

FORMULARZ INTERPELACJI

Zgłoszona na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: **13. kwietnia 2015 r. w Gorzowie Wlkp.**

przez Radną: **Annę Synowiec**

w sprawie: **Wizji przyszłości Portu Lotniczego Zielona Góra / Babimost. Kosztów utrzymania portu w tym kosztów zarządu portem.**

Treść interpelacji:

Zgodnie z § 40 ust 1 i 2 w zw. z § 42 ust 1 Statutu Województwa Lubuskiego z dnia 09.09.2013 r. składam interpelację w celu udzielenia mi informacji w następującej sprawie.

Lotnisko w Babimoście, jest najmniejszym lotniskiem pasażerskim w kraju. W ubiegłym roku obsłużyło około 11 tys. pasażerów. To mniej niż w roku poprzednim. W styczniu br. lotnisko obsłużyło 663 pasażerów i wykonało 78 operacji lotniczych ([źródło.biznes.onet.pl](http://zrodlo.biznes.onet.pl)). Świadczy to ewidentnie o tendencji spadkowej. Jedynym połączeniem realizowanym z lubuskiego portu jest połączenie z Warszawą, obsługiwane przez Sprint Air. Województwo dotuje przewoźnika znacznymi kwotami.

Wybór portu lotniczego jest dla pasażera złożonym procesem decyzyjnym. Pasażer jest mobilny, więc poszukuje najbardziej atrakcyjnych połączeń w pewnym obszarze geograficznym, w którym często ma do wyboru kilka portów lotniczych. Decyzja pasażera o podróży jest w dużej mierze podyktowana dostępnością destynacji i linii lotniczych.

Najważniejsze kryteria wyboru portu lotniczego i linii lotniczej przez pasażera to min.:

- dostępność połączeń lotniczych;
- częstotliwość połączeń;
- godziny i dostępność lotów,
- cena i wysokość innych opłat związanych z podróżą;
- wizerunek portu i przewoźnika (niezawodność, punktualność lotu);
- bezpieczeństwo;
- dostępność sklepów oraz innych usług komercyjnych na lotnisku;
- dostępność połączeń.

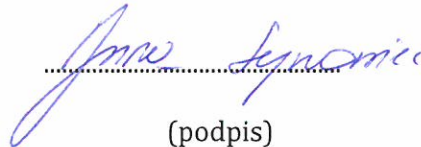
W kontekście powyższego należy mieć na uwadze choćby to, że Gorzów Wlkp. posiada w zasięgu do 200 km aż cztery lotniska: PL Poznań Ławica (ok. 113 km), PL Szczecin Goleniów (ok. 120 km), Berlin Schonefeld (ok. 170 km), Zielona Góra/Babimost (ok. 106 km).

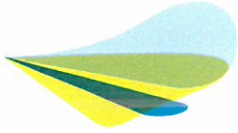
Istotna jest ponadto siła oddziaływania lotniska. Wymiarem siły oddziaływania jest liczba ludności zamieszkującej przestrzeń w promieniu 1h lub 2h potrzebnych na dojazd. Warunkiem koniecznym, by linie lotnicze chciały korzystać z infrastruktury danego portu jest przede wszystkim duża gęstość zaludnienia i potencjał gospodarczy obsługiwanego regionu, co w efekcie przekłada się na wielkość potencjalnie możliwego do wygenerowania ruchu.

Już dzisiaj wiemy, że „Strategia Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost wraz z Biznesplanem do 2040 roku” całkowicie się nie sprawdziła. Wystarczy spojrzeć choćby na cel strategiczny I etapu strategii - odprawienie do końca 2016 roku minimum 75 tys. pasażerów i utrzymanie średnich kosztów funkcjonowania lotniska na poziomie 7-8 mln rocznie.

