



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1617)

224. posiedzenie
Komisji Spraw Zagranicznych
w dniu 1 lutego 2005 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” na temat funkcjonowania i rozbudowy Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

(Początek posiedzenia o godzinie 10 minut 00)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Zbigniew Kulak)

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych Senatu – w pewnym sensie, można tak powiedzieć, posiedzenie wyjazdowe, chociaż przebywamy na terenie Warszawy. Gościmy jednak w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”. Jesteśmy gośćmi pana dyrektora Zbigniewa Lesieckiego.

Tematem posiedzenia naszej komisji jest stan aktualny i perspektywy rozbudowy lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie, ale także chcielibyśmy porozmawiać szerzej o problemach lotnictwa cywilnego w naszym kraju i ewentualnie o problemach innych portów lotniczych.

Chciałbym przypomnieć, że to posiedzenie jest w pewnym sensie kontynuacją posiedzenia podobnego, sprzed prawie dziesięciu lat, które organizował ówczesny przewodniczący tej komisji, pan senator Makarewicz, w kadencji 1993–1997. Wtedy oczywiście o rozbudowie lotniska na Okęciu na taką skalę w ogóle jeszcze nie było mowy, zresztą i liczba osób korzystających z lotów była znacząco mniejsza. Chcielibyśmy podtrzymywać dobre tradycje naszej komisji, dlatego uzgodniliśmy z panem dyrektorem, że to spotkanie, to nasze posiedzenie, odbędzie się tu, u państwa.

Senatorowie nie reprezentują dzisiaj zbyt licznie komisji, co pragnę od razu wytłumaczyć i usprawiedliwić. Po pierwsze, zapanowała epidemia grypy, co, być może, przełoży się także na frekwencję na jutrzejszym posiedzeniu plenarnym Senatu, które jest zaplanowane na godzinę 11.00. Kilku senatorów poinformowało nas o chorobie. Po drugie, niektórzy senatorowie muszą się wywiązać z innych obowiązków – także w Warszawie, także w parlamencie – zaplanowanych na tę samą godzinę, która została uzgodniona kilka tygodni temu z panem dyrektorem Lesieckim, z dużym wyprzedzeniem, czego nie byliśmy w stanie przewidzieć.

Panie Dyrektorze, Panowie Dyrektorzy – bo witam także dyrektora rozbudowy portu lotniczego, pana Andrzeja Rogińskiego – chciałbym powiedzieć, że senatorowie obecni na posiedzeniu są częstymi gośćmi lotnisk, nie tylko polskich, ale i zagranicznych. Często bywamy na lotniskach jako osoby odprowadzające i odbierające gości, w związku z czym mamy pewne kontakty z portami lotniczymi. Być może pojawią się zatem pewne uwagi, spostrzeżenia, którymi zechcemy się podzielić. Ponadto bardzo często wiele uwag i subiektywnych obserwacji na temat funkcjonowania portów lotniczych zgłaszają nam wyborcy. Najważniejsza jest oczywiście sprawa Okęcia, ponieważ to jest wizytówka naszego kraju – jest i będzie.

Chcielibyśmy się zatem dowiedzieć w wyniku dzisiejszej prezentacji – jak uzgodniliśmy – jakie są perspektywy rozbudowy lotniska, jak będzie ono funkcjonowało po zakończeniu rozbudowy, czy zwiększy się sprawność obsługi pasażerów i czy w znacznym stopniu nastąpi poprawa w zakresie funkcjonowania portu krajowego, bo to stanowi w tej chwili bardzo wąskie gardło, jak często obserwujemy. Mamy też pytanie dotyczące komunikacji, połączenia lotniska z centrum Warszawy: czy nadal będziemy skazani praktycznie na jednokanałowy dojazd do lotniska, tylko ulicą Żwirki i Wigury, i czy moglibyśmy ewentualnie w jakiś sposób pomóc w tej sprawie jako komisja parlamentarna?

Wreszcie chciałbym nawiązać w tej wstępnej fazie pytań, sugestii do rozmowy na temat artykułów prasowych. Parę dni temu w „Rzeczpospolitej” ukazał się artykuł na temat, powiedziałbym, pewnego rodzaju zaiskrzenia między firmami przewoźnikami lotniczymi w sprawie zagospodarowania tego obiektu, który obecnie jest jeszcze w fazie budowy. Prace nie są zaawansowane, natomiast już trwają, o ile wiem, rozmowy dotyczące wielkości – w metrach kwadratowych – poszczególnych powierzchni, ciągów komunikacyjnych i tak dalej.

To tyle wstępnych sugestii dotyczących naszego spotkania. Chciałbym, żebyśmy przeznaczili na to spotkanie od około półtorej godziny do godziny czterdziestu pięciu minut, z poznańską punktualnością.

Proszę bardzo.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Dziękuję bardzo.

Witam serdecznie i chcę powiedzieć, że jesteśmy bardzo dumni, iż znaleźliście państwo czas i jesteście u nas na terenie rozbudowy portu. Jest tu z nami mój zastępca, dyrektor pionu infrastruktury, pan Szustak, a także są – oprócz pana Rogińskiego – nasz rzecznik prasowy i pracownik PR. To jest komplet ze strony PPL. Przybyli również dziennikarze, których witam, którzy sobie tylko znanymi sposobami dowiedzieli się o naszym dzisiejszym spotkaniu.

Proponowałbym następujący przebieg spotkania. Najpierw odbędzie się prezentacja, a następnie przeprowadzimy krótką dyskusję i udzielimy odpowiedzi na pytania. Potem obejrzymy budowę.

Może zacznę od końca, żebym potem nie wtrącał się już do dyskusji, i odniosę się do sprawy artykułu, o którym powiedział pan senator. Dzisiaj również ukazał się artykuł w „Rzeczpospolitej”, w którym napisano, że będzie drożej i gorzej. Tak naprawdę w tym artykule...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To nie ja.

Przeczytałem ten artykuł. Składa się on z ośmiu zdań, z czego prawdziwe są tylko kropki. Ponieważ nie jestem polonistą, to nawet nie wiem, czy są one postawione we właściwych miejscach. Prawda jest natomiast taka. Opłaty mają niewiele wspólnego z rozbudową. Sprawa opłat jest związana z naszym wejściem do Unii Europejskiej i z nowym prawem lotniczym.

Przez całe dziesięciolecie po wojnie było tak – szczęśliwie albo nieszczęśliwie, to zależy od tego, kto to komentuje i jak na to patrzy – że my jako narodowy przewoź-

nik polski, u którego miałem przyjemność pracować przez trzydzieści jeden lat, płaciliśmy w tak zwanych portach zachodnich za wszystko. Pobierane były opłaty za dostęp do gate'ów, za dostęp do stanowisk check-in, za przejazdy samochodów z kanapkami. Tak było w Europie Zachodniej.

W tak zwanych demoludach nie byliśmy tego nauczeni i takich opłat nie pobieraliśmy. Lotnisko im. Chopina nie pobierało takich opłat dlatego, że prawo lotnicze nie formułowało tego w taki sposób. Nie było takiego obowiązku, natomiast Unia Europejska taki obowiązek nakłada. W związku z tym wraz z wejściem w życie nowych zasad prawa lotniczego stały się dwie niedobre rzeczy, wynikły dwie niedogodności dla linii lotniczych korzystających z Okęcia.

Pierwsza niedogodność wiąże się z tym, że Unia Europejska nie rozróżnia komunikacji krajowej i zagranicznej. W Unii nie ma komunikacji krajowej, w związku z tym opłaty muszą być zrównane. Nie może być drożej w odniesieniu do zagranicy, a taniej w odniesieniu do kraju, co miało miejsce u nas. W związku z tym podnieśliśmy opłaty odnoszące się do kraju i obniżyliśmy opłaty odnoszące się do zagranicy, w wyniku czego LOT dostał w plecy na kilka milionów złotych. Nie mogliśmy obniżyć opłat do poziomu krajowego, bo bylibyśmy posądzeni o to, że działamy na szkodę przedsiębiorstwa. To jest jedna niedogodność wynikająca dla przewoźników z prawa lotniczego.

