 1574 ilość zał.

Pan
Łukasz Mejza
Radny Województwa Lubuskiego

Podpis

Seamusny Pomie Radny.

W odpowiedzi na Pana interpelację złożoną w dniu 01.09 br. dotyczącej zagadnień związanych z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Zielona Góra, przedstawiam następujące informacje:

1. W 2014 roku z połączeń realizowanych przez Port Lotniczy Zielona Góra skorzystało 11.022 pasażerów (całoroczne regularne pasażerskie połączenie lotnicze z Warszawą, okresowe regularne pasażerskie połączenie lotnicze z Krakowem oraz General Aviation).

2. Sytuacja finansowa spółki Lotnisko Zielona Góra/Babimost sp. z o.o. na koniec 2014 r. przedstawia się następująco:

Kapitał zakładowy – 380.000,00 zł; Kapitał własny – 108.504,26 zł

Przychody ogółem – 15.855,89 zł, Wydatki (koszt działalności operacyjnej) – 10.733,15 zł.

Zysk z działalności gospodarczej – 5.122,74 zł

Pełne sprawozdanie finansowe Spółki Lotnisko Zielona Góra/Babimost na koniec 2014 r. jest dostępne w siedzibie Spółki, Sprawozdanie Finansowe w dniu 24.06.2015 r. uzyskało pozytywną ocenę i zostało zatwierdzone przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników.

Obecnie Zarząd Województwa Lubuskiego prowadzi rozmowy z władzami takich miast jak: Zielona Góra, Babimost, Kargowa, Świebodzin, Sulechów oraz przedstawicielami Kostrzyńsko-Słubickiej SSE o objęciu udziałów w Spółce. Pisemną deklarację objęcia udziałów w Spółce w kwocie 5 tys. zł złożył Prezes K-S SSE.

3. Roczny średni koszt utrzymania Portu Lotniczego Zielona Góra przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), w ostatnich 2 latach (2013 i 2014), wyniósł ok. 5,406 mln zł. Roczny średni przychód uzyskany przez PPL w Porcie Lotniczym Zielona Góra, w analogicznym okresie, wyniósł

ok. 1,158 mln zł. Wobec powyższego roczna średnia STRATA generowana w PPL, przez ostatnie 2 lata (2013 i 2014), wyniosła ok. 4,248 mln zł.

Niniejsze wielkości kosztowe odzwierciedlają faktyczne zapotrzebowanie na utrzymanie obecnego ruchu lotniczego i pasażerskiego oraz niezbędną, minimalną, akceptowaną przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) ilość obsługi kadrowej. Obecnie zatrudnione przez PPL, na obsługę 2 zmian, są 33 osoby. Wraz ze wzrostem ruchu pasażerskiego i lotniczego konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia w PL ZG o pracowników operacyjnych i zabezpieczających operacyjnie pasażerów w trakcie odpraw i kontroli bezpieczeństwa. Według ekspertów lotniczych, opracowujących Plan Generalny dla PL ZG, zatrudnienie od 2016 roku wynosić powinno min. ok. 40 osób, a od 2018 do 2021 min. 46 osób. Taka wielkość kadry zabezpieczać będzie w 2016 roku ok. 1 700 operacji lotniczych na rok i obsługiwać ok. 20 tys. pasażerów w odlocie, a w 2018 ok. 2 370 operacji lotniczych i ok. 60 tys. pasażerów rocznie. Według ekspertów roczny koszt utrzymania PL ZG w 2016 roku wyniesie ok. 5,8 mln zł, a w 2018 roku ok. 6,3 mln zł. Przychody roczne prognozują, w oparciu o ilość pasażerów i operacji lotniczych, w 2016 na ok. 1,02 mln zł, a w 2018 na 2,48 mln zł. Z wielkości przyjętych przez ekspertów wynika, że w 2016 roku planowana jest strata w wysokości ok. 4,78 mln zł, a w 2018 roku ok. 3,82 mln zł. Przykładowo już w 2020 roku przewidywana jest strata na poziomie ok. 1,75 mln zł (koszt 6,4 mln zł - przychód 4,65 mln zł).

4. Realizacja lotniczego transportu towarowego z Portu lotniczego Zielona Góra uwarunkowana jest kilkoma kwestiami:

- a. Lotnisko nie może być objęte ograniczeniami środowiskowymi i urbanistycznymi – lotnisko w Babimoście spełnia ten warunek.
- b. Loty frachtowców i obsługa celna, przeładunkowa i spedycyjno-magazynowa, odbywa się w głównej mierze w nocy między 23:00 a 3:00 – ten warunek jest do spełnienia przez nasze lotnisko ale wymaga wprowadzenia 3 zmiany na lotnisku (dodatkowe koszty funkcjonowania i obsługi lotniska) i zaangażowania urzędu celnego oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP).
- c. Utworzenie bazy cargo w pobliżu lotniska uwarunkowane jest bezpośrednim położeniem i połączeniem z naziemną siecią komunikacyjną (autostrady i drogi szybkiego ruchu) oraz szlakami komunikacyjnymi – ten warunek nasze lotnisko również spełnia, ponieważ znajduje się na skrzyżowaniu dróg A2, S3 i zelektryfikowanej linii kolejowej. Wymagane jest jedynie poprawienie i włączenie dróg dojazdowych do węzła w Świebodzinie (na S3) i Trzcielu (na A2) oraz wykonanie obwodnicy Nowego Kramaska.
- d. Teren pod bazę cargo musi znajdować się na lotnisku lub bezpośrednio graniczyć z lotniskiem tak, aby po jego zagospodarowaniu można było go włączyć w teren lotniska – ten warunek nasze

lotnisko spełnia, a przy Płasczyźnie Postoju Samolotów nr 1 i bezpośrednio w tym miejscu (przy granicy lotniska) można wygospodarować tereny pod dworzec cargo.