Mając na uwadze powyższe, zadaję następujące pytania:

1. Jaki jest roczny koszt utrzymania Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost, przy czym chodzi tu o perspektywę, w której to w gestii Województwa będzie zapewnienie zarządzania lotniskiem po zakończeniu umowy z Polskim Przedsiębiorstwem Portów Lotniczych?
2. Czy w związku z aktualną sytuacją lotniska został sporządzony biznes plan rozwoju lotniska? Jeżeli tak, to proszę o jego doręczenie.
3. Jaka jest szansa na budowę siatki połączeń, z jakimi przewoźnikami?
4. Czy padły konkretne propozycje odnośnie odpłatnego korzystania z portu lotniczego dla potrzeb wojska?
5. Jakie są realne możliwości uruchomienia przelotów transportu towarów (CARGO) z jednoczesnym ustaleniem, czy faktycznie jest takie zapotrzebowanie, czy drogi dojazdowe do lotniska umożliwią płynny ruch samochodów transportujących towar?


.....
(podpis)



Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Bogdan Nowak

BPW.I.0003.6.2015

Zielona Góra, 17 kwietnia 2015 r.

W P Ł Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

22-04-2015

Nr rej. ...541... ilość zał.

Pani
Anna Synowiec
Radna Województwa Lubuskiego

Podpis

Przemysław Tomi Radna.

W odpowiedzi na Pani interpelację złożoną podczas VI sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 13.04.2015 roku w sprawie lotniska w Babimost, uprzejmie informuję:

Roczny średni koszt utrzymania Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost 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/Babimost, 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/B o pracowników operacyjnych i zabezpieczających operacyjnie pasażerów w trakcie odpraw i kontroli bezpieczeństwa. Według ekspertów lotniczych, opracowujących Plan Generalny dla PL ZG/B, 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/B 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).

Biznesplan wraz ze Strategią Rozwoju PL ZG/B został sporządzony przez PPL i Spółkę Lotnisko Zielona Góra/Babimost na okres do 2040 roku i jest własnością obu firm. Zgodnie z umową PPL objął ten dokument *Tajemnicą Przedsiębiorstwa* więc nie może on być w całości udostępniany. Jego streszczenie wraz z kluczowymi wielkościami znajduje się na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego:

http://www.bip.lubuskie.pl/59/Strategia_Rozwoju_Portu_Lotniczego_Zielona_Gora_2FBabimost_do_roku_2040/.

Strategia wraz z Biznesplanem realizowana jest etapami. Obecnie trwa I Etap, obejmujący okres od 2011 roku do 2016 roku, w którym przewidziano łączne wydatki na promocję Województwa Lubuskiego (WL) poprzez dofinansowanie operatorów lotniczych w tym okresie, kwotą łączną 56,2 mln zł. Z tej kwoty, razem z zaplanowanymi wydatkami, na 2015 rok WL wydało łącznie od 2011 roku ok. 32,62 mln zł. Zgodnie z przyjętymi założeniami i obowiązkiem przygotowania Planu Generalnego dla PL ZG/B od 2015 roku (na 20 lat) przygotowywana jest nowa projekcja ruchu operacyjnego i pasażerskiego dla PL ZG/B wraz z analizą finansową od 2016 roku. Obecnie Plan Generalny z założeniami ruchu lotniczego i pasażerskiego oraz analizą finansową od 2016 roku jest weryfikowany przez specjalistów z Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po pozytywnej ocenie zostanie on zatwierdzony przez Prezesa ULC i przekazany do zatwierdzenia przez właściwego Ministra ds. Transportu. Zatwierdzony Plan Generalny wskazywać będzie, przez ekspertów lotniczych, zrównoważony plan działań dla PL ZG/B, umożliwi osiągnięcie celów przewozowych, z wykorzystaniem operatorów lotniczych, przy efektywnie racjonalnych nakładach finansowych również na promocję krajowych, zagranicznych i wakacyjnych połączeń lotniczych. Przewidywany termin zatwierdzenia Planu Generalnego dla PL ZG/B to koniec czerwca 2015 roku.