Druga niedogodność wiąże się ze zmianą cennika. Zaproponowaliśmy różne opłaty. Na świecie są stosowane różne metody. LOT, jak mówię, od 1947 r. płacił za to, że ktoś jeździł po naszym betonie cysterną i kapał mu olej. Infrastruktura jest własnością portu lotniczego, a więc użytkownik cysterny musi płacić za korzystanie z infrastruktury. W związku z tym trzeba określić jakąś część opłaty w odniesieniu do tony czy kilograma paliwa albo kilometra i tak dalej. To samo dotyczy korzystania z cateringu, z gate'ów. Inna opłata przewidziana jest za parkowanie samolotu w pobliżu gate'u, a inna za parkowanie w polu.

Do tej pory nie pobieraliśmy tego typu opłat, wymusiło je na nas prawo lotnicze. Przedtem LOT z uwagi na swój wolumen startów i lądowań stosował duże zniżki. Nie obowiązywały regulacje unijne. Dopieszczaliśmy swoich najlepszych klientów zniżkami, jako że mieliśmy od nich 60% zysku. Unia nie uwzględnia zróżnicowania, nie zezwala na stosowanie zniżek w zależności od ilości. Wszystkie taryfy muszą być publikowane w odpowiednim informatorze, do którego każdy ma dostęp. W związku z tym to zastosowaliśmy.

Teraz szczególnie prasa święcie się oburza. I rozumiałbym, gdyby oburzała się prasa zagraniczna, ale oburza się nasza rodzima, krajowa prasa, że śmiemy pobierać jakieś pieniądze od takich biednych linii jak Lufthansa, SAS, od Brytyjczyków. Przecież to jest skandal, oni są pokrzywdzeni. My budujemy port, infrastruktura jest marna i jeszcze chcemy jakieś pieniądze. Chcę państwu powiedzieć, że Grecy, budując swój port, nałożyli kontrybucję w sposób jawny. Powiedzieli: słuchajcie, budujemy port i mamy koszty, macie płacić ileś dolarów od pasażera. Tak więc spotyka nas coś, co zdarza się nie po raz pierwszy. My staramy się być bardziej unijni niż sama Unia. To, niestety, jest nasza, powiedziałbym, cecha. I to kosztuje.

Już kończę. Odniosę się jeszcze do artykułu, który ukazał się dzisiaj w prasie. Urząd Lotnictwa Cywilnego nakazał nam przedstawić cenniki. Skonsultowaliśmy cenniki z liniami lotniczymi i przedstawiliśmy urzędowi. Urząd Lotnictwa Cywilnego mo-

że zdecydować o przedłużeniu konsultacji o rok, o pół roku, o co wnosiliśmy, aby to nie nastąpiło tak szybko. My nie możemy wystąpić ze stwierdzeniem: słuchajcie, zgadzamy się, żeby oni nam nie płacili jeszcze przez rok; ja nie umiem tak powiedzieć. Natomiast urząd może stwierdzić: dajemy jeszcze pół roku na to, żeby dalej z nimi prowadzić rozmowy i ustalić takie warunki, które oni przyjmą. Wtedy mogę odpowiedzieć: tak jest, panie urzędzie, tyle że to kosztuje i przez te pół roku PPL będzie miało określone mniejsze zyski. Odpowiedzialność musi spoczywać na urzędnikach.

Przepraszam, że się rozgadałem, ale mnie to strasznie porusza. Kiedy czytam o tym, że takie biedne linie jak Lufthansa są pokrzywdzone, że muszą tyle płacić, a my je wyzyskujemy, to chcę powiedzieć, że LOT, którego byłem pracownikiem, płacił bez żadnego szemrania. Spędziłem pięć lat w Skandynawii na placówce. W tym czasie trzy razy remontowano lotnisko w Kopenhadze i nikt nigdy mnie nie zapytał, jaki ma być kształt tego remontu. Jeżeli mnie pytali, to mówili tak: budujemy nowy terminal, ile potrzebujesz metrów? Jeśli zgłosisz się jutro, to będzie to po 100 dolarów za metr, a jeśli za tydzień – to po 150 dolarów za metr. To były jedyne konsultacje, z jakimi miałem do czynienia w placówce w Skandynawii.

(Głos z sali: Nie ma jak doświadczenie.)

Natomiast od nas się wymaga, żebyśmy, zebrali uwagi wszystkich linii i tak zbudowali ten port, jak one sobie tego życzą.

(Głos z sali: Projekt jest przecież gotowy.)

Projekt jest gotowy.

Bardzo dziękuję, że mogłem się wypowiedzieć. Mam nadzieję, że coś na ten temat ukaże się w prasie, choć wątpię. Oddaję głos dyrektorowi Rogińskiemu.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Myślę, że jednak coś się ukaże.

Głos zabierze dyrektor rozbudowy portu lotniczego, pan Andrzej Rogiński.

Zapowiadam precyzyjnie ze względów protokolarnych, żeby potem łatwo było sporządzić stenogram z nagrania.

Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Rozbudowy Portu Lotniczego w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” Andrzej Rogiński:

Witam państwa. Witam senatorów. Witam prasę.

Podejdę trochę bliżej do ekranu i opowiem w kilku słowach o budowie.

(Głos z sali: Weź mikrofon, żeby to się nagrało.)

Już wzięłem, tak. Tutaj będzie mi po prostu łatwiej to omówić.

Będę chciał powiedzieć o kompleksie, na który składa się Terminal 1. i Terminal 2. Opowiem o układzie drogowym, o układzie płyty lotniskowej, ponieważ to podlega modernizacji, a także powiem kilka słów na temat ryzyk kontraktowych. Pokażę państwu zdjęcia, a potem będą państwo mieli okazję skonfrontować to z rzeczywistością w trakcie wizyty na budowie.

To jest Terminal 1., który państwo znają. Tu jest dojazd do miejsca odlotów, a tu znajduje się hotel, który został oddany do eksploatacji w zeszłym roku. Czerwo-

nym kolorem zaznaczony jest nowy projekt. To jest projekt Terminalu 2. – T2 – z pirssem północnym, pirssem centralnym i pirssem południowym. Na tym slajdzie widzimy Terminal 1., zaznaczony białym kolorem, który jest obudowany od strony północnej budynkiem Terminalu 2., a od strony zachodniej pirssem centralnym. Natomiast to jest pirs południowy.

Może teraz podam kilka danych technicznych, aby zobrazować, co uzyskamy w wyniku rozbudowy. Podstawę będzie stanowiło porównanie z Terminalem 1. – T1. Terminal 1. został oddany do użytku w 1992 r. i był przewidziany do odprawy trzech i pół miliona pasażerów. W chwili obecnej, na koniec 2004 r., przekroczona została liczba sześciu milionów odprawianych pasażerów. Oczywiście odbywa się to kosztem jakości obsługi. Terminal 2. jest projektowany z myślą o obsłudze sześciu i pół miliona pasażerów. Razem kompleks terminalowy będzie w stanie obsługiwać dziesięć milionów pasażerów, przy założeniu komfortu, poziomu obsługi B. Co to znaczy: komfort obsługi B? Oznacza to, że jeszcze są rezerwy, a więc można obniżać standardy i obsługiwać większą liczbę pasażerów. W każdym razie kompleks terminalowy projektowany jest nominalnie na dziesięć milionów pasażerów.

Jeżeli chodzi o wielkość powierzchni kompleksu, co przemawia do wyobraźni, to Terminal 1. ma około 51 tysięcy m², a terminal projektowany będzie miał około 94 tysięcy m² powierzchni. W sumie cały kompleks będzie miał około 140 tysięcy m² powierzchni. Liczba kondygnacji jest taka sama, ponieważ wszystkie kondygnacje są ze sobą połączone, są zintegrowane. Ponadto w ramach kontraktu budujemy dodatkowy parking wielopoziomowy, a więc będą dwa parkingi wielopoziomowe. Liczba miejsc parkingowych zostanie zwiększona z blisko trzech tysięcy do pięciu tysięcy dwustu.

Do tej pory było osiem stanowisk kontaktowych obsługiwanych przez rękawy. Po rozbudowie uzyskamy od dwudziestu trzech do dwudziestu siedmiu miejsc obsługiwanych przez rękawy, w zależności od wielkości samolotów, ponieważ w niektórych miejscach zamiast jednego dużego samolotu będą mogły być obsługiwane przez ten sam rękaw dwa małe samoloty. Jeżeli chodzi o stanowiska oddalone, to będzie ich maksymalnie dwadzieścia cztery, co pozwoli w sumie obsługiwać jednorazowo pięćdziesiąt jeden samolotów.

