

Portal Województwa Lubuskiego



Trzeba inwestować w regionalne porty lotnicze! Zielona Góra-Babimost dobrym przykładem



© Paweł Wańczko/Lubuskie.pl

Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji -15 września 2023 godz. 13:47

W piątek, 15 września 2023 r. Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego zaprosił na Kongres Regionalnego Rynku Lotniczego. Z gośćmi rozmawialiśmy o przyszłości regionalnych portów lotniczych.

Marszałek Elżbieta Anna Polak na wstępie przypominała, że gdy w 2010 roku samorząd województwa lubuskiego przejął od rządu polskiego całą – skromną –

infrastrukturę lotniskową portu wojskowego, nie było wiadomo, jak będzie? Czy się uda? W podobnej sytuacji było wiele portów regionalnych. Ich prezesi często się poddawali i odchodzili...

Udało się! Lotnisko notuje kolejne rekordy

- A my rozmawialiśmy ze specjalistami. Odrobiliśmy lekcję. Dzięki wsparciu ekspertów przygotowaliśmy strategię rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost. Chcieliśmy utrzymać ten port dla celów cywilnych, a mieliśmy obowiązek utrzymać go również dla celów wojskowych. W latach 2011-2014 wykonaliśmy wiele inwestycji, żeby w ogóle można było latać – przypomniała marszałek Polak. – I nasz Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost odnotowuje w ostatnich latach sukcesy, a w ogóle rokowania – również dla małych portów regionalnych – są bardzo dobre.

Trzeba inwestować w takie porty regionalne jak Zielona Góra-Babimost

- Niestety, do dzisiaj w ustawie o transporcie publicznym wciąż nie ma połączeń lotniczych i wciąż musimy cudować: organizować połączenia lotnicze na podstawie promocji województwa lubuskiego poprzez loty. Podobnie jest też w innych regionach – zaznaczyła marszałek Polak. – A przecież sytuacja się bardzo zmieniła. Specjaliści prognozują, że za kilka, kilkanaście lat z portów regionalnych tylko Poznań ma szansę wytrzymać to wielkie natężenie ruchu lotniczego. Pozostałe porty regionalne mogą być niewydolne.

- Dlatego trzeba inwestować w porty regionalne! Trzeba również wpłynąć na zmianę polskiego ustawodawstwa – podkreśliła marszałek Elżbieta Anna Polak. – My na koniec ubiegłego roku odnotowaliśmy 40 tys. pasażerów. Te liczby rosną, jest potrzeba zwiększenia liczby połączeń. Dlatego co roku zwiększamy też nakłady, dopłacamy do tych połączeń. W tym roku 24 mln zł, ale już dziś mamy w tym roku odnotowane ponad 37 tys. pasażerów! A latają nie tylko parlamentarzyści czy urzędnicy, ale przedsiębiorcy, zwykli ludzie. Samolot jest pełny. Rozbudowaliśmy terminal przylotów, najwyższy czas postawić terminal odlotów, bo w obecnym się już nie mieścimy.

- Dziś rozmawiamy też o zmianach fundamentalnych, które należy wprowadzić tu i teraz: żeby porty regionalne na stałe wpisały się w mapę rozwoju lotnictwa w Polsce – podkreśliła lubuska marszałek.

Jest przestrzeń do rozwoju lotnisk regionalnych

O roli organów samorządowych w stymulowaniu rozwoju regionalnych portów lotniczych mówił **dr hab. Waldemar Sługocki, prof. UZ, Poseł na Sejm RP**.