Budowa i wielkość siatki połączeń lotniczych z PL ZG/B zależą będzie od konsekwencji w realizacji założeń finansowych Planu Generalnego, zatwierdzonych przez Prezesa ULC i właściwego Ministra ds. Transportu, a w szczególności od nakładów na promocję Województwa Lubuskiego polegającą m.in. na zwiększeniu dostępności komunikacyjnej regionu z wykorzystaniem operatorów lotniczych oraz od utrzymania reżimu finansowego związanego z funkcjonowaniem PL ZG/B. Wypełnienie tych warunków pozwoli na systematyczne generowanie coraz większego ruchu operacyjnego i pasażerskiego z PL ZG/B, zachęcanie innych, kolejnych przewoźników i touroperatorów do operowania z PL ZG/B. Przełoży się to na większe wpływy z działalności operacyjnej i okołolotniskowej, a tym samym na zmniejszenie, w kolejnych latach, poziomu dofinansowania do utrzymania portu lotniczego oraz dofinansowań do poszczególnych połączeń destynacyjnych krajowych, zagranicznych i wakacyjno-czarterowych.

Ważnym, a jednocześnie koniecznym elementem pozyskiwania operatorów lotniczych do budowy siatki połączeń oraz ruchu wakacyjno-czarterowego będzie wykonanie pełnego i bezpośredniego

ankietowego, interpolacyjnego i heurystycznego badania popytowego na poszczególne destynacje: krajowe i zagraniczne.

W czerwcu br. planowane są ćwiczenia wojsk NATO z wykorzystaniem lotniska Zielona Góra/Babimost. Lotnisko zostało wskazane przez armię holenderską jako lotnisko spełniające ich oczekiwania. Będzie ćwiczył Korpus Niemiecko-Holenderski ze wsparciem norweskim, czeskim i polskim. W wyniku wykonanego rekonesansu przez logistyków Korpusu otrzymaliśmy informację, że z lotniska skorzystają siły powietrzne. Lądować będą tam samoloty transportowe typu C 17 Globmaster i C 130 Hercules. Ilość lądowań w rozładunku żołnierzy i sprzętu, startów po załadunku tychże samych w drodze powrotnej nie jest dokładnie znana. Mówi się o kilkunastu samolotach z ładunkiem do/z Babimostu. W zależności od ilości operacji powietrznych oraz ciężaru całkowitego samolotów przylatujących i odlatujących, będzie znana wartość pieniężna. Wysokość jej związana z tonażem, postojem, tankowaniem paliwa lotniczego oraz ilością żołnierzy przylatujących i odlatujących. Rozliczenie związane z operacjami lotniczymi prowadzi Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, jako zarządzający lotniskiem w Babimoście. Do PPL należy również decyzja, czy udostępni informację o zysku z operacji lotniczych związanych z manewrami wojsk NATO. Ponadto, chęć skorzystania z lotniska w Babimoście wyraziły również armie Francji, Anglii, Norwegii i Czech.

Duże bazy lotniczego transportu cargo mają uzasadnioną rację istnienia przy lotniskach w bardzo zurbanizowanych i gospodarczo uprzemysłowionych regionach. Są organizowane w 70% pod obsługę frachtowców cargo, gdzie dedykowany samolot służy tylko do przewozu towarów. Firmy kurierskie lub globalni spedycytorzy, przy tworzeniu i obsłudze tego typu bazy, kierują się następującymi i koniecznymi warunkami:

1. Lotnisko nie może być objęte ograniczeniami środowiskowymi i urbanistycznymi – lotnisko w Babimoście spełnia ten warunek.
2. 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).
3. Baza musi być zlokalizowana w bezpośrednim położeniu i połączeniu z naziemną siecią komunikacyjną (autostrady i drogi szybkiego ruchu) oraz szlakami komunikacyjnymi – ten warunek nasze lotnisko spełnia, ponieważ jest 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.
4. 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 Płaszczyźnie Postoju Samolotów nr 1 i bezpośrednio w tym miejscu (przy granicy lotniska) można wygospodarować tereny pod dworzec cargo.

5. 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.
6. 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.
7. 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 pkt. 6 i 7 istnieje duży potencjał uruchomienia bazy towarowej i wykonywania transportu cargo na lotnisku w Babimostie 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) 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 sądownie 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.

Z poważaniem,


CZŁONEK ZARZĄDU
Bogdan Nowak