W ramach kontraktu budujemy też podziemną stację kolejową w stanie surowym, która w przyszłości połączy lotnisko z linią radomską aż do Dworca Centralnego. Wykonaliśmy też pawilon rządowy w ramach tego kontraktu, który został oddany do użytku, o ile pamiętam, 18 grudnia 2003 r.

To, co aktualnie dzieje się, jeżeli chodzi o realizację, będą państwo mogli zobaczyć na budowie. W tej chwili lokalizuję jeszcze raz: to jest Terminal 1., podjazd od strony ulicy Żwirki i Wigury. Obecnie od strony północnej trwają prace przy konstrukcji żelbetowej tego budynku.

(Głos z sali: Od strony budynku VIP.)

Tak, od strony segmentu VIP. Tutaj żółtym kolorem zaznaczony jest właśnie segment VIP, gdzie państwo są odprawiani, kiedy państwo odlatują. Tak będzie jeszcze w najbliższym okresie.

(Głos z sali: Tylko służbowo.)

Tak, tak, oczywiście.

(Głos z sali: Niech media to usłyszą.)

Ten budynek jest państwu znany. Zaraz powiem, co się z nim stanie w trakcie rozbudowy. Tak jak powiedziałem, w tej chwili skończyliśmy konstrukcję żelbetową w pirsie północnym, rozpoczęliśmy realizację konstrukcji stalowej. Konstrukcja żelbetowa wieży obsługi płytowej jest już ukończona, rozpoczęliśmy prace przy pirsie południowym. Jest to dla nas ważne ze względu na to, że przy otwarciu Terminalu 2. będziemy musieli zasłonić Terminal 1. W związku z tym jesteśmy zainteresowani tym, żeby te powierzchnie były czynne.

Tu przedstawiony jest pokrótce stan zaawansowania robót w poszczególnych asortymentach. Omówię to bardzo krótko. Może powiem tak. Praktycznie są już zakończone prace – to jest najważniejsze – związane z konstrukcją żelbetową budynku w tej części Terminalu 2. i pirsom północnym. Otwiera nam to fronty robót dla konstrukcji stalowej, elewacji itd.

Zapewne państwo zauważyli w czasie odpraw w segmencie VIP związanych z wyjazdami służbowymi, że zmieniła się trochę trasa odpraw. Otóż zlikwidowaliśmy od strony północnej rękawy pasażerskie i praktycznie odprawa wszystkich pasażerów odbywa się przez korytarz znajdujący się na poziomie 5,30 m na parterze do tymczasowej klatki schodowej, która jest wybudowana w tym miejscu, i tu pasażerowie są kierowani bezpośrednio do autobusów.

Co stanie się między kwietniem a czerwcem? Część, w której znajduje się segment VIP, zostanie odcięta. Będzie to kolejny krok w kierunku integracji terminali. W tym czasie zostanie zaprojektowana inna organizacja. W tej chwili nad tym pracujemy. Tymczasowy pawilon odprawy gości VIP będzie usytuowany w innym miejscu.

Przechodzę do omówienia układu drogowego. Chciałbym zlokalizować terminal w odniesieniu do linii kolejowej i projektowanej trasy NS. W ramach budowy terminalu budujemy również, jak już powiedziałem, stację kolejową w stanie surowym, która będzie dochodziła do linii radomskiej. W ramach naszego kontraktu i w ramach zobowiązań zaplanowane jest połączenie układu lotniskowego z projektowaną trasą NS. Może pokażę układ drogowy określony w kontrakcie i to, co już wykonaliśmy, co umożliwi uruchomienie drugiego połączenia. Nawiązuję tu do kwestii, o której powiedział pan senator, dotyczącej uruchomienia drugiego połączenia lotniska z Warszawą.

Tu pokazane jest to, co realizowane jest obecnie w ramach kontraktu, czyli Terminal 1., Terminal 2., dodatkowy układ drogowy, niezależny podjazd pod Terminal 2. Dodatkowo będą wybudowane dwa ronda, a tu będzie tunel, który pozwoli na bezkolizyjne wyprowadzenie pojazdów w kierunku ulicy Żwirki i Wigury. Cały układ jest zaprojektowany z myślą o dziesięciu milionach pasażerów korzystających z ruchu pojazdów. Oczywiście nasilenie ruchu pojazdów będzie się zwiększało. Układ jest do tego przygotowany, robimy to docelowo.

Wykonany został już łącznik wiodący do ulicy Wirażowej. Jeszcze nie jest on używany, bo na razie nie ma wyjazdu ze względu na to, że ulica Wirażowa dopiero będzie skomunikowana z ulicą Poleczki poprzez wiadukt, który ma być wykonany w ramach obowiązków narzuconych na generalną dyrekcję. Poprzez łącznik, który został wykonany, można byłoby wyprowadzić ruch w kierunku ulicy Poleczki i to byłoby tymczasowe drugie połączenie z ulicą Puławską. Na razie nie jest to wykonane, jest to w planach. Myślę, że realizacja nastąpi w 2007 r.

Jeżeli chodzi o docelowy układ drogowy, chciałbym powiedzieć, do czego jesteśmy zobowiązani już nie w ramach kontraktu, ale w ramach porozumienia z Mini-

sterstwem Infrastruktury i urzędem miasta Warszawa. Wykonaniem trasa NS – to zostało tutaj zaznaczone na pomarańczowo – zajmuje się generalna dyrekcja, my mamy natomiast wykonać połączenie tego układu drogowego we własnym zakresie. Nie wykonuje tego konsorcjum, nie jest to określone w kontrakcie, są to nasze zobowiązania, które musieliśmy wziąć na siebie wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.

Tu zaznaczona jest stacja kolejowa, którą wykonujemy w stanie surowym. Dalej musi być wykonany tunel oraz tory kolejowe. W tej chwili ubiegamy się o to, ażeby być inwestorem zastępczym, by można było to koordynować. Celowe byłoby rozpoczęcie prac przy tym tunelu, dlatego że ciężko jest budować stację, kiedy nie wiadomo, jak ten tunel będzie realizowany. To jest jeden z tych elementów, co do których można byłoby prosić państwa o pomoc, bo chodzi o to, by zintensyfikować prace związane z tym tunelem.

Jedna z naszych inicjatyw zmierza do tego, aby wykorzystać istniejącą infrastrukturę drogową oraz wykonany łącznik wiodący do ulicy Wirażowej, nawet jeżeli nie ma wiaduktu nad torami, i zrobić płaskie przejścia przez tory w postaci zapór. Próbujemy zainteresować naszą inicjatywą urząd miasta lub kolej.

Chciałbym też pokazać to, co było zainicjowane w roku 1999. Inicjatywa PPL dotyczyła wprowadzenia trzeciego pasa ruchu na ulicy Żwirki i Wigury. W tej chwili praktycznie funkcjonują dwa pasy. Zgodnie z naszym opracowaniem, które przedstawiliśmy, można byłoby wprowadzić trzeci pas, ograniczając pozostałe dwa pasy do funkcjonowania przy uwzględnieniu minimalnych norm.

W tym celu został wybrany próbny odcinek między ulicą Pruszkowską a ulicą Księcia Trojdena. Może pokażę przekrój. Istniejące dwa pasy ruchu mają obecnie po 3,5 m szerokości. Według naszego opracowania można byłoby, bez żadnego uszczerbku dla zabytkowej zieleni, dla zabytkowych lip, wprowadzić trzeci pas ruchu, który zaznaczony jest tutaj na czerwono. Te trzy pasy ruchu byłyby o szerokość 3,25 m. To jest minimalna normatywna szerokość przewidziana dla pasa ruchu.

Co osiągnęlibyśmy? Dzięki temu uzyskalibyśmy trzeci pas ruchu, który można byłoby przeznaczyć tylko do ruchu autobusów, w związku z czym zdecydowanie zwiększyłaby się przepustowość na ulicy Żwirki i Wigury. Na pewno pozwoliłoby to rozładować korki, które państwo znają doskonale. Niestety, nie uzyskaliśmy na to zgody z urzędu konserwatora, bez podania jakichkolwiek przyczyn braku wydania tej zgody.

Kolejna rzecz realizowana w ramach kontraktu – chcę przybliżyć państwu zakres tego kontraktu – to jest modernizacja płyty przy terminalu. Tu widzimy Terminal 1. i Terminal 2., który nie jest zakreskowany na biało. Wykonujemy pełną modernizację płyty, to jest modernizujemy w ramach tego kontraktu około 26 ha powierzchni. Nowo budowane płyty postojowe będą zajmowały powierzchnię około 5 ha. W wyniku tego uzyskamy pięćdziesiąt jeden stanowisk.

