

## VII edycja konferencji Lotnisko

#Lotnictwo cywilne 14 lutego 2014

**Wczoraj w Warszawie magazyn lotniczy Skrzydła Polska, miesięcznik RAPORT-wojsko, technika, obronność, oraz Zarząd Targów Warszawskich zorganizowały kolejną, VII Międzynarodową Konferencję i Wystawę LOTNISKO.**



*Konferencję otworzyli p. Grażyna Karłowska, wiceprezes Zarządu ZTW i Wojciech Łuczak, wiceprezes ds. wydawniczych AL ALTAIR*

Niejaką tradycyjnie konferencję podzielono na 3 sesje. Pierwsza z nich odbyła się pod hasłem *Aktywna czy pasywna koncepcja rozwoju koncepcja rozwoju jako najbardziej dynamicznego sektora gospodarki*. Na wstępie dr Paweł Zagrajek z Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedstawił rozwój polskiego rynku przewozów lotniczych w ciągu 10 lat od wstąpienia naszego kraju do Unii Europejskiej. W kolejnym wystąpieniu Marek Tarczyński, Prezes Zarządu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki zapoznał zgromadzonych gości z problematyką lotniczych przewozów cargo w Polsce.

Michał Marzec, sprawujący w latach 2008-2014 funkcję Dyrektora Naczelnego Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze i Lotniska Chopina stwierdził, że porty lotnicze powinny nadzorować i wyprzedzać ruchy linii lotniczych. Wtórował mu Dariusz Kuś, Prezes Zarządu Spółki Port Lotniczy Wrocław, mówiący, że porty muszą rozwijać się wielokierunkowo, przyciągając przewoźników regularnych, niskokosztowych, cargo i regionalnych. W podobnym tonie wypowiedział się też Radosław Żuk, Dyrektor Biura Public Relations Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, twierdząc, iż rynek jest regulowany przez linie lotnicze, a porty muszą prowadzić aktywną politykę.

Krzysztof Kapis, Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, opowiedział o znaczeniu służb kontroli ruchu lotniczego i czynionych przez nie wysiłkach w celu zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej. Kolejnym mówcą był Arkadiusz Bąk, szef

gabinetu politycznego wicepremiera i ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego, który przybył na konferencję w zastępstwie chorego szefa. Podkreślił on znaczenie transportu lotniczego i zależność nowych inwestycji od bliskości portu lotniczego i łańcucha logistycznego. *Do rozwoju nie wystarczy tylko łączność teleinformatyczna. Potrzebny jest też transport ludzi i towarów* – dodał Arkadiusz Bąk. Prof. Elżbieta Marciszewska ze Szkoły Głównej Handlowej zwróciła też uwagę na coraz bardziej powszechną dostępność transportu lotniczego.



*Panel dyskusyjny podczas pierwszej sesji konferencyjnej*

Podczas dyskusji podsumowującej pierwszą sesję Michał Marzec podkreślił niesprawiedliwe traktowanie transportu lotniczego przez organa państwowe, które narzucają mu wiele ograniczeń, niespotykanych w innych gałęziach transportu. Natomiast Krzysztof Kapis postulował, aby połączyć rozwój transportu lotniczego w Polsce z celami strategicznymi państwa. Dariusz Kuś dodał, że w tym celu konieczne jest przyciągnięcie nowych przewoźników, co zapewni większą liczbę oferowanych połączeń.

Z kolei Marek Tarczyński zwrócił uwagę na dysproporcje w ruchu cargo pomiędzy naszym krajem, a najbliższymi sąsiadami. Jedynym sposobem na jej wyrównanie jest rozwój odpowiedniej infrastruktury, który z kolei hamuje niekonsekwentna polityka Unii Europejskiej, preferująca np. transport kolejowy.

Wiele emocji wzbudziła sesja druga *Polski Holding Lotniczy – wizja konsolidacji i umocnienia polskich przedsiębiorstw branży lotniczej?* Zapoczątkowało ją wystąpienie prof. Marciszewskiej na temat zalet i wad tworzenia holdingów, a także efektów synergicznych związanych z przekształceniami tego rodzaju. W dalszej części sesji dr Tomasz Balcerzak, Członek Zarządu PLL LOT zaprezentował przykłady tworzenia holdingów lotniczych w innych krajach, a Włodzimierz Skalik, Prezes Aeroklubu Polskiego przedstawił strukturę i zakres działalności aeroklubowej w naszym kraju.

Przemysław Nowak, Prezes Zarządu Portu Lotniczego Łódź, zwrócił szczególną uwagę na brak strategii rozwoju transportu lotniczego, powodujący niemożność opracowywania planów rozwoju polskich portów lotniczych. Co najgorsze, brak jest także strategii działania naszego narodowego przewoźnika. Prezes Nowak zauważył, że dotychczas nie przedstawiono spójnej wizji Polskiego Holdingu Lotniczego, co stawia zasadne pytania o przyszłość i cele istnienia tego ciała. W odpowiedzi Tomasz Balcerzak stwierdził, że powstanie PLH nie jest jeszcze przesądzone. *Jest to rozwiązanie na trudną sytuację w branży lotniczej* – dodał Balcerzak.



