

Portal Województwa Lubuskiego



Debata o przyszłości lotniska w Babimost



Kategoria - Archiwum

Data publikacji - 12 października 2015 godz. 14:12

13 października br. odbyła się kolejna debata dotycząca przyszłości regionalnego portu lotniczego Zielona Góra/Babimost oraz dalszych kierunków działania. Gospodarzem spotkania był członek zarządu województwa Bogdan Nowak, który podsumował dotychczasową

działalność samorządu w zakresie rozwoju Portu Lotniczego w Babimoście. W spotkaniu udział wzięli także przedstawiciele Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, który zaprezentował plany zarządzania lotniskiem.

Po nieodpłatnym przejęciu lotniska w Babimoście od Skarbu Państwa w maju 2010 roku, województwo lubuskie konsekwentnie dąży do uzyskania jego pełnej funkcjonalności zarówno jako lotniska pasażerskiego, jak i towarowego. Wykonano wszystkie zaplanowane inwestycje, które skutkują nadaniem przez Urząd Lotnictwa Cywilnego certyfikatu lotniska użyteczności publicznej i zwiększeniem ruchu na lotnisku. W imieniu województwa lubuskiego Portem Lotniczym Zielona Góra/Babimost zarządza Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” z siedzibą w Warszawie. Jest to jednak sytuacja przejściowa, dlatego powołano do życia spółkę „Lotnisko Zielona Góra/Babimost Sp. z o.o.”, która docelowo ma przejąć zarządzanie portem lotniczym.

Przyszłość portu w Babimoście była już przedmiotem dwóch debat. Pierwsza odbyła się w kwietniu tego roku, kolejna w lipcu. Udział w nich wzięli parlamentarzyści, samorządowcy, przedsiębiorcy, radni województwa i dziennikarze. - Od poprzedniej debaty zmieniła się jedna zasadnicza rzecz – powstał i został zaakceptowany Plan Generalny Lotniska, zawierający Strategię Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost oraz biznesplan – wyjaśnił członek zarządu województwa Bogdan Nowak. Podsumował także dotychczasową działalność samorządu województwa w zakresie rozwoju Portu. - Samorząd zobowiązał się do 30-letniego utrzymania lotniska o statusie cywilnym oraz dla potrzeb sił powietrznych wojska polskiego. Kiedy przejęliśmy je nie spełniało ono warunków lotniska cywilnego. Podjęliśmy działania aby to zmienić. Na inwestycje infrastrukturalne przeznaczaliśmy 17 mln zł, a na realizację siatki połączeń blisko 56 mln zł. Z korzyścią dla nas zakończyły się działania związane z infrastrukturą lotniskową. Udało nam się wykonać ostatnią niezbędną inwestycję tuż przed przejęciem ruchu czarterowego z lotniska w Poznaniu. Inwestycje te wykonane są zgodnie ze wysokimi standardami obowiązującymi w świecie – wyjaśnił członek zarządu.

Zaprezentował także korzyści, jakie dla regionu niesie lotnisko a także czynniki, które stanowią potencjał lotniska:

- Bliskość skrzyżowania dróg szybkiego ruchu - S3 i A2.
- Konkurencyjna oferta dla firm, które są zainteresowane przewozem cargo
- Infrastruktura lotniska
- Tereny inwestycyjne wokół lotniska
- Tańsze opłaty lotniskowe

Deficyty lotniska to:

- zbyt mały terminal dla obsługi pasażerów odlatujących,
- brak sprzętu handingowego do obsługi pasażerów i samolotów,
- brak odpowiedniej drogi dojazdowej do lotniska,
- służba ruchu lotniczego tylko 8 godz. w tygodniu,
- niewystarczająca ilość środków na promocję lotniska i połączeń lotniskowych – konieczność połączenia kilku działań m.in. promocji turystycznej oraz transferu pozyskania pasażerów biznesowych, szkoleniowych, czy medycznych.
- To lotnisko naprawdę ma szansę i jest ono potrzebne regionowi, który może z niego osiągać zyski. Spółka lotniskowa natomiast może być spółką dochodową przy mądrym zarządzaniu – przekonywał Bogdan Nowak.

