



Streszczenie

Raportu
w zakresie sporządzenia

Strategii Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost do roku 2040



Zielona Góra , wrzesień 2011 roku

SŁOWNIK POJĘĆ I UŻYTYCH SKRÓTÓW	- 3 -
WPROWADZENIE	- 4 -
1. Misja, Wizja i Cele Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost	- 5 -
2. Ogólne Uwarunkowania Funkcjonowania PL ZG/B – rozważania wyjściowe	- 6 -
3. Przesłanki Uzasadniające Rozwój PL ZG/B	- 8 -
4. STRATEGIA - Scenariusze Rozwojowe, Charakterystyka Etapów Strategii Rozwoju	- 9 -
4.1. Etap I – Strategia Rozwoju PL ZG/B na lata 2011-2016	- 10 -
4.2. Etap II – Strategia Rozwoju PL ZG/B na lata 2017-2026	- 13 -
4.3. Etap III - Strategia Rozwoju PL ZG/B na lata 2027-2040	- 14 -
5. Porównanie Scenariuszy w Etapach	- 14 -
6. Wpływ PL ZG/B na Gospodarkę Regionu	- 19 -
WNIOSKI	- 21 -
ZAŁĄCZNIKI	- 21 -
- Możliwości rozwoju siatki połączeń z PL ZG/B	

- PL ZG/B Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost
- PPL Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” z siedzibą w Warszawie
- Spółka „Lotnisko Zielona Góra/Babimost” Sp. z o.o.
- PSO Public Service Obligation - Mechanizm finansowania lotnisk użyteczności publicznej
- PAX Liczba pasażerów
- Program Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych przyjęty Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 roku
- SR Strategia Rozwoju
- SWL Samorząd Województwa Lubuskiego
- WL Województwo Lubuskie
- BEP Break Even Point – Punkt Osiągnięcia Rentowności

WPROWADZENIE

Cywilny Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost (PL ZG/B) rozpoczął swoją działalność w oparciu o ówczesnie istniejącą infrastrukturę lotniska wojskowego w 1998 r. Od 1999 r. prowadzi nieprzerwaną działalność, acz połączenia rozkładowe cechowały liczne zawieszenia i ponowne ich reaktywacje.

Ostatnie 10 lat istnienia PL ZG/B to wielokrotne, konsekwentne próby reaktywacji stałego połączenia lotniczego z Warszawą - ustanowienia trwałej i stabilnej oferty przewozowej w tej relacji. Od 25 marca 2001 r. do 1 września 2004 r. funkcjonowało obsługiwane przez polskiego przewoźnika flagowego, tj. PLL LOT S.A. stałe połączenie pasażerskie z Warszawą z międzylądowaniem w Poznaniu. Po 15 miesiącach przerwy połączenie to wznowiono od 28 listopada 2005 r. - wykonywane było wówczas dwa razy dziennie.

W wyniku małego natężenia ruchu pasażerskiego w dniu 25 marca 2007 r. PLL LOT S.A. wprowadziły ograniczenia do jednego połączenia dziennie. Zakontraktowane osiemnastomiejscowe samoloty Jetstream J32 niszowego przewoźnika lotniczego Jet Air odlatywały rano i przylatywały wieczorem z wyłączeniem sobót, a w niedzielę następował dolet z Warszawy. Podróż trwała około 75 minut bez międzylądowania w Poznaniu. Następnie, po zerwaniu współpracy LOT z Jet Air, a zatem z przyczyn obiektywnych, do połowy stycznia 2011 r. trasa ta była obsługiwana samodzielnie przez Jet Air.

W dn. 27 maja 2010 r. Samorząd Województwa Lubuskiego na mocy ustawy przejął z zasobów Agencji Mienia Wojskowego infrastrukturę lotniskową i wspólnie z PP Porty Lotnicze, właścicielem terminala lotniczego, podjął decyzję, w oparciu o istniejącą infrastrukturę, o intencji stworzenia znaczącego, regionalnego portu lotniczego. Funkcjonujący port lotniczy stymulując dostępnością transportową zapewnia szeroko pojęty rozwój społeczno-gospodarczy regionu, zaspokajając zgłaszane w tym zakresie potrzeby przewozowe.

Ze względu na dobrą infrastrukturę lotniskową, duże zaangażowanie PPL w funkcjonowanie Portu Lotniczego ZG/B oraz potrzeby Regionu lubuskiego w zakresie urzeczywistnienia zintegrowanego systemu transportowego, PPL oraz Samorząd WL podjęli wspólne działania i decyzje o dalszym rozwoju Portu Lotniczego ZG/B opartego o scenariusze rozwojowe. W tym celu niezbędna stała się konieczność stworzenia projektu „Strategii Rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost wraz z Biznesplanem do 2040 r.”, który służyć ma jako dokument kierunkowy do realizacji zadań i osiągnięcia celów warunkujących rozwój PL ZG/B.

W wyniku podjętych decyzji i zmian strategicznych w zakresie oczekiwanej jakości połączenia lotniczego do Warszawy, obsługa linii przez Jet Air została zawieszona w połowie stycznia 2011 r. Od 20 czerwca 2011 r. po wyborze nowego przewoźnika rejsy wznowiono z pełnym sukcesem w zakresie rejestrowanego strumienia pasażerów; aktualne prognozy pozwalają oczekiwać, iż PL ZG/B obsłuży z górą 6 tys. pasażerów w 2011 r.

Przemiany rynku transportu lotniczego w Europie, jego dynamiczny rozwój, dążenie do wyrównywania dostępu obywateli UE do kompleksowych usług transportowych, a także intensyfikujące się przewozy pasażerskie w polskich portach regionalnych, skłoniły zarówno Samorząd WL, PPL, jak i nowo powołaną Spółkę, do podjęcia wspólnych wysiłków zmierzających wyznaczenia kierunku optymalnego ekonomicznie rozwoju PL ZG/B. Owocem tych wysiłków jest opracowana Strategia, która jako dokument wyznacza wariantowo w długim okresie czasu kierunki rozwoju Portu, wskazując na zadania temu służące wraz z celami cząstkowymi niezbędnymi do ich realizacji.

1. Misja, wizja i cele Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost

W strategii rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost (zwanej dalej: Strategią rozwoju) zdefiniowano misję i wizję PL ZG/B, a także wyznaczono do realizacji cele etapowe.

Misja

Misją Portu Lotniczego Zielona Góra/Babimost jest zapewnienie mieszkańcom Regionu Lubuskiego połączeń lotniczych z miastami w Polsce i Europie.

Wizja

Podniesienie konkurencyjności i dostępności Regionu Lubuskiego oraz wzrost znaczenia i wartości PL ZG/B na polskiej i europejskiej mapie lotnisk poprzez zwiększenie ilości obsługiwanych pasażerów do ponad miliona w 2040 roku.

Celem Strategii rozwoju jest wskazanie możliwych scenariuszy, a w szczególności nakreślenie ścieżki dojścia do pożądaných wyników eksploatacyjnych, tak by możliwe było urzeczywistnienie wizji PL ZG/B i satysfakcjonujące pełnienie jego misji.

Strategia rozwoju została podzielona na trzy etapy:

Etap I – lata 2011-2016,

Etap II – lata 2017-2026,

Etap III – lata 2027-2040.

W poszczególnych etapach Strategia rozwoju wyznacza cele cząstkowe, tudzież wskazuje mierniki stopnia ich osiągnięcia; skuteczna realizacja celów warunkuje osiągnięcie wyznaczonego poziomu wyników eksploatacyjnych PL ZG/B (mierników), determinując tym samym przyszłe decyzje interesariuszy portu i ścieżkę jego rozwoju w kolejnych etapach realizacji Strategii.

