

Protokół Nr XXVI/16
z XXVI nadzwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
w dniu 8 listopada 2016 r.

rozpoczęcie sesji godz. 10.00

zakończenie sesji 12.25

W dniu 8 listopada 2016 r. w sali sesyjnej Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu odbyła się XXVI nadzwyczajna sesja Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego V kadencji, którą otworzył przewodniczący sejmiku Ryszard Bober. Powitał radnych województwa (lista obecności zał. nr 1), marszałka Piotra Całbeckiego wraz z zarządem województwa. Posłów na Sejm RP: Iwonę Michałek oraz Pawła Skuteckiego, prezydenta Miasta Bydgoszczy Rafała Bruskiego, prezydenta Miasta Torunia Michała Zaleskiego, dyrektora Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej płk Dariusza Ryczkowskiego, przedstawicieli Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A., dyrektorów departamentów oraz jednostek organizacyjnych urzędu marszałkowskiego, przedstawicieli mediów oraz wszystkich pozostałych przybyłych gości (lista obecności zał. nr 2).

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** na wstępie stwierdził quorum obrad sesji - 21 radnych obecnych, co czyni sejmik uprawnionym do podejmowania uchwał, przyjmowania stanowisk, zgłaszania wniosków.

Przewodniczący sejmiku poinformował, że dzisiejsza nadzwyczajna sesja sejmiku zwołana została na wniosek złożony przez Grupę Radnych (wniosek zał. nr 3). Zgodnie z procedurą, porządek obrad przewiduje jeden punkt: Informacja o aktualnej sytuacji finansowej, działalności operacyjnej oraz planach inwestycyjnych Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.

Radny **Roman Jasiakiewicz** zapytał o możliwość dyskusji w tym punkcie.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** odpowiedział, że po prezentacji informacji odbędzie się dyskusja.

Przystąpiono do realizacji porządku obrad, który stanowi zał. nr 4.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że chciałby rozpocząć dzisiejszą informację od przedstawienia prezentacji o sytuacji Portu Lotniczego Bydgoszczy S.A., która była przedstawiana na poprzedniej sesji, której dokona prezes zarządu Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. Tomasz Moraczewski, który też przy okazji drugiej prezentacji powie kilka słów o scenariuszach, planach rozwojowych, które port posiada i chciałby w przyszłości realizować. I trzecią prezentację przedstawi dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, Transportu i Cyfryzacji Magdalena Mike-Gęsicka o staraniach oraz

planach, pomysłach, projektach na dalsze funkcjonowanie portu lotniczego, widziane od strony finansowej przez głównego akcjonariusza, jakim jest Samorząd Województwa. Dodał, że po prezentacjach zabierze głos, by je podsumować.

Prezes zarządu Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. **Tomasz Moraczewski**: „Szanowni państwo. Przedstawię omawiając szerzej prezentację, która była przedstawiana na poprzedniej sesji sejmiku. Port Lotniczy Bydgoszcz to dzisiaj kilka linii lotniczych, które regularnie nas obsługują. Rok jest podzielony na dwa sezony: letni i zimowy. Sezon letni jest bogatszy, ponieważ obsługujemy kierunki czarterowe. Natomiast regularnie obsługujemy podstawowy dla nas kierunek, czyli Frankfurt z przesiadką do kolejnych portów w Europie i na świecie. Ale także szeroko rozumiane Wyspy Brytyjskie. Irlandię czy Niemcy. Przedstawiam też główne wydarzenia z regionu, bo to jest bardzo potężny motor rozwojowy. Dlatego są wyszczególnione, ponieważ mamy bardzo dużo pasażerów zainteresowanych udziałem w tych wydarzeniach, którzy są bardzo dużą grupą użytkowników naszych połączeń. Jeśli chodzi o inwestycje, które były realizowane, to finansowane były głównie ze środków Województwa, ze środków dokapitalizowania Miasta Bydgoszczy i środków z RPO – łącznie zrealizowanych w latach 2007-2014. Nasze lotnisko jest dzisiaj lotniskiem nowoczesnym. Wyposażonym w najnowszą infrastrukturę. Posiadającym wystarczającą liczbę zarówno płyt postojowych, jak i co ważne, dróg kołowania dla naszych partnerów. Głównie Wojskowych Zakładów Lotniczych, które posiadają jedyną w Polsce lakiernię samolotów tej wielkości. Posiadają również hangar utrzymeniowy. I lotnisko wspólnie z WZL-ami przeprowadziło renowację dróg dojazdowych oraz WZL-e też wybudowały drogę kołowania do tych hangarów. Jesteśmy wyposażeni w sprzęt zarówno do kontroli bezpieczeństwa, jak i do obsługi samolotów. Nasze standardy są normalnymi standardami. Na lotniskach właściwie system jest zerojedynekowy. Albo lotnisko ma certyfikat i może obsługiwać, albo nie ma i nie może. To można wprost odnieść do dróg. Drogi mają kolejności odśnieżania. Na lotnisku albo droga startowa może przyjąć samolot, albo nie może. Ostatnie inwestycje, które były realizowane w porcie nastawione były na pasażera. A pierwsze inwestycje wymagały dużo betonu, stali i innych elementów, które są mało widoczne, ale potrzebne dla bezpieczeństwa w tej części, gdzie operują samoloty. Natomiast ostatnia część, to wykończyliśmy terminal dla pasażera. I też na naszą skalę posiada on wiele udogodnień, które są pro pasażerskie. I mamy nadzieję, że pasażerowie będą bardzo chętnie z tego korzystali. Inwestycje z RPO były podzielone na dwa główne nurty. Jeden to była lista indykatywna, a drugi to lista konkursowa. Wtedy mogliśmy przy dużych oszczędnościach na inwestycjach związanych z zakończonym EURO 2012, bo rynek wykonawców był bardzo przyjazny zamawiającym, dużo rzeczowo mogliśmy zwiększać i przesuwac środki na to, żeby rzeczowo zwiększać inwestycje, które zrealizowaliśmy w

100%. Prezentacja zwiera konkretne kwoty inwestycji. Omawialiśmy też sytuację naszego lotniska w otoczeniu innych lotnisk, które są w Polsce. Dobraliśmy lotniska, które są w jakiś sposób z nami porównywalne, żeby też nie porównywać gruszki z jabłkiem, czyli nie porównywać się np. do Gdańska czy do Krakowa, bo lotniska są podzielone: centralne lotnisko warszawskie im. F. Chopina, potem jest kilka dużych portów regionalnych i potem jest kolejna grupa. Są przedstawione układy właścicielskie tych portów oraz ich wyniki finansowe. Jeżeli chodzi o modele współpracy, to dzisiaj mamy do czynienia w przypadku portów regionalnych z rynkiem tak naprawdę przewoźników, tzn., że to oni dyktują warunki na jakich chcą latać, do jakich portów chcą latać. I porty właściwie umizgują się, że użyję takiego określenia do tych linii, mając oczywiście spełnione standardy lub pewne rzeczy ponadstandardowe u siebie na wyposażeniu lotnisk, ale również poprzez różne działania promocyjne regionów. I te modele są bardzo różne. Ale generalnie one sprowadzają się do tego, że linie lotnicze promują regiony i mając z tego określoną pulę finansową, która, można powiedzieć, wspiera ich operowanie z danych lotnisk. Jeśli chodzi o zaangażowanie kapitałowe na przestrzeni pokazanych lat, to ostatnie dokapitalizowanie miało miejsce w 2014 r. Było głównie nakierowane na zapewnienie wkładu własnego do inwestycji w ramach RPO oraz na finansowanie inwestycji, które nie mogły być finansowane ze środków europejskich, wtedy port finansował je z własnych środków. My po wczorajszej komisji podliczyliśmy wkład własny portu do inwestycji unijnych. Były tam dwa tytuły – po uśrednieniu jest to 24%. Lotniska poddane są dużym regułom ustawowym, zarówno ustawodawców europejskich, jak i krajowych. Na przestrzeni dosłownie kilku lat, ustawami nakładane są obowiązki na zarządzających lotniskami, które znacząco zwiększają koszty utrzymania lotniska, a zarządzający nie ma na nie wpływu. To nie są jego „zachcianki”, tylko takie są po prostu konkrety. Kwota rocznie to 2 mln zł. Jeśli chodzi o infrastrukturę lotniska i utrzymanie tego ogromnego arealu – 519 ha. W skład lotniska wchodzi również potężna część aeroklubu bydgoskiego. Oscyluje w kwocie ok. 8 mln zł. Jeśli na przykład są elementy roślinności na drodze, to ona bardzo szybko degraduje elementy infrastruktury. I taka droga wtedy musi być zamknięta. Lotnisko w pewnym momencie miało pozamykane drogi kołowania i funkcjonowało tylko praktycznie z dwoma płytami i drogą startową. Więc w przypadku jakichkolwiek zakłóceń musiałoby odsyłać samoloty do innych lotnisk. Kwestia liczby pasażerów. Oczywiście są rankingi portów, kto ile pasażerów obsłużył. Można przyjąć, że liczba pasażerów też po jakimś czasie się przekłada na przychody. Natomiast pasażer jest różny. Można sobie oczywiście zadawać pytania, który jest cenniejszy. Ale na pewno Lufthansa, która operuje z klientem biznesowym, który też tworzy miejsca pracy, buduje fabryki – jest bardzo ważny i nazwijmy go prestiżowy. Oczywiście są przewoźnicy, którzy przewożą duże ilości pasażerów, ale z punktu widzenia np. przychodowości lotniska, to już to

wygląda inaczej. Jest taki ranking, w związku z tym, przedstawiamy państwu do tego roku wyniki rzeczywiste, następne wyniki są pokazane z MasterPlanu, czyli dokumentu, który ustawowo każdy zarządzający lotniskiem użytku publicznego w Polsce, jest zobowiązany złożyć do prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Taki dokument oczywiście z naszej strony został złożony. Mówiłem o tym na poprzedniej sesji, czy różnica między 350 tys. a 470 tys. jest duża? Wydaje się ona na pozór duża, natomiast dla porównania sam Londyn operujący raz dziennie w ciągu roku, to jest ponad 100 tys. pasażerów dla naszego lotniska. Jest to najbardziej obłożony kierunek. I z różnych materiałów, które na przestrzeni lat, czy to my zlecaliśmy badania, czy są takie badania dostępne publicznie, to są korzyści, które płyną z posiadania lotniska dla miast, dla regionu, w którym się lotnisko znajduje, pośrednie czy bezpośrednio: miejsca pracy, podatki, tworzenie tych miejsc, w których mogą nasi mieszkańcy też w dużej mierze zarobkować. Przedstawiliśmy też przychody na przestrzeni 7 lat, czyli od roku 2010. Patrząc na tę cezurę, widać pewne tendencje, też jest to specjalnie podzielone na różne źródła tych przychodów, żeby pokazać ogólną tendencję oraz poszczególne grupy. Port to nie tylko są miejsca pracy, to nie tylko obsługa samolotów, ale też bardzo często jest to miejsce wokół którego zaczynają tworzyć się kolejne usługi, kolejne miejsca pracy. I jest to też węzeł komunikacyjny, który jeśli posiada kilka rodzajów transportu, może się stać węzłem intermodalnym. Wizualizacje obejmują budowę portu polegającą na przekazaniu budynku dzisiejszego terminala w całości dla pasażerów i wyprowadzenie stamtąd administracji. A także ciekawy projekt – drugi etap projektu BiT-City, czyli doprowadzenie kolei do lotniska. I w kolejnym etapie przedłużenie tej linii kolejowej z lotniska do Solca, żeby pociągi nie docierały docelowo na lotnisko, tylko, żeby przejeżdżały, by transport był niejako przy okazji, ale dający potężne możliwości odprawy pasażerów. Jest też dokument, czyli decyzja środowiskowa. Bardzo ważny dokument dla realizacji tego projektu. Jest wraz ze Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym w naszym posiadaniu. Zlecał to urząd marszałkowski. Dokumenty są gotowe i właściwie możemy zacząć” (prezentacja zał. nr 5, prezentacja zał. nr 6).

Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego, Transportu i Cyfryzacji **Magdalena Mike-Gęsicka**: „Szanowni państwo, panie i panowie radni. Rozpocznę prezentację truizmem, który rozpoczyna Komunikat Komisji Europejskiej *Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych*, a mianowicie: *Zapewniając łączność między ludźmi i regionami, transport lotniczy odgrywa ważną rolę w integracji i konkurencyjności Unii Europejskiej oraz w jej kontaktach ze światem*. Posłużyłam się tym cytatem, aby pokazać, że infrastruktura lotnicza, która znajduje się na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, nie jest jakąś fanaberią czy zbytkiem, ale faktycznie poważnym determinantem rozwoju regionu, jak i społeczności lokalnych. Kolejną kwestią, którą można

wyczytać w tych wytycznych jest stwierdzenie, że organy publiczne regularnie subsydują znaczącą większość regionalnych portów lotniczych. Cóż to oznacza? Oznacza to, ni mniej ni więcej, iż sytuacja finansowa portu lotniczego jest charakterystyczna dla tego segmentu rynku i nie odbiega w jakiś nadzwyczajny sposób od tego, jak ten rynek się kształtuje. Stajemy dzisiaj przed wyzwaniem zapewnienia sprawnego funkcjonowania tejże infrastruktury lotniczej. I jako województwo, jako większościowy akcjonariusz upatrujemy budowanie takich gwarancji z jednoczesnym budowaniem konsensusu wokół wsparcia dla portu lotniczego w Bydgoszczy. Ale wsparcia, które zapewni należyte wykorzystanie zasobów publicznych. A zatem takiego, który będzie oparty na strategii, która jest skierowana na wzrost, na rozwój. Mając na myśli, iż strategia jest ukierunkowana na wzrost, myślę tutaj o zbilansowaniu się w pewnym średnim okresie tego przedsięwzięcia. Wyobrażamy sobie, iż w tym celu pomiędzy akcjonariuszami zostanie zawarte porozumienie na okres do 10 lat. Ja nie przesądzam, czy to będzie 8 czy 10 lat. Do tego porozumienia chcielibyśmy zaprosić zarówno Miasto Bydgoszcz, jak i Gminę Miasto Toruń. Przedmiotem porozumienia byłoby ustalenie zasad oraz warunków subsydiowania portu lotniczego przez strony porozumienia. Oczywiście w zgodzie z wytycznymi i zgodnie z wszelkimi normami, dotyczącymi dozwolonej pomocy publicznej. Chcielibyśmy się w tym względzie posłużyć algorytmem, który do tej pory funkcjonował pomiędzy tymi podmiotami przy kształtowaniu porozumienia w zakresie wspólnej promocji regionu i miast na liniach lotniczych. A zatem: Województwo Kujawsko-Pomorskie - 53%, Miasto Bydgoszcz - 30%, Gmina Miasto Toruń - 17%. Jednym z podstawowych elementów porozumienia, o którym wspomniałam, byłyby regulacje związane z pokryciem straty na poziomie operacyjnym w oparciu o średniokresowy plan działalności operacyjnej, który byłby załącznikiem do porozumienia. Jednocześnie chcielibyśmy wprowadzić do porozumienia pewne mechanizmy zabezpieczające utrzymanie efektywnego modelu zarządzania portem lotniczym. W związku z tym, iż będziemy pokrywać stratę, to nie może być tak, że ta strata w każdej wysokości będzie pokrywana. Również musimy ustalić ze stronami definicję straty operacyjnej. Czy ona będzie obejmowała np. amortyzację. To już są takie szczegóły, którymi strony będą musiały się zająć. Kilka słów na temat nowych zasad subsydiowania portów lotniczych. Wytyczne podkreślają nowe podejście do oceny zgodności pomocy na rzecz portów i przedsiębiorstw lotniczych z rynkiem wewnętrznym. Na szczególną uwagę zasługują przepisy dotyczące portów regionalnych, które obsługują mniej niż 700 tys. pasażerów. Komisja Europejska dopuszcza taką pomoc i określa maksymalną intensywność takiej pomocy. Każda pomoc udzielana portom lotniczym musi spełniać jeden z trzech celów, a mianowicie: zwiększenie mobilności obywateli Unii i poprawa łączności z regionami poprzez tworzenie punktów dostępu do lotów wewnątrzunijnych; przeciwdziałanie zbytniemu zagęszczeniu ruchu