- W 2008 r. porty regionalne obsługiwały 57 proc. rynku przewozów lotniczych w Polsce, zaś port centralny Fryderyka Chopina w Warszawie obsługiwał 42,44 proc. ruchu. To pokazuje, że większość pasażerów była obsługiwana przez porty regionalne. W 2015 r. ta tendencja była jeszcze korzystniejsza z punktu widzenia portów regionalnych, które przewiozły 63,4 proc. pasażerów, zaś port Fryderyka Chopina w Warszawie 36,6 proc. – zauważył poseł Waldemar Sługocki. – To

pokazuje, że przestrzeń jest coraz większa, ale musimy mieć świadomość, iż w międzyczasie, poczynając od 2008 r., powstają nowe porty regionalne, rozwija się port lotniczy w Babimoście. W ubiegłym roku jest jeszcze korzystniejsza proporcja. Blisko 65 proc. to pasażerowie obsłużeni przez porty regionalne, a 35,1 to są pasażerowie, którzy zostali obsłużeni przez port lotniczy w Warszawie.

- To wszystko pokazuje, że jest przestrzeń do rozwoju lotnisk regionalnych – podkreślił prof. W. Sługocki. - I ta przestrzeń jest konsekwencją ustrojowego umocowania samorządów regionalnych w całej Polsce. Odnosząc się do kompetencji odwołam się do ustawy z 2 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, która mówi o roli samorządu szczebla wojewódzkiego w kształtowaniu rozwoju infrastruktury komunikacyjnej.

Poseł przywołał rozdz. 2 artykuł 11.1, który wymienia kompetencje samorządu województwa w zakresie kreowania, rozwoju, przebudowy, modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, w tym infrastruktury lotniczej. - Nie wszystkie regiony, województwa mają na swym terenie porty lotnicze i nie wszystkie równie mocno angażują się w rozwój swoich lotnisk regionalnych – powiedział prof. Sługocki. - Paradoks polega na tym, że można mieć dużo krytycznych uwag jeśli chodzi o rozwój poszczególnych portów regionalnych i to jest konsekwencja konkurencji, która ma miejsce między lotniskami regionalnymi. Pamiętam debatę, gdy przedstawiciele regionów, gdzie już istniały porty regionalne niekoniecznie tryskali entuzjazmem, że na terenie województwa lubuskiego władze samorządowe realizują aspiracje swoje i swoich mieszkańców i chcą budować niezależność i okno na świat dla swoich mieszkańców.

Połączenia lotnicze są dziś niezwykle ważne

- Jednym z kluczowych elementów jest budowanie rozwoju gospodarczego – podkreślił poseł Waldemar Sługocki. - Gdybyśmy zrobili badanie, jacy pasażerowie korzystają z lotniska regionalnego Zielona Góra-Babimost, to jestem przekonany, że około 30 proc. pasażerów to są przedstawiciele świata biznesu nie tylko Ziemi Lubuskiej. Połączenia lotnicze są najszybsze i one są niezwykle ważne w czasie, w którym żyjemy.

- Lotnisko Zielona Góra-Babimost ma rację bytu, a najlepszą tego rekomendacją może być rosnąca liczba pasażerów. To, co się dzieje na lotnisku Zielona Góra-Babimost, to całe staranie, żeby one znalazło sobie miejsce na mapie połączeń lotniczych w Polsce nie jest przypadkowe. Samorząd województwa przygotowuje strategię rozwoju regionu, ale także wypełnia ją regionalnymi programami rozwojowymi, finansowanymi ze środków europejskich. Województwo Lubuskie od lat te działania związane z rozwojem lotniska podejmuje w sposób świadomy – stwierdził poseł W. Sługocki. - Województwo ma ważne plany dotyczące tego lotniska związane z budową jego nowej infrastruktury, ale także infrastruktury towarzyszącej. Chcemy rozwijać współpracę z naszymi partnerami z Brandenburgii. Współpraca transgraniczna jest mocną stroną województwa lubuskiego. Prowadzimy ją od początku lat 90. i staramy się ją rozwijać bez względu na to, jakie są okoliczności. Nie chcemy w planach odlatywać, ale twardo stąpać po ziemi, chcemy korzystać z połączeń lotniczych – podkreślił poseł Waldemar Sługocki.