Etap I Strategia rozwoju PL ZG/B na lata 2011-2016

Podstawowym celem strategicznym dla PL ZG/B będzie odprawienie w 2016 roku ok. 75 tys. pasażerów i utrzymanie kosztów ponoszonych przez PPL na funkcjonowanie PL ZG/B na średnim poziomie, nie większym niż 7-8 mln PLN rocznie.

Etap II Strategia rozwoju PL ZG/B na lata 2017-2026

W II etapie realizacji strategii PL ZG/B celem podstawowym będzie odprawienie w PL ZG/B w 2026 roku ok. 320 tys. pasażerów oraz działania w sferze rozwoju infrastruktury warunkujące dostosowanie jej do potrzeb ruchu lotniczego.

Etap III Strategia rozwoju PL ZG/B na lata 2027-2040

W III etapie realizacji strategii PL ZG/B celem podstawowym będzie odprawienie w PL ZG/B w 2040 roku 452 tys. - 751 tys. pasażerów i osiągnięcie punktu równowagi ekonomicznej PL ZG/B lub wyraźne zbliżenie się do niego, umożliwiające osiągnięcie rentowności w krótkim okresie czasu po roku 2040.

2. Ogólne uwarunkowania funkcjonowania PL ZG/B – rozważania wyjściowe

PL ZG/B funkcjonuje obecnie, jako oddział terenowy Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”. Lotnisko jest w trakcie procesu certyfikacji przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Jak ocenia Strategia rozwoju, obecna infrastruktura lotniska jest ogólnie w dobrym stanie. Przepustowość terminala w PL ZG/B wynosi 100-150 tys. pasażerów rocznie; jest on jednak za mały, by sprawnie obsługiwać samoloty kodu „C” lub równocześnie co najmniej dwa mniejsze samoloty. Zidentyfikowano jednakże możliwość relatywnie łatwego zwiększenia przepustowości przez zastosowanie taniej technologii kontenerowej do rozbudowy strefy przylotów, z jednoczesnym przeznaczeniem obecnego terminala wyłącznie na odloty.

Znaczenie portu w rynku przewozów pasażerskich w Polsce przez minione dekady było marginalne – w 2010 r. odnotowano ruch na poziomie zaledwie 3,6 tys. pasażerów; szczytowe przewozy w XXI wieku były w 2006 r., gdy ruch sięgnął 8,3 tys. pasażerów. Obecnie PL ZG/B nie jest wykorzystywany na potrzeby przewozów towarowych i – jak dowodzi się w Strategii rozwoju w oparciu o przeprowadzone analizy - nie ma możliwości większej ich obsługi przy istniejącej infrastrukturze.

Strategia rozwoju przewiduje, iż skutkiem powyższego PL ZG/B jest nierentowny i nie należy oczekiwać osiągnięcia jego rentowności w najbliższych latach.

Ważąc populację województwa lubuskiego (niewiele ponad milion osób) oraz jej zasobność (średnie zarobki nie należą do najwyższych w Polsce), w Strategii rozwoju stwierdzono, że trudno uzasadnić samoistne wygenerowanie w woj. lubuskim popytu umożliwiającego dynamiczny rozwój ruchu lotniczego. Strategia rozwoju zauważa jednak, iż sytuację pod tym względem nieznacznie poprawia fakt, że PL ZG/B swoim obszarem oddziaływania pokrywa także część terenów województwa wielkopolskiego, zachodniopomorskiego i dolnośląskiego.

Nie identyfikuje się także istotnych przesłanek wskazujących, by migracje w ich obecnym rozkładzie mogły stymulować rozwój PL ZG/B, ani w ujęciu krajowym, ani też międzynarodowym.

Liczba mieszkańców w strefie oddziaływania PL ZG/B

Biorąc pod uwagę czas dojazdu samochodem do lotniska, w strefie do 60 i do 120 minut zamieszkuje odpowiednio 963 tys. i 4.407 tys. osób. Na obszar oddziaływania PL ZG/B wpływają okoliczne porty lotnicze, zwłaszcza PL w Poznaniu.

Czasy dojazdu do lotniska ulegną nieznacznemu skróceniu po zakończeniu budowy dróg A2 i S3, w szczególności z takich miast jak Poznań, Berlin, Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski.

Obszary oddziaływania portów lotniczych



Szczegółowy przebieg autostrad i dróg ekspresowych znajduje się w projekcie dokumentu rządowego „Program budowy dróg krajowych na lata 2007-2015” będącym obecnie w trakcie uzgodnień międzyresortowych.

Stwierdzono także, że gospodarka województwa lubuskiego ma relatywnie niewielki udział w gospodarce narodowej i opiera się na branżach, dla których podstawowym środkiem transportu jest transport samochodowy.

Z tych wszystkich obserwacji i analiz wyprowadzono wniosek, że obecna pozycja konkurencyjna PL ZG/B na tle innych portów lotniczych jest bardzo słaba.

Co ważne dla dalszych rozważań zawartych w Strategii rozwoju, zauważa się, iż obecnie większość gruntów, na których funkcjonuje lotnisko należy do Województwa Lubuskiego.

Uwzględniając wyłącznie perspektywy bezpośrednich korzyści ekonomicznych dla udziałowców (bez uwzględnienia korzyści regionu), z uwagi na możliwość wystąpienia trwałej nierentowności PL ZG/B, ryzyko inwestycyjne związane z funkcjonowaniem lotniska Strategia rozwoju uznaje za bardzo wysokie. Z tego powodu uwzględniono - jako ewentualną alternatywę w okolicznościach trudnych obecnie do trafnego przewidzenia, a niekorzystnych ekonomicznie dla rozwoju całej branży lotniczej - również scenariusz wygaszenia działalności operacyjnej PL ZG/B metodą uporządkowanej likwidacji.

W Strategii rozwoju dostrzeżono jednak, iż istnienie lotniska ma pozytywny wpływ na rozwój wielu regionów europejskich. Lotnisko może być szeroko pojętym stymulatorem gospodarki regionu, w tym przez kreowanie miejsc pracy. W zależności od charakteru regionu i uwarunkowań zewnętrznych może ono pobudzać wzrost wydatków konsumpcyjnych jak i przyciągać nowe inwestycje stymulując dostępnością transportową obsługiwanego regionu. Stąd też wynika zainteresowanie samorządów

rozwojem lotnisk znajdujących się na ich obszarach, tudzież aktywne uczestnictwo w ich funkcjonowaniu (rozwoju).

Tym samym realną alternatywą dla koncepcji likwidacji lotniska jest jego rozwój przez intensyfikację przewozów pasażerskich. Będzie to zadanie trudne, wymagające znacznych nakładów promocyjnych i inwestycyjnych, ale także zachowania dyscypliny w sferze kosztów, by zapewnić możliwie najbardziej efektywne ekonomicznie bieżące funkcjonowanie portu lotniczego.

W Strategii rozwoju wskazano na zaletę PL ZG/B, jaką jest jego położenie z dala od skupisk ludzkich, co umożliwi swobodne operacje nocne; wskazuje się też na brak istotnych ograniczeń środowiskowych. Jak już wspomniano odradzono jednak inwestowanie w rozwój przewozów towarowych ze względu na wyjątkowo wysokie ryzyko takiego przedsięwzięcia.

3. Przesłanki uzasadniające rozwój PL ZG/B

Jak podaje w załączniku do Strategii rozwoju dr S. Czecharowski¹, właściwym pryzmatem rozważań w przedmiocie zasadności rozwoju PL ZG/B są tendencje w rozwoju lotnictwa europejskiego z uwzględnieniem wyników historycznych działalności portu, a nie czyste wnioski wyprowadzone w oparciu o dane historyczne. O ile istnienie wyraźnych strumieni pasażerów pozwala dowodzić, że popyt na usługi transportowe z pewnością istnieje, o tyle ich brak nie oznacza, iż popytu takiego z pewnością nie ma. Wg jego opinii, mimo dotychczasowych trudności w rozwoju PL ZG/B i obiektywnych przesłanek wskazujących na trudność realizacji wyznaczonych zadań zidentyfikowanych w toku przeprowadzonych analiz, wskazać należy czynniki ogólne uzasadniające podjęcie wysiłków zmierzających do rozwoju zielonogórskiego portu lotniczego.