lotniczego w głównych węzłach lotniczych Unii; lub pociąga za sobą rozwój danego regionu. Pomoc operacyjna może być przyznana najpóźniej w ciągu 10 lat od rozpoczęcia tzw. okresu przejściowego, który rozpoczął się 4 kwietnia 2014 r. Maksymalna pomoc dla portów do 700 tys. pasażerów wynosi 80%. Ustalenie kwoty pomocy odbywa się na poziomie biznesplanu, który jest przygotowywany *ex ante* i dana kwota może zostać wpłacona jednorazowo bądź zostać rozdzielona na raty. Kilka słów o pomocy inwestycyjnej, a jeżeli chodzi o cele, to one są zbieżne z celami pomocy operacyjnej. Intensywność pomocy wynosi 75%. Również w oparciu o biznesplan. A także jest to kwota, która może być płatna z góry, bądź w postaci rocznej rekompensaty. Wyobrażamy sobie również, iż porozumienie będzie zawierało przyjęty przez akcjonariuszy plan działań marketingowych, który również będzie załącznikiem do tego porozumienia, który określi ilość nowych destynacji i zasady współfinansowania. Oczywiście głównym celem tego planu działań marketingowych będzie zwiększenie liczby podróży, ponieważ taki jest podstawowy cel funkcjonowania portu lotniczego. Widzimy również konieczność, aby w porozumieniu znalazł się plan rozwoju, jeżeli chodzi o inwestycje. Widzimy konieczność, aby akcjonariusze zastanowili się i wybrali, który model rozwoju portu lotniczego będziemy realizować. Czy będzie to skupienie się na inwestycjach koniecznych, które zachowają obecną substancję majątku, a także niezbędnych dla utrzymania certyfikatu lotniska użyteczności publicznej, czy też wynikających z obowiązujących przepisów prawa, bądź przyszłych przepisów prawa, czy jednak widzimy konieczność pewnych inwestycji rozwojowych, dzięki którym port lotniczy będzie mógł wejść w nowe obszary aktywności. Przewidujemy również, iż w porozumieniu znalazłby się harmonogram pewnych zmian korporacyjnych. A mianowicie, pewna ścieżka dojścia do optymalnego poziomu struktury własnościowej. Jak wspomniałam, chcielibyśmy zaproponować podział pewnych ciężarów związanych z portem lotniczym w proporcji: 30% - Miasto Bydgoszcz, 17% - Gmina Miasto Toruń, 53% - Województwo Kujawsko-Pomorskie. Jeżeli chodzi o strukturę własnościową biorąc pod uwagę pozostałych akcjonariuszy układałoby się to w ten sposób: Województwo Kujawsko-Pomorskie - 50%, Gmina Miasta Toruń – 16,1%, Miasto Bydgoszcz 27%. Również uznając pewne warunki i spostrzeżenia akcjonariuszy, którym proponujemy uczestniczenie w tym porozumieniu, zawierałoby ono pewien harmonogram zmian statutu spółki, jeżeli chodzi o kompetencje walnego zgromadzenia, kształt rady nadzorczej czy ewentualne przywileje. Również dopuszczamy możliwość zmiany formuły prawnej spółki. Przekształcenia ze spółki akcyjnej na spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Są to głosy, które pojawiły się zarówno ze strony Miasta Bydgoszczy, jak i Miasta Torunia. Miałoby to zapewnić lepszą elastyczność zarządzania spółką i wprowadziłoby mechanizmy indywidualnej kontroli” (prezentacja zał. nr 7).

Marszałek **Piotr Calbecki**: „Mielicie państwo okazję zapoznać się jeszcze raz z bieżącą sytuacją portu lotniczego – jego planami oraz naszym zdaniem, jako zarządu województwa i zarządu portu z niezbędnymi zmianami, i organizacyjnymi, i jeśli chodzi o zasady finansowania. Chciałbym kilka słów o historii portu też przypomnieć, ponieważ to jest już długa historia. Chcę przypomnieć, że to już 100 lat odkąd port lotniczy funkcjonuje. W tym roku mamy ten piękny jubileusz. Mieliliśmy okazję go świętować. Przygotowywana jest bardzo interesująca publikacja na temat portu lotniczego – jego bogatej historii. Myślę, że też mamy świadomość, dzięki temu, że uczestniczymy w tym historycznym momencie, bo to już 100 lat funkcjonowania. I co dalej? W 2007 roku zarząd województwa przygotowując indykatywną listę projektów kluczowych dla RPO WK-P na lata 2007-2013, który już zakończyliśmy i rozliczyliśmy. W tymże dokumencie, po konsultacjach z prezydentami Torunia i Bydgoszczy uzgodniliśmy, że naszym priorytetem w rozwoju regionu na pewno musi być port lotniczy: jego zmodernizowanie, usprawnienie jego funkcjonowania, w efekcie stworzenia przez port lotniczy bramy na świat. Uzgodniliśmy również, że tym portem, w który będą inwestowane środki unijne, będzie port lotniczy w Bydgoszczy. Zapisaliśmy wówczas kwotę ponad 60 mln euro, która zostanie przeznaczona na tę właśnie inwestycję. Zaakceptował również tę decyzję obecny tu na sali pan prezydent Zaleski. Uznał, że jeden port lotniczy, to i tak duży wysiłek dla naszego regionu, aby go zmodernizować i utrzymywać, a co dopiero mówić o drugim, bo takie też były głosy, szczególnie tu w Toruniu, aby ten port stał się międzynarodowym. Więc były oczekiwania niektórych środowisk, głównie gospodarczych, aby ten port rozwijać, wzmacniać jego rolę, itd. Żeby potwierdzić fakt, że to rzeczywiście jest port regionalny, który również ma służyć mieszkańcom Torunia, ale też całego regionu, to jeszcze raz powtarzam – całego regionu. Z tego co pamiętam Rada Miasta Torunia podjęła taką uchwałę na wniosek prezydenta, aby objąć symboliczne, ale jednak akcje właścicielskie portu lotniczego w Bydgoszczy. W ten sposób pieczętując swoją deklaracją zaangażowanie w ten port lotniczy i w jego rozwój. Kolejne kroki w tym zakresie – przepraszam, że tyle mówię na początku o Toruniu – już więcej nie będę – ale warto o tym przypomnieć, miały miejsce wtedy, kiedy przyszło do współfinansowania kosztów związanych z promocją linii lotniczych poszczególnych destynacji, głównie tu chodzi o Ryanair. I tak rzeczywiście się stało, że Miasto Bydgoszcz, Miasto Toruń i samorząd województwa solidarnie biorąc pod uwagę algorytm liczby mieszkańców, zdecydowali o pokrywaniu kosztów utrzymania tych połączeń. I dotąd tak jest. Jest to przykład dobrej współpracy, która w tym przypadku już obowiązuje. W 2007 roku port lotniczy przestał być portem, w którym głównymi akcjonariuszami byłyby podmioty publiczne, wtedy to było Miasto Bydgoszcz, a stała się nim prywatna spółka Meinl Airports International Ltd. – był to kapitał zagraniczny zlokalizowany na Wyspie Jersey, z siedzibą w Wiedniu. I przez półtora roku ten

port lotniczy z nowym potężnym kapitałem prywatnych środków, to było ponad 80 mln zł, wpłacone do kasy portu lotniczego, bo w ten sposób wykupione były akcje, funkcjonował do momentu, kiedy zorientowaliśmy się, że ani proces inwestycyjny, czyli realizacja RPO, ani nowe destynacje czyli nowe połączenia lotnicze, wcale się nie rozwijają. Zaczęliśmy szukać sposobu uznając, że jest to port regionalny, aby zmienić jego strukturę właścicielską. Uzgodniliśmy wtedy z głównym akcjonariuszem, że odkupimy jego akcje. I w ten sposób w 2010 r. staliśmy się, jako Samorząd Województwa, właścicielem większościowym. Przejęliśmy w sumie 70% akcji, odkupując za wynegocjowaną cenę 15 mln zł właściwie pakiet kontrolny nad portem. Wszystkie te akcje przejęliśmy. W kasie portu lotniczego było trzydzieści kilka milionów złotych gotówki. Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że wyjaśnię za chwilę skąd dotąd brały się pieniądze na bieżące funkcjonowanie portu lotniczego. Bo to, że on przynosił straty, nie jest niczym nowym. Kiedy w 2010 r. przejęliśmy kontrolę nad portem, powołany został nowy zarząd, nowa rada nadzorcza. Wówczas straty sięgały 20 mln zł rocznie, przy niewiele większych destynacjach, przypominam wtedy latał Sprinter do Warszawy – taki mały samolocik. Oczywiście mieliśmy Ryanair'a i czartery, ale generalnie nie miał ten port większych ilości podróźnych jak obecnie. Przystąpiliśmy więc do realizacji inwestycji wiedząc z jednej strony, że trzeba je zrealizować, bo czas się już kurczył. Przypominam o perspektywie 2007-2013. Wiedząc, że port lotniczy jednak musi funkcjonować, tym bardziej, że rósł popyt na usługi lotnicze w Polsce, a z drugiej strony rosła konkurencja, bo w tym czasie rozkwiatały takie porty jak: Gdańsk, Ławica w Poznaniu, już nie mówię o Okęciu, czy innych portach lotniczych. Ale te w bezpośrednim naszym sąsiedztwie z wielokrotnością swoje potoki. My staliśmy niejako trochę w miejscu, ale stan portu lotniczego, jaki zastaliśmy wymagał gruntownych przebudów, remontów, itd., itd. Zaczęliśmy od pasa startowego, infrastruktury nawigacyjnej, kwestii bezpieczeństwa, wszystkich urządzeń, które dowożą, przywożą, obsługują samoloty. Też weszliśmy do samego portu lotniczego, do terminala, który ostatecznie niedawno oddaliśmy do użytku – ostatni etap tych inwestycji, aby poprawić warunki obsługi pasażerów. W 2010 r. nastąpiła jeszcze jedna zmiana. Otóż, w 2005 r. port lotniczy podpisał z Wojskiem Polskim umowę na 25 lat o współprowadzeniu tego lotniska. Przypomnę, że to było lotnisko wojskowe. Ono chyba nadal ma taki status, chociaż on jest zawieszony. Ale kiedy zabierze głos przedstawiciel Ministerstwa Obrony Narodowej – bardzo się cieszymy, bo myślę, że wiele nam również w tej kwestii wyjaśni pan pułkownik. Ten status został zawieszony, ale w 2005 r. podpisano umowę z portem na 25 lat, która stanowiła, iż wojsko i port lotniczy będą wspólnie ponosić koszty utrzymania i odpowiadać za port lotniczy. Ale już w 2010 r., i to bez wypowiedzenia umowy, dowiedzieliśmy się, nie z dnia na dzień, bo oczywiście znaleźliśmy plany, ale tak się stało, że odbyło się to wszystko bez żadnego porozumienia i bez umowy wypowiedzianej, itd. – wojsko opuściło port lotniczy. W

ten sposób koszty związane z utrzymaniem infrastruktury nawigacyjnej, kwestią bezpieczeństwa, utrzymaniem płyty – te, które pan prezes pokazywał, że to mniej więcej 7.900 tys. zł kosztuje rocznie w budżecie portu - to są właśnie te koszty, które nagle przeszły na port lotniczy. A my chcieliśmy uzgodnić warunki, bo umowę zawsze można wypowiedzieć, to nie jest tak, że one są na całe życie, ale ona miała jednak charakter terminowy i warunki wypowiedzenia były również w niej określone. Więc my wciąż nie wiemy, czy obowiązuje ta umowa, czy nie obowiązuje. Po kilku latach, to muszę powiedzieć jeszcze z poprzednim Ministrem Obrony Narodowej, bo z obecnym nie miałem okazji jeszcze się spotkać, próbowaliśmy uzgodnić zasady rozwiązania tej umowy. Ale do takich uzgodnień nie doszło. Mieliśmy tylko taką informację, że nam się żadne roszczenie nie należy. A to, że wojsko opuściło port lotniczy, to podjęto taką decyzję. A to, że i tak my dzierżawimy od MON czy Skarbu Państwa całą tę nieruchomość płyty lotniska, to i tak jest dla nas jakaś korzyść i w związku z tym nie ma problemu. A ten w zasadzie barter powinien rekompensować nam nasze oczekiwania związane z utrzymaniem itd., itd. Ale my mamy trochę odmienne zdanie. To wcale nie jest tak, że to lotnisko służy tylko pasażerom cywilnym. W Bydgoszczy jest potężny ośrodek wojskowy. Nie tylko Wojska Polskiego, ale jak wiemy przede wszystkim już w tej chwili NATO. Więc jest to naszym zdaniem strategiczne miejsce, ale nie nam decydować o tym, bo to są sprawy obronności i nie będziemy się w te kwestie angażować. Ale taki argument, że jest to tylko lotnisko cywilne nas absolutnie nie przekonuje. Wręcz odwrotnie, uważamy, że jest to lotnisko na pewno o znaczeniu również wojskowym. W roku 2010 rozpoczęliśmy więc inwestycje. One dotąd trwały. W sumie wydatkowanych zostało ok. 140 mln zł. Ale żeby te inwestycje mogły być realizowane i można było jednocześnie bieżąco pokrywać koszty funkcjonowania portu, dokapitalizowaliśmy decyzją sejmiku port lotniczy kwotami z naszego budżetu województwa w wysokości ok. 34 mln zł. W tym czasie z pomocą przyszło nam Miasto Bydgoszcz, bo dokapitalizowało port lotniczy w wysokości ok. 4,5 mln zł. I w ten sposób mogliśmy zrealizować inwestycje mając pieniądze na wkład własny do projektów unijnych, ale również mogliśmy na bieżąco funkcjonować, bo te 30 mln zł, o których mówiłem na początku plus jeszcze zwrot z VAT-u i nasz kapitał, który włożyliśmy do budżetu portu sprawił, że dotąd wystarczały te środki na to, aby pokrywać stratę z kapitału zapasowego. Niepotrzebnie chyba została ta informacja przyjęta tak alarmistycznie. Na poprzedniej sesji chciałem państwa po prostu poinformować, że ten kapitał zapasowy się już wyczerpuje. I do 8 grudnia może do końca roku wystarczy pieniędzy w kasie portu, aby pokrywać bieżące rachunki. Potem tych pieniędzy już tam po postu nie będzie. Więc trzeba podjąć decyzję, co dalej? Oczywiście jedną z opcji jest to, że pan prezes ogłosi upadłość, bo taki ma obowiązek. To jest obowiązek wynikający z prawa kodeksu handlowego. Ale zwraca się do właścicieli. Więc my jeszcze wiosną tego roku wspólnie