Projekt zakłada przyjmowanie nawet największych samolotów, takich jak ostatnio prezentowany Airbus A380, samolot kodu F. Nawet są określone specjalne wstępne procedury dotyczące tego, jak ten samolot ma być kołowany. W każdym razie w tym miejscu zaznaczone jest stanowisko dla samolotów kodu F albo mogą tu stanąć dwa samoloty kodu C, czyli mniejsze, typu Boeing 727. Wykonujemy obecnie płyty przy Terminalu Etiuda, który przewidziany jest dla obsługi low cost. Na końcu terminalu wkładamy instalacje w płyty lotniskowe.

Jakie są ryzyka kontraktu? Trudno przemilczeć tę kwestię, jako że nastąpiła deprecjacja dolara. Kiedy wykonawca podpisywał kontrakt, kurs dolara wynosił 4,1 zł, a dzisiaj wynosi 3,12 zł, czyli wartość kontraktu zmniejszyła się o 25%, przeliczając na złotówki. Wzrosły ceny stali. Mamy też problem z połączeniem kolejowym, o czym państwu mówiłem. My jesteśmy gotowi, przygotowany jest projekt stacji kolejowej, ale nadal nie ma tunelu.

Mimo tych wszystkich trudności, bo nie ukrywamy, że deprecjacja dolara ma wpływ na realizację kontraktu, uważamy, że 15 grudnia otworzymy Terminal 2. z pirssem północnym. Planujemy zorganizować tam choinkę. Termin realizacji kontraktu ustalony jest na 15 kwietnia. Na dzień dzisiejszy nie jest zagrożona cena kontraktu. Zakładamy, że mimo deprecjacji dolara, ponieważ kontrakt jest w dolarach, cena kontraktu będzie utrzymana.

Jest jeszcze problem dotyczący obszaru ograniczonego użytkowania. Nie został on jeszcze ustalony. Zakładam, że w połowie roku będzie to zrealizowane. Dobrze by było – o czym powiedziałem, omawiając kwestię połączeń – żeby strony realizowały warunki, które zostały na nie nałożone w wyniku porozumienia zawartego pomiędzy PPL i Ministerstwem Infrastruktury. My, PPL, jesteśmy przygotowani, mamy już koncepcję połączenia drogowego naszego terminalu z trasą NS. W każdej chwili możemy rozpocząć prace.

Jeszcze dwa słowa na temat historii, która cały czas się wydłuża. Początek kontraktu sięga roku 1998, kiedy została wydana decyzja ministra transportu. Tu przedstawione są poszczególne daty, może nie będę się nad tym zatrzymywał, dalej jest trochę zdjęć z budowy. To jest zdjęcie pirsu północnego. Tu widać terminal od strony płyty, chcę to państwu zlokalizować, a tu jest widok pirsu północnego. To jest obraz docelowy, jest to wizualizacja. Tu natomiast jest widok ogólny budowy. Jest to widok z korytarza, którym państwo przechodzą obecnie do odprawy, do tymczasowej klatki schodowej.

(Głos z sali: Służbowo.)

Służbowo, tak.

Tak więc to jest widok ogólny budowy. Widać tu pirs północny i wieżę, o której państwu mówiłem. Dalej też widzimy pirs północny, imponująca jest jego wielkość. To jest zdjęcie przedstawiające budowę wieży obsługi lotniskowej, dalej jest zdjęcie wieży obsługi płytowej. Jest kilka takich zdjęć. To jest zdjęcie pokazujące Terminal 1. z pirsu, z poziomu 9,70 m. Prowadzone są tam roboty. Tu mamy widok na terminal z tego miejsca. Widać wykopy, słupy, płytę fundamentową.

Dalej widzimy część obszaru, gdzie roboty praktycznie zostały już zakończone. To będzie poziom odlotów, poziom 5,30 m. Jeśli chodzi o konstrukcje żelbetowe, roboty są praktycznie zakończone. Widać już słupy wejściowe, wejście główne do terminalu. Kiedy będziemy na budowie, będziemy mogli zobaczyć szalunki na pirsie północnym. To jest ścianka szczelinowa, dojście do terminali. W tym miejscu jest dojście do terminalu od strony ściany północnej. Ścianka szczelinowa jest zabita, aby można było robić wykopy.

W tej chwili rozpoczęliśmy prace na budowie nad pirssem północnym przy konstrukcji stalowej. Otwiera to, jak już mówiłem, duży front robót. Rozpoczęliśmy prace murarskie w piwnicach, co jest pokazane na tych zdjęciach. Wykonany został tunel zaopatrzeniowy do terminalu, który przedtem wyglądał w ten sposób. Poprzez ten tunel

będzie realizowane zaopatrzenie na potrzeby Terminalu 2. Tu została wybudowana tymczasowa klatka schodowa, co wiąże się z tym, że musieliśmy odciąć rękawy przy ścianie północnej terminalu.

Aby coś wybudować, coś musieliśmy zniszczyć. Te zdjęcia pokazują szczątki dawnej wieży obsługi płytowej. To są miejsca po rozbiórkach. Tu mogą państwo zobaczyć dalsze rozbiórki, które były niezbędne ze względu na pirs południowy. Chciałbym też pokazać państwu rozbiórkę pawilonu rządowego. To jest już historyczne zdjęcie, które zdążyliśmy zrobić przed całkowitą rozbiórką pawilonu rządowego. Jest to wizualizacja. Projekt został wybrany przy udziale pana prezydenta. A tak wygląda wojskowy port lotniczy.

Dziękuję państwu za uwagę. Jeżeli państwo mają pytania, to jestem do dyspozycji.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Przewidywana data zakończenia tego projektu to jest kwiecień 2006 r., tak? Taką została ustalona ostateczna data?

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Ustalono zostały dwie daty zakończenia. Jedna data dotyczy całościowego zakończenia i jest to kwiecień 2006 r. Natomiast z uwagi na to, że jest ciasno w porcie, chcemy otworzyć terminal 15 grudnia 2005 r., co jest ambitnym zadaniem.

(Głos z sali: Planujemy zorganizować tam choinkę.)

Dokładnie.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Do celów protokolarnych podam, że mówił pan dyrektor Lesiecki.

Natomiast chcę powiedzieć, że dla urozmaicenia i pokazania dynamiki wydarzeń przed chwilą pan dyrektor Lesiecki pokazał mi karteczkę, którą podano panu dyrektorowi, zawierającą informację, że właśnie odbywa się ewakuacja Terminalu 1., jedyne działającego obecnie.

(Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Ktoś pozostawił bagaż.)

W związku z tym, że ktoś zostawił bagaż, ewakuowany jest w tej chwili cały terminal. Pan dyrektor mówi, że zdarza się to dwa razy w tygodniu.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Albo trzy razy.

Wróć jeszcze do sprawy kosztów. Tak jak powiedział pan dyrektor, dostali oni w plecy ze względu na kurs dolara. Cena dolara spadła, w związku z tym mają problem. Natomiast my zamierzamy poprowadzić budowę tego terminalu na poziomie kontraktowym, zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych. Przepisy w sprawie zamówień publicznych dopuszczają przekroczenie wartości kontraktu wynoszące do

10% całej kwoty. Oczywiście musi to być logicznie uzasadnione, zakwalifikowane jako tak zwane roboty dodatkowe czy roboty nieprzewidziane. W tej chwili nie ma takich zagrożeń. Cały czas pracujemy na poziomie wynikającym z kontraktu.

Senator Janusz Lorenz:

Kontrakt był zawierany w dolarach?

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Tak, kontrakt był zawierany w dolarach. Czasy wtedy były takie, że wszyscy chcieli zawierać kontrakty w dolarach. Nikt nie sądził, że cena dolara może tak się obniżyć.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Panowie Dyrektorzy, jedno z naszych pytań wstępnych dotyczyło portu krajowego. Gdzie on jest usytuowany na tych pięknych rysunkach i w planach?

**Dyrektor Biura Rozbudowy Portu Lotniczego
w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”
Andrzej Rogiński:**

Na razie port krajowy jest umieszczony w pirsie południowym, tutaj. Jednak tak naprawdę nie będzie już portu krajowego...

(Głos z sali: Już nie będzie.)