Przewidywania EUROCONTROL w zakresie wzrostu pasażerskiego ruchu lotniczego dla Polski powołane w samej Strategii rozwoju są następujące:

- w latach 2009-2030 - średnioroczny wzrost ruchu pasażerskiego wyniesie od 2,8% do 5,2% (od 1,8 do 2,9 razy poziom ruchu z roku 2009),
- w scenariuszu najbardziej prawdopodobnym:
 - o w latach 2009-2030 – wzrost na poziomie 4,0% (2,3-krotność),
 - o w latach 2009-2016 – wzrost na poziomie 5,2%,
 - o w latach 2017-2020- wzrost na poziomie 3,1%,
 - o w latach 2021-2025 – wzrost na poziomie 3,7%,
 - o w latach 2026-2030 – wzrost na poziomie 3,4%.

Pomimo dynamicznego wzrostu, spowodowanego niskimi wartościami wyjściowymi, polski rynek transportu lotniczego jest w dalszym ciągu rynkiem niedojrzałym. W Strategii rozwoju dostrzega się, że rynek ten posiada jeszcze duży potencjał wzrostu, głównie z uwagi na:

- nadal niską lotniczą mobilność Polaków,
- prognozowany wzrost gospodarczy,
- dalszy wzrost zamożności społeczeństwa,
- rozwój i wdrażanie programów ogólnoeuropejskich, które stymulują rozwój sieci lotnisk.

¹ Załącznik do Strategii rozwoju PL ZG/B: S. Czecharowski, „Możliwości rozwoju siatki połączeń z Zielonej Góry”.

Polska sieć lotnisk komunikacyjnych w porównaniu z danymi z krajów europejskich jest słabo rozwinięta. Na podstawie danych z Eurostatu wynika, że:

- sieć lotnisk komunikacyjnych w Polsce jest ponad 6-krotnie rzadsza niż w rozwiniętych krajach europejskich - 3 178 tys. mieszkańców przypada na jedno lotnisko, podczas gdy średnia dla EU15 wynosi 459 202 osób,
- powierzchnia kraju przypadająca na 1 lotnisko komunikacyjne jest ok. 6-krotnie większa niż w UE15 - w Polsce 1 lotnisko komunikacyjne przypada na 26 881 km², podczas gdy dla EU15 odpowiednio - 4 309 km².

Dane te wraz z uruchomionymi programami europejskimi związanymi z rozwojem ogólnoeuropejskiej sieci transportowej i wyrównywania szans dla poszczególnych regionów w Europie przemawiają na korzyść rozwoju polskich portów lotniczych.

Z kolei w cytowanym już załączniku do Strategii rozwoju dr S. Czecharowski zauważa, iż potwierdzenie tych projekcji odnajduje się także w przewidywaniach wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych, jakie prezentuje w analogicznym horyzoncie czasu ULC; wynika z nich, że o ile w 2011 r. dynamika wyniesie ok. 5,6%, wzrośnie ona w kolejnych latach by spaść trwale poniżej 6% dopiero po 2018 roku, ale i tak pozostanie wyższa od średniej europejskiej.

Załącznik do Strategii rozwoju wskazuje też na cenne prognozy prezentowane przez Ministerstwo Infrastruktury, z których wynika, iż o ile w 2015 r. PKB Polski będzie stanowił ok. 64% PKB UE (27 państw), o tyle w 2035 r. osiągnie on nieco ponad 84% wartości PKB tychże. W każdym ze scenariuszy rozwoju lotniczego ruchu pasażerskiego, słowem od sceptycznego po optymistyczny, lotnicza mobilność społeczeństwa polskiego wzrośnie wyraźnie do 2035 r., tj. z obecnych nieco ponad 0,2 podróży na mieszkańca do ok. 1,0, a zatem wartości nieco wyższych od obecnie odnotowywanych w Niemczech; są to zatem założenia bardzo realne, a ich implikacją jest wzrost ruchu lotniczego w Polsce do ok. 78 mln pasażerów rocznie w 2035 r. Te same projekcje wskazują, iż sześć głównych polskich portów lotniczych obsłuży 88% ruchu, co oznacza iż mniejsze porty, w tym Zielona Góra, będą obsługiwały razem blisko 10 mln pasażerów rocznie.

Jak wynika zatem ze Strategii rozwoju ogólnymi przesłankami uzasadniającymi rozwój PL ZG/B są:

- prognozowany dynamiczny wzrost popytu na usługi pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce dotyczący także mieszkańców woj. lubuskiego;
- ewolucja polskiego rynku usług lotniczych do wykształconych rynków europejskich, w tym potrzeba równomiernego rozwoju sieci portów lotniczych w kontekście małej liczby lotnisk komunikacyjnych w Polsce na 1 mln mieszkańców;
- waga regionalnych portów lotniczych w wyrównywaniu jakości życia obywateli Europy i poziomu rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów w kontekście peryferyjnego usytuowania woj. lubuskiego i obiektywnej potrzeby jego aktywizacji.

4. STRATEGIA – scenariusze rozwojowe, charakterystyka etapów Strategii rozwoju

Strategia rozwoju prezentuje dwa podstawowe **warianty dalszego funkcjonowania lotniska: umiarkowany i dynamiczny** (przewidujący osiągnięcie BEP), różniące się między sobą przede wszystkim liczbą korzystających z niego pasażerów (stopniem rozwoju siatki połączeń); to z kolei implikuje zróżnicowanie w zatrudnieniu i w wysokości skumulowanego do roku 2040 wyniku operacyjnego.

Warianty te nie różnią się wysokością poniesionych nakładów na infrastrukturę lotniska oraz jego promocję, finansowaną bezpośrednio z budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

W przeciwieństwie do wariantu dynamicznego (BEP), wariant umiarkowany nie zapewnia osiągnięcia rentowności lotniska do roku 2040 – horyzont Strategii rozwoju.

Jak już wskazano we wstępie, ze względu na długoterminowy charakter analiz dotyczących PL ZG/B, Strategia rozwoju została podzielona na trzy okresy, które nazwano etapami:

Etap I – lata 2011-2016,

Etap II – lata 2017-2026,

Etap III – lata 2027-2040.

W koncepcji rozwoju przewidziano także **scenariusz rozszerzony** o pozyskanie inwestora, który dokonałby znaczących inwestycji w regionie, lokując tam na tyle istotną część swojej działalności, wymagającej transportu lotniczego, która z punktu widzenia lotniska zapewniałaby dodatkowy strumień przychodów – **Scenariusz rozwojowy oparty na ruchu pasażerskim i towarowym**.

W tym przypadku to na samorządzie terytorialnym spoczywałby ciężar pozyskania odpowiedniego inwestora, a także zapewnienie dokonania i sfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych, wspierających działalność inwestora.

Bez określenia charakteru i skali działalności potencjalnego inwestora oszacowanie inwestycji w infrastrukturę, zarówno poza jak i na terenie lotniska, nie jest możliwe.

Strategia rozwoju PL ZG/B przewiduje wariantowe projekcje od II-ego Etapu, tj. od 2017 roku.

Każdy z następujących po sobie etapów cechuje wyższy stopień ogólności, co wynika z odległego horyzontu czasowego opracowanej Strategii rozwoju. Wybór wariantu strategii po 2016 roku zależy od kształtowania się obiektywnych czynników zewnętrznych, kierunków i stopnia rozwoju polskiego rynku usług lotniczych, ale i podatności rynku regionalnego do generowania popytu na rejsy oferowane z PL ZG/B.

