

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 259)

z dnia 28 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 259)

28 lipca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Warszawie pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat działalności i planów rozbudowy Lotniska Chopina w Warszawie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Łukasz Chaberski** prezes zarządu Polskich Portów Lotniczych SA wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** pełniący obowiązki wicedyrektora Departamentu Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamila Seligowska** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Centrum)**:

Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w siedzibie Polskich Portów Lotniczych w Warszawie.

Bardzo serdecznie witam panie i panów posłów. Witam pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam pana Łukasza Chaberskiego, prezesa zarządu Polskich Portów Lotniczych, wraz z całym zespołem, który na pewno za chwileczkę przedstawi pan prezes. Witam pana Tomasza Emiljana, pełniącego obowiązki wicedyrektora Departamentu Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam serdecznie, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, przedmiotem naszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat działalności i planów rozbudowy Lotniska Chopina w Warszawie. Informację przedstawiają minister infrastruktury oraz prezes Polskich Portów Lotniczych SA. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę.

Wobec tego przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra, a następnie pana prezesa, o zabranie głosu i przedstawienie informacji.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Piotr Malepszak**:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, myślę, że dzisiejszy temat jest niekontrowersyjny i konieczny, jeśli chodzi o rozwój nie tylko portu lotniczego im. Chopina, ale także patrząc szerzej – z perspektywy rozwoju lotnictwa w Polsce. Kilka słów ode mnie w tej kwestii przed oddaniem głosu panu prezesowi, który przedstawi szczegóły tego przedsięwzięcia.

Szanowni państwo, gdybyśmy cofnęli się o 7 lat, do roku 2019, to Okęcie obsługiło 19 mln pasażerów. Potem był trudny czas COVID-19, ale też szybkie wyjście, szybkie ozdrowienie, jeśli chodzi o branżę lotniczą w Polsce. Już w 2023 r. powróciliśmy do poziomu liczby pasażerów na Okęcie, jaka była w 2019 r. – 18,5 mln pasażerów vs. 18,9 mln pasażerów w 2019 r. Lata 2024 i 2025 to już bardzo dynamiczny wzrost. Rok 2025 zamknęliśmy wynikiem 24,1 mln pasażerów na Lotnisku Chopina przy nominalnej przepustowości tego obiektu na poziomie 16 mln. Liczba 16 mln to jest więcej niż nominalna przepustowość Lotniska Chopina.

Zamykamy pierwsze półrocze 2026 r. Mamy kolejny wzrost, na poziomie 7,6%. Przy utrzymaniu tego poziomu wzrostu rok 2026 zamkniemy wynikiem blisko 26 mln pasażerów. To oznacza, że jesteśmy już ponad 60% powyżej nominalnej przepustowości tego lotniska. Dlatego krok, który chcemy wykonać do roku 2029, traktuję jako konieczny. Biorąc pod uwagę nawet już znacznie skromniejszą dynamikę wzrostu, tak jak mówię, ten rok zamykamy wynikiem 7,6%.

Przyjmując nawet uśrednioną dynamikę na poziomie 3,5% w kolejnych 4 latach, do 2030 r., to przy tej dynamice w 2030 r. Okęcie mogłoby obsłużyć 30 mln pasażerów, kolejne 4 mln więcej już przy założeniu znacznie mniejszej dynamiki.

Za chwilę wejdziemy w szczegóły, czy Lotnisko Chopina może obsłużyć 30 mln pasażerów. Bierzemy pod uwagę szczególnie miesiące wakacyjne, kiedy wejdziemy na poziom 2,7 mln, może 2,8 mln pasażerów w lipcu i w sierpniu. Widać już bardzo wyraźnie, że są to maksymalne możliwości, jeśli chodzi o obsługę, którą coraz trudniej nazwać obsługą dobrej jakości. Pojawiają się absolutnie podstawowe problemy, związane z tym, jak szybko trzeba czyścić toalety, żeby nadążyć to robić przy tej liczbie pasażerów, która dzisiaj już bardzo regularnie przekracza 80 tys., a nawet 90 tys. pasażerów dobowo.