Województwo Lubuskie zadbało o lotnisko

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego Marcin Jabłoński zauważył, że w Europie są mniejsze regiony niż Lubuskie, a świetnie sobie radzą i funkcjonują tam lotniska regionalne.

- Stąd też uznaliśmy, że nie ma żadnego powodu, iż skoro jesteśmy niedużym regionem, to i nasze marzenia i plany także powinny być nieduże. Przeciwnie! Uważamy, że możemy śmiało patrzeć w przyszłość i wykorzystać to, co w pewien sposób otrzymaliśmy w prezencie. W przeszłości lotnisko wojskowe zostało w pewien sposób samorządowi darowane. I my o ten dar po prostu zadbaliliśmy - podkreślił Marcin Jabłoński i dodał, że pomysł na Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost jest wielopłaszczyznowy.

Inżynieria lotnicza na UZ to jest to!

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego Marcin Jabłoński zauważając w Sali Kolumnowej uczniów kształcących się w zielonogórskim Ekonomiku w klasach o profilu technik-spedytor, przypomniał, że samorząd województwa podjął współpracę z Uniwersytetem Zielonogórskim w celu stworzenia środowiska, które mogłoby się zająć Portem Lotniczym Zielona Góra-Babimost. Uczelnia zaproponowała stworzenie kierunku inżynieria lotnicza. - Prócz tego podjęliśmy współpracę ze szkołami średnimi, bo liczymy, że ich absolwenci będą w przyszłości tworzyć kadrę tego większego, lepszego, nowocześniejszego lotniska. Na to bardzo liczymy!

Nie czekamy, rozwijamy nasze lotnisko

Marcin Jabłoński nadmienił, że jest wśród samorządowców dyskusja, czy inwestować w lotniska regionalne, skoro ma powstać Centralny Port Komunikacyjny z kolejowymi „szprychami”. I niektórzy na CPK czekają... - A fakty są jakie są. Nie ma „szprych”, nie ma lotniska. A co będzie w przyszłości, nikt powiedzieć nie potrafi - powiedział przedstawiciel Zarządu Województwa Lubuskiego i dodał. - Zatem lepiej wziąć się od razu do pracy, podjąć jakieś ryzyko i rozwijać to, co jest w naszej gestii, co posiadamy, a co może przyspieszyć rozwój naszego regionu.

Marcin Jabłoński zauważył, że jeśli spojrzeć na mapę inwestycji w Lubuskiem w ostatnim czasie, to ich zdecydowana większość ulokowała się na południu województwa, bliżej portu lotniczego. - Podejrzewamy, że to jeden z tych czynników, iż przedsiębiorcy z branży e-commerce z wielkimi centrami logistycznymi potrzebują kontaktu i możliwości szybkiego poruszania się nie tylko po Polsce, ale i po świecie.

- Jesteśmy przekonani, że lotnisko jest ważnym atutem samodzielnego regionu, dlatego nie będziemy czekać, aż powstaną „szprychy” czy CPK. Robimy, co do nas należy i wpływamy na naszą rzeczywistość tu i teraz! - podkreślił członek Zarządu Województwa Lubuskiego Marcin Jabłoński i zapowiedział strategiczne cele, jeśli chodzi o rozwój Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost. A są to rozszerzenie siatki połączeń, rozbudowa terminalu, uruchomienie działalności cargo, a także współpraca z wojskiem.