- e. Koszty obsługi lotniskowej, przeładunkowej, magazynowej i celnej są niższe niż w sąsiednim, najbliższym regionie posiadającym bazę cargo (niższe niż np. w Niemczech) – ten warunek nasze lotnisko spełnia, koszty lotniskowe oraz obsługi serwisowej, handlingowej i przeładunkowej są znacząco tańsze. Również koszty logistyczne i magazynowe są w Polsce dużo tańsze, a i koszty obsługi celnej są o 1/3 tańsze niż w Niemczech.
- f. Droga Startowa (DS) powinna spełniać odpowiednie wymagania, umożliwiające lądowanie i start pod pełnym obciążeniem największych samolotów transportowych, kodu D i E (dla największego MTOW). Najkrótsza akceptowana długość DS wynosi 3200 m (pożądana 3500 m i więcej), a wskaźnik PCN jest większy od 55 (pożądany 75 i większy) – tego warunku nasze lotnisko obecnie nie spełnia. Obecna długość DS wynosi 2500 m, PCN = 57. W przypadku uruchomienia dużej bazy cargo należałoby przebudować i wydłużyć DS do 3200 m oraz wzmocnić PCN do wskaźnika 75.
- g. Region musi być zurbanizowany i gospodarczo uprzemysłowiony, a w bezpośredniej odległości (drogowej) do 600 km od lotniska nieakceptowalne jest funkcjonowanie innej bazy cargo – tego warunku nasz region nie spełnia. W odległości drogowej ok. 360 km od lotniska Babimostu jest baza cargo DHL na lotnisku Lipsk-Halle (w Schkeuditz).

Pomimo niespełnienia wszystkich warunków i wymogów opisanych w lit. f i g istnieje duży potencjał uruchomienia bazy towarowej i wykonywania transportu cargo na lotnisku w Babimoście samolotami frachtowymi kodu C (np. A320 lub B737) lub kodu D (np. B767, B777, MD11) dla obsługi aglomeracji poznańskiej i berlińskiej (ze względu na ograniczenia środowiskowe lotnisk w tych aglomeracjach) choćby w zakresie towarów szybko psujących się, przesyłek charterowych, materiałów niebezpiecznych, żywego inwentarza, czy też drobnych przesyłek kurierskich.

Należy również podkreślić, że znaczna część ładunków cargo lotniczego wykonywana jest w tzw. Bell'ach z wykorzystaniem luków bagażowych samolotów pasażerskich. Zapotrzebowanie na lotnicze usługi cargo z roku na rok wzrasta, a na lotniska poznańskie i berlińskie nakładane są administracyjnie i sądowo ograniczenia środowiskowe. Same porty lotnicze muszą płacić duże odszkodowania za uciążliwość spowodowaną hałasem. Tym samym bardziej wzrasta atrakcyjność naszego lotniska dla operatorów cargo i firm świadczących kompleksowe usługi logistyczno-spedycyjne w obszarze lotniczym.

5. Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego nie posiada opracowania badającego zapotrzebowanie na uruchomienie przelotów towarowych z Portu Lotniczego Zielona Góra. Badanie zapotrzebowania na otwarcie na danym lotnisku bazy cargo wykonują lotnicze firmy spedycyjno-logistyczne, które są głównym organizatorem lotniczego transportu cargo.

6. Wykorzystywanie lotniska w Babimoście przez administrację wojskową regulują zapisy zawarte w akcie notarialnym – umowa darowizny nieruchomości lotniskowej, które wskazują na niemalże bezpłatne wykorzystanie lotniska na potrzeby Sił Zbrojnych RP. Jednakże, jak to miało miejsce w czerwcu br., po dokonanej przez armię holenderską rekonesansie lotnisko w Babimoście było miejscem startów i lądowań wojsk sprzymierzonych sił NATO, w ramach ćwiczeń wojskowych pk. „Noble Jump 15”. Rozliczenie za wojskowe operacje lotnicze przeprowadził zarządzający lotniskiem PPL. Uzyskany przychód w wysokości 100 tys. zł uzależniony był od m.in. ilości operacji powietrznych, ciężaru całkowitego samolotów przylatujących i odlatujących, tonażu, czasu postoju, ilości zatankowanego paliwa lotniczego oraz ilości żołnierzy przylatujących i odlatujących. Z informacji przekazanych po zakończeniu ćwiczeń chęć skorzystania z lotniska w Babimoście wyraziły również armie Francji, Anglii, Norwegii i Czech.

Z poważaniem,

CZŁONEK ZARZĄDU
Bogdan Nowak