Etap I jest w pełni akceptowany przez wszystkie strony zaangażowane w przedsięwzięcie; uzgodniono wspólne działania zmierzające do realizacji wyznaczonego celu głównego. Od skuteczności jego realizacji zależą dalsze działania i decyzje partnerów.

Ponadto, wszystkie strony projektu dopuszczają, aby w przyszłości udziałowcem Spółki został prywatny inwestor i w tym celu zadeklarowały, że będą prowadziły działania zmierzające do jego pozyskania.

4.1. Etap I - Strategia Rozwoju PL ZG/B na lata 2011 – 2016

Podstawowym celem strategicznym dla PL ZG/B będzie odprawienie w 2016 roku 75 - 120 tys. pasażerów i utrzymanie kosztów funkcjonowania PL ZG/B na średnim poziomie nie większym niż 7-8 mln PLN rocznie.

W tym okresie partnerzy (tj. PL ZG/B, PPL i SWL), przyjęli ogólną zasadę, że Samorząd Województwa Lubuskiego (SWL) będzie finansował inwestycje infrastrukturalne związane z bezpieczeństwem funkcjonowania i działania PL ZG/B na majątku własnym oraz do 80% inwestycji znajdujących się na gruntach obcych lub z przeznaczeniem dla użytkowania przez PAŻP, np. instalacja ILS/Meteo.

Wszystkie inwestycje na gruntach należących albo do PPL, albo do Samorządu WL, takie jak m.in. rozbudowa terminalu, będą wykonywane po wspólnych uzgodnieniach pomiędzy Samorządem a PPL i po zawarciu odrębnych umów. Przyjęto, że wspólne inwestycje SWL i PPL realizowane będą od września 2011 roku i wyniosą łącznie 16,05 mln zł, z czego na PPL przypadnie kwota 1,8 mln PLN, a na SWL pozostałe 14,25 mln PLN.

Zestawienie najważniejszych celów Etapu I w zakresie rozwoju infrastruktury prezentuje Tabela 1.

Tabela 1. Inwestycje infrastrukturalne w PL ZG/B w Etapie I realizacji Strategii rozwoju

Inwestycja	Wartość inwestycji (tys PLN)	Źródło finansowania	Rozpoczęcie realizacji inwestycji	Jednostka finansująca	Uwagi
Rozbudowa terminalu pasażerskiego wraz z wyposażeniem	1 000	środki LRPO	od 01/2012	SWL	Rozbudowa modułowo - kontenerowa
Instalacja ILS i Meteo	4 000	środki LRPO	od 09/2011	PAŻP	PAŻP jako beneficjent
Oświetlenie pionowe DS.	1 200	środki LRPO	od 01/2012	SWL	
Budowa strażnicy LSP	1 500	środki LRPO	od 10/2011	SWL	
Budowa drogi patrolowej	500	środki LRPO	od 10/2011	SWL	
Zakup sprzętu handlingowego	800	budżet PPL	od 06/2012	PPL	
Zakup bramek rentgenowskich	400	środki LRPO	od 01/2012	SWL	Przesunięcia lub zakup sprzętu
Monitoring lotniska	150	środki LRPO	od 01/2012	SWL	
Rozbudowa PPS nr 3	4 000	środki LRPO	od 01/2012	SWL	
Budowa stacji paliw	1 000	budżet PPL	od 06/2012	PPL	
Modernizacja CPPS nr 1 i DK "E"	500	środki LRPO	od 09/2011	SWL	
Inwestycje razem:	16 050				
w tym:					
SWL	14 250				
PPL	1 800				

PPL, SWL i Spółka będą realizowały wspólną Strategię rozwoju PL ZG/B, ale każdy odrębnie w ramach swoich struktur organizacyjnych i prawnych. W szczególności, PPL będzie zarządzać PL ZG/B na podstawie odrębnej umowy z SWL, a cele priorytetowe będą realizowane przez każdy podmiot osobno, według właściwości organizacyjnej i właścicielskiej:

priorytet A - w obszarze organizacyjnym w zakresie zapewnienia sprawnego funkcjonowania PL ZG/B i powiązania go z naziemnym systemem transportowym,

priorytet B - w obszarze promocyjnym mającym na celu pobudzenie popytu na przewozy lotnicze oraz zbudowanie dla PL ZG/B stabilnej siatki przewozów lotniczych,

priorytet C - budowa siatki połączeń dla PL ZG/B.

Priorytet A – obszar organizacyjny w zakresie zapewnienia sprawnego funkcjonowania PL ZG/B i powiązania go z naziemnym systemem transportowym

Docelowo PPL i SWL wspólnie ustalą szczegółowy plan działań w tym zakresie na okres od 2011 do 2016 roku. Plan ten będzie opierał się na następujących założeniach:

- do końca 2011 roku Spółka będzie funkcjonować na dotychczasowych zasadach i w niezmienionej formule własnościowej,

- od 2012 roku do Spółki przystępować będą, jako udziałowcy, samorządy lokalne. Zaangażowanie samorządów lokalnych w Spółce będzie skoncentrowane na działaniach marketingowo-promocyjnych, które szczegółowo zostaną opisane w oddzielnym programie „Promocja PL ZG/B”,
- zarządzanie operacyjne PL ZG/B pozostanie w gestii PPL,
- nie później niż w 2016 roku PPL podejmie decyzję albo o przystąpieniu do Spółki albo o sprzedaży majątku lotniskowego Spółce lub Samorządowi WL. Przystąpienie PPL do Spółki odbyłoby się w ten sposób, że PPL wniosłby do Spółki posiadaną infrastrukturę PL ZG/B obejmując w zamian udziały w Spółce. W takim przypadku zarządzanie operacyjne PL ZG/B zostałoby przejęte bezpośrednio przez Spółkę. Wraz z przystąpieniem PPL do Spółki nastąpi przejęcie przez Spółkę majątku i pracowników PPL, dedykowanych dotychczas do obsługi PL ZG/B,
- prowadzone będą inwestycje infrastrukturalne, zarówno przez SWL jak i PPL, odrębnie przez każdego z nich na majątku własnym, ale po wspólnym uzgodnieniu zakresu prac.

Wyznaczono także cele dodatkowe:

- samorząd woj. lubuskiego prowadzić będzie intensywne działania mające na celu pozyskanie dla PL ZG/B branżowego operatora logistycznego;
- Samorząd wraz ze Spółką będą prowadziły starania w celu pozyskania dla PL ZG/B usług towarzyszących funkcjonowaniu lotniska (serwisy lotnicze, działalności gospodarcze prowadzone z wykorzystaniem terenów lotniska i w bezpośrednim jego sąsiedztwie, itp.).

Priorytet B - promocja marketingowa połączeń lotniczych z PL ZG/B

Strategia rozwoju PL ZG/B przewiduje, że od 2012 roku powstanie kilkuosobowy Zespół w ramach odrębnego projektu „**Promocja PL ZG/B**”, w którego gestii będą działania PR oraz marketingu medialnego i bezpośredniego.

Nie zostało jeszcze przesądzone, w ramach jakiej struktury (Spółki, czy Samorządu Województwa Lubuskiego) będzie ów zespół funkcjonował; ostateczne ramy jego funkcjonowania zostaną ustalone między PPL i Samorządem w terminie późniejszym.

Strony uzgodniły, że powyżej opisane działania marketingowo-promocyjne zostaną uszczegółowione w harmonogramie promocyjnym, który dodatkowo będzie zawierać źródła finansowania tych działań oraz ich orientacyjny koszt wraz z datami realizacji.