...dlatego że 28 października 2007 r. Polska wejdzie do systemu Schengen i wtedy wszystko będzie stanowiło kraj...

(Głos z sali: Wszystko będzie krajem, tak jest.)

...poza tranzytem, czyli poza Stanami, Azją. Tak więc tego nie będzie, dlatego to jest dość prosta odpowiedź w tym momencie.

(Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Azja, Izrael.)

Tak.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

A co z portem wojskowym? Nie mówię o części reprezentacyjnej, ale o funkcjonowaniu portu wojskowego, o korzystaniu z niego.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Nie ma żadnego problemu. Współpraca jest dość dobra. Flotę rządową obsługuje 36. specpułk. Nasze współistnienie w porcie jest bardzo ściśle określone. Wiadomo, który beton należy do nich, a który jest nasz. Współpraca jest bardzo dobra, nie ma

żadnych problemów. Byliśmy dla nich inwestorem zastępczym, zarówno jeśli chodzi o pawilon rządowy, bo to oni zapłacili, jak i o beton, który został tam wylany, żeby samoloty miały miejsce. W związku z tym nie ma problemu współużytkowania, który występuje w przypadku niektórych lotnisk regionalnych.

**Dyrektor Biura Rozbudowy Portu Lotniczego
w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”
Andrzej Rogiński:**

Nawet w niektórych momentach korzystamy z płyt wojskowych, kiedy mamy spiętrzenie. Korzystna, bardzo dobra jest ta współpraca, bo w sytuacji gdy u nas na płytach trwają prace, możemy odstawić samoloty na płyty wojskowe.

(Głos z sali: To jest jedna Polska.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Panie Dyrektorze Lesiecki, wracając do kwestii artykułu, o którym wspomniałem, chciałbym odnieść się do innego akapitu, uściślić to. Firma, tak przynajmniej napisane jest w tym artykule, czerpie największe zyski z opłat nawigacyjnych za przeloty nad Polską, starty i lądowania i zarządzanie warszawskim lotniskiem. Ponadto firma jest właścicielem lotnisk w Zielonej Górze, Rzeszowie oraz większościowym udziałowcem portów lotniczych w Krakowie, Poznaniu i Szczecinie, prawda? Prawda.

(Głos z sali: Jeszcze we Wrocławiu.)

Właśnie. Mam pytanie dotyczące sprawy własności, jako że to nie wynika z artykułu: jakie są relacje własnościowe, jeśli chodzi o lotniska w Gdańsku, Bydgoszczy, we Wrocławiu, w Katowicach?

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

W Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach mamy udziały stanowiące około 20–30%, czyli, że tak powiem, średnio mamy tam coś do powiedzenia. Oczywiście mamy wpływ, ale to jest wpływ udziałowca mniejszościowego. Tak to wygląda, jeśli chodzi o Katowice, Gdańsk. I jakie miasto było jeszcze wymienione? I Bydgoszcz.

(Przewodniczący Zbigniew Kulak: Bydgoszcz.)

W Szymanach mamy udziały stanowiące około 20%, ale wycofaliśmy się z Szyman, kiedy LOT przestał realizować czartery do Szyman w ramach obsługi ruchu niemieckiego. Niemcy odwiedzali swoje roads, patrzyli, czy na przykład stodoła jest wyremontowana. Były takie czartery do Szyman.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, ale tak było.

(Głos z sali: E, tam.)

W każdym razie tego ruchu nie ma.

(Senator Janusz Lorenz: To z innego powodu, porozmawiamy na ten temat.)

W tej chwili praktycznie nie ma w ogóle ruchu do Szyman. Wojsko wycofało się z Szyman. Ponieważ przestaliśmy mieć jakkolwiek wpływ na to, co się dzieje

w Szymanach, wycofałem swoich członków rady nadzorczej. W zasadzie jestem mniejszym udziałowcem, który czeka na rozwój wydarzeń. W każdym razie nie ma cudów. Jeśli nie ma pasażerów, to nie może być lotniska.

Senator Janusz Lorenz:

Tak, jest to kwestia programów rozwoju regionalnego. Nazwa PPL wskazuje, że to są polskie porty lotnicze. Nie można się od tego, że tak powiem, izolować. To jest jedyny potężny port w północno-wschodniej Polsce, który należy zauważyć. Jest to polska infrastruktura z dawnych lat. Kiedyś było współużytkowanie tego lotniska z wojskiem. Współużytkowanie to ze względów strategicznych zmienia swoje przeznaczenie, ale proszę nie zapominać, że w Szczytnie jest największa szkoła policyjna, oficerska szkoła policji, która prowadzi określony program szkolenia, również natowski i inne. Myślę, że dobrze byłoby spotkać się z obecnym kierownictwem województwa. Wiem, że ma pan się spotkać, zdaje się, jutro, z częścią przedstawicieli...

(Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Jutro z panią wojewodziną.)

Proszę pana, biorąc pod uwagę program rozwoju regionu, trzeba powiedzieć, że to była ogromna szansa swego czasu, zresztą mocno wykorzystana, nie tylko na nostalgiczne przyloty, że tak powiem. Firma Energopol miała na terenie Rosji ponad pięć tysięcy pracowników i dwa razy do roku ściągala swoich ludzi lotami czarterowymi. Swego czasu z tamtego miejsca wyruszały wycieczki do Ziemi Świętej, organizowane przez palestyńsko-polską firmę Pol Paradise, tylko że przeszkodziło temu to nieszczęście między Palestyną a Izraelem. Tego typu sprawa jest istotna. Chcę powiedzieć, że żywność z Warmii i Mazur jest wyjątkowo ceniona na świecie. Przewidywano wykorzystanie tego lotniska do lotów czarterowych, wykorzystanie terminalu cargo do przewożenia bardzo świeżych, niekonserwowanych produktów, w celu transportu światowego. Trzeba o tym pomyśleć. Rachunek ekonomiczny musi wziąć górę. Trzeba to wziąć pod uwagę.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Rozmawiałem z włodarzami tego terenu. Było dużo deklaracji co do rozwoju. My oceniamy to z punktu widzenia biznesowego. Nawet nie chcę na tym zarabiać. Mogę dokładać przez pięć lat, byleby w szóstym roku z jakichś dokumentów wynikało, że zarobię dolara. Na razie nie ma przesłanek wskazujących na to, że tak by było.

Senator Janusz Lorenz:

Panie Dyrektorze, przemiany, jakie miały miejsce swego czasu, doprowadziły do tego, że na stanowisku szefa zatrudniano, powiedzmy, leśnika, w innym wypadku stolarza itd., różnych ludzi, którzy nie mieli zielonego pojęcia o sprawie. Nie jest to państwa wina, byliście jednak współudziałowcami i można było nie zgodzić się na określone rzeczy. Oczywiście potentatem był Skarb Państwa, wy byliście cały czas na drugiej pozycji.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Trudno jest mi mówić, kto ma być prezesem w Szymanach albo w Krakowie. Staram się, żeby decydowało o tym miasto, województwo, żeby decydował o tym marszałek itd. Staram się nie wtrącać w sprawy personalne regionu. Nie ma takiego dowodu na to.

Senator Janusz Lorenz:

Rozumiem, Panie Dyrektorze, ale nie może pan zamykać sprawy. Sprawa, programu przedstawionego panu przez region Warmii i Mazur nadal jest otwarta.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Nie ma tego programu.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Pan senator Mąsior, proszę bardzo.

Senator Bogusław Mąsior:

Mam pytanie dotyczące rozbudowy lotniska w Warszawie. Jaki jest udział firm w rozbudowie? Trudno mówić o firmach polskich, ale ile ludzi pracuje przy tej rozbudowie, jeżeli można uzyskać takie informacje, i jakie firmy są wiodące?

Chciałbym wrócić do kwestii dotyczącej lotnisk pozawarszawskich. Pan dyrektor był łaskaw powiedzieć, że w Krakowie są udziały większościowe, a w Katowicach mniejszościowe. Obserwuję te dwa lotniska od kilkunastu lat. W Katowicach nastąpił zdecydowany rozwój lotniska. Sam miałem przyjemność zgłaszać, popierać w pracach Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych Senatu poprawki dotyczące przyznania dodatkowych środków finansowych na rozbudowę tego lotniska. Z przykrością stwierdzam, że takich wniosków nie było w przypadku mojego macierzystego lotniska, lotniska w Balicach.