podjęliśmy taką decyzję na Walnym Zgromadzeniu Wspólników, że zostanie wyemitowany nabór akcji skierowany do współwłaścicieli. W odpowiedzi pozytywną deklarację przedstawiło Miasto Toruń, że chciałoby zaangażować się w wysokości 5 mln zł dokapitalizowując port lotniczy, bo chciałoby, aby ten port stał się miejscem, które będzie promować miasto i będzie jeszcze lepiej i bardziej przyciągać turystów głównie zagranicznych do Torunia. Taki projekt przedstawił pan prezydent. I również chciał zagwarantować sobie, aby dzięki temu, że inwestuje w port lotniczy, miał również efekt promocyjny. Była dyskutowana kwestia zmiany nazwy, że byłby to port wspólny o nazwie Bydgoszcz – Toruń. Jak wiemy, w mediach przetoczyła się fala dyskusji na ten temat. Propozycja generalnie została zaniechana. Ponieważ wiedzieliśmy, że ani Miasto Bydgoszcz na taką zmianę nie chce się zgodzić, jak również P.P. „Porty Lotnicze” przyjęło stosunek do tego taki ambiwalentny – a właściwie obojętny, w ogóle nie wyrażając się na ten temat. Czy głosować „za” czy „przeciw” takiemu rozwiązaniu. Co skutkowałoby oczywiście tym, że tego typu propozycja, bo ona wymaga ponad 75% głosów, w ogóle nie było sensu, aby była przedmiotem głosowania na Walnym Zgromadzeniu Wspólników. I tak się stało. Rzeczywiście projekt został wycofany, bo nie było sensu go w ogóle procedować. Ale dziś stoimy w takim miejscu, kiedy trzeba już na pewno jakieś decyzje podjąć o przyszłości portu. I to decyzje finansowe. I dlatego też myślę, że troska radnych, którzy pozyskując wiedzę, może po raz pierwszy na ostatniej sesji, na temat sytuacji w porcie lotniczym, podjęli decyzję – dziś uważam słuszną – o zwołaniu nadzwyczajnej sesji w tej sprawie. Musimy podjąć decyzję, czy skorzystamy z regulacji Komisji Europejskiej, które zostały podjęte bodajże na początku tego roku bądź pod koniec ubiegłego. Bo problem dokapitalizowania portów lotniczych i współfinansowania w ogóle linii lotniczych w tzw. formach promocyjnych powodował też kontrowersje w Europie. To nie jest problem tylko Polski, ale całej Europy. KE powiedziała – tak – dla tych działań, podając argumenty, które przytoczyła pani dyrektor. Więc my mamy dziś prawo skorzystać z tego, aby zgodnie z prawem pokrywać straty w naszym przypadku w wysokości do 36 mln zł, na dwa lata ze środków publicznych. Kto wyasygnuje te kwoty, aby pokryć stratę i współfinansować w dalszym ciągu promocję linii lotniczych? To pytanie pozostawiam już państwu”.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej **płk Dariusz Ryczkowski**: „Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie, szanowni panowie. Bardzo dziękuję przede wszystkim za zaproszenie na tę specjalną sesję. Jest to dla mnie osobiście okazja do tego, żeby przekazać stanowisko resortu obrony narodowej. Zacznę od tego, że się przedstawię, żeby państwo wiedzieli, że kompetencje w tym zakresie mam i otrzymałem. Płk Dariusz Ryczkowski jestem dyrektorem Departamentu Infrastruktury w Ministerstwie Obrony Narodowej, który to departament jest właściwy do nadzoru nad

lotniskami utworzonymi na bazie byłych lotnisk wojskowych – wszystkich w Polsce. Oczywiście nie będę wchodził w polemikę, ponieważ nie to jest moim celem i zadaniem i nie takie upoważnienie dzisiaj otrzymałem. Kilka słów informacji ogólnej na temat tego jak resort obrony narodowej rozumie dzisiaj stan i status formalno-prawny lotniska w Bydgoszczy. Przede wszystkim resort obrony narodowej będzie wspierał w granicach prawa, opierając się o literę prawa, rozwój lotniska w Bydgoszczy. Jesteśmy do tego zdeterminowani. I lotnisko z całą pewnością będzie funkcjonowało i istniało. Co znaczy w granicach prawa i opierając się o literę prawa? To znaczy, że wykorzystamy wszystkie możliwości formalno-prawne. Utworzymy, bo właśnie jesteśmy w trakcie tworzenia kolejnych, żeby egzystencja wspólna elementów wojskowych, które są rozmieszczone w Bydgoszczy razem z powierzonym terenem, na którym został zorganizowany port lotniczy w Bydgoszczy, przebiegała jak najlepiej, w dobrej atmosferze, i miejmy nadzieję, z obopólnymi zyskami. Prawdą jest, że na tym terenie znajdują się bardzo ważne elementy, instytucje i jednostki organizacyjne resortu obrony narodowej, o których szanowni państwo doskonale wiecie. Te jednostki generują konieczność istnienia i funkcjonowania tutaj lotniska. W dzisiejszym stanie formalno-prawnym jest to lotnisko cywilne zarządzane przez port lotniczy. I chcielibyśmy, żeby taki stan był i trwał. Co do historii, szczególnie co tutaj pan marszałek był uprzejmy wspomnieć, oczywiście były fakty w tej historii. Natomiast status dzisiaj tego lotniska jest taki, jeszcze dzisiaj, ponieważ przed wyjazdem tutaj sprawdziłem tę informację, spodziewając się zresztą tego – na biurku Ministra Infrastruktury i Budownictwa pana ministra Adamczyka znajduje się w podpisie rozporządzenie, które zmienia status formalny terenu, który został przekazany na utworzenie lotniska użytku publicznego pełnej certyfikacji, które tu funkcjonuje. Jaka będzie różnica? Różnica jest taka, że z lotniska, które jest współużytkowane, stanie się lotniskiem, na którym większe kompetencje będzie miała strona cywilna. Dlatego mówiłem o tych podstawach prawnych, które staramy się stworzyć, żeby resort obrony narodowej miał podstawę prawną. I teraz odnoszę się do tego stwierdzenia o ewentualnym, jednostronnym powstaniu pewnego zobowiązania ze strony resortu obrony narodowej. Resort obrony narodowej nie podchodzi do tego w ten sposób. Dzisiaj nie znam ani jednej podstawy prawnej, która by umożliwiła takie a nie inne właśnie potraktowanie tego problemu. Pełna zgoda – koszty utrzymania lotniska istnieją. To są fakty. One istnieją na każdym lotnisku. Dzisiaj taka sytuacja, w której nie jesteśmy w stanie podpisać umowy operacyjnej powoduje m.in. innymi to nasze stanowisko, że musimy zaniechać potrzeby utrzymania tej umowy operacyjnej. W tym stanie prawnym, o którym mówię, w tej chwili czyli zmianie załącznika, w którym się znajdują te tereny, których właścicielem był Skarb Państwa, bo one w tym momencie staną się darowizną za pośrednictwem organów samorządowych na utworzenie tego portu lotniczego – taka umowa operacyjna nie będzie konieczna. Na pytanie pana

marszałka, czy ta umowa obowiązuje? Odpowiadam – nie. Od 2013 r. nie obowiązuje. Przynajmniej takie jest nasze oficjalne stanowisko. Bo od momentu podpisania aktu notarialnego, w którym port lotniczy przyjął pozostałą część terenu, ta umowa, o której pan marszałek mówił w naszej opinii formalno-prawnej nie obowiązuje. Od 2008 r., jeśli dobrze pamiętam, od momentu powstania tego zagrożenia, że jednostka wojskowa zostanie na wniosek ówczesnego dowódcy Sił Powietrznych zlikwidowana, co zostało zapisane w Programie Rozwoju Sił Zbrojnych 2009-2012, jeśli dobrze pamiętam edycję tego programu, czyli odbyło się na polecenie ówczesnego ministra, który zatwierdził plan ówczesnego dowódcy Sił Powietrznych, który restrukturyzował Siły Powietrzne. Od 2008 r. było wiele prób podpisania aneksu do tej umowy operacyjnej. Więc to nie jest do końca tak, że nie było żadnych szans i żadnych możliwości. Były próby. Natomiast oczywiście różnica zdań dotyczyła kosztów. Koszty, które kształtowane przez obydwie strony oceniane były na zupełnie innych poziomach nie doprowadziły do konsensusu. Co do perspektyw i przyszłości, chcemy stworzyć takie warunki, żeby port bydgoski był w stanie korzystać w większym zakresie z funduszy zewnętrznych. Ale również chcemy stworzyć do tego warunki, żeby mógł skorzystać z zapisów ustawy o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców, do której jest stosowne rozporządzenie i decyzja Ministra Obrony Narodowej. Po wpisaniu portu na listę przedsiębiorstw ważnych dla bezpieczeństwa i obronności kraju może być dotowana przez Ministra Obrony Narodowej. Dzisiaj, jeśli mówimy o dotowaniu infrastruktury i bieżącego funkcjonowania portu, nie ma podstawy prawnej. Ja takiej podstawy prawnej nie znam. A jeśli ja jej nie znam, to obawiam się, że w resorcie obrony narodowej nikt takiej podstawy prawnej dzisiaj nie przedstawi. Bo, tak jak powiedziałem na początku, to jest obszar kompetencji, który został mojemu departamentowi powierzony. Natomiast znam podstawę prawną, która mówi, że można dotować przedsiębiorstwa ważne dla bezpieczeństwa i obronności kraju, po wpisaniu na listę takich przedsiębiorstw. I oczywiście przełożenie z załącznika do załącznika stwarza podstawy prawne do takiego funkcjonowania w tym ujęciu prawnym – to jest jedna rzecz. Druga rzecz – oczywiście, że stając się właścicielem rozszerzając swoje prawa własności, bo do konsekwencji negatywnych za chwilę dojdę – ewentualnych, bo tutaj też słyszałem kwestie ewentualnego upadku, to rozszerzając swoje kompetencje prawne oczywiście port i samorząd może znacznie szerzej kooperować z bankami, z funduszami zewnętrznymi. I w naszej opinii w znacznie szerszym stopniu pozyskiwać te fundusze zewnętrzne. Jaki jest teraz status? Formalnie dzisiaj to jest jeszcze tak, że w przypadku jakiegokolwiek ustania celu, na który została przeznaczona ta nieruchomości (przeszło 500 ha) w przypadku uznania przez samorząd – województwo, że ten cel ustał, to te nieruchomości wracają do Skarbu Państwa. Do trwałego zarządu resortu obrony narodowej. Zazwyczaj w takich przypadkach

wskazujemy Agencję Mienia Wojskowego, która jest właściwa do tego, żeby to przejąć przed dalszym zagospodarowaniem. Ale to, co powiedziałem szanowni państwo na początku, resort obrony narodowej stoi twardo na stanowisku, że lotnisko tutaj będzie funkcjonować. Jeśli nie będzie funkcjonować lotnisko cywilne, to będziemy zdeterminowani, żeby na potrzeby naszych jednostek organizacyjnych i instytucji, które pracują na rzecz obronności kraju, stworzyć lotnisko albo lądowisko wojskowe. Oczywiście w pewnym ograniczonym zakresie. Dzisiejsze nasze analizy wskazują, że lotnisko państwowe w ujęciu rocznym korzysta z tego terenu na poziomie 4%. Co to jest lotnictwo państwowe? To są te statki powietrzne, które nie są komercyjnymi lotami. 4% - z całej puli. I żeby była jasność, dzisiaj już i PWL, który jest jednostką organizacyjną Ministra Obrony Narodowej i WZL, który ma osobowość prawną, ponoszą koszty, zgodnie z cennikiem, który jest prowadzony przez port lotniczy. I po zmianie tego charakteru nieruchomości, którą mam nadzieję, dzisiaj bądź jutro minister Adamczyk zatwierdzi, bo Minister Obrony Narodowej podpisał to rozporządzenie i przesłał do kontrasygnaty do Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Po zmianie tego będziemy ponosić jeszcze większe koszty zgodnie z cennikiem. Więc to nie jest tak, że resort obrony narodowej uchyla się od utrzymania części kosztów. Natomiast nie ma podstawy prawnej, być może się powtarzam, ale chciałbym, żeby to wybrzmiało zupełnie jasno – nie ma dzisiaj podstawy prawnej. A jak doskonale państwo wiecie, bez podstawy prawnej nie ma możliwości ponoszenia jakichkolwiek kosztów. Jak każdy z urzędników czy w mundurze czy w garniturze ponosi odpowiedzialność karno-skarbową. Więc takie jest oficjalne stanowisko resortu. Oczywiście, istnieje taka możliwość, że nastąpi jakaś utrata płynności i port zrezygnuje ze swojej misji a samorząd powie: *no dobrze, nie ma dalej możliwości prowadzenia tej działalności*. Wówczas jest oczywiście jeszcze jedna możliwość tzn. zmiana czyli cofnięcie się do momentu wyznaczenia ponownie operatora. Tak jak to jest napisane w dwóch ustawach. Bo przecież lotnisko zostało założone w oparciu o specustawę, a następnie, zgodnie z ustawą Prawo lotnicze zarządzający został uzgodniony pomiędzy dwoma ministrami. Dzisiaj można również to dalej prowadzić. Ja nie chcę do szerszego kontekstu się odnosić innych lotnisk w Polsce, ale powiem państwu, że wiele lotnisk w Polsce ma problemy. To nie jest tak, że to jest jedyne lotnisko, które ma problemy, z którym funkcjonujemy – nadzorujemy Radom, nadzorujemy Gdynię – Kosakowo. To są też lotniska, gdzie staramy się wyjść z impasu, który się tam pojawia. Oczywiście mógłbym tutaj jeszcze dosyć długo opowiadać, natomiast byłyby to formy powtórzeń. Jestem gotów na to, żeby odpowiedzieć na pytania, jeśli będę w stanie tutaj odpowiedzieć na pytania, jeśli nie, to odpowiem na piśmie zgodnie z tradycją tego typu spotkań”.