Partnerzy Strategii Rozwoju PL ZG/B uzgodnili, że promocję połączeń lotniczych (krajowych i zagranicznych) sfinansuje Samorząd, wykorzystując do tego celu środki przysługujące mu z ustawy o promocji województwa. Finansowanie może objąć także wsparcie dla linii czarterowych związanych z touroperatorami, jeśli okaże się to niezbędne.

W tym celu SWL powinien, w ramach przepisów ustawy o promocji województwa, zabezpieczyć wieloletnie wsparcie finansowe dla PL ZG/B (do 2016 roku) udostępniając odpowiednie środki z promocji Regionu Lubuskiego.

Priorytet C – budowa siatki połączeń PL ZG/B

Przewiduje się, że podstawowy cel I etapu Strategii rozwoju zostanie zrealizowany dzięki uruchomieniu i utrzymaniu następujących połączeń lotniczych:

- z Warszawą,
- z Krakowem, Gdańskiem,

- z miejscowościami zagranicznymi, jak np. Londynem (lub innym pożądanym popytowo kierunkiem),
- wybranym lotniczym węzłem przesiadkowym w Europie,
- z miejscowościami turystyczno-wypoczynkowymi w sezonie letnim i zimowym, odpowiednio od maja do września i w sezonie wyjazdów zimowych.

Jak wskazano w Strategii rozwoju przy budowie siatki połączeń PL ZG/B można podjąć próbę wykorzystania **mechanizmu użyteczności publicznej lotniska (PSO)** według kryteriów uznawanych przez Unię Europejską z punktu widzenia zapewnienia połączeń z danym portem lotniczym. Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1008/2008 z 24 września 2008 roku państwo członkowskie – po przeprowadzeniu konsultacji z innymi zainteresowanymi państwami członkowskimi i po poinformowaniu Komisji, zainteresowanych portów lotniczych i przewoźników lotniczych operujących na danej trasie – może nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego pomiędzy portem lotniczym we Wspólnocie, a portem lotniczym obsługującym region peryferyjny lub rozwijający się położony na swoim terytorium lub na drugorzędnej trasie do dowolnego portu lotniczego na swoim terytorium, którą uznaje się za żywotnie ważną dla gospodarczego i społecznego rozwoju regionu obsługiwanego przez dany port lotniczy.

4.2. Etap II - Strategia Rozwoju PL ZG/B na lata 2017 – 2026

W II etapie realizacji strategii PL ZG/B celem podstawowym będzie odprawienie w PL ZG/B w 2026 roku 320 – 470 tys. pasażerów oraz działania w sferze rozwoju infrastruktury warunkujące dostosowanie jej do potrzeb ruchu lotniczego.

Dla obsługi taki wyznaczonego w Strategii rozwoju wolumenu ruchu konieczna będzie z pewnością budowa nowego terminalu; koszt inwestycji szacuje się na ok. 28 mln PLN.

II etap realizacji Strategii rozwoju będzie wymagał od partnerów PL Z/B podjęcia decyzji i działań, m.in. takich jak:

- zaangażowanie kapitałowe PPL oraz przekazanie zarządzania PL ZG/B Spółce,
- wskazanie i realizacja kolejnych inwestycji infrastrukturalnych,
- dostosowanie działań marketingowo-promocyjnych dla PL ZG/B do aktualnych potrzeb,
- powiązanie PL ZG/B z nowymi inicjatywami gospodarczymi w regionie, które mogłyby dla lotniska stanowić dodatkowe źródło przychodów,
- pozyskanie dla Spółki inwestorów prywatnych lub inwestora strategicznego,
- o dalszej rozbudowie naziemnej infrastruktury transportowej ułatwiającej połączenie PL ZG/B z miejscowościami zasilającymi ruch pasażerski i towarowy.

Samorząd województwa lubuskiego:

- dołoży wszelki starań, aby poprawić przepustowość i jakość infrastruktury drogowej na drogach wojewódzkich łączących lotnisko z drogą krajową nr 32, drogą ekspresową S3 i autostradą A2, na tych odcinkach, które nie zostaną zmodernizowane w latach 2011-2016.
- będzie kontynuował działania mające na celu pozyskanie dla PL ZG/B kolejnego branżowego operatora logistycznego
- wraz ze Spółką będzie kontynuował szeroko pojęte działania marketingowe w celu pozyskania dla PL ZG/B usług towarzyszących funkcjonowaniu lotniska oraz kampanię medialną PL ZG/B wraz z promocją połączeń lotniczych z PL ZG/B.

4.3. Etap III - Strategia Rozwoju PL ZG/B na lata 2027 – 2040

W III etapie realizacji strategii PL ZG/B celem podstawowym będzie odprawienie w PL ZG/B w 2040 roku 452 tys. - 751 tys. pasażerów i osiągnięcie punktu równowagi ekonomicznej PL ZG/B lub wyraźne zbliżenie się do niego, umożliwiające osiągnięcie rentowności w krótkim okresie czasu po roku 2040.

Jak wskazuje Strategia rozwoju, udziałowcy Spółki zarządzającej PL ZG/B będą musieli w etapie III podjąć ważne decyzje i działania, takie jak np.:

- wskazanie i realizacja kolejnych inwestycji infrastrukturalnych dostosowanych do potrzeb lotniczego ruchu przewozowego przewidywanego po 2026 roku,
- dostosowanie działań marketingowo-promocyjnych dla PL ZG/B do aktualnych potrzeb, uwzględniając osiągnięte wyniki II etapu wdrażania i realizacji strategii,
- utrzymanie powiązań PL ZG/B z inicjatywami gospodarczymi w regionie, które mogłyby dla lotniska stanowić dodatkowe źródło przychodów,
- pozyskanie dla Spółki inwestorów prywatnych lub inwestora strategicznego,
- decyzji o dalszej rozbudowie naziemnej infrastruktury transportowej ułatwiającej połączenie PL ZG/B z miejscowościami zasilającymi ruch pasażerski i towarowy, które nie zostały przeprowadzone w ramach etapu II.

Kluczowe założenia, prognozy ruchu lotniczego oraz prognozy finansowe dla III etapu Scenariusza rozwojowego opartego na ruchu pasażerskim także zostały przygotowane w dwóch wariantach: umiarkowanym i dynamicznym - BEP, jako kontynuacja rozwoju ruchu lotniczego w PL ZG/B po II etapie realizacji Strategii rozwoju.

Podobnie jak w II etapie warianty różnią się założeniami, co do liczby kierunków i częstotliwości połączeń lotniczych, poziomu zatrudnienia oraz poziomu kosztów, uzależnionych od liczby wykonywanych operacji lotniczych. W obu wariantach wysokość poniesionych nakładów inwestycyjnych na rozbudowę infrastruktury lotniskowej oraz nakładów finansowych na promocję lotniska, finansowanych bezpośrednio z budżetu jednostek samorządu terytorialnego, jest jednakowa.

5. Porównanie scenariuszy w etapach

W tabeli 2 zaprezentowano kluczowe wielkości dla podstawowych wariantów, tj. umiarkowanego i dynamicznego (BEP).

Jak wynika z porównania dwóch wariantów, jedynie wariant dynamiczny (BEP) umożliwia osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego w roku 2040 na poziomie 6,1 mln PLN; w wariantcie umiarkowanym odnotowywany jest wynik ujemny na poziomie -1,8 mln PLN, acz po wyłączeniu kosztów amortyzacji wypracowany jest zysk operacyjny (EBITDA) na poziomie 1,4 mln PLN.

Brak zysku w wariantcie umiarkowanym w roku 2040 nie oznacza niemożności jego osiągnięcia w latach kolejnych – te jednak, nie są objęte strategią rozwoju PL ZG/B.

