



Warszawa, dnia 30 kwietnia 2010 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TL- 5-w- 0701-5/2010

Doc: 1013304

**Pan**  
**Bogdan Borusewicz**  
**Marszałek Senatu RP**

*Senatorski Panie Marszałku!*

W związku ze złożonym przez Pana Senatora Witolda Idczaka oświadczeniem (Nr pisma BPS/DSK-043-2594/10 z 31 marca 2010 r.) przedstawiam, co następuje.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, współfinansowanego przez środki europejskie w Ministerstwie Infrastruktury realizowany jest projekt pn. *Prace analityczne związane z przygotowaniem lotniska centralnego dla Polski jako elementu systemu transportowego*. Realizacja tego projektu jest wypełnieniem dyspozycji zawartych w *Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, przyjętego Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r., która ustanowiła ministra właściwego ds. transportu jako wykonawcę i koordynatora realizacji zadań określonych w *Programie*. Jednym z zadań *Programu* jest „*przeprowadzenie prac analityczno-studialnych będących podstawą do podjęcia decyzji o koncepcji lotniska centralnego dla Polski*”.

Jak wspomniałem, projekt jest w trakcie realizacji – obecnie trwają odbiory od Wykonawcy pracy studialnej pn. *Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne*, której celem jest stworzenie dokumentu stanowiącego podstawę do podjęcia decyzji przez właściwe organy o budowie lotniska centralnego, lub o rozwijaniu infrastruktury bez takiego lotniska. O ile analizy wskażą na zasadność budowy nowego lotniska centralnego, prace będą kontynuowane w celu określenia jego lokalizacji oraz opracowania modelu finansowania budowy i zarządzania przyszłym lotniskiem.

Chciałbym zwrócić uwagę, iż w świetle zmian zachodzących na polskim rynku transportu lotniczego od 2004 r. (otwarcie nieba w związku z członkowstwem w UE) istotną sprawą jest opracowanie koncepcji lotniska centralnego w szerszym kontekście, dotychczas nie brany pod uwagę, tj. jako elementu infrastruktury transportowej Polski i Europy, określenie jego wpływu na gospodarkę kraju i rozwój pozostałych portów lotniczych oraz sieć transportu drogowego i kolejowego. Wartość projektu o takiej skali należy liczyć w miliardach euro, a skutki jego realizacji wpłyną w sposób istotny na rozwój całego systemu transportowego i gospodarki kraju. Nie bez znaczenia jest również zwiększenie sprawności i bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Odnosząc się szczegółowo do pytań zawartych w oświadczeniu Pana Senatora, przekazuję poniższe informacje.

1. *Jak ocenia Pan rychłe uruchomienie nowego lotniska pod Berlinem w kontekście rozwoju polskiego lotnictwa?*

Nowe lotnisko w Berlinie może oddziaływać na zachodnie obszary Polski. Podobnie jak polskie lotniska, w tym także lotnisko warszawskie może oddziaływać na wschodnie części Niemiec. Jest to zależne od jakości infrastruktury, oferowanych połączeń lotniczych oraz aktywności przewoźników operujących z danego lotniska. Przykłady z Europy Zachodniej jak i w Ameryki Północnej wskazują, że możliwe – i ekonomicznie opłacalne – jest funkcjonowanie węzłowych portów lotniczych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie, bowiem konkurencyjność portów lotniczych zależy w większym stopniu od oferty wiodącego przewoźnika oferującego swoje usługi z danego portu, niż od lokalizacji samego portu.

2. *Czy istnieją sposoby zminimalizowania zagrożenia gospodarczego płynącego z przeniesienia ciężkości przewozów pasażerskich z Polski na to lotnisko i czy zamierza Pan je zastosować?*

Przeniesienie środka ciężkości przewozów pasażerskich z Polski na lotnisko w Berlinie (BBI) w mojej ocenie to tylko spekulacje medialne. Zminimalizować ewentualne negatywne skutki można tylko poprzez stworzenie właściwej alternatywy, tj. bardzo dobrze rozwiniętej infrastruktury transportowej (lotnisko, kolej, drogi), odpowiedniej do stopnia rozwoju gospodarczego kraju oraz mobilności społeczeństwa. Wyniki analiz zawartych w opracowaniu *Koncepcja lotniska centralnego dla Polski – prace analityczne* dotyczące obecnego stanu infrastruktury lotniskowej, jak i długoterminowa prognoza rozwoju rynku przewozów lotniczych oparta na czynnikach socjoekonomicznych, pozwolą w bardziej szczegółowym stopniu określić wpływ portu lotniczego BBI na dalszy rozwój transportu lotniczego w kraju. Od wyników prac zależą również ewentualne sposoby zminimalizowania potencjalnego zagrożenia gospodarczego spowodowanego budową nowego portu lotniczego pod Berlinem.

3. *Jak resort zamierza zadbać o kondycję przemysłu lotniczego pod bokiem tak silnej konkurencji?*

Odnosząc się do obszaru transportu lotniczego, jak sam Pan Senator stwierdził w swoim oświadczeniu, regionalne porty lotnicze nie obawiają się konkurencji ze strony berlińskiego portu lotniczego. Przewozy typu „point to point” nadal będą rozwijały się z regionalnych portów lotniczych. Berliński port lotniczy może mieć jedynie wpływ na transkontynentalne przewozy daleko dystansowe, których – poza Krakowem i Rzeszowem te porty nie oferują. Ponadto należy zauważyć, że konkurencją w naszym regionie jest nie tylko lotnisko w Berlinie. Do takich portów należy zaliczyć także Wiedeń i Kopenhagę. Ambicje posiadają także Praga, Budapeszt, Helsinki a nawet Kijów. Wiele będzie też zależało od przyszłej pozycji i strategii wiodącego przewoźnika oferującego swoje usługi na polskim rynku przewozów lotniczych.

4. *Czy tak zwany wariant turecki jest przez pana rozważany i jak jest oceniany? Pytam o ewentualny związek LOT z przewoźnikiem tureckim, o którym pisała prasa.*

Właściwym do udzielenia odpowiedzi na to pytanie jest Minister Skarbu Państwa, który sprawuje nadzór właścicielski nad PLL LOT S.A.

5. *Czy Polska potrzebuje nowego, centralnego lotniska, a jeśli tak, to kiedy? Kiedy wyczerpuje się przepustowość Okęcia?*

Biorąc pod uwagę prognozy przewozów pasażerskich w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie oraz ograniczone możliwości jego rozbudowy, przewiduję, iż przepustowość tego portu osiągnie wartość graniczną w 2020 roku. Celem obecnie prowadzonych w Ministerstwie Infrastruktury prac analitycznych jest określenie miejsca i udziału zarówno portu Warszawa-Okęcie, jak również centralnego portu lotniczego w systemie transportowym kraju. Udzielenie szczegółowej odpowiedzi na pytanie Pana Senatora będzie możliwe po zakończeniu obecnego etapu prac.

*Ł. Poważniak*

Z upoważnienia  
MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY

*Łukasz Jarmuziewicz*  
Sekretarz Stanu