Krok związany z rozbudową Okęcia za kwotę niecałego 1 mld zł, krok związany z przedłużeniem terminala o ok. 320 m, dodanie kolejnych stanowisk, rękawów, powiększenie przepustowości pod realne 30 mln pasażerów uznajemy za konieczność dalszego rozwoju Okęcia, lotnictwa w Polsce. Patrząc szerzej, jest to rozwój możliwości naszych linii lotniczych LOT. To jest bardzo krótka perspektywa. 30 mln pasażerów, przy tej już obniżonej dynamice na Okęciu – to jest możliwe i będzie możliwe, jeśli wykonamy te prace, bez których te wzrosty nie będą już możliwe. Jeśli nie wykonamy tego wzrostu, nie będziemy mieli stworzonej bazy pod możliwości przeniesienia ruchu na poziomie 30 mln plus na nowe lotnisko znajdujące się 40 km od Warszawy.

To takie pokazanie na liczbach absolutnie podstawowych, powszechnie znanych, prognozowanych. Decyzje, które podejmujemy, nie są całkowicie nowe. Zarząd pewnie przedstawi szerszy obrazek pokazujący, że te pomysły pojawiały się już wcześniej. Już w 2016 r. były takie pomysły, żeby rozbudować Okęcie. Wtedy wiedzano o tym, że jest już blisko osiągnięcia 16 mln nominalnej przepustowości. Wszystkie prognozy związane z branżą, pomijając oczywiście COVID-19, który był nieprzewidywalnym czarnym łabędziem, wskazywały, że branża będzie się dynamicznie rozwijać. Dlatego dzisiaj powiemy sobie w szczegółach, co chcemy zrobić za kwotę 1 mld zł, w jakiej perspektywie to będziemy robić i w jakiej perspektywie Lotnisko Chopina będzie próbować obsługiwać ten większy, rozwojowy ruch i siatki połączeń, żeby później myśleć o sprawnym przeniesieniu tego ruchu na nowe lotnisko.

Jak wiemy, że to, co dzisiaj chcemy zrobić w perspektywie następnych 3 lat, ma swoje poważne ograniczenia. Nigdy nie osiągniemy przepustowości, którą moglibyśmy wejść na poziomy, które oferować będzie nowe lotnisko w ramach projektu Port Polska.

Panie przewodniczący, tyle ode mnie tytułem wstępu. Jeśli można, to prezentację przedstawi prezes Chaberski.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskich Portów Lotniczych SA Łukasz Chaberski:

Dziękuję pięknie.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, chciałbym wyrazić wdzięczność za to, że państwo zdecydowaliście się na odbycie tego posiedzenia wyjazdowego u nas na lotnisku. To jest dla nas honor. Cieszy mnie, że po raz pierwszy od ponad 10 lat możemy gościć państwa w siedzibie Polskich Portów Lotniczych. Uznajemy, że to jest ważny, przełomowy moment. O tym momentum powiem również dzisiaj podczas prezentacji. Chciałbym prosić, żeby prezentacja, którą za chwilę przedstawię, była podstawą do dalszej dyskusji. Oczywiście z całym zespołem jesteśmy gotowi odpowiedzieć na wszelkie pytania.

Przedstawię zespół, tak jak prosił o to pan przewodniczący.

Oczywiście jestem w gronie całego zarządu. Są pan prezes Marcin Danił, pan prezes Adam Sanocki. Jestem również w towarzystwie kluczowych dyrektorów z Polskich Portów Lotniczych, którzy biorą udział w tym ważnym przedsięwzięciu, a na co dzień zarządzają potężnym wolumenem pasażerów. Po mojej prawej stronie jest pani dyrektor Elżbieta Strzelecka, odpowiedzialna za dział inwestycji, więc to ona jest odpowiedzialna za to całe zamieszanie, które zamierzamy wykonać i które już się toczy. W dalszej kolejności pani dyrektor Magdalena Lipińska. Pani dyrektor odpowiada za kwestie operacyjne na Lotnisku Chopina. W drugim rzędzie usadowił się pan dyrektor Biura Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych Wojciech Krajewski, który odpowiada za najważniejszą część lotnictwa, czyli za bezpieczeństwo. Następnie mamy panią dyrektor Ewę Sibrecht-Oskę. Dyrektor zajmuje się nadzorem właścicielskim i wszelakimi jej sprawami

prawnymi. Widzę też panią dyrektor Krajewską, która odpowiada za sprawy strategii w naszej firmie