Tabela. 2. Kluczowe wielkości dla poszczególnych wariantów – suma parametrów w 2040r.

Scenariusz rozwojowy oparty na ruchu pasażerskim			Wariant 1	Wariant 2
			[umiarkowany]	[dynamiczny (BEP)]
Docelowa liczba pax	płatnych ¹⁾	[pax]	452768	751248
	łącznie ²⁾	[pax]	905536	1502496
Docelowa liczba kierunków	krajowych ³⁾		8	8
	zagranicznych		38	79
	czarterowych ⁴⁾		20	20
Docelowa l. operacji lotniczych ⁵⁾			10416	14680
Wartość inwestycji		[mln PLN]	44,05	44,05
Docelowa liczba pracowników	łącznie	[osoby]	257	355
	handling	[osoby]	59	59
Wynik operacyjny ⁶⁾		[mln PLN]	-175	-87,5
EBITDA ⁷⁾		[mln PLN]	-92,2	-4,6
Wynik operacyjny ⁸⁾		[mln PLN]	-1,8	6,1
EBITDA ⁹⁾		[mln PLN]	1,4	9,2
Koszty promocji ¹⁰⁾		[mln PLN]	86,2	86,2

- 1) opłaty są pobierane od pax odlatujących
- 2) założono równą liczbę pax odlatujących i przylatujących
- 3) dla lotów krajowych możliwe jest uruchomienie więcej niż 1 częstotliwości do danej destynacji
- 4) liczbę lotów czarterowych należy rozpatrywać, jako iloczyn destynacji i częstotliwości lotów do danej destynacji
- 5) starty i lądowania
- 6) suma strat rocznych do 2040 r.
- 7) suma strat rocznych do 2040 r. po wyłączeniu kosztów amortyzacji
- 8) wynik w roku 2040
- 9) wynik w roku 2040 po wyłączeniu kosztów amortyzacji
- 10) nie obciążają Spółki, finansowane z budżetu województwa

Tabela. 3. Podsumowanie przepływów pieniężnych rozwoju PL ZG/B wg Scenariusza rozwojowego opartego na ruchu pasażerskim – wariant umiarkowany

tys. PLN	I ETAP		II ETAP		III ETAP	
	suma lat 2011-2016	2016	suma lat 2017 - 2026	2026	suma lat 2027 - 2040	2040
przychody	12 893	4 391	103 682	14 726	285 647	23 656
<i>liczba pasażerów (odloty)</i>	<i>315 337</i>	<i>111 520</i>	<i>2 414 912</i>	<i>320 432</i>	<i>5 665 024</i>	<i>452 768</i>
<i>liczba operacji (odl + przył)</i>	<i>14 230</i>	<i>3 664</i>	<i>64 920</i>	<i>8 144</i>	<i>135 048</i>	<i>10 416</i>
koszty operacyjne	-57 084	-13 243	-216 044	-25 928	-409 718	-31 160
amortyzacja	-9 427	-1 695	-29 758	-3 118	-43 655	-3 118
wynik na dz. lotniczej	-44 191	-8 852	-112 361	-11 203	-124 071	-7 503
przychody pozalotnicze netto razem *	3 834	1 329	30 163	4 050	71 622	5 752
wynik operacyjny	-40 357	-7 522	-82 198	-7 152	-52 449	-1 751
EBITDA	-30 930	-5 828	-52 439	-4 034	-8 794	1 367
koszty promocji	-56 200	-7 500	-30 000	0	0	0
nakłady inwestycyjne	-16 050	0	-28 000	0	0	0
łącznie wydatki	-119 907	-19 048	-244 285	-22 810	-366 063	-28 042
łącznie przychody	16 727	5 720	133 846	18 776	357 269	29 409
łącznie przyływy finansowe	-103 180	-13 328	-110 439	-4 034	-8 794	1 367

* Wynik na sprzedaży paliwa i pozostałe przychody okololetniskowe

W tabelach 3 i 4 zaprezentowano przepływy pieniężne rozwoju PL ZG/B wg Scenariusza rozwojowego opartego na ruchu pasażerskim w wariantach (odpowiednio): umiarkowanym i dynamicznym (BEP). Zaletą tej formy prezentacji jest przedstawienie najważniejszych projekcji finansowych w poszczególnych etapach realizacji Strategii rozwoju, tak łącznie, jak i na ostatni rok każdego z etapów, tj. 2016, 2026 i 2040.

W Strategii rozwoju wskazano także na scenariusz likwidacyjny polegający na możliwości zaprzestania działalności operacyjnej PL ZG/B i uporządkowanej jego likwidacji. W przypadku poważnego ujemnego odchylenia osiągniętego stanu faktycznego od wyznaczonych celów strategicznych na koniec każdego z etapów dopuszcza się uporządkowaną likwidację lotniska.

Dokument identyfikuje podstawowe koszty związane z ewentualną likwidacją lotniska: odprawy pracownicze (ok. 3 mln PLN) oraz demontaż i transport urządzeń do wykorzystania na innych lotniskach. Podkreśla, że zmiany legislacyjne pozwalające jednostkom samorządu terytorialnego na nieodpłatne przejęcia gruntów, na których wcześniej funkcjonowały lotniska wojskowe, wydają się stanowić wsparcie dla rozwoju krajowych lotnisk użytku publicznego; wskazuje się także na ryzyko uznania likwidacji lotniska za regres w rozwoju województwa.

Równolegle zaznacza się, iż w obecnym porządku prawnym likwidacja lotniska nie wymaga zgody Ministerstwa Infrastruktury, ani też Skarbu Państwa – może ją podjąć Naczelny Dyrektor PPL.

Tabela. 4. Podsumowanie przepływów pieniężnych rozwoju PL ZG/B wg Scenariusza rozwojowego opartego na ruchu pasażerskim – wariant dynamiczny (BEP)