Więcej połączeń i pasażerów, odtworzenie lotniska wojskowego

Marcin Jabłoński podczas swojej prezentacji „Studium przypadku – charakterystyka i tendencje rozwojowe Portu Lotniczego Zielona Góra – Babimost z perspektywy Właściciela Lotniska” przedstawił cele i zadania:

- zgodnie z zapisami Strategii Województwa Lubuskiego 2030: umiędzynarodowienie Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost; zwiększenie liczby i kierunków krajowych i zagranicznych połączeń lotniczych oraz poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez rozbudowę dojazdowej sieci drogowej i kolejowej
- rozwój połączeń lotniczych na bazie działalności przewoźników niskokosztowych i touroperatorów;
- w najbliższych dwóch latach osiągnięcie liczby obsługiwanych pasażerów na poziomie 150-200 tys.
- otwarcie lotniska w soboty
- rozbudowa terminala lotniczego wraz z budową płyty postojowej
- zapewnienie wymaganej przepustowości terminala dla obsługi 2 odlotów w systemie mieszanym Schengen/No Schengen
zwiększenie komfortu obsługi pasażerów.
- wyposażenia Terminala Cargo w urządzenie rentgenowskie; stworzenia atrakcyjnej oferty skierowanej do spedycji lotniczych oraz przewoźników lotniczych.
- współpraca z wojskiem, czyli wykorzystanie potencjału istniejących lotnisk cywilnych: we wrześniu 2023 r. zostanie podpisane wielostronne „Porozumienie w sprawie zagospodarowania nieruchomości byłego lotniska wojskowego Zielona Góra – Babimost, celem odtworzenia lotniska wojskowego, przy zachowaniu cywilnej funkcji lotniska”.

Ocena roli portów regionalnych

Podczas jednego z kongresowych paneli uczestnicy dokonali oceny roli portów regionalnych na rynku usług lotniczych w sytuacji regionalizacji i decentralizacji rozwoju sieci portów lotniczych. W jego trakcie omówione zostały m.in. dobre praktyki strategii rozwoju regionalnych portów lotniczych.

Ocenę roli portów regionalnych na rynku usług lotniczych w sytuacji regionalizacji i decentralizacji rozwoju sieci portów lotniczych omówiła **Serafina Ogończyk-Makowska, Prezes Lotniczego Stowarzyszenia Helisport, Członek Narodowej Rady Śmigłowcowej, Prezydent Komisji Wiroplątów Międzynarodowej Organizacji Lotniczej FAI**. - Udział transportu lotniczego w obsłudze pasażerów do tej pory był stosunkowo niewielki w odniesieniu do całokształtu transportu. Zmieniło się to w 2004 r. po wejściu Polski do UE. Wiązało się to ze wzrostem zainteresowania i mobilności naszego społeczeństwa. W 2005 r. odnotowano 30-krotny wzrost pasażerów. Do 2030 r. liczba pasażerów wzrośnie do 64 ml osób, mowa o rynku polskim. Zmieniała się mobilność polskiego społeczeństwa. W regionalnych portach lotniczych głównymi podmiotami korzystającymi są przewoźnicy niskokosztowi i czarterowi.

Inwestycje w lotniska regionalne są uzasadnione

- Niezbędne są nakłady na infrastrukturę lotniczą. Wszystkie prognozy idą w jednym kierunku - rozwoju i zwiększenia liczby pasażerów. Regiony, gdzie powstały porty lotnicze odnotowały wzrost pod względem gospodarczym. Polskie społeczeństwo staje się coraz bardziej mobilne, ale w porównaniu do innych europejskich krajów jesteśmy na końcu. Rozwój naszych portów idzie w dobrym kierunku. Inwestycje w lotniska regionalne są jak najbardziej uzasadnione – oszczędność czasu, pieniędzy, obniżenie bezrobocia, podniesienie konkurencyjności, atrakcyjności regionu. W tej chwili Polska jest pokryta bardzo dobrą siatką umożliwiającą rozwój transportu lotniczego. Średnio z dowolnego miejsca w Polsce średni czas dojazdu do lotniska z większości miejsc wynosi do 2 godz. Zasadność istnienia Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost jest jak najbardziej uzasadniona dla mieszkańców, pasażerów i całego regionu. Cieszą te wszystkie działania podejmowane przez urząd marszałkowski - mówiła Serafina Ogończyk-Makowska.