Przystąpiono do dyskusji.

Radny **Roman Jasiakiewicz**: „Szanowny panie przewodniczący, panie, panowie, dostojni goście. Nie przeczę, że wczorajszym posiedzeniem Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury byłem bardzo zbudowany. Komisja ta bowiem w sposób szalenie odpowiedzialny, bardzo koncyliacyjny podkreślała miejsce i znaczenie portu lotniczego dla województwa. Ważne są także te trzy wnioski, o których niewątpliwie przewodniczący komisji powie, które komisja wypracowała i kieruje do szanownych pań i panów radnych. Nie ulega zatem wątpliwości, że port lotniczy jest dobrem województwa. Po drugie, nie ulega także wątpliwości, że port lotniczy może być impulsem rozwoju województwa. Rodzi się zatem pytanie, jak to się stało w ostatnim czasie, że włożono tyle trudu i wysiłku dla deprecjonowania wizerunku portu poprzez chociażby takie określenia, że nic nie jest wart, albo że oddamy go za złotówkę? Po drugie, dziwną w tym zakresie politykę prowadzi także zarząd portu lotniczego. Z jednej strony nawet radni, niewiele wiedzą o możliwościach, które daje ten port, a z drugiej strony, prowadzi kampanię reklamową o zmianie nazwy portu. Prawdę mówiąc do tej pory nie dowiedzieliśmy się, jakie to były koszty. A pytania w tym kierunku były zadawane. I po trzecie, to także brak tej jednoznaczności jest niewątpliwie przyczyną płynących dysonansów. To budowanie, żeby nie powiedzieć, strategicznej pozycji akcjonariusza, którego wielkość w spółce akcyjnej port lotniczy wynosi 0,04%. To wielka sztuka nie mieć nic a być graczem, żeby nie powiedzieć, strategicznym. Wydaje się, że pora najwyższa skończyć z tego typu deliberacjami. Nie można traktować portu lotniczego jak dopust Boży czy piąte koło u wozu, z którym nie wiadomo co zrobić. Potrzebne są roztropne, mądre decyzje. I na te decyzje także jest potrzebny czas. To nie jest tak, że do 8 grudnia czy do końca roku wykreuje się całą, długofalową, stabilną politykę czy finansową czy rozwojową czy otoczki wobec portu, bo jest to zwyczajnie niemożliwe. Ale wiemy już chociażby z interesujących wystąpień także pani dyrektor, że funkcjonowanie portu o tej wielkości dotknięte jest i będzie, bo jest to ten segment transportu, który będzie wymagał dopłat. I z tym się powinniśmy zgodzić. Bo innego rozwiązania nie będzie. Jest skala ustaleń między akcjonariuszami o wielkościach i możliwościach tych dopłat. Wydaje się zatem, że Samorząd Województwa winien na tym etapie, na którym jesteśmy, dając czas pozostałym akcjonariuszom, znaleźć rozwiązanie dla pokrycia straty chociażby poprzez gwarancje dla kredytu wziętego przez Porty Lotnicze, aby dać możliwość budowania stabilnej perspektywy funkcjonowania portu lotniczego. I to bez straszenia, bez szantażu, przy założeniu, że nam wszystkim bardzo, bardzo na porcie zależy. I ostatnie stwierdzenie dziękując panu przewodniczącemu za cierpliwość i państwu także, kieruję pytanie do akcjonariuszy portu, co zamierzają uczynić dla stabilnego funkcjonowania tego niezmiernie istotnego przedsięwzięcia gospodarczego? I pytanie do portu lotniczego, bo poza statyczną prezentacją tego co także przy udziale Samorządu Województwa się stało, brakuje mi

odpowiedzi, czego brakuje ze strony fachowców portu, dla rozwoju tego lotniska? Co należy uczynić? I co jeszcze należy stworzyć, by było to przedsięwzięcie służące wielu i dla wielu?”

Wiceprzewodniczący sejmiku **Adam Banaszak**: „Pani poseł, panie pośle, panie marszałku, panie przewodniczący, panowie prezydenci, wszyscy zaproszeni goście, koleżanki i koledzy radni. Po pierwsze cieszę się, że pan marszałek zgodził się z tym, że dzisiejsza sesja to dobry pomysł. Czyli z tym, że port lotniczy jednak jest dla naszego województwa czymś ważnym. Czy nawet bardzo ważnym. Z tego powodu, że region, który nie ma portu lotniczego jest regionem na pewno dużo słabszym od tych, które mają takie okno na świat. Oczywiście warunek jest jeden, musi to być port lotniczy, który funkcjonuje, który umożliwi dotarcie do wielu miejsc w Europie, po to, żeby rzeczywiście to województwo było w stanie się rozwijać. Nie wystarczy ruch turystyczny czy tylko ruch czarterowy. Usłyszeliśmy już o tym, że regionalne porty lotnicze takiej wielkości nie są w stanie utrzymywać się bez wsparcia finansowego. Ale to wsparcie finansowe może być różne. I moim zdaniem, z tego też będzie wynikało moje pytanie do pana prezesa, port lotniczy tej wielkości powinien być w stanie nie generować strat operacyjnych. Stąd pytanie, ilu pasażerów musiałby przewieźć, aby wyzerować swoją stratę, jeśli chodzi o stratę operacyjną, stratę na działalności? Tak jak powiedziałem, jest dla mnie oczywiste, że jest to możliwe, przy pewnej wielkości przewozów, oczywiście przewozów pasażerów tych, którzy zostawiają środki w porcie. Ale oczywiście jest dla mnie także jasne, że mimo wyzerowania się, jeśli chodzi o działalność operacyjną, czyli już nie przynoszenia straty, to za ile lat? To rozumiem też taką informację uzyskamy. Jeśli byłaby taka możliwość, to i tak będzie ten port musiał być wspierany finansowo poprzez środki na promocję czyli na wsparcie konkretnych połączeń tego portu z portami europejskimi, a przede wszystkim z hubami. To, co można zaobserwować, jeśli chodzi o rozwój portów regionalnych w całej Europie, a także u nas w kraju, to bardzo ważna jest systematyczność. Jeżeli budujemy funkcjonowanie tego portu w siatce połączeń europejskich, niezwykle ważne jest to, aby port posiadał połączenie z hubami czyli z miejscami, gdzie można się przesiąść i dolecieć na cały świat nieomalże. Takie połączenie port w tej chwili ma, bo jest to połączenie z Frankfurtem. Nie jest ono może jeszcze wystarczające, bo w tej chwili to jest kilka połączeń, co jeszcze nie umożliwia pełnego ruchu klienta biznesowego, ale jest to właściwy kierunek. Przy czym ten port lotniczy miał już takie połączenie jakiś czas temu. Było to połączenie z portem w Warszawie, które jest małym hubem regionalnym, ale też umożliwiającym połączenia z Europą z kolejnym hubem bądź już z miejscem docelowym. Niestety to połączenie lotnicze realizowane przez LOT w pewnym momencie przestało funkcjonować. Nie chcę szukać winnego w tej chwili. Natomiast efektem tego jest taki stan, jaki mamy teraz, że takiego połączenia z Warszawą nie ma. A moim zdaniem, dla właściwego funkcjonowania tego portu byłoby ono niezbędne.

Dlatego że, tak jak mówiłem Warszawa jest hubem. Warszawa jest miejscem, gdzie biznes przylatuje także przylatując z Europy czy ze świata. I takie połączenie jest jednym z ważnych elementów rozwoju regionu. Mówię o tym, dlatego że ważna jest systematyczność. Kiedy mówimy o planie, musimy mieć plan utrzymania połączeń tego typu, jak realizowane w tej chwili połączenie przez Lufthansę. Dobrze byłoby mieć jeszcze jakieś połączenie tego typu, które otworzyłoby kierunki, których w tej chwili nie obsługujemy. Kończąc ten generalny wątek to ważna jest systematyczność. Ważne jest dogadanie się podmiotów właścicieli portu jeżeli chodzi o finansowanie połączeń zewnętrznych, o finansowanie promocji. I to jest jak gdyby clou sprawy. Bo doprowadzenie struktury kapitałowej do tego stanu, jaki przedstawiła pani dyrektor, to szybko policzyłem matematycznie, zajmie dziesiątki lat, tak naprawdę, przy podnoszeniu kapitału w stosunku do tego, co jest w tej chwili. Kluczowy jest program działań promocyjny udziałowców na najbliższe lata. Odnosząc się jeszcze do kwestii struktury kapitałowej, tak jak powiedziałem, struktura kapitałowa to jedno i oczywiście należałoby zmierzać w tym kierunku, żeby wszystkie podmioty samorządowe – te najważniejsze – wzięły na siebie odpowiedzialność za funkcjonowanie tego portu. Nie tylko my jako województwo, ale także główne miasta, być może też pozostałe miasta prezydenckie. Natomiast odnosząc się do konkretnych tematów przedstawionych w prezentacji, wydaje się, że lepszą metodą w związku z tym, że jest mnóstwo małych udziałowców w tym porcie, więc może nie przechodzenie do spółki z o.o. a ewentualnie zmiana statutu spółki akcyjnej, która spowoduje większy wpływ tych dużych udziałowców i zaangażowanie ich również ewentualnie w radę nadzorczą poprzez ewentualne zmiany w tej dziedzinie. Tworzenie spółki z o.o. to są niestety dodatkowe istotne koszty. To jest znowu czas na przekształcenia. Wydaje mi się, że w tym momencie nie do końca w porcie potrzebne. Chciałbym zadać trzy pytania, o których już wspomniałem wcześniej. Po pierwsze: do pana prezesa, czy port jest w stanie tak funkcjonować, żeby nie mieć straty operacyjnej i przy jakiej wielkości przewozów pasażerskich – oczywiście chodzi o kwotę orientacyjną? Chciałem zadać też pytanie do panów prezydentów, tutaj dwóch obecnych – myślę, że warto też pomyśleć o włączeniu też pozostałych prezydentów z naszego województwa – ale do tych obecnych dwóch panów prezydentów, czy są zainteresowani tym, aby ten port funkcjonował, aby wspierać przede wszystkim działania promocyjne tego portu i na jakich zasadach? To samo pytanie oczywiście kieruję do pana marszałka. I wreszcie pytanie do przedstawiciela ministerstwa, port jest w części użytkowany przez ministerstwo, w związku z tym słyszeliśmy, że ministerstwo ponosi jakieś koszty związane z funkcjonowaniem na tym terenie, czy rzeczywiście jest tak, że faktury są wystawiane przez port lotniczy i czy ministerstwo je płaci?”

Radny **Andrzej Walkowiak**: „Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni goście. Mam kilka pytań. W sumie dotyczących oczywiście troski o przyszłość portu lotniczego. Na ostatniej sesji sejmiku pan marszałek w jednej z wersji przyszłości portu powiedział, że może za złotówkę te 70% akcji przekazać, które w tej chwili posiada Samorząd Województwa w porcie lotniczym. Chciałem zapytać, ile dzisiaj zdaniem pana marszałka warte są te akcje? Pytam w kontekście proponowanego nowego podziału własnościowego portu lotniczego. On mniej więcej w dużym uproszczeniu oczywiście polega na tym, że 20% akcji czy około 17% zostanie odsprzedanych przez Samorząd Województwa Gminie Toruń. Chciałem zapytać, czy będzie to propozycja kupna za złotówkę? Czy za jakąś inną wartość? Jak pan wycenia te 17%? Z jaką propozycją zwróci się pan do Gminy Toruń? Drugie pytanie dotyczy naszego budżetu, dlaczego w budżecie województwa nie ujęto żadnej kwoty, która miałaby pokryć planowaną przecież stratę w funkcjonowaniu portu lotniczego w Bydgoszczy? I trzecie, kończące pytanie do pana prezesa portu lotniczego, który przekazał bardzo ciekawą wizję rozwoju otoczenia portu lotniczego. Chodzi o kolej, która by komunikowała port lotniczy z komunikacją kolejową. Powiedział pan prezes, że jest decyzja środowiskowa na linię kolejową Trzciniec – Solec Kujawski w obrębie lotniska. Z tego, co wiem decyzja środowiskowa jest wydana tylko na odcinek Trzciniec – lotnisko, a co z decyzją środowiskową między lotniskiem a Solcem Kujawskim?”

Radny **Ryszard Kierzek**: „Szanowni państwo, po raz drugi miałem zaszczyt oglądać tę prezentację dotyczącą funkcjonowania portu lotniczego. I tak jak sądzę, nie ma tutaj na sali nikogo, kto jest przeciw jego funkcjonowaniu, kto by powiedział, że port lotniczy powinien zaprzestać swojego działania. Myślę też, że nie ma na sali nikogo wśród radnych, kto mógłby dzisiaj mówić o kosztach i ewentualnej drodze oszczędności, które spółka port lotniczy będzie przeprowadzać. Rzucenie w prezentacji kwoty 7,9 mln zł jako koszt utrzymania płyty lotniska i terenu jest jedyną kwotą, o której się dowiedzieliśmy, jeśli chodzi o koszty utrzymania lotniska. Ja mam wprost pytanie do pana prezesa, jaka jest wizja ograniczenia kosztów, bo jeżeli ktoś generuje straty, to przede wszystkim powinien myśleć o ograniczeniu pewnych kosztów? Tu ewentualnie, szanowni państwo, również musimy się zastanowić nad kierunkiem rozwoju. Dzisiaj można dyskutować o zwiększeniu liczby pasażerów, ale od paru lat utrzymuje się ona na poziomie 350 tys., co wskazuje, że wcale to nie jest łatwe, aby zwiększyć liczbę pasażerów. A więc tak naprawdę istotą rozwoju portu lotniczego jest przekształcenie tego portu w przyszłości przy dużym wkładzie inwestycji w port pasażersko-towarowy. Innej drogi tak naprawdę nie ma do zmniejszenia strat tego portu lotniczego jak pójście w takim kierunku. Myślę, że wszyscy radni chcieliby poznać możliwości właśnie ograniczania kosztów całościowych, które są generowane przez port lotniczy”.

Radna **Agnieszka Kłopotek**: „Panie przewodniczący, panie marszałku, szanowni goście. Ja mam pytanie do pana pułkownika. Przed chwilą usłyszeliśmy, że po wpisaniu portu lotniczego w Bydgoszczy na listę obiektów o szczególnym znaczeniu strategicznym, będzie możliwość pozyskiwania dodatkowych środków finansowych zewnętrznych, co niewątpliwie jest bardzo ważnym elementem dalszego funkcjonowania portu lotniczego. Chciałam zapytać, skoro port w Bydgoszczy od początku był niejako portem wojskowym, dlaczego do tej pory nie został na taką listę wpisany? I drugie pytanie, czy port lotniczy będzie musiał spełniać jakieś szczególne warunki, żeby na taką listę mógł zostać wpisany, co być może związane jest z kolejnymi nakładami inwestycyjnymi, które będzie musiał ponieść?”