[Zobacz prezentację](#)

Członek zarządu zaprezentował także perspektywy rozwoju transportu lotniczego w Polsce wynikające z raportu przygotowanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Wynika z niego, że zwiększa się natężenie ruchu transportu lotniczego w Polsce. W ubiegłym roku było to 27 mln pasażerów - samo lotnisko w Warszawie obsłużyło ponad 10 mln pasażerów. Dynamika rozwoju przewozów pasażerskich jest więc olbrzymia. W 2030 roku liczba „latających” pasażerów ma osiągnąć poziom 60 mln rocznie. - Ten ruch trzeba obsłużyć. Będzie to także zadanie portów regionalnych - wyjaśnił B. Nowak.

[Zobacz prezentację](#)

O znaczeniu portu lotniczego dla rozwoju regionu mówiła z kolei dr Sonia Huderek – Glapska reprezentująca Zespół Badawczy Rynku Lotniczego Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Jak podkreślała, Polacy w porównaniu z mieszkańcami Europy latają mało, choć nasz rodzimy rynek lotniczy jest jednym z najbardziej dynamicznie rozwijającym się w Europie. Zaznaczyła także, że gęstość lotnisk w Polsce jest sześciokrotnie niższa niż w krajach europejskich.

Z badań przeprowadzonych przez członków zespołu badającego ruch lotniczy, porty lotnicze to jedno z kół napędowych regionalnej gospodarki. - Maksymalizacja zysków nie powinna być głównym celem funkcjonowania przedsiębiorstwa jakim jest port lotniczy, ponieważ lotnisko to korzyść dla regionu. Transport lotniczy wpływa na gospodarkę – port lotniczy generuje miejsca pracy oraz dochód dla regionu. To wokół niego skupiają się przedsiębiorstwa, które generują miejsca pracy i dochody. Port lotniczy to brama do regionu dla inwestorów i turystów, którzy zostawiają w nim pieniądze – wyjaśniła dr Sonia Huderek-Glapska.

[Zobacz prezentację](#)

W debacie wziął także udział Piotr Szymański, reprezentujący Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, który zaprezentował perspektywę zarządzania portem

lotniczym w Babimocie przy wariacie otrzymania rekompensaty na pokrycie kosztów zarządzania portem. Podkreślił, że PPL jest zainteresowane kontynuacją zarządzania Portem Lotniczym Zielona Góra/Babimost jednak nie na obecnie obowiązujących warunkach. Obecnie deficyt generowany przez lotnisko pokrywany jest ze środków PPL. - Trwanie w tym jest mało uzasadnione i mało racjonalne. Rozwiązaniem może być współpraca w ramach public service obligation (PSO). Może się ona odbywać w dwóch wariantach. Pierwszy z nich zakłada działanie w ramach porozumienia pomiędzy województwem lubuskim, Urzędem Lotnictwa Cywilnego i PPL, drugi natomiast działanie w ramach porozumienia z wyłączeniem ULC. Wybór modelu leży po stronie władz samorządowych. Jesteśmy na ostatniej prostej do podpisania porozumienia, które zawierać będzie wybór wariantu w zakresie wykonywania użyteczności publicznej i które uporządkuje wszystkie sprawy aby mechanizm współpracy zafunkcjonował. Do czasu, kiedy port lotniczy Zielona Góra/Babimost przestanie generować deficyt. Aby wdrożyć PSO należy ustalić zasady na jakich samorząd zwracać będzie koszty funkcjonowania lotniska, zasady promocji lotniska, wskazanie strony odpowiedzialnej za inwestycje w porcie lotniczym, określenie czasu obowiązywania umowy do progu rentowności – wyjaśnił Piotr Szymański. Podczas poprzedniej debaty marszałek Elżbieta Anna Polak zaprezentowała warianty rozwiązania obecnej sytuacji z punktu widzenia samorządu województwa. Utrzymanie portu lotniczego miałyby przejąć spółka Lotnisko Zielona Góra/Babimost sp. z o.o., której udziałowcem jest obecnie samorząd województwa. Musiałyby do niej przystąpić inne samorządy miast i powiatu, zainteresowane funkcjonowaniem lotniska.

[Zobacz prezentację](#)

Prezes Spółki Lotnisko Zielona Góra/Babimost Maciej Król omówił natomiast Plan Generalny dla lotniska w Babimocie, zawierający priorytety i kierunki działań rozwoju operacji lotniczych.

[Zobacz prezentację](#)