Nasuwa się pytanie: czy to, że przedsiębiorstwo „Porty Lotnicze” ma udział mniejszościowy w Katowicach, powoduje, że szybciej się ono rozbudowuje? Stawiam pytanie: jaka jest rola państwa w rozbudowie, modernizacji portu w Balicach? To chyba nie jest prawda, Panie Dyrektorze, że zawsze pan dyrektor odcina się od zmian personalnych, bo jeżeli pan ma większościowe udziały w Krakowie, to przecież zgodnie z prawem spółek handlowych pan decyduje o obsadzie personalnej tego lotniska, jak i innych lotnisk, w przypadku których pan ma udziały większościowe.

Proszę wytłumaczyć, co stoi na przeszkodzie, by lotnisko w Balicach rozbudowywało się równie szybko jak lotnisko katowickie w Pyrzowicach? Być może państwo za bardzo skoncentrowali się na lotnisku warszawskim. Bliższa koszula ciału. Tamto jest dalej. Obsługa na lotnisku w Balicach jest straszna, szczególnie w momentach, kiedy następuje spiętrzenie lotów. Również dzisiaj obsługa na lotnisku krajowym w Warszawie urąga wszelkim zasadom.

Nie wynika to tylko ze szczupłości miejsca. Mnie się wydaje, że to wynika również z pewnego bałaganu, z braku koordynacji pomiędzy działaniami władarza portu, linii lotniczych. Właściwie tak na dobrą sprawę bardzo często nawet nie ma do kogo zwrócić się z uwagą, dlaczego jest tak, jak jest. Odbija się to bardzo często na lotniskach pozawarszawskich, gdzie się stwierdza: panowie, my tu nic nie robimy, nie mamy nic do tego, to jest w gestii linii. A gdzie można złożyć jakieś doniesienie czy skargę na działanie LOT? Otóż najbliższa pani jest w Warszawie. I kiedy się tej pani szuka, to akurat jej nie można złapać. Tak to jest.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Przepraszam, Panie Senatorze, też mam pewne obserwacje. Wspominałem, że będziemy się tego typu obserwacjami dzielić.

Panie Dyrektorze, rozładowanie samolotów i bagaży w ciągu kilkunastu minut po lotach wielogodzinnych nie stanowi żadnego problemu. Ale szalenie denerwujące jest na lotnisku w Warszawie to, że po lotach krajowych, które trwają w Polsce niedługo, zwykle około godziny, pasażerowie muszą pozostawać w samolocie czasami przez kilkanaście minut, dlatego że albo nie ma schodków, albo nie ma panów do wyładowania walizek, albo nie ma pana przywożącego kliny, które się podkłada pod koła samolotu. Wszystkie te wymogi muszą być spełnione, żeby w końcu można było podstawić schodki. To budzi wiele komentarzy. My to słyszymy od pasażerów, szczególnie w Warszawie. W portach lokalnych widać, że na przylatujący samolot czeka cała ekipa lotniska i każdy natychmiast wykonuje swoje zadania, które ma obowiązek wykonać. W Warszawie często niestety bywa tak, że albo nie ma autobusu, albo autobus jest, ale akurat nie ma schodków do podstawienia i wszystko się przedłuża.

Pan dyrektor Lesiecki.

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Umówiliśmy się, że będziemy rozmawiali o rozbudowie portu. Oczywiście jestem gotowy mówić na każdy temat związany z tą branżą, ale tak nieszczęśliwie się składa, że nie zaprosiłem tutaj, nie wiedząc o tym, że będą tego typu pytania, pracowników LOT i przedstawicieli LGS. Teraz to, co powiem, będzie wyglądało na tak zwaną psychoterapię. Mówię teraz o kraju.

(Senator Bogusław Mąsior: Tak to wygląda w praktyce, Panie Dyrektorze.)

Tak, tak, ale chcę powiedzieć, kto się do tego przyczynia, że schodki nie podjeżdżają, bo to jest dość jasno dedykowane. LOT obsługuje spółka LGS, która jest spółką handlingową z uwagi na to, że LOT ma większościowe udziały. W zasadzie jeśli chodzi o kraj, to mówimy tylko o spółkach Euro LOT i LOT. Wszystkie uwarunkowania, o których państwo mówicie, są zależne od tych dwóch firm.

Port lotniczy jest odpowiedzialny za sprawne przejście pasażera przez to wąskie gardło. Tam jesteśmy razem z policją i tam też nie jest dobrze. Zgadzam się, że nie jest dobrze również z prześwietlaniem bagażu i jeśli chodzi o check-in. Tam po prostu jest ciasno. Ale nie chciałbym teraz zrzucać tego na linie lotnicze. Nie można porównywać odprawiania samolotów w Krakowie i w Warszawie z uwagi na natężenie ruchu. Rzeczywiście jest tak, że kiedy ląduje samolot z Warszawy, obojętnie w jakim porcie krajowym, to cała ekipa czeka...

(Głos z sali: Już czeka.)

...i aż drży, bo dziennie ląduje tylko kilka samolotów. Tu sytuacja jest zaś inna: jest pięć fal ruchu, jak my to nazywamy. Wiąże się to z hubem, który tu funkcjonuje, to jest ruch odlotowy i przylotowy, tranzyty, przyloty i odloty związane z noclegiem.

Nie chciałbym się do tego odnosić. Przyjmuję tę krytykę, bo jestem gospodarzem tego lotniska, jednak za bardzo nie mam wpływu na podstawianie schodów itd. Niejednokrotnie to jest praca operacyjna pomiędzy służbą handlingową, która obsługuje daną linię, a kapitanem. Z różnych względów oni sobie te walizki w taki czy inny w sposób przekazują.

Natomiast dość poważnie zabrzmiało stwierdzenie dotyczące tego, jak jest w Katowicach; że tam, gdzie mamy udziały wynoszące 30%, jest dobrze, a w Krakowie, gdzie mamy udziały wynoszące 85%, jest niedobrze.

(Senator Bogusław Mąsior: Przepraszam, takie można odnieść wrażenie.)

Tak, tak, można odnieść takie wrażenie. Przede wszystkim powiem tak: port w Krakowie jest portem bardzo skomplikowanym, dlatego że jest to port współużytkowany z wojskiem. Absolutnie jest tam ciągła awantura o to, kto jest ważniejszy na lotnisku i kto za co ma płacić. Ostatnie rozporządzenie ministra obrony narodowej określa takie sprawy, których my jako spółka nie możemy przyjąć, to znaczy, że spółka krakowska przejmuje całość obsługi lotniska w sensie wszystkich opłat nawigacyjnych, łącznie z prostowaniem, że tak powiem, gór i wycinaniem drzew, żeby wojsku lepiej było latać. Na to można się zgodzić.

Natomiast powstała druga spółka, założona przez pana prezydenta Majchrowskiego, która, moim zdaniem, jest zupełnym nieporozumieniem. Na jednym niewielkim lotnisku zakłada się drugą spółkę, nie próbując dojść do porozumienia z pierwszą spółką i wejść w to aportem, jeżeli są tam jakieś pieniądze, bo na razie pieniędzy nie zauważyliśmy. Teraz w ramach porozumienia próbuje się namówić spółkę właściwą, żeby użyczyła lotniska tamtej spółce w sposób bezkosztowy, co nie jest możliwe, bo kodeks handlowy zabrania komukolwiek użyczać czegokolwiek bezkosztowo. Myślę, że tam jest konflikt regionalny.

Mówiąc o tym, że się nie wtrącam czy że PPL się nie wtrąca w sprawy regionu i obsad, chciałbym, Panie Senatorze, powiedzieć panu i wszystkim państwu, że to nie są spółki jakiejś stacji benzynowej. Ci ludzie mają wsparcie polityczne, znają się z wojewodami, marszałkami. W porozumieniu z nimi tworzą atmosferę wokół danego lotniska. Kiedy włączyłem się w te sprawy we Wrocławiu i w Szczecinie, to była awantura na pół Polski. W Krakowie próbowałem to zrobić w 2002 r., to ukazały się w prasie krakowskiej artykuły mówiące o tym, że warszawka wyprowadza ciężko zarobione pieniądze przez spółkę Kraków do Warszawy. To jest absolutna bzdura, bo PPL nie wziął żadnej dywidendy z Krakowa; ona pojawiła się dopiero dwa lata temu. Wszystko przeznaczamy na rozwój.