Co z tym CPK?

Główne problemy prawne i zarządcze Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) omówił **dr Stanisław Gasik, PMP**, międzynarodowy ekspert w zakresie projektów rządowych. W latach 2014-2020 był ekspertem ds. projektów w Governmental Accountability Office, instytucji Kongresu Stanów Zjednoczonych (odpowiednik Najwyższej Izby Kontroli). Autor kilkunastu artykułów o polskiej administracji publicznej poziomu centralnego. Prowadzi stronę internetową poświęconą projektom publicznym: www.gpm3.eu

Kto podjął decyzję o powołaniu Centralnego Portu Komunikacyjnego? Czy spółka CPK ma prawo wykonywać prace? Czy spółka spełnia wymagania w zakresie konsultacji? Na te pytania próbował odpowiedzieć prelegent. Wskazywał na kilka problemów – niewskazanie ogółu społeczeństwa Polski jako głównego interesariusza, brak uzasadnienia biznesowego: uzasadnienie strategiczne, ekonomiczne, finansowe, rynkowe, zarządcze. CPK nie przedstawia sprawozdań ze swoich działań, nie mówi o tym, co się tam dzieje. CPK nie jest spójne ze Strategią na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

Ważne jest sprawne i szybkie przemieszczanie się

O dobrych praktykach strategii rozwoju regionalnych portów lotniczych wraz z kształtowaniem ich konkurencyjności mówił **Maciej Dziadosz, Prezes Zarządu Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.**

- Każde lotnisko w pewnym sensie jest dla siebie konkurencją. Teraz chodzi o to, aby dany przewoźnik znalazł się na lotnisku. Każdy przyjął jakąś strategię. Wszyscy mówią dziś o strategii. Najważniejsza jest strategia państwa w zakresie transportu lotniczego, dokument jest w procedowaniu.

- Jestem zbudowany tym, jak województwo lubuskie zabiegało, żeby lotnisko w

Babimost się rozwijało. Ważne są potrzeby społeczne i ważne jest sprawne i szybkie przemieszczanie się, dlatego, że czas staje się dla nas rzeczą kluczową - mówił prezes Maciej Dziadosz. - Lotnisko w Goleniowie jest podobnie ulokowane, też mamy 37 km od Szczecina. Nam udało się zrobić wspólnie z samorządem dojazd kolejowy, co bardzo usprawniło skomunikowanie lotniska z głównym miastem regionu.

Lotnisko to okno na świat

Rentowność lotnisk regionalnych przy uwzględnieniu aspektów społecznych, gospodarczych i militarnych omówił **Marek Pierściński, Dyrektor Handlowy Portu Lotniczego Lublin S.A.** - Jestem zwolennikiem rozwoju organicznego, porównywania siatki połączeń i tworzenie siatki połączeń, które nie będą konkurencyjne. Nieliczne porty w Polsce osiągnęły rentowność. Przed pandemią 60 proc. lotnisk było deficytowych. Nie liczba pasażerów determinuje rentowność. Czy zamykać lotniska nierentowne? Zdecydowanie nie. Pełnią one inne funkcje, łączy kraje, miasta. Lotniska to koła zamachowe jeśli chodzi o rozwój gospodarki lokalnej. Lotnisko to okno na świat.

Coraz bliżej z Babimostu do Neuhardenbergu

Kongres Regionalny Rynku Lotniczego był dobrą okazją do kolejnego już spotkania bilateralnego przedstawicieli Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost i niemieckiego Airport Neuhardenberg. O planach współpracy rozmawiali m.in. **Prezes Spółki Zielona Góra-Babimost Marcin Stokłosa i Prezes Airport Neuhardenberg Uwe Hädicke.**

Za organizację Kongresu Regionalnego Rynku Lotniczego odpowiadał **Departament Infrastruktury i Komunikacji UMWL.**