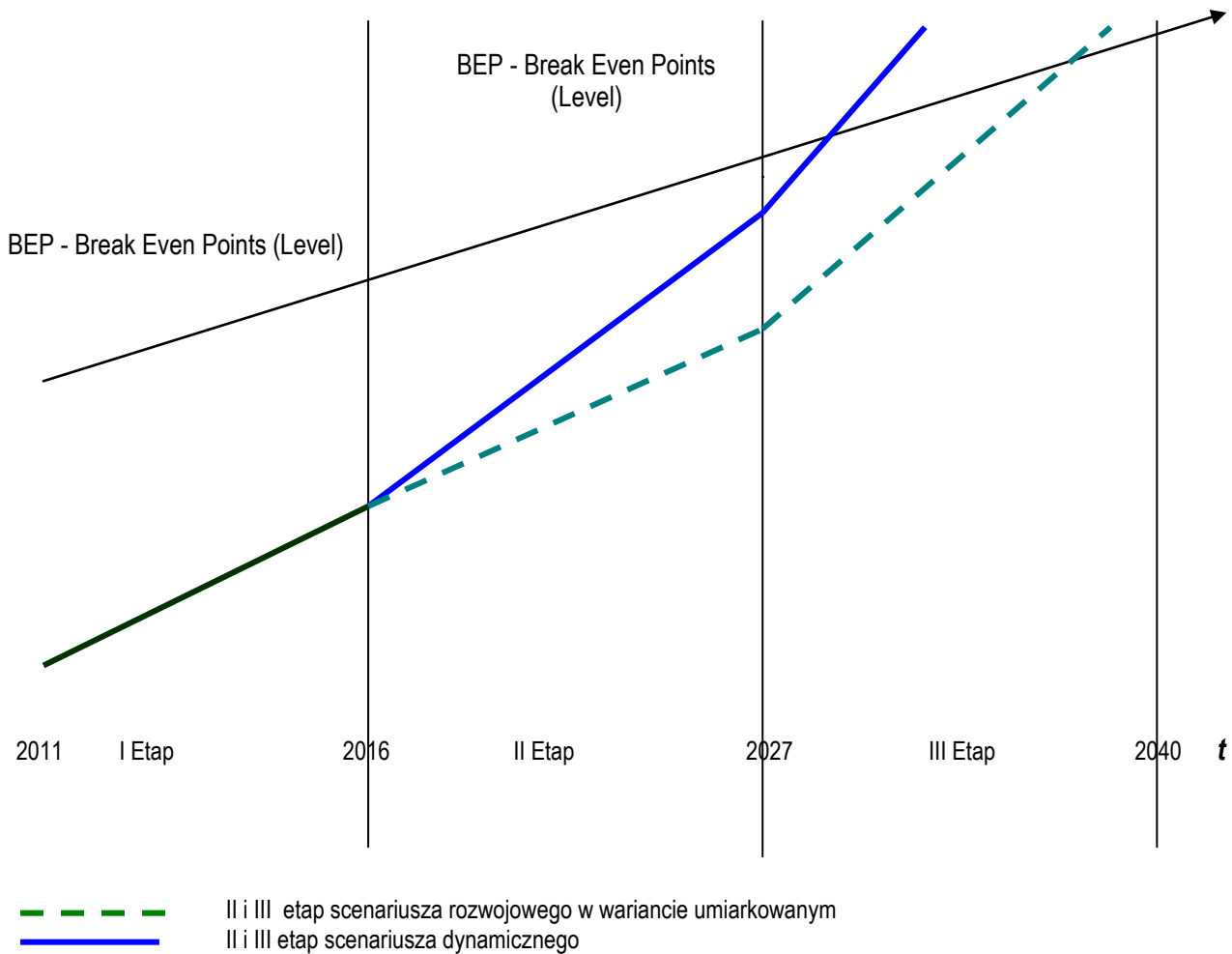
tys. PLN	I ETAP		II ETAP		III ETAP	
	suma lat 2011-2016	2016	suma lat 2017 - 2026	2026	suma lat 2027 - 2040	2040
przychody	12 893	4 391	127 935	21 500	458 538	38 789
<i>liczba pasażerów (odloty)</i>	<i>315 337</i>	<i>111 520</i>	<i>2 982 752</i>	<i>473 312</i>	<i>9 195 824</i>	<i>751 248</i>
<i>liczba operacji (odl + przył)</i>	<i>14 230</i>	<i>3 664</i>	<i>73 032</i>	<i>10 328</i>	<i>185 488</i>	<i>14 680</i>
koszty operacyjne	-57 084	-13 243	-243 870	-32 105	-542 741	-42 200
amortyzacja	-9 427	-1 695	-29 758	-3 118	-43 655	-3 118
wynik na dz. lotniczej	-44 191	-8 852	-115 935	-10 605	-84 203	-3 411
przychody pozalotnicze netto razem *	3 834	1 329	37 265	5 962	115 741	9 482
wynik operacyjny	-40 357	-7 522	-78 670	-4 642	31 538	6 071
EBITDA	-30 930	-5 828	-48 912	-1 524	75 193	9 189
koszty promocji	-56 200	-7 500	-30 000	0	0	0
nakłady inwestycyjne**	-16 050	0	-28 000	0	0	0
łącznie wydatki	-119 907	-19 048	-272 112	-28 987	-499 086	-39 082
łącznie przychody	16 727	5 720	165 200	27 463	574 279	48 271
łącznie przyprawy finansowe	-103 180	-13 328	-106 912	-1 524	75 193	9 189

* Wynik na sprzedaży paliwa i pozostałe przychody okololetniskowe

** Nie uwzględnia dodatkowych nakładów inwestycyjnych oraz kosztów promocji w porównaniu z wariantem 1

Rys.(str. 18) ilustruje „nożyce” między poziomami rentowności (BEP) wyznaczonymi dla każdego z poziomów ruchu notowanego w PL ZG/B (których sumę ilustruje prosta rosnąca), a wypracowanymi wynikami finansowymi, zwierają się. Mimo, że dla rosnącego ruchu BEP osiągnięty może być przy wyższych poziomach przepływów finansowych, strata operacyjna zmniejsza się, co oznacza, że w wariantcie dynamicznym rentowność jest osiągnięta w III etapie, ale jednocześnie w wariantcie umiarkowanym również nie jest wykluczone osiągnięcie rentowności po 2040 r.

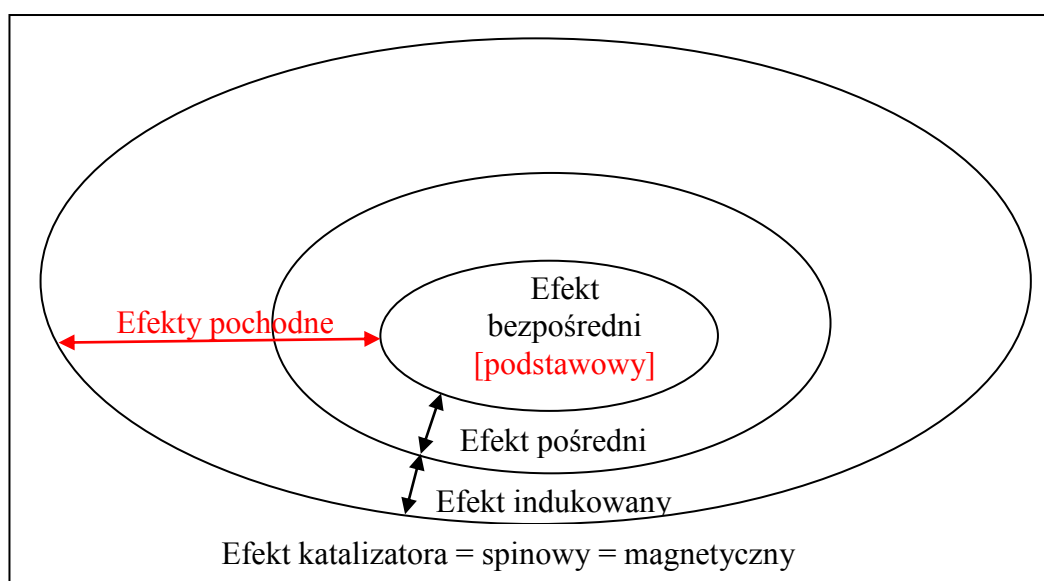
Rys. Wariantowość scenariusza rozwojowego, a rentowność (BEP)



6. Wpływ PL ZG/B na gospodarkę regionu

W załączniku Strategii rozwoju poświęconym wpływowi portu lotniczego na gospodarkę regionu², dr S. Czecharowski wskazuje, iż każdy port lotniczy będąc integralnym elementem systemu transportowego (regionu, kraju, makroregionu) warunkuje zaspokojenie potrzeb transportowych lokalnych gospodarek i społeczności; z jego funkcjonowaniem wiążą się wyraźne, dodatkowe korzyści, które wynikają przede wszystkim ze zwiększonej dostępności transportowej danego obszaru. Wzmocnienie rozwoju infrastruktury w danym regionie, zapewnienie możliwości szybkiego przepływu osób i towarów, co w warunkach swobody obrotu gospodarczego pozwala na przyciągnięcie kapitału i innowacji, powstają nowe miejsca pracy, a szeroko pojęte korzyści multiplikują się (występuje także korzystne oddziaływanie na jego wizerunek).

Rys. Wpływ portu lotniczego na gospodarkę – schemat poglądowy



Wyróżnia się efekty podstawowe i pochodne, a konkretnie: podstawowy, pośredni, indukowany i efekt katalizatora, zwany magnetycznym lub spinowym.