Powiem tak: sam sobie zadaję pytanie, dlaczego tak jest, bo Kraków, jak myślę, jest najładniejszym miastem w Polsce i najchętniej oglądanym.

(Głos z sali: Zgadzam się.)

(Głos z sali: Mówiliśmy o tym po drodze.)

Kiedy byłem w Kopenhadze, widziałem, że Duńczycy chętnie latają do Krakowa, a niechętnie do Warszawy. Odczułem to na własnej skórze. Budapeszt może być miastem konkurencyjnym dla Krakowa, Praga może być takim miastem i to w zasadzie jest wszystko, jeśli chodzi o konkurencję w tej części Europy.

Moim zdaniem Kraków nie jest dobrze zarządzanym lotniskiem. Jest to bardzo skomplikowana sprawa i trzeba byłoby się zastanawiać na oddzielnej naradzie, dlatego tak jest. Natomiast ma przewagę w związku z tym, że LOT ma stamtąd loty do Chicago i do Nowego Jorku. Gdyby LOT zaniechał tych lotów, to Kraków nie miałby żadnych pozytywnych wyników. Jedyne pozytywne wyniki uzyskiwane są dzięki tym dwóm portom.

(Głos z sali: Oczywiście.)

Tak więc są tam nieuregulowane sprawy. Zresztą nie tylko z tym jednym lotniskiem mamy takie kłopoty, jeżeli chodzi o sprawy wojska. Musi być jasne, kto za co płaci i kto jest gospodarzem lotniska, a dzisiaj nie wiadomo, kto na nim rządzi. To się przenosi na inne sprawy. Zresztą było to widać teraz, przy sprawie Oświęcimia, jaki tam był bajzel. Przecież to jest czysty przypadek, że wszystko się udało.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, tak. Między innymi dzięki temu, że samoloty rozlatywały się do Poznania, Wrocławia i Katowic.

Tak więc my współpracujemy bardzo ciężko w tej sprawie z władzami regionalnymi i uważamy, że region musi być wiodący. To region powinien powiedzieć, że zarząd w Krakowie jest niedobry. Region. Jeżeli region by tak stwierdził, to proszę bardzo. Natomiast my nie chcemy wchodzić w jakieś awantury regionalne co do tego, kto za kim stoi i do jakiej partii należy, bo nas to nie interesuje.

Senator Bogusław Mąsior:

Panie Dyrektorze, to bardzo źle, że pan dyrektor, mówiąc o ekonomii, mówi o partiach, dlatego że tak dokładnie, Panie Dyrektorze, nie jest.

(Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Mówię szczerze.)

Nie, Panie Dyrektorze, nie do końca. Pan mówi szczerze, bo ten sposób przedstawienia problemu jest dla pana bardzo wygodny, bo jeżeli pan ma 60% udziałów w Krakowie...

(Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: 85%.)

...czy nawet 85%, to proszę powiedzieć, jaki jest realny wpływ na decyzje personalne wszystkich innych udziałowców? Żaden, Panie Dyrektorze, żaden. Natomiast jeżeli pan stwierdza, że lotnisko jest zarządzane nie tak, jak należy, to wracam do mojej wypowiedzi. Z Katowic za każdym razem zgłaszany jest wniosek, podejmowane są działania lobbingowe w sprawie dodatkowych środków na rozbudowę tego lotniska. W przypadku Katowic są takie działania, a w przypadku Krakowa nie ma ich. Jeżeli w ciągu iluś lat nie udało się uporządkować spraw własnościowych lotniska krakowskiego, to znajdziemy wreszcie kogoś winnego. Jest dwóch ministrów, jest kilku...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam, nie. Nie, Panie Dyrektorze. Tak możemy odpowiadać cały czas, że pan minister obrony nie może się domówić z panem ministrem infrastruktury. Są jeszcze panowie, którzy są właścicielami tego lotniska. Uważam, że czas najwyższy rozwiązać ten problem.

(Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Bardzo chętnie skorzystam.)

Jeżeli można, Panie Dyrektorze, to powiem, że dobrze byłoby się spotkać w Krakowie, przy udziale pana prezydenta Majchrowskiego. Niedawno z nim rozmawiałem. Pomysł dotyczący tanich linii, tego typu spółki, powstał między innymi w Katowicach, gdzie tanie linie się pojawiły. W związku z tym co władcy Krakowa mieli robić? Też zaczęli szukać jakiegoś rozwiązania. Jeżeli nie ma propozycji ze strony portu lotniczego w Krakowie, to coś trzeba wymyślić. Moja prośba, Panie Dyrektorze, jest taka, żeby można było do takiego spotkania doprowadzić.

**Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Z całą przyjemnością, Panie Senatorze. Takie spotkania, z moim udziałem, odbywają się dwa, trzy razy na kwartał w różnych regionach Polski. Natomiast chciałbym powiedzieć, że powoływanie spółki dla taniego przewoźnika przez miasto uważam za pomysł chybiony. Przecież Mutke nie utworzył osobnej spółki dla taniego przewoźnika, lecz stworzył taniemu przewoźnikowi warunki na lotnisku.

Chciałbym powiedzieć o jeszcze jednej sprawie, może pan tego nie wie. Spółka krakowska jest właścicielem tylko niewielkiego skrawka ziemi, na której stoi terminal. Reszta należy do wojska. Bez zgody wojska nie można tam postawić nawet wiaty. Wojsko w różnych okresach zasłaniało się stwierdzeniami: a to to, a to tamto, i nigdy nie pozwalało tam nic zrobić. Śmiem twierdzić, że to był problem pułku w Krakowie, władz miasta i spółki. Oni nie potrafili się dogadać, chociaż wielokrotnie takie próby były podejmowane. Możemy spróbować, natomiast powoływanie spółki przy tym samym pasie startowym, budowanie drugiego terminalu po drugiej stronie i tworzenie konkurencji... Przecież miasto też ma udziały w spółce PPL.

(Głos z sali: 6%.)

No, ale ma.

(Głos z sali: Wszystko jedno, ma.)

Senator Bogusław Mąsior:

Nie, nie, Panie Dyrektorze, ja nie mówię, że pan nie ma racji, natomiast uważam, że tak jest w całym naszym kraju: właściwie wszyscy mówią prawie to samo, kiedy mówią osobno, a potem się okazuje, że razem nie można mówić jednym głosem.

(Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Jestem do dyspozycji co do tego, żeby się spotkać i zrobić konferencję.)

Jeżeli można, Panie Przewodniczący, to chciałbym poruszyć jeszcze jedną sprawę. Pan dyrektor powiedział, mówiąc o utrudnieniach w obsłudze pasażerów, że nie chce stosować psychotechniki. Rozumiem, że panowie w trójkę, jako przedstawiciele „Portów Lotniczych”, LOT i spółki handlingowej, też się spotykacie i wymieniacie poglądy na temat tego, co zrobić, żeby pasażerom było lżej. Mówimy tu o tym, że port lotniczy bardzo często jest pierwszym kawałkiem Polski, z którym styka się obcokrajowiec. I jest shocking, kiedy zobaczy odprawę w Warszawie, a za chwilę spotka go co innego, jeśli się przemieszcza dalej, na przykład do Krakowa lub do Katowic. To są dwa różne światy.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Myślę, że będziemy zmierzać do zakończenia naszego posiedzenia. Chciałbym wobec tego wrócić do hasła wyjściowego tego spotkania, czyli do kwestii perspektyw. Panie Dyrektorze, proszę powiedzieć parę zdań na temat perspektyw dotyczących połączeń krajowych, dlatego że ciągle mamy wrażenie, iż połączenia krajowe są traktowane przez linie lotnicze jako działalność uboczna. Prawdopodobnie nie są one dochodowe, ale być może wynika to z dziwacznej kalkulacji cen. Bilety lotnicze krajowe są szalenie drogie.

Miałem okazję porównywać to do sytuacji w Niemczech. Nasylenie połączeń krajowych ciągle jest jeszcze dalekie od nasylenia chociażby z lat siedemdziesiątych w Polsce, kiedy – podaję to jako przykład, to jest moja miara tego problemu – funkcjonowało i jakoś było utrzymywane połączenie bezpośrednie Poznań – Rzeszów, z pominięciem Warszawy. Jak na razie, do dzisiaj, ciągle takiego połączenia nie ma. Mam wrażenie, że połączenia krajowe są traktowane marginalnie.

Proszę bardzo, pan dyrektor Lesiecki.

**Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Najpierw muszę jednak wyprowadzić z szoku pana senatora, bo martwię się, żeby nie był w szoku, kiedy ląduje tu, w Warszawie. Jeszcze raz powiem w obronie swoich pracowników i nawet w obronie linii lotniczych, że ten port został zbudowany na trzy i pół miliona pasażerów, a obsługuje pięć i pół miliona czy sześć milionów pasażerów. To jest walka o to, żeby w ogóle to się udało, by pasażer jak najszybciej przeszedł od strony lotniska w stronę miasta. Rzeczywiście jakoś na tym cierpi, ale jest to na zasadzie obiektywnych trudności. Tak bym mógł to skomentować ogólnie.

Natomiast jeżeli chodzi o rozwój linii krajowych, to mogę powiedzieć – jako człowiek, który w tym siedzi, jako że władze lotniska nie rozbudowują sieci połączeń krajowych, a nie ma tu nikogo z linii lotniczych – w sposób następujący. Linie lotnicze w swoich kalkulacjach uwzględniają kraj jako miejsce dojazdowe do zagranicy, czyli jeżeli pan jest łaskaw lecieć do Rzymu z Krakowa przez Warszawę, to za odcinek Kraków – Warszawa linia lotnicza otrzymuje zero. To jest oczywista prawda, o której wszyscy wiemy.

(Przewodniczący Zbigniew Kulak: Ale tak jest tylko w przypadku LOT.)

Dlatego że Lufthansa nie lata na razie z Krakowa przez Warszawę, ale będzie latać, bo będzie mogła latać. Open Sky na to pozwala i to jest problem dla LOT. Natomiast ja jako właściciel portu w Warszawie jestem zainteresowany tym, żeby wszystkie samoloty latały przez Warszawę i żeby Warszawa była hubem w tej części Europy, jak się mówi.

Natomiast regiony chcą odwrotnie, stwierdzają: jaka Warszawa, po co nam Warszawa? My chcemy latać do Turynu, do Rzymu, do Mediolanu itd., bo tu mamy fabrykę, tutaj jest szkoła, tu jest NATO. Znam te opowiadania. Cięży to w zupełnie innym kierunku. Pozostaje kwestia, kto przedstawi ofertę, która bardziej zainteresuje pasażera. Zgodnie z moją wiedzą LOT na dzisiaj z tą ofertą sobie nie radzi w taki sposób, w jaki by mógł.

Pan mówi: Rzeszów – Szczecin czy Rzeszów – Poznań.

(Przewodniczący Zbigniew Kulak: Rzeszów – Poznań. Była taka linia.)

Prawdopodobnie nie przynosiło to zysku. Przecież oni mają ograniczoną liczbę samolotów i ustalają loty samolotów w takich kierunkach, jakie zapewniają zyski. Jeżeli mówilibyśmy o lotniskach polskich, to według ocen i analiz Zielona Góra, Rzeszów i Szczecin przez najbliższe lata nie będą zapewniały zysków.

(Przewodniczący Zbigniew Kulak: Zieloną Górę w ogóle wygaszono.)

Jest walka o wygaszenie. Jeszcze nie wygaszono, ale wszystko zmierza w tym kierunku. Wiąże się to z polityką regionów. Na przykład w Bydgoszczy idzie to bardzo ładnie, dlatego że tam istnieje lobbing miejscowy. W zasadzie my mieliśmy tam 80% udziałów, a mamy 30%. Tam nie ma takiego podejścia, że ruch będzie pojutrze. Oni wiedzą, że to jest wizytówka, że to jest przyszłość dla tego regionu. Tak samo jest w przypadku Rzeszowa. Rzeszów wydobyl pieniądze z Sejmu ponad wszelkimi podziałami.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, daliście. Jest rozbudowany pas i jest to przyszłość dla Rzeszowa, ale nie jutro ani za dwa lata, lecz za sześć albo za osiem lat. Jeżeli regiony nie będą wyjmowały pieniędzy na lotnisko, to nie będzie się to udawało. Zresztą są na to dowody.

Natomiast myślę, że nie ma żadnych obaw, jeżeli chodzi o komunikację krajową, dlatego że komunikacja krajowa w myśl nowych przepisów, w myśl Open Sky, nie będzie wyłącznym monopolem jednej linii. Wejdzie tu Lufthansa, wejdą spółki-córki, mniejsze linie, które będą tu zarabiałały pieniądze, będą konkurowały. W tej chwili sytuacja jest taka, że nasz przewoźnik nie ma konkurencji, dlatego ceny są takie, a nie inne, po prostu tak jest.

(Senator Bogusław Mąsior: Jeżeli można jeszcze...)

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Proszę bardzo.

Senator Bogusław Mąsior:

Rozumiem, że należy życzyć tego, aby marzenia i realne plany się spełniły. Tak jak pan dyrektor powiedział, najszybciej będzie to rok 2005, grudzień. Mam jeszcze pytanie dotyczące budowy nowego portu, bo w prasie ukazały się informacje odnośnie do lokalizacji, lobbingu. Czy są jakiegokolwiek decyzje w tej sprawie?

**Naczelnny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
Zbigniew Lesiecki:**

Byłem członkiem komisji, którą powołał minister infrastruktury w celu wybrania drugiej lokalizacji. W wyniku ośmiomiesięcznej pracy wskazaliśmy trzy lokalizacje: Mszczonów, Babsk i Modlin. Kolejność zupełnie nie ma związku z hierarchią. Przedstawiliśmy to panu ministrowi. W tej chwili poza Urzędem Lotnictwa Cywilnego i naszą firmą jest to w gestii ministra infrastruktury i rządu.

Stan na dzisiaj jest taki. Były dwa granty: jeden amerykański, drugi hiszpański. Grant hiszpański był znacznie korzystniejszy, bo nie wymagał żadnych środków od strony polskiej, to jest 500 tysięcy euro. W tej chwili Urząd Lotnictwa Cywilnego pro-

wadzi rozmowy z Hiszpanami w sprawie umowy, która ma na celu opiniowanie pracy tej komisji i wskazanie, która lokalizacja jest lepsza dla drugiego lotniska dla Polski na lata 2015–2018.

Jak wiem, nie ma jeszcze umowy, czyli grant nie został uruchomiony, natomiast gdybym sam miał odpowiedzieć na pytanie, w którym miejscu ma być usytuowane lotnisko, to powiedziałbym, że drugie lotnisko dla Polski powinno być pomiędzy Łodzią a Warszawą. Natomiast lotnisko w Modlinie powinno być lotniskiem uzupełniającym dla Warszawy, właśnie z myślą o tanim przewoźniku, ewentualnie czarterach.

Warszawa raczej będzie się kurczyć w 2015 r. Jeżeli powstałoby nowe lotnisko, to w Warszawie można byłoby zmniejszyć liczbę pasażerów do sześciu, siedmiu milionów. Pamiętajmy bowiem, że infrastruktura się rozbudowuje i – czy chcemy, czy nie chcemy – miasto się rozrasta. W związku z tym można byłoby myśleć o rozwiązaniach na wzór tych, które są stosowane w przypadku innych lotnisk na świecie, takich, które są w centrum metropolii, jak La Guardia.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jest kilka takich lotnisk, w przypadku których ląduje się pomiędzy wieżowcami i wręcz można facetowi zajrzeć do talerza i sprawdzić, co on je na obiad. Ale takie lotnisko, siłą rzeczy, nie jest skazane na rozwój. Dlatego myślę – oczywiście my nie mamy żadnej władzy w tym zakresie – że lotnisko dla Polski jest potrzebne przynajmniej z myślą o okresie 2015–2018.

Przewodniczący Zbigniew Kulak:

Panowie Dyrektorzy, bardzo dziękuję za te głęboko merytoryczne odpowiedzi na – również merytoryczne – pytania senatorów.

Myślę, że do spraw lotnictwa cywilnego będziemy wracać w czasie spotkań Komisji Spraw Zagranicznych Senatu częściej niż raz na dziesięć lat. Dobrze by było.

Dziękuję za bardzo ciekawą prezentację.

(Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: My również dziękujemy.)

A teraz, tak jak się umawialiśmy, będziemy mogli na to spojrzeć od strony praktycznej.

(Naczelny Dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Zbigniew Lesiecki: Zapraszamy na wycieczkę.)

Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 11 minut 15)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Danuta Legwant-Wziątek

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851