Radny **Michał Krzemkowski**: „Panie przewodniczący, szanowni państwo. Zastanawiam się, poruszył już ten temat poniekąd przewodniczący Banaszak, czy nie należałoby do tego procesu ratowania portu lotniczego naszego województwa włączyć również innych miast prezydenckich naszego województwa? Oczywiście stosownie do skali wykorzystania usług portu lotniczego przez mieszkańców tych miast. Wydaje mi się, że takie włączenie do tego procesu Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia miałyby nie tylko charakter finansowy, ale miałyby charakter integrujący dla naszego województwa. Włączenie tych miast w ten proces na pewno, nie tylko byłoby szansą pewnego podzielenia się odpowiedzialnością, ale też i podniesienia podmiotowości tych miast, a także szansy wypromowania ich na arenie międzynarodowej. Chciałbym właśnie takie rozwiązanie zaproponować, aby nie tylko Bydgoszcz i Toruń, ale również pozostałe miasta prezydenckie do tego włączyć. Mam konkretne pytanie, w jaki sposób jest skomunikowane miasto Toruń z lotniskiem? W jaki sposób mieszkańcy Torunia mogą dotrzeć, korzystając ze środków komunikacji publicznej do lotniska?”

Radny **Przemysław Przybylski**: „Panie przewodniczący, panie marszałku, szanowni państwo radni, państwo parlamentarzyści, panowie prezydenci. To, że zgromadziliśmy się dzisiaj na nadzwyczajnej sesji jest przejawem troski o to, co jest istotą zewnętrznej komunikacji naszego województwa. Ta troska nie tylko musi być wyrażana semantycznie, ale również ekonomicznie. Żaden samorząd, niezależnie czy to będzie samorząd województwa czy samorząd gminy, nie jest w stanie utrzymać takiej inwestycji. Nie jest w stanie dotować, ażeby ten rozwój był dynamiczny, prężny i żeby przynosił zamierzony zysk, i ten marketingowy, i ten gospodarczy. Jeśli chcemy być poważnym regionem dla partnerów w świecie, to musimy ponieść wspólnie ten trud doinwestowania i utrzymania. Proszę zauważyć, że w relacji społecznej są obszary, takie jak edukacja czy służba zdrowia, które nie przynoszą zysku. Również ten komponent logistyczny poniekąd się wpisuje w tę płaszczyznę. I dlatego też apeluję, jeśli chcemy silnego województwa, silnego regionu

dołożmy wszelkich starań. To co powiedział mój przedmówca, pan przewodniczący Krzemkowski, jeśli to ma być regionalne lotnisko, to bierzmy również odpowiedzialność finansową. Odrzucmy małostkowość i może ambicje partykularne. To się, proszę państwa, będzie wspólnie nam opłacało”.

Radny **Paweł Knapik**: „Panie, panowie radni. Ja myślę, że warto też otwarcie powiedzieć, że wszystkim nam zależy na tym, by lotnisko było. Ale to też nie jest tak, że bez względu na koszty i na to, w jaki sposób się to dzieje. Mamy tu na tej sali świadomość tego, że lotnisko jest nam potrzebne, ale wielu z nas też gdzieś tam dopuszcza jednak możliwość tego, że port lotniczy wcale nie jest czymś, bez czego nie da się w Kujawsko-Pomorskiem żyć, bo ulokowani jesteśmy tak, że wielu mieszkańcom naszego regionu bliżej jest do innych portów lotniczych, do których dostają się dzisiaj szybciej, sprawniej i mają dużo lepszą siatkę połączeń z tych portów. Więc chętnie na pewno podniesiemy rękę za tym, by port ratować, dotować i przeznaczyć na to nawet jeszcze większe środki, ale jeśli będziemy widzieć w tym długoplanowy cel i porozumienie wszystkich udziałowców. I to nie może być tak, że Bydgoszcz z Toruniem walczy o nazwę. Pewnie jest to ważne, ale Kujawsko-Pomorskie to na Boga nie tylko Bydgoszcz i Toruń, ale ci wszyscy, którzy mieszkają dookoła, a których jest zdecydowanie więcej niż w Bydgoszczy i w Toruniu. Więc myślę, że tutaj pewne w końcu animozje warto zakopać. Dojść do porozumienia. I wtedy i radni na tej sali podniosą chętnie rękę za tym by być może na ten cel więcej pieniędzy przeznaczać. Chciałbym się skupić jednak bardziej na tych sprawach związanych z wojskiem. Dlatego, że tak naprawdę w każdym biznesie, a port lotniczy jest biznesem, istotne jest to, by wszyscy partnerzy się szanowali. Niestety jeden z partnerów, według mojej oceny, zachował się bardzo nieładnie i mimo umowy wziął zabawki i się odsunął. Od 2010 r. do dzisiaj umowa nie została wypowiedziana w sposób formalny. Nawet jeśli przyjmujemy to, co przed chwilą usłyszeliśmy od pana pułkownika, że według ministerstwa ta umowa od 2013 r. nie obowiązuje, to mamy te ponad trzy lata, kiedy umowa formalnie obowiązywała. W związku z tym mam pytanie do pana prezesa portu lotniczego, jakie kroki dzisiaj są czynione, by pieniądze za te kilka lat od wojska odzyskać, a bez mała licząc chodzi również o grubo ponad 20 mln zł, w związku z tymi zobowiązaniami, które wojsko by miało. I ponawiam i uszczegóławiam troszeczkę pytanie, bardzo słuszne radnego Banaszaka, związane z tymi operacjami, które lotnisko dla wojska wykonuje dzisiaj. Czy to jest kilkadziesiąt czy kilkaset operacji w ciągu roku i czy one są rozliczane faktycznie w taki sposób, że pokrywają faktyczne koszty i dają jeszcze do tego jakiś zysk? Bo jeśli nie, to trzeba tu bardziej poważniej i bardziej zdecydowanie w stosunku do partnera wojskowego podejść. Bo jak widzimy, jak słyszymy wojsko jak na razie zapewnia, a od 2010 r. tak naprawdę nie stało się nic. Więc tutaj też powinniśmy bardziej zdecydowanie pewne kroki podejmować”.

Radny **Wojciech Jaranowski**: „Panie przewodniczący, panie marszałku, szanowni goście, panie i panowie posłowie, państwo radni. Niewątpliwie port lotniczy w Bydgoszczy jest bardzo potrzebny mieszkańcom całego województwa. I w tym kontekście chyba dobrym pomysłem jest zainteresowanie udziałem w utrzymywaniu tego portu również innych miast w województwie. Tylko biorąc na przykład pod uwagę odległość Włocławka od Bydgoszczy, to myślę, że Włocławek np. do Modlina ma podobną odległość jak do Bydgoszczy. Jest być może nawet lepiej skomunikowany niż z Bydgoszczą. Dlatego uważam, że niezbędne jest dla prawidłowego funkcjonowania tego portu lotniczego dobre skomunikowanie z miejscowościami całego województwa. I uważam, że budowa linii kolejowej powinna być priorytetem. Dlatego popieram starania pana prezesa, aby taka linia powstała. Ostatnio Komisja Europejska już zatwierdziła plan spójności komunikacyjnej, czy ta budowa znalazła się w tym dokumencie? Budowa trasy kolejowej do lotniska – to pytanie do pana marszałka”.

Radna **Anna Janosz**: „Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni goście. Oczywiście podpisuję się pod wieloma głosami, które tutaj już dzisiaj padły. Że port lotniczy jest naszym dobrem – dobrem województwa. I że województwo tak naprawdę liczy się wówczas, kiedy ma swój port lotniczy. Mam świadomość tego, że nie jesteśmy portem dużym. Ale na pewno możemy być alternatywą dla większych portów, takich chociażby jak port w Gdańsku czy port w Poznaniu. Bo domyślam się, że my, jako mieszkańcy tego województwa poza portem warszawskim najczęściej właśnie z tych dwóch korzystamy. Chcę powiedzieć, że nie jestem ani zameldowana w Bydgoszczy ani w Toruniu, więc może właśnie bez emocji chciałabym zauważyć, że nazwa tego portu mogłaby oddawać i rzeczywiście być związana z całym województwem. Więc myślę, że to jest chyba najmniejszy problem i nie warto kruszyć kopii. Natomiast chciałabym powtórzyć moje pytanie, które skierowałam w ubiegłym tygodniu do pana prezesa bydgoskiego portu lotniczego, czy to koszty tylko i wyłącznie decydują o tym, że z niektórych połączeń rezygnujemy? Że niektóre połączenia są zawieszane, np. na okres zimowy? I czy mają państwo dokładne wyliczenia, że właśnie największe straty generują te połączenia, które teraz właśnie na okres zimowy 2016-2017 zostały zawieszane?”

Radny **Przemysław Przybylski**: „Panie przewodniczący, panie marszałku, szanowni państwo radni, zaproszeni goście. Jeszcze dwie takie refleksje. W imię również odpowiedzialności tej ekonomicznej, to dużo już nakładów ponieśliśmy i trzeba dołożyć wszelkich starań, żeby one nie były stracone – to pierwsza refleksja. A druga – za moment, kiedy będą uruchomione trasy ekspresowe, znacznie trudniej będzie nam wypracować markę naszego lotniska, bo to jest pewna tradycja, pewien komfort logistyczny. Natomiast jeśli będziemy tak dalej postępować jak teraz, to większość naszych kontrahentów ze

względu na szybką mobilność z Poznaniem i Gdańskiem, będzie omijała, nie tylko port, ale też województwo kujawsko-pomorskie”.

Przewodniczący Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury **Waldemar Przybyszewski**: „Panie przewodniczący, panie marszałku, panie i panowie radni, szanowni zaproszeni goście. Dzisiejsza sesja jest sesją nadzwyczajną, bo sytuacja jest nadzwyczajna. I na początku postawię pewną tezę. Każdy scenariusz dotyczący lotniska jest możliwy. Scenariusz przy braku współdziałania ze strony największych akcjonariuszy, a więc Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego i Miasta Bydgoszczy, będzie najbardziej dotkliwy, a mianowicie zarząd portu zobowiązany będzie do ogłoszenia upadłości lotniska, bo to jest jego ustawowy obowiązek. Podzielałam zdanie pana radnego Romana Jasiakiewicza o wczorajszym posiedzeniu naszej komisji, gdzie uczestnicy tego posiedzenia z troską wypowiedzieli się o sytuacji dotyczącej lotniska, konieczności zapewnienia warunków do dalszego funkcjonowania i rozwoju. Powiem więcej. Akcjonariusze wczoraj obecni wskazywali na możliwości rozwiązania tego trudnego problemu, który się wydaje na dzień dzisiejszy węzłem gordyjskim – ale tak nie jest. Był obecny również pierwszy zastępca pana prezydenta Miasta Torunia, który nie jest akcjonariuszem większościowym, ale również deklarował w imieniu pana prezydenta, że Toruń jest żywotnie zainteresowany objęciem pakietu akcji. A więc stałym dokapitalizowaniem portu lotniczego. Apelowanie tylko do Samorządu Województwa o rozwiązanie tego problemu jest rzucaniem słów na wiatr. Dlatego że Samorząd Województwa bez Bydgoszczy, z udziałem pozostałych akcjonariuszy, niewiele może. Zabrakło wczoraj na posiedzeniu przedstawiciela Bydgoszczy. Cieszę się bardzo, że dzisiaj jest obecny z nami pan prezydent tego miasta i liczę na to, że pan prezydent odpowie na moje pytanie, a mianowicie, jaka jest wizja Bydgoszczy? Jak Bydgoszcz widzi zapewnienie warunków do dalszego funkcjonowania? Jak Bydgoszcz widzi port lotniczy w najbliższych latach? Czy będzie się port rozwijał? Czy port będzie poszukiwał nowych dochodów? Czy port będzie rozbudowywał infrastrukturę? Czy port będzie portem cywilnym czy, tak jak mówił pan pułkownik z ministerstwa obrony w ostateczności może wrócić do wojska? Myślę, że na te pytania musimy sobie odpowiedzieć i oczekiwać od akcjonariuszy przedstawienia nam rozwiązania. To nie radni są od rozwiązania tego problemu, aczkolwiek jako radni zobowiązani jesteśmy do tego, aby wskazywać na kierunki i oczekiwać skutecznych rozwiązań. Wczorajsza komisja podjęła stanowisko. Ja się tylko ograniczę do konkluzji wynikającej z tego stanowiska, a mianowicie po pierwsze: komisja wnioskuje do akcjonariuszy o ustalenie stałego dokapitalizowania Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.; po drugie: komisja wnioskuje o opracowanie strategicznego planu rozwoju infrastruktury drogowej Portu Lotniczego wraz z otoczeniem; po trzecie: komisja stwierdza, że Samorząd Województwa nadal deklaruje wolę współdziałania z pozostałymi

akcjonariuszami i oczekuje jasnych deklaracji ze strony pozostałych akcjonariuszy, co do dalszego rozwoju i bieżącej działalności portu lotniczego w Bydgoszczy. Wierzę w to i wierzę w mądrość akcjonariuszy. I wierzę w to, że ten negatywny scenariusz, o którym mówiłem na początku się nie ziści”.

Prezydent Miasta Torunia **Michał Zaleski**: „Panie przewodniczący sejmiku województwa kujawsko-pomorskiego, panie i panowie radni, członkowie zarządu z panem marszałkiem, szanowni goście. Wytłumaczenie, dlaczego teraz zabieram głos. O godz.12. jestem omówiony ze stu osobami – kombatantami toruńskimi w przededniu Święta Niepodległości. Do meritum przechodząc. Jedno zdanie o historii. Kiedy kilka lat temu Rada Miasta Torunia na mój wniosek podejmowała decyzję o zakupie akcji w porcie lotniczym w Bydgoszczy, to ta decyzja była motywowana jednym: zamknięciem jakichkolwiek dyskusji na temat tworzenia portu lotniczego w Toruniu. A takie dyskusje w latach 2006-2008 toczyły się bardzo intensywnie w Toruniu. Myślę, że to decyzja roztropna, mądra i odpowiedzialna, jaką podjęła Rada Miasta Torunia. Tym samym od tego czasu ani dyskusji, ani przemyśleń, ani przeliczeń dotyczących tworzenia konkurencyjnego portu lotniczego w tak niedużej odległości, nie ma. I ich w Toruniu, jako świadomy akcjonariusz portu lotniczego w Bydgoszczy, nie będziemy podejmowali. Panie i panowie, Gmina Miasta Toruń jest akcjonariuszem dysponującym 0,04% akcji w porcie lotniczym w Bydgoszczy. Takie są nasze prawa i obowiązki – od takiej wartości. Do takiej wysokości możemy podejmować decyzje w tej spółce akcyjnej. Natomiast, panie mecenasie, prawo przewiduje równe prawa dla każdego akcjonariusza. Nieważne czy to 0,04% czy to 99% - co do wypowiedania się na temat funkcjonowania spółki akcyjnej, co do wypowiedania się na temat jej przyszłości i co do formułowania własnych rozwiązań. I z tego, jako świadomy akcjonariusz korzystaliśmy i korzystać będziemy. A więc nasze myślenie o przyszłości zostało przedstawione. Ono się nie zmieniło. Jestem przekonany, że jeżeli oczywiście będzie taka potrzeba i akcjonariusze decydujący o tym, co w spółce port lotniczy w Bydgoszczy może mieć miejsce w przyszłości, zdecydują się na przyjęcie oferty Gminy Miasta Toruń – ja poproszę Radę Miasta o taką decyzję. Panie i panowie, bardzo dziękuję za to, że doszło do takiej dyskusji i tej debaty w sprawie portu lotniczego w Bydgoszczy. Dzisiaj słyszeliśmy już do tej pory wiele dobrych wieści. Chciałbym potwierdzić to z całą mocą – dla mieszkańców Torunia port lotniczy w Bydgoszczy jest ważny. Ten port lotniczy powinien działać. Powinien funkcjonować. Każdy współwłaściciel do poziomu za jaki odpowiada, a więc do poziomu udziałów w tej własności, podejmuje oczywiście odpowiedzialność za ten port lotniczy. Co ważne – usłyszeliśmy dzisiaj chyba bardzo istotną deklarację ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej o tym, że nieruchomości, na których zlokalizowany jest port lotniczy staną się własnością samorządu województwa – tak tę deklarację odebrałem, a tym samym w efekcie część z nich niesłużąca

usługom lotniczym będzie mogła być skomercjalizowana. To jest duża i dobra wiadomość. Po drugie włączenie przedsiębiorstwa port lotniczy w Bydgoszczy do przedsiębiorstw działających na rzecz obsługi obrony narodowej też może zapewnić stały systematyczny dopływ środków finansowych. Zapewniam, że deklaracje Torunia są nadal otwarte. I jeżeli akcjonariusze uznają, że w tych deklaracjach znajdują oczekiwania swoje i potrzebę sięgnięcia po nie, jesteśmy gotowi do rozmów”.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** podziękował prezydentowi Miasta Torunia Michałowi Zaleskiemu za przybycie i przedstawienie stanowiska Torunia w sprawie portu lotniczego.

Radny **Roman Jasiakiewicz** ad vocem: „Ja ubolewam z osobistych wycieczek pana prezydenta Miasta Torunia. Chcę tylko zauważyć, że występuję w tej sali wyłącznie jako radny. I jako radny niestety dostrzegam dalece głębsze i dalsze oczekiwania niż wielkość akcjonariatu. Naturalnie nie zabierając prawa głosu we wszelkich sprawach. Dziękuję i pozdrawiam pana prezydenta serdecznie”.

Marszałek **Piotr Całbecki**: „Panie przewodniczący, panie, panowie radni. Jak rozumiem, teraz przyszedł czas na odpowiedzi. Więc w zakresie, w jakim ja jestem w stanie ich udzielić, w tych przypadkach, które były adresowane do mnie bądź do zarządu województwa, odpowiem. Padło takie pytanie, ile dla marszałka województwa jest wart port lotniczy, czy rzeczywiście tylko złotówkę? Trudno jest w ogóle odpowiedzieć na takie pytanie, ale może posłużę się pewnym cytatem z oblężonej Jerozolimy z epoki krzyżowców. Otóż, Sultán zapytał króla, ile jest dla niego warta Jerozolima i padła taka wspólna odpowiedź dla nich, że tyle samo, że jest ona warta i wszystko i nic – tak jak życie. Więc my musimy przejść naprawdę na poziom dyskusji bardzo merytorycznej. Za co dziękuję. I chyba już sobie nie zadawać takich pytań, bo przecież państwo wiecie, że kiedy my rozmawialiśmy o tym, jaka przyszłość czeka port lotniczy, to mówiliśmy o tym, że są wszystkie możliwe warianty do wzięcia pod uwagę. To nie jest tak, że raz coś jest dane na zawsze i to będzie trwało. Po prostu życie płynie i my musimy szukać nowych rozwiązań, które będą wzmacniać, które będą pobudzać rozwój czegoś, co już istnieje. Bo oczywiście jest to wyobrażalne, że port utracimy. To tak jak kiedyś ktoś planował, że będzie to lotnisko wojskowe o strategicznym znaczeniu dla Paktu Warszawskiego. I pewnego dnia zostały zdemontowane jednostki i nie jest już portem strategicznym wojskowym. I taka jest historia. I to się toczy. Dlatego musimy dalej szukać rozwiązań. Jaka jest wartość realna? Wartość akcji jest taka, jaką ustalają akcjonariusze. I my dzisiaj wyceniamy jedną akcję na 45 zł. Łączna ich wartość to 94 mln zł. Chociaż wiemy, że jest to też kwestia umowna, bo przecież wiemy chociażby, ile zainwestowaliśmy. Tyle jest coś warte, jeżeli chcemy coś sprzedać, ile ktoś za to zapłaci. Więc w takim przypadku jest to w ogóle niepotrzebne pytanie, ponieważ

my nie możemy w ten sposób myśleć o funkcjonowaniu portu lotniczego. Uważam, że padła bardzo dobra deklaracja pana pułkownika, którą dzisiaj usłyszeliśmy o zmianie statusu. Otwiera wreszcie możliwości do podjęcia negocjacji na temat współpracy z wojskiem. Jeśli tak się stanie, to rzeczywiście będzie przełom. Ponieważ dotąd ten status był taki nijaki i mieliśmy po prostu, z jednej strony oczekiwania nasze, jako portu lotniczego, a z drugiej strony, wojsko miało związane ręce. Bo rzeczywiście nie było tego statusu zadań realizowanych na rzecz obronności kraju w przypadku portu lotniczego. Więc teraz być może pojawi się formuła prawna, abyśmy mogli z MON-em rozmawiać o kosztach współprowadzenia tego portu lotniczego. Jakie są koszty w relacji do przychodów i kiedy tak naprawdę zostanie zniwelowana luka finansowa? My przyjęliśmy, że ten okres potrzebny na zlikwidowanie luki finansowej to 10 lat. Ale to jest oczywiście założenie, które wymaga bardzo intensywnej pracy i stałego finansowania. Bo jeśli chcemy rzeczywiście z przychodów pokrywać koszty funkcjonowania, to wówczas muszą rosnać przychody. Więc jeżeli przychody, to również musimy inwestować w nowe linie i destynacje. Tak aby pasażerów przybywało i żeby zostawiali pieniądze w porcie lotniczym, żeby linie lotnicze mogły dostawać pieniądze. Więc dzisiaj trudno jest jednoznacznie odpowiedzieć, jak te dwie krzywe będą się kształtować w ciągu najbliższych 10 lat, ale założenie jest takie, że mają się rzeczywiście spotkać za 10 lat. I to jest nasz plan. Rok do roku będziemy go monitorować – chcemy go monitorować. Ale musimy mieć świadomość, że strata będzie maleć, ale na pewno nie będą malały koszty związane z utrzymaniem nowych destynacji, a wręcz odwrotnie, będą one rosły. Czyli realnie my zakładamy, że wraz ze stratą ten koszt dzisiaj powinien rocznie wynosić 15 mln zł. To są realne pieniądze, które są potrzebne na rozwój nowych linii, nowych destynacji. Jeżeli tego nie będzie, to będziemy mieć status quo. I to nie jest tak, że nawet jeśli zbudujemy infrastrukturę dojazdową czy powstanie S10 i S5, że to wszystko się zmieni, i nawet, jeśli powstanie linia kolejowa Trzcinec – Solec Kujawski. I tutaj odpowiem, że ona nie mogła się znaleźć w planie spójności, ponieważ nigdy nie była zaakceptowana przez JASPERS, czyli instytucję, która ocenia rentowność ekonomiczną inwestycji drogowych w naszym kraju – instytucja unijna. Mogłaby zostać zrealizowana tylko wtedy, kiedy by się znalazła w planach restrukturyzacyjnych PKP. I taki wniosek w kontrakcie terytorialnym zawarliśmy. I znajduje się ten zapis, że tzw. BiT-City II może objąć również odcinek Solec – Trzcinec. W tej sytuacji mogłaby być ona realizowana. Jeśli 64 mld zł ma do wydania PKP w najbliższych już jedynie kilku latach, to sądzę, że jest duża szansa by taki projekt, jeśli będzie przygotowany i gotowy, mógł być zrealizowany. Bo tych pieniędzy jest tam naprawdę bardzo dużo. My decydujemy tylko o RPO. Wiemy, że tam są niewielkie pieniądze. Toczyliśmy nie jedną dyskusję na temat, jak je podzielić na linie kolejowe w naszym województwie o znaczeniu regionalnym. Ale 64 mld zł – to jest gigantyczna kwota.

Porównując to do poprzedniej perspektywy, gdzie było tych pieniędzy chyba 15 czy 20 mld zł – kilka razy mniej. Więc możemy wspólnie apelować i wnioskować do PKP, żeby rzeczywiście ten projekt mógł być zrealizowany. Tak to wygląda. I też trochę jestem zaskoczony tym, że pan Roman Jasiakiewicz pytał, dlaczego dopiero teraz? Skąd nagle taka sytuacja, że teraz mówimy o porcie lotniczym? Ja to mówiłem i jeszcze raz powtarzam, może nie wszyscy mieli wiedzę, ale wydawało się nam zawsze, że port lotniczy był przedmiotem czy tematem spotkań radnych sejmiku. Wiele zadawanych było pytań bezpośrednio do mnie czy do prezesa portu lotniczego i nigdy nie szczędziłem odpowiedzi. Wręcz odwrotnie zawsze one były pełne. I chcemy by tak pozostało. Dlatego trochę nie rozumiem tego zarzutu. Co do pytań dotyczących funkcjonowania portu, to bardzo proszę pana prezesa, by udzielił odpowiedzi”.

Prezes zarządu PLB S.A. **Tomasz Moraczewski**: „Szanowni państwo. Czego brakuje do rozwoju portu? W tej chwili, tak jak wspominałem, infrastruktura jest doskonała. A zatem kolejnym krokiem jest rozwój połączeń. Czyli brakuje zaangażowania pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. One przyniosą w tej perspektywie powiedzmy 10-letniej na wyniku finansowym też plus. Natomiast w pierwszej kolejności na pewno przyniosą efekty, te, które pokazywałem w poprzedniej prezentacji – tę wartość dodaną dla regionu w postaci przychodów pośrednich. Kiedy się port zbilansuje? Myślę, że to jest spójne z komunikatem Komisji Europejskiej. Ta działalność operacyjna ma szansę się zbilansować przy 700 tys. paxów rocznie. Tutaj KE, myślę, że bardzo precyzyjnie to określiła i ma pełną wiedzę. I z naszych wyliczeń wychodzi, że to jest mniej więcej ta wartość, od której potem ta pomoc jest cofana. Czyli jest to wyliczone właściwie. Jeśli chodzi o inicjatywę JASPERS i opinię, o czym mówił pan marszałek, to ona dotyczyła linii kolejowej tylko, o czym ja też wspominałem, jako linii końcowej do portu. Przyjęte jest w literaturze, że taka linia ma sens od 5 mln w górę, czyli np. to, co Kraków ostatnio uruchamiał, gdzie są jakieś przesłanki, by linia czołowa była. Ale przy ponad 13 mln zł przy Okęciu, to nawet tam zasadność linii czołowej jest podważana, przy takiej dużej liczbie pasażerów. My mamy takie warunki terenowe, że możemy tę linię zrobić przelotową. I tutaj JASPERS na ten temat jakby wskazywał, że to jest docelowy kierunek. Jest też dokument *Studium Wykonalności z 2007 r.*, który przekazuje wariantowanie tej trasy do Trzcianca. I rzeczywiście, decyzja środowiskowa i studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe jest wydane dla odcinka stacja Trzciniec – głowica południowa do portu lotniczego Bydgoszcz, jako na razie ten przystanek celowy. I my moglibyśmy to potraktować jako pierwszy etap, bo dokumentacja umożliwiająca rozpoczęcie inwestycji jest tam przygotowana i można iść krok dalej. Natomiast drugi etap, to o czym mówił pan marszałek, przy tak dużych środkach PKP PLK S.A. można sobie wyobrazić i myślę, że mogłaby ta instytucja powitać z dużym zadowoleniem przygotowanie projektu i

możliwość jego realizacji. Jaka jest wizja ograniczeń kosztów? Oczywiście zadaniem zarządu każdej spółki jest ograniczanie kosztów. Natomiast to, co powiedział pan marszałek, koszty ogólne lotniska będą rosły, nie będą spadały. Mamy w tej chwili prawie 200 pracowników. Idzie najniższa krajowa do góry. Likwidowane są umowy zlecenia i inne rzeczy, to oczywiście generuje koszty. To jest po pierwsze. Po drugie, ta rozbudowana infrastruktura – ona też kosztuje więcej. I nie są to tzw. fajerwerki, tylko jest to, tak jak wspominałem, zerojedynkowa infrastruktura. Po prostu dzisiaj takie są wymagania współczesnego świata lotniczego. To jest świat globalny, bo ten samolot, który ląduje u nas, wczoraj lądował w Nowym Jorku, przedwczoraj w Almaty. I my musimy spełniać te same warunki. Więc od tej strony, to co powiedział pan marszałek, te koszty będą. My będziemy je trzymali w ryzach. Natomiast one będą powoli, powoli cały czas rosły. Jeżeli chodzi o wojsko i operacje wojskowe, to lotnisko ma status lotniska współużytkowanego. Na dzień dzisiejszy współużytkownikiem jest lotnisko w Krzesinach k. Poznania. I port lotniczy w Bydgoszczy nie pobiera opłat od państwowych statków powietrznych z tytułu operacji startów i lądowań. Te opłaty, o których wspominał pan pułkownik, to są opłaty związane z udostępnianiem infrastruktury, bądź naszych służb, chociażby lotniczej służby ratowniczo-gaśniczej. Nie ma to nic wspólnego z opłatami. Na lotniskach współużytkowanych wojskowych – były zwolnione w ogóle państwowe statki powietrzne z opłat. U nas jest taka furtka. Parę lat temu była przeprowadzona nowelizacja Prawa lotniczego i art. 76 dopuszcza pobieranie takich opłat. Ale mając obowiązującą umowę operacyjną z wojskiem takich opłat od polskich państwowych statków powietrznych nie pobieramy. Też wspominałem o dość chyba ważnej instytucji dla wojska jak Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2, które mają doskonałą drogę startową. Można tam wprowadzić maszyny nawet 767 Boeing. Praktycznie jedne z największych statków powietrznych mogą tam dotrzeć. Jeżeli chodzi o pytanie o linie i ich decyzje dotyczące otwierania i zamykania połączeń i czy wiemy jakie są tego przesłanki? Port lotniczy oczywiście wie, jaka liczba pasażerów odlatuje. Jesteśmy też w stanie na podstawie też pośrednich dokumentów ustalić, w jakich cenach pasażerowie wylatują, bo to że samolot jest pełny, to jeszcze niekoniecznie oznacza, że przewoźnik na tym zarabia. Natomiast to nie są decyzje portu lotniczego. Tak jak już kiedyś wspominałem, my możemy przedstawiać argumenty. Wyszukujemy je. Sprowadzamy przedsiębiorców, instytucje wskazujemy. Na cały rok z góry pobieramy te informacje, i od urzędu marszałkowskiego, i z miast z regionu, jakie są imprezy. To są dla linii lotniczych bardzo ważne informacje. Chociażby za chwilę rozpoczynający się Festiwal Camerimage. Tu byliśmy w kontakcie z Lufthansą i ona podstawia większe samoloty, po to, żeby mogli uczestnicy tego ważnego wydarzenia kulturalnego do naszego regionu przybyć. Natomiast są to decyzje autonomiczne przewoźników i porty lotnicze, tak jak mówię, nie mają bezpośrednio na to

wpływu. Staramy się pytać, podpowiadać czy ewentualnie proponujemy jakieś z naszej strony gratisy, bonusy, które zachęciłyby linie do tego, aby kontynuowała połączenia. Zasadniczo jest tak, że na zimę linie ograniczają oferowanie. Ten okres pięciomiesięczny do siedmiomiesięcznego jest okresem słabszym dla pasażerów”.

Radny **Andrzej Walkowiak** ad vocem: „Szanowny panie marszałku. Z taką pewną nieśmiałością jeszcze raz spróbuję jednak przekonać do jakiejś sensowności mojego pytania, mimo że pan stwierdził, że to pytanie jest niepotrzebne. Ale jest też takie powiedzenie, że tak właściwie nie ma głupich pytań, są najwyżej głupie odpowiedzi. Ja bym chciał jeszcze raz przekonać i nakłonić pana marszałka jednak, żeby spróbował odpowiedzieć na moje pytanie. Pan twierdzi, że nie można wycenić tego, ile warte są dzisiaj akcje, bo przecież wszystko się zmienia. Kiedyś to było lotnisko wojskowe i nagle padło. Jest lotnisko cywilne. Ale przecież my mówimy nie o jakiejś perspektywie nie wiadomo jak odległej, tylko o tym, co musimy zrobić już, teraz, natychmiast i jakie decyzje będą podjęte. Moje pytanie też oczywiście padło w kontekście propozycji wyceny wartości pewnego fragmentu lotniska, która wywołała wielkie poruszenie w opinii publicznej, szczególnie w środowiskach bydgoskich. Kilka miesięcy temu, kiedy Miasto Toruń zaproponowało, a pan marszałek popierał tę inicjatywę, żeby za 5 mln zł wejść do nazwy lotniska. To wywołało niepokoje z tego powodu, że zostało to odebrane jako propozycja niekonstruktywna, że ta jednorazowa suma 5 mln zł w żaden sposób nie wpłynie na zmianę sytuacji ekonomicznej lotniska. W związku z tym została uznana za propozycję, nazwijmy to, nieciekawą i niepotrzebnie dołała oliwy tylko do ognia w tych bydgosko-toruńskich konfliktach. Natomiast dzisiaj, w związku z tym również, żeby nie było takich podobnych nieporozumień i niepokojów, chciałbym zapytać pana marszałka, jak pan wycenia, jak pan ceni te 17% akcji, które chce pan sprzedać w kontekście poczynionych inwestycji w ostatnich latach w infrastrukturę lotniska? Chyba to nie jest głupie, że chcę wiedzieć, jaki pan marszałek ma stosunek do tej transakcji?”

Radny **Roman Jasiakiewicz**: „Pytanie do pana prezesa, ale niestety opuścił nas na chwilę. Pytanie, w nawiązaniu do tego, co mówił pan pułkownik, który twierdził, że zaangażowanie czy korzystanie z portu, to mniej więcej 4% na rzecz MON-u czy wojska. A moje pytanie jest takie, dla tych 4%, jaka musi być skala zaangażowania infrastruktury lotniska? Bo, czy to jest 80% czy to jest 1%, to wszystkie służby muszą być na nogach, prawda? A więc, to nie jest takie proste przeliczenie sobie, że 4%. Dobra, 4% a koszty są 80%. Nie wolno panie pułkowniku zatem tak upraszczać sytuacji. I nie będzie ta formuła adekwatna do kosztów ponoszonych przez port, bo być po prostu nie może, bo ileś odmrażaczków, ileś straży pożarnej, itd., itd., która taki wyraz będzie miała”.

Marszałek **Piotr Calbecki**: „Panie przewodniczący, panie, panowie radni. Odpowiadając wprost na pytanie, ile jest warte 17% akcji lub udziałów w przyszłej spółce, jeśli byśmy ją przekształcili w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, to metodologia liczenia i możliwości, jakie prawo daje w tym zakresie, są różne. Poproszę, aby wyjaśniła to pani dyrektor. Idea, na której zatrzymały się nasze rozmowy w sprawie partycypacji w kosztach utrzymania, na razie mówimy o kosztach utrzymania portu lotniczego były takie, że Toruń zadeklarował, nie tylko wykupienie akcji do poziomu 17% docelowo, ale również partycypację w pokrywaniu straty na tym poziomie. Jak by miała wyglądać ścieżka dojścia do tego, poproszę panią dyrektor o jej przedstawienie”.

Dyrektor **Magdalena Mike-Gęsicka**: „Szanowni państwo. Jeżeli chodzi o zmianę struktury własnościowej, zmianę struktury kapitałów, to tutaj mamy do dyspozycji, nie tylko ścieżkę w postaci zbycia przez województwo akcji, ale również nabycie przez akcjonariuszy akcji nowej emisji i w ten sposób zwiększanie swojej przewagi korporacyjnej. Myśląc o ścieżce dojścia do nowej struktury własnościowej, nie mieliśmy na myśli jednorazowego pewnego zdarzenia, ale pewnego cyklu zdarzeń, raczej poprzez dokapitalizowanie niż przez zbywanie przez województwo akcji. Myślę, że oczywistością jest to, że w porcie lotniczym w tym roku będziemy mieć stratę, mieliśmy też w poprzednich latach stratę. Więc na pewno trzeba będzie zrobić porządek z kapitałami. Najprawdopodobniej będziemy obniżać kapitał zakładowy. I tutaj ta ścieżka dojścia też nam się wyjaśni. Aczkolwiek to, co chciałabym powtórzyć, to porozumienie, miałyby być porozumieniem trzech podmiotów. Poza tym będziemy wspólnie ustalać, jaki będzie najbardziej optymalny sposób. Nam najbardziej chodzi o to, aby zaangażowanie finansowe i kapitałowe trafiło do portu lotniczego a nie do innych akcjonariuszy”.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Adam Banaszak**: „Odnosząc się do tego ostatniego pytania i kontynuując dyskusję w tym temacie, to niewątpliwie przekształcenie w spółkę z o.o., trochę skomplikuje ten proces dochodzenia. Dlatego, że właśnie to wymaga nowej wyceny. Również zmieniają się uprawnienia akcjonariuszy, także tych mniejszościowych, zupełnie małych, którzy nabędą wiele sporych uprawnień. Jeśli chodzi o wycenę, bo było pytanie o wartość. Oczywiście ja nie jestem w stanie odpowiedzieć w tej chwili, ale może mnie jako radnemu, w ramach głosu w dyskusji, a nie stronie w tej sprawie, to mi wypada powiedzieć to, co się nasuwa samo. Zgodnie z najbardziej popularną wyceną czyli zdyskontowanych strumieni pieniężnych, bo tak się wycenia spółki prawa kapitałowego, to wartość tego portu jest znacznie poniżej zera. Oczywiście to jest jedna z wycen, ale to jest wycena najpopularniejsza przy ewentualnym zachęcaniu inwestorów do inwestowania. To jest jedna z odpowiedzi na pytanie. Dlatego w poprzedniej wypowiedzi mówiłem o tym, że ja nie jestem przekonany, czy dobrą drogą dla tego portu jest teraz kombinowanie z

przekształceniami własnościowymi. To znaczy w sensie zmiany formy spółki prawa handlowego z jednej w drugą, czy właśnie bardziej kierunek prorozwojowy – dogadanie się, kto w jakiej wielkości obejmuje dodatkowe udziały, a co najważniejsze, kto potem w związku z tym objęciem, czuje się odpowiedzialny za port i dopłaca do promocji czyli do konkretnych lotów dla tego portu, co doprowadzi za 10 lat, taką dzisiaj uzyskałem informację, mam nadzieję do tego, że spółka przestanie mieć straty operacyjne”.

Radny **Paweł Knapik**: „Chciałem jedynie prosić pana prezesa o udzielenie odpowiedzi na pytanie, które padło. Mianowicie, jakie kroki były podjęte, by odzyskać pieniądze od wojska za te lata, w których ewentualnie umowa z wojskiem obowiązywała?”

Dyrektor **płk Dariusz Ryczkowski**: „Panie przewodniczący, szanowni państwo. Odnotowałem dwa konkretne obszary pytań, na które postaram się odpowiedzieć i kilka stwierdzeń, do których chciałbym się odnieść. Jeśli chodzi o płatności resortu, to one są w tej chwili realizowane i potwierdzam to, co pan prezes powiedział, w oparciu o dwa porozumienia. Co nie wyklucza kolejnych porozumień. Jedno porozumienie, które jest z WZL-em, które jest częścią PGZ, nadzorowanej przez Ministra Obrony Narodowej. I to są wielkości za ostatni rok 2016 – mogą się o drobiazg różnić – około 900 tys. zł. Jest porozumienie z PWL-em, tak jak pan prezes powiedział, dotyczące udziału jednostek ratowniczo-gaśniczych i technicznej obsługi prób na statkach powietrznych obsługiwanych przez PWL i to jest za ostatni rok 60 tys. zł. Odnosząc się do pewnej nieścisłości, albo może ja to tak zrozumiałem, dotyczącej obsługi statków państwowych powietrznych. Te 4% tzn. - 6% do 4%, bo w różnych latach różnie się to kształtowało, są to państwowe statki powietrzne, które i tak są zwolnione z opłat. Są zwolnione na wszystkich lotniskach, na których minister uruchomił procedurę poprzez, czy to użyczenie, czy to darowiznę, bo w tych dwóch formach się to odbywa, są zwolnione na mocy opinii uzgodnionej pomiędzy ministrem właściwym do Skarbu Państwa i Ministrem Obrony Narodowej, bo na podstawie tej opinii dopiero były wykonywane umowy użyczenia albo umowy darowizny. Więc stwierdzenie, że prawo lotnicze dopuszcza jest prawdziwe, natomiast nie jest możliwe do wykonania, bo wówczas umowa darowizny byłaby zagrożona unieważnieniem, przynajmniej tak to rozumiemy. Co nie zmienia faktu, że po zmianie sposobu – przełożeniu załącznika do załącznika – jesteśmy otwarci na dyskusję o tym, w jaki sposób, zgodnie z cennikiem portu lotniczego w Bydgoszczy, mamy korzystać z tego terenu przy organizacji różnych, dla nas potrzebnych i ważnych, przedsięwzięć. Jeśli chodzi o pytanie pani radnej, co do zmiany i czy było wcześniej dotowanie w ramach tego dokumentu, w ramach tego uprawnienia wynikającego z ustawy, za którą idzie rozporządzenie i decyzja ministra? Nie, nie było możliwe. Nie będzie możliwe do dnia zatwierdzenia przez ministra infrastruktury tej fundamentalnej zmiany. Dlaczego? Dlatego, że do tego czasu jesteśmy formalnie, zgodnie z

przepisem prawa, współużytkującym. Nie możemy dotować sami siebie. W momencie, kiedy jedynym odpowiedzialnym za ten obszar będzie port lotniczy, to na wniosek portu lotniczego, będzie możliwe określenie poziomu dofinansowania – tylko chciałbym tutaj również być precyzyjnym. Bo wybrzmiało na tej sali, już nie pamiętam, czy to pan marszałek był uprzejmy podnieść czy jeszcze gdzieś w dyskusji się pojawiło, że będziemy dyskutować na temat kosztów utrzymania lotniska. Nie do końca jest to naszą intencją. Naszą intencją jest stworzenie możliwości prawnej dotowania takiego zabezpieczenia czy to gotowości do zabezpieczenia usług, które są ważne dla bezpieczeństwa i obronności państwa. Czyli nie mówimy o współfinansowaniu kosztów utrzymania, bo to jest zadanie właścicieli. Natomiast mówimy o przekazaniu pewnych wartości finansowych, w żywym pieniądzu, za gotowość do obsługi tych elementów, które w tym najbliższym otoczeniu są i generują potrzeby ważne dla bezpieczeństwa i obronności kraju. Na wniosek, tzn. wniosek musi się pojawić, muszą się pojawić te zidentyfikowane usługi czy też moce i one muszą posiadać uzasadnienie. I on zostanie w resorcie obrony narodowej we właściwym departamencie poddany analizie, poddany negocjacom. I wtedy mamy otwartą ścieżkę i pełna zgoda. To jest pierwsza możliwość otwarcia ścieżki do prowadzenia negocjacji o pieniądzach. Teraz odnosząc się do tej właśnie zaszłości. Chcę tu być precyzyjny, bo to nie do końca moje kompetencje, to pan prezes na pewno lepiej by to wyłożył i precyzyjniej ocenił. Ja, jako reprezentant Ministra Obrony Narodowej, mogę powiedzieć o faktach. Fakty są takie, że kilka tygodni temu, no nie chcę mówić kilka tygodni, bo to mogło być tydzień czy półtora temu, resort obrony narodowej otrzymał pismo. W którym to piśmie radca prawny zwraca się o to, żebyśmy przelali na konta wskazane kwotę – dosyć dużą. I to jest kwota, która miałaby wyrównać tę niedogodność, którą port lotniczy wskazuje jako roszczenie – my, za roszczenie, na chwilę obecną, jeszcze tego nie uznajemy. To jest różnica w interpretacjach prawnych. Ja nie chcę tego tutaj rozwijać szeroko. Jeżeli dzisiaj otrzymałem ustne potwierdzenie od pana prezesa, że jest to przedsądowa droga, to z tego pisma nie wynikało to do końca, ponieważ nie był to kompletny, powiedzmy, dokument w tym zakresie. Nie zawierał pełnomocnictwa ani szeregu innych rzeczy, które powinny się tam pojawić. Rozumiem, że to jest ścieżka, którą port lotniczy będzie w stosunku do resortu obrony narodowej zmierzał. Jesteśmy na to przygotowani. Powiem tak, spodziewaliśmy się albo się nie spodziewaliśmy, może się nie spodziewaliśmy. Jesteśmy troszeczkę przykro zaskoczeni. Natomiast resort obrony narodowej nie takie rzeczy w swoim funkcjonowaniu robił. Więc, jeśli chodzi o to roszczenie – ja rozumiem, że to jest roszczenie pomiędzy rokiem 2009 – końcówka, 2010, 2013. Tak by wychodziło z mojej analizy formalnej, niekoniecznie prawnej. Kolejne rzeczy. Pan prezydent Zaleski wskazał na jedną bardzo istotną rzecz. Na możliwość skomercjalizowania – i tu chciałbym być bardzo precyzyjnym. I powiedzieć sobie i państwu jasno. Zmiana formalna