W początkowym okresie rozwoju lotniska lokalnego wpływ finansowy na gospodarkę regionu w ujęciu bezwzględnym jest niewielki; dopiero wraz z utwaleniem się oferty przewozowej i jej stopniowym rozwojem, ów wpływ będzie rósł wyraźnie.

Szacunki wpływu PL ZG/B na gospodarkę woj. lubuskiego cechuje znaczny stopień trudności. Główną i obiektywną zarazem ich przyczyną jest bardzo uboga obecna siatka połączeń, której pochodną jest wybitnie mały strumień pasażerów – powoduje to, iż otrzymane w trakcie badań nad znacznie większymi portami lotniczymi szacunki i wykorzystane modele nie mogą dać dokładnych wyników, tym bardziej, że w warunkach polskich siła omawianych efektów jest słabsza niż w rozwiniętych gospodarkach europejskich. Polski rynek przewozów lotniczych nie jest jeszcze dojrzały, w pełni wykształcony.

² Załącznik do Strategii rozwoju PL ZG/B: S. Czecharowski, „Szacunek wpływu Portu Lotniczego Zielona Góra Babimost na gospodarkę woj. lubuskiego – pryzmat zarządzania strategicznego”.

Wpływ ekonomiczny rozwoju PL Zielona Góra w Babimostie na gospodarkę województwa lubuskiego ograniczy się w zasadzie do obszarów znajdujących się w realnym obszarze alimentacyjnym portu lotniczego i położonych w najbliższym jego sąsiedztwie – tj. podregionu zielonogórskiego oraz powiatów ślubickiego, sulęcińskiego i międzyrzeckiego.

Szacunki przedstawiono dla sześciu różnych wartości ruchu pasażerskiego w PL Zielona Góra Babimost; na żółto wyróżniono efekt poznańskiego portu Ławica, gdy wolumen ruchu wynosił 863 tys. pasażerów.

Tabela. 5. Szacunek wpływu PL w Zielonej Górze na gospodarkę regionu w funkcji liczby obsługiwanych pasażerów

Liczba pasażerów	10000	100000	250000	500000	750000	1000000	863000
Efekt bezp. (mln PLN)	0,3	2,3	6,6	15,1	26,9	37,8	32,6
L. nierezydentów przylot	3000	30000	75000	150000	225000	300000	258900
Efekt pośr. (mln PLN)	2,3	23,4	58,6	117,2	175,8	234,3	199,1
Bezpośredni+pośredni	2,6	25,7	65,2	132,3	202,7	272,1	231,7
Efekt indukowany (1,3)	3,4	33,4	84,8	172,0	263,5	353,8	301,2
Efekty bezpośr+pośr+ind	6,0	59,1	150,0	304,3	466,2	625,9	532,9
Efekt katalizatora (0,1)	0,6	5,9	15,0	30,4	46,6	62,6	53,3
Suma efektów	6,6	65,0	165,0	334,7	512,8	688,5	586,2
Metoda alternatywna:	(na podst. szacunków WYG International)						
1 pax = 735 PLN	7,35	73,5	183,75	367,5	551,25	735	634,3

Przyjęto, iż **efekt bezpośredni** rośnie wraz ze wzrostem liczby pasażerów, jednakże nieco szybciej niż funkcja liniowa (wraz ze wzrostem liczby pasażerów stopniowo rośnie zakres usług dodatkowych i podmiotów m.in. liczba sklepów i innych obiektów w porcie lotniczym i najbliższych jego okolicach).

Efekt pośredni wyliczono w sposób klasyczny, tj. uwzględniając średnie dzienne wydatki turystów w woj. lubuskim oraz średni czas ich pobytu, przy założeniu, iż odsetek nierezydentów wyniesie ok. 60% strumienia recepcyjnego. Dokonując wyliczeń dla PL Zielona Góra *Babimost* przyjęto średni kurs USD do PLN publikowany przez NBP w wysokości 2,7156 PLN. Z przyczyn uprzednio powołanych odstąpiono od uwzględniania badań wydatków odwiedzających. Wpływy uzyskiwane od turystów w przypadku badań wykonanych dla Poznania *Ławicy* wynosiły 769 PLN (za pobyt), co uwzględniono w kalkulacji efektu pośredniego.

Dla kalkulacji **efektu indukowanego** przyjmuje się w polskich portach regionalnych mnożnik na poziomie 1,2 – 1,3; ponieważ obecnie w PL Zielona Góra *Babimost* ruch praktycznie nie występuje i wpływ portu jest praktycznie żaden, za uprawnione przyjęto zastosowanie mnożnika w wysokości 1,3 (notabene takiej, jak zespół Prof. Rekowskiego przyjął dla Poznania *Ławicy*).

Przy szacunkach **efektu katalizatora** przyjęto wartość na poziomie 10%, tj. takim jak przy wyliczeniach rzeczonoego efektu dla nowego portu lotniczego na Mazowszu lub konkretnie portu w Modlinie.

Zastosowano także rachunek alternatywny, niejako celem sprawdzenia przeprowadzonego szacunku; wykorzystano badania wykonane przez firmę WYG International przy szacowaniu wpływu polskich portów regionalnych na gospodarkę regionów na cele analizy oddziaływania tego rodzaju przyszłego portu lotniczego w Kielcach. Otrzymane tą metodą wyniki są wprawdzie wyższe, ale porównywalne i potwierdzają prawidłowość przeprowadzonych szacunków.

Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu mierzony jest często w kreowanych miejscach pracy. W tabeli 6 zawarto spodziewaną kreację miejsc pracy przez PL w Babimost w zależności od wolumenu obsługiwanego ruchu pasażerskiego.

Tabela. 6. Spodziewana liczba miejsc pracy wykreowanych w woj. lubuskim w funkcji wolumenu ruchu pasażerskiego w Porcie Lotniczym Zielona Góra *Babimost*

Liczba pasażerów	10000	100000	250000	500000	750000	1000000
Efekt bezpośredni	4	44	130	320	540	800
Suma efektów	13	160	471	1160	1958	2900

WNIOSKI

Zważywszy na korzyści, jakie funkcjonujący sprawnie port lotniczy przynosi obsługiwanemu regionowi, za wskazane należy uznać podjęcie wszelkich wysiłków zmierzających do trwałego i stabilnego rozwoju Portu Lotniczego Zielona Góra *Babimost*, aktywnego uczestnictwa samorządu w zarządzaniu portem w przyszłości, nadto przeznaczenia środków finansowych na rozwój jego infrastruktury, tudzież szeroko rozumiane działania marketingowe.

Jest niesporne, iż pozytywny efekt funkcjonowania regionalnego Portu Lotniczego Zielona Góra *Babimost* przewyższa prognozowane straty finansowe spółki zarządzającej portem lotniczym, a także nakłady poniesione na promocję połączeń lotniczych; ów pozytywny efekt jest tym bardziej wyraźny, im wyższy jest rejestrowany strumień pasażerów obsługiwanych w porcie. Jedynie dla śladowego ruchu lotniczego na poziomie kilku tysięcy pasażerów rocznie efekty (w przybliżeniu) znoszą się.

Jak wynika z porównania danych zawartych w tabeli 5 z danymi zawartymi w tabelach 2 i 3 dla roku 2016, tak naprawdę już w tym roku korzyści z funkcjonowania PL ZG/B przewyższą wydatki samorządu związane z jego promocją marketingową.

Skumulowane nakłady promocyjne za lata 2011-2016 wyniosą 56,2 mln PLN – *vide* tab. 3 lub tab. 4; zgodnie z tab. 5 roczny strumień pasażerów niezbędny do wygenerowania sumy korzyści o tej wartości wynosi ok. 45 tys. pasażerów odlatujących.

Wobec powyższego uprawniona jest konkluzja j/w.

ZAŁĄCZNIKI:

- Możliwości rozwoju siatki połączeń z PL ZG/B