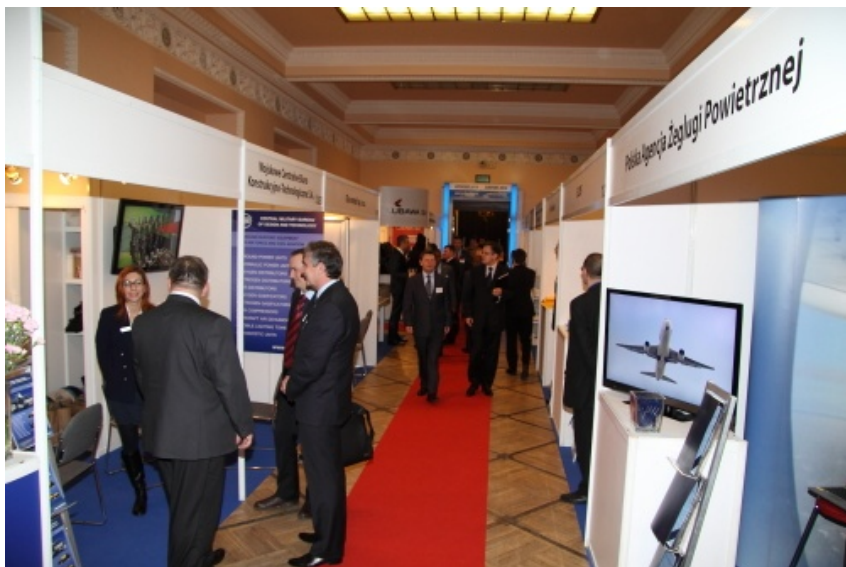
*Do Warszawy licznie przybyli przedstawiciele niemal wszystkich instytucji związanych z lotnictwem cywilnym w naszym kraju*

Pomiędzy sesjami miało miejsce wystąpienie specjalne JE Ambasadora Republiki Angoli w Polsce Domingosa Culolo. Dostojny gość poruszył kwestie inwestycji w infrastrukturę transportu lotniczego w Angoli i możliwości współpracy dla polskich przedsiębiorstw.

Ostatnia sesja nosiła tytuł *Postęp technologiczny w dziedzinie infrastruktury i funkcjonowania portów lotniczych*. Krzysztof Kapis, prezes PAŻP zwrócił uwagę, że *tylko zintegrowany system zarządzania będzie w stanie sprostać wymogom jakie stawia przyszłość*. Szef PAŻP zauważył, że wdrażany obecnie system zarządzania przestrzenią powietrzną SESAR wprowadzany w ramach programu *Single European Sky*, swoim zasięgiem wykracza poza to, co zazwyczaj rozumie się jako zarządzanie ruchem lotniczym. Zwrócił uwagę, że w ciągu najbliższych lat porty lotnicze będą wdrażać systemy kontroli ruchu lotniczego wszystkich pojazdów służb lotniskowych, poruszających się po płycie lotniska.

Krzysztof Kapis przypomniał również, że żaden z polskich portów lotniczych nie wzięł udziału w pracach nad systemem SESAR mimo, że uczestniczy w nim 25 europejskich portów lotniczych. Swoje wystąpienie zakończył wezwaniem do utworzenia wspólnego konsorcjum, mogącego zająć się implementacją nowych technologii w zarządzaniu działalnością lotniczą, w którym oprócz portów i przewoźników lotniczych mogłyby być

zaangażowane polskie ośrodki badawcze i wyższe uczelnie. Kilka takich projektów, pod przewodnictwem naszych uczelni wyższych jest już realizowane.



*Konferencji towarzyszyła wystawa, na której swoje oferty prezentowały przedsiębiorstwa z branży informatycznej, konsultingowej, a także dostawcy nowoczesnych rozwiązań technicznych i technologicznych / Zdjęcia: Bartosz Głowacki*

W dyskusji wchodzącej w skład panelu o bezpieczeństwie – zarówno w aspekcie *safety* (zapewnienia bezpieczeństwa latania) jak i *security* (bezpieczeństwo osób i mienia) dr Tomasz Balcerzak zwrócił uwagę na wyzwania, jakie stoją przed służbami ruchu lotniczego w aspekcie szerszego zastosowania bezzałogowców na europejskim niebie, czego można się spodziewać w najbliższej przyszłości. Problemy, jakie ta kwestia przedstawia dla producentów wyposażenia wykorzystywanego do zarządzania ruchem lotniczym omówił szerzej Martin Brat z czeskiej spółki ELDIS Pardubice, zajmującej się produkcją radarów i systemów zarządzania ruchem lotniczym.

O sposobach radzenia sobie z zagrożeniami wynikającymi z postępu technologicznego mówił Jacek Olejnik, prezes spółki JAS Technologie, która dostarcza na polski rynek najnowsze rozwiązania z dziedziny zabezpieczeń – m. In. zintegrowane systemy bezpieczeństwa szwedzkiego SAAB. W odniesieniu do najnowszych wyzwań prezes Olejnik zwrócił uwagę na ogromne potencjalne zagrożenie wynikające z rozpowszechnienia możliwości drukowania 3D. Dziś każdy ma w zasięgu ręki możliwości wytworzenia broni, która jest nie do wykrycia przez żadne z powszechnie stosowanych urządzeń stosowanych przez służby lotniskowe.

Zwrócił jednak uwagę na nowe możliwości jakie dają najnowsze skanery ciała Provision2, wdrożone niedawno przez amerykański koncern L3. Dzięki JAS Technologie rozwiązania tego typu są już testowane na jednym z polskich lotnisk. Nowe skanery pozwalają nie tylko identyfikować zagrożenia nowego typu, ale dzięki najnowszym algorytmom identyfikacji obrazu możliwe było zrezygnowanie z odwzorowania ciała osoby prześwietlanej na monitorze stanowiska obsługi. W nowym rozwiązaniu, na schematycznie zaznaczonej sylwetce, system sygnalizuje operatorowi miejsca

domniemanego ukrycia niebezpiecznych narzędzi.

Obrazu nowych technologii, dostępnych również na rynku polskim uzupełniają systemy skanowania siatkówki oka osób znajdujących się w ruchu, czy skanery umożliwiające zdalne wykrycie broni u osób pozostających w ruchu.

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o