czyli z załącznika, który stanowi o tym, że jesteśmy współużytkownikami do załącznika, który stanowi, że jest to zagospodarowanie jednostronne w drodze przekazania do samorządu i do portu lotniczego w efekcie – tak, pozwala na szerszy wachlarz zagospodarowania tego terenu, natomiast proszę pamiętać, że cały czas celem, na jaki Minister Obrony Narodowej przekazał ten teren, jest działalność lotnicza i założenie lotniska użytku publicznego. Więc szeroka działalność komercyjna w tym obszarze – tak, sprzedaż terenu – nie. Na każde zbycie tego terenu jest wymagana zgoda Ministra Skarbu Państwa i ministra działającego na tym terenie w jego imieniu, czyli Ministra Obrony Narodowej – art. 19, jeśli dobrze pamiętam, ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami, to w ogóle niezależnie mówi, że każda nieruchomość w naszej granicy, jej zbycie musi stanowić, a tutaj jest specjalne, bo to zostało przekazane na cel. Jeśli ten cel ustanie to nieruchomość wraca. I tak, czy to jest w formie użyczenia czy w formie darowizny, przepisy stanowią jednoznacznie. Cel ustaje – nieruchomość wraca. Dlatego komercjalizacja, jeśli rozumiemy ją, jako obudowę na tym terenie szeroko prowadzonej działalności okołolotniskowej – tak, sprzedaż – nie. Lotnisko w Krzesinach – tutaj mamy też różnicę zdań. Według mojej opinii i prawników, którzy nad tym pracowali dzisiaj umowa operacyjna nie jest w obiegu prawnym. Możemy mówić o podpisaniu nowej umowy. O co prosimy. Wielokrotnie się spotykaliśmy. I tych spotkań było naprawdę wiele. Na początku mówiliśmy o aneksie do umowy operacyjnej. Teraz mówimy o podpisaniu nowej umowy. Natomiast stara umowa dzisiaj już nie funkcjonuje, więc nie można mówić, że mamy partnera w Krzesinach. Co najwyżej wskazujemy tego partnera, jako gotowego do podpisania nowej umowy operacyjnej. Co stanie się bezprzedmiotowe w momencie złożenia podpisu przez pana Adamczaka Ministra Infrastruktury i Budownictwa, albowiem w tym momencie nie będzie potrzeby posiadania umowy operacyjnej. Mam nadzieję, że odniosłem się do wszystkich zgłoszonych problemów. Jeśli nie, to może jeszcze odpowiem. Nie ma. Dziękuję uprzejmie”.

Prezydent Miasta Bydgoszczy **Rafał Bruski**: „Dzień dobry, witam serdecznie. Panie przewodniczący, szanowni radni, szanowny zarządzie, zebrani goście. Cieszę się i w pierwszych słowach podziękuję, że ta sesja się odbywa, ponieważ jest to ważny temat, nie tylko dla miasta, ale dla całego regionu – temat funkcjonowania lotniska. Stąd z wielkim pozytywnym odbiorem przyjąłem to, że ta sesja jest i dziękuję tym wnioskodawcom, którzy na to się zdecydowali. Bo, to jest jedno z tych miejsc właściwych do dyskusji na temat tak ważny, jakim jest regionalny port lotniczy. Drugim tym gremium, w którym powinna odbywać się dyskusja jest oczywiście gremium wynikające ze struktury właścicielskiej, a więc Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. I cieszę się także z tych wszystkich głosów, które pozytywnie, a w zasadzie wszystkie, które tutaj padły widzą potrzebę funkcjonowania lotniska i widzą jego problemy. Tutaj była okazja się z nimi zapoznać. Czy ono jest potrzebne? Oczywiście,

że ono jest potrzebne. I to nie ulega wątpliwości. Jest potrzebne choć jest kosztowne. Ale szanowni państwo, na tej sali nie dyskutujecie, czy są potrzeby w uruchamianiu kolejnych linii kolejowych, czy jest w ogóle potrzebna kolej regionalna. Nie dyskutujecie, czy jest potrzebna opera, czy jest potrzebna filharmonia. Trzeba się do tego tematu tak samo przyzwyczaić jak do każdego innego, w którym publiczne pieniądze wspierają funkcjonowanie danego ciała – w tym przypadku portu lotniczego. Bo tak naprawdę dotowanie, czy to przez miasta komunikacji publicznej, czy przez samorząd województwa kolei, czy lotniska – to jest dokładnie ten sam problem. Gdzie wiemy, że to są działania, które z natury są deficytowe. I oczekiwanie zysków jest tutaj mrzonką. To jest tylko kwestia racjonalnego wydawania tych środków. Przesądzenia, że tak – są nam potrzebne tego typu instytucje, i że musimy że tak powiem, znaleźć formułę finansowania. I oczywiście, dlaczego się spotykamy teraz? Ponieważ skończyły się środki, które były w dyspozycji portu lotniczego bezpośrednio, o czym wspominał pan marszałek. Skończyły się także te możliwości, które miał zarząd województwa w poprzedniej perspektywie unijnej w zakresie wspierania i promowania regionu poprzez połączenia lotnicze. Stąd jest w tej chwili ten problem, jak tę systemową dziurę finansową zasypywać. I oczywiście jedna rzecz, to jest kwestia dbania o to, aby tam każda złotówka wydawana w tej spółce była racjonalnie wydawana, aby ta dziura była jak najmniejsza. I znalezienie tych, którzy poczuwają się do tego obowiązku, którzy chcą współuczestniczyć w finansowaniu tegoż przedsięwzięcia. Ono jest potrzebne, dlaczego? Dla biznesu jest potrzebne – nie mówię, że dla mieszkańców, bo to przecież głównie mieszkańcy regionu latają z naszego lotniska – jest potrzebne dla biznesu, ponieważ wielu przedsiębiorców nie zawierałoby kontraktów, tylko dlatego, że ich partnerzy biznesowi nie mogliby tutaj przylecieć. To jest zdanie, z którym się spotykam, często ktoś, kto chce kontrakt zawrzeć mówi: *śłuchaj, przylecę czy przyleć do mnie, zobaczysz w jakich warunkach odbywa się produkcja*. Jeżeli ktoś nie ma takiej możliwości, często do kontaktów biznesowych nie dochodzi. Dlaczego jest potrzebne lotnisko? Nie byłoby Mistrzostw Świata w Lekkiej Atletyce w tym roku w Bydgoszczy, nie byłoby może Mistrzostw Europy w Lekkiej Atletyce halowych, które będzie organizować Toruń, gdyby nie było lotniska. Ponieważ w tego typu aplikacjach jest pytanie: odległość od lotniska. I w tym momencie tego typu wydarzenia czy to sportowe, czy artystyczne omijały, by nasz region. Przy czym to są wydarzenia, które my poniekąd finansując ten deficyt wspieramy, ale korzyści osiągają czy to przedsiębiorcy – i bardzo dobrze, bo tak naprawdę to oni wytwarzają dodatnią wartość, z której my jako samorządowcy czerpiemy poprzez wpływy z podatków. Czy to instytucje, takie, które dbają o rozwój, czy to w obszarze kultury, sportu czy w wielu, wielu innych dziedzinach. Szanowni państwo, w prezentacji pana marszałka był jeden slajd – kluczowy, gdzie jest jak rozumiem pewna propozycja podzielenia się tą systemową dziurą w relacjach

53, 30, 17. Ja mogę oczywiście od razu powiedzieć – tak, jak najbardziej ta propozycja jest tą propozycją, która dodaje, tak naprawdę, jeszcze jedną ważną kwestię. Tutaj pan prezydent Zaleski mówił, i w jego wystąpieniu ja odebrałem deklarację w zakresie 0,04% - że są aktualne. Nie wiem, co było wczoraj na komisji. Ale tu akurat panie przewodniczący na komisji nie mogłem być, ponieważ pan mnie nie zaprosił, ja nie wiedziałem, kiedy się ona odbywa. W przeciwieństwo do zaproszenia na dzisiejszą sesję, bo stosowne pismo od pana przewodniczącego Bobera wpłynęło. Więc dlatego nie byłem. I tak naprawdę, to jest odpowiedzialność. Jeżeli chcemy być, mówię o Bydgoszczy, jeżeli Bydgoszcz chce być stolicą, Toruń też jest stolicą województwa, taki mamy podział, takie są decyzje, które kiedyś zapadły – to jest to odpowiedzialność. Nie tylko za siebie, ale i za region i za nasze najbliższe otoczenie. To, że mamy dzisiaj 22% udziałów, to nie przesądza tego, że nie jestem w stanie złożyć deklaracji – tak, będę przekonywać Radnych Miasta Bydgoszczy do tego, żeby w 30% tę dziurę zasypywali. Bo bycie stolicą to jest też zobowiązanie wobec najbliższego otoczenia czy wobec regionu. To nie są tylko czerpane korzyści z tego, że tu są lokowane instytucje, ale to są też pewne działania, które tak naprawdę wychodzą ponad to, a nie liczenie do 0,01% - co mi się należy, a co mi się nie należy. Tym bardziej, że tak naprawdę dzisiaj Toruń uczestniczy znacznie więcej w zarządzaniu portem, ponieważ z decyzji pana marszałka czy zarządu województwa, jednym z trzech przedstawicieli Samorządu Województwa, jest wiceprezydent Torunia w tym ciele. Także to nie jest na poziomie 0,04%, bo wówczas tak naprawdę nie należałoby się żadne miejsce w radzie nadzorczej. Tu nie chodzi o profity z tego tytułu, tylko udział w zarządzaniu. Więc tak naprawdę ten udział jest dzisiaj już znacznie, znacznie większy. Ja się cieszę, bo wczoraj z tego, co słyszałem był pan prezydent Fiderewicz, dziś jest wiceprezydent Rasielewski, wiceprezydent Rakowicz – jest właśnie w radzie nadzorczej, prezydent Zaleski był obecny, a więc wszyscy wiceprezydenci i prezydent Torunia są widzę aktywnie w ten proces włączyć. Ja bardzo przepraszam, że jestem osobiście, ale myślę, że wystarczy. Także ta propozycja jest jak najbardziej zasadna, przede mną jest do przyjęcia i mogę taką deklarację złożyć. Tym bardziej, że ten model funkcjonuje. Oczywiście pojawiła się ta kwestia zmiany nazwy. Ja ostro protestowałem z kilku powodów, o których tutaj państwo żeście nie usłyszeli, ale ja powiem. Po pierwsze, w prezentacji pana marszałka zobaczyliście pewne dane finansowe: wkład miasta, wkład samorządu za ostatnie 10 lat. Ale historia lotniska, to jest około 20 lat. I w tych brakujących 10 latach jest ponad 40 mln zł pochodzących z Bydgoszczy. Także, tak to wygląda, żeby mieć obraz całości zaangażowania miasta. Więc łączne zaangażowanie to jest ponad 40 mln zł i nieco ponad 20 mln zł na promowanie Bydgoszczy poprzez linie lotnicze, a więc kwota blisko 60 mln zł. I w tym momencie jako miasto budując swój wizerunek – wizerunek poprzez promocję – nie mogę się zgodzić na to, że za „drobne” 5 mln

zł, ten wkład i wysiłek miasta dwudziestoletni wyrażony kwotą ponad 60 mln zł, zostanie zrównoważony. Po prostu miasto na to się nie mogło zgodzić i stąd taka dyskusja się odbyła. Nie wiem, jak potoczą się dalej oczywiście losy. Ja tak, jak panie marszałku, ta propozycja jest pokazana 53, 30, 17 – oczywiście wydatków leżących po stronie samorządowej. Bo liczę na to, że i relacje z wojskiem i z bardzo ważnym partnerem biznesowym – Wojskowymi Zakładami Lotniczymi Nr 2 – spowodują, że także będą uczestniczyć w pokrywaniu tej straty. Bo wiemy jedną rzecz, że bez tego lotniska wojsko ma problem, i bez tego lotniska WZL-e nie istnieją w sensie prowadzonej działalności. I tu zachęcam pana pułkownika, korzystając z okazji, do przeliczenia i zabawienia się w taką rachubę, czy stać i ile będzie kosztowało MON prowadzenie tego lotniska samodzielnie z własnych środków. I zapewniam, że będzie to znacznie więcej niż to, co oczekuje Samorząd Województwa w tej deklaracji czy oczekują udziałowcy, jako partycypowanie w utrzymaniu gotowości – gotowości – nie wyrażanej w procentach, tylko w 100% ta gotowość jest zapewniona. I o każdej porze dnia i nocy dla wojska służy i dla obronności. Więc liczę, że uda się tych partnerów, którzy są poważnymi partnerami zachęcić – mówię zachęcić, nie przymusić do tego, aby właśnie w ten sposób na to spojrzeli. Bo zapewniam zarządzanie tym lotniskiem przez wojsko, przy strukturach wojskowych, przy pewnych innych regułach, co do gwarancji, co do obowiązków byłoby znacznie droższe, niż to, co jest oczekiwane, aby zbudować zgodne porozumienie i to porozumienie wdrożyć w życie dla dobra naszego wspólnego lotniska”.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** podziękował prezydentowi Miasta Bydgoszczy Rafałowi Bruskiemu za przybycie i przedstawienie stanowiska Bydgoszczy w sprawie portu lotniczego.

Przewodniczący komisji **Waldemar Przybyszewski**: „Panie prezydencie wielokrotnie z pana ust padały słowa: *bardzo się cieszę*. Ja też się cieszę z pana deklaracji. Po pierwsze, że zechciał pan odpowiedzieć na moje pytania. A po drugie, że potwierdził pan, iż Bydgoszcz jest zainteresowana i zapewne wypełni te oczekiwania, które tu były prezentowane. Mianowicie, zmiany struktury własnościowej akcjonariatu. Dziękuję bardzo panu. Natomiast, panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, w imieniu Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury, zwrócę się z wnioskiem o przyjęcie przez sejmik stanowiska w treści zaproponowanej przez komisję, z tym, że oczywiście stanowiska Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego (zał. nr 8)”.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** powiedział, że radni otrzymali stanowisko komisji. Dodał, że treść stanowiska ulegnie stosownemu przeredagowaniu jako stanowisko sejmiku.

Pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący zaproponował podjęcie stanowiska przez aklamację. Nikt z radnych nie zgłosił sprzeciwu.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** stwierdził, że radni przyjęli jednogłośnie stanowisko Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie konieczności zapewnienia warunków dla dalszego funkcjonowania i rozwoju spółki pod firmą Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. (zał. nr 9).

W związku z wyczerpaniem porządku obrad przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** podziękował radnym, wszystkim gościom, mediom za obecność i zakończył obrady XXVI – nadzwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego V kadencji.

Protokołowała:
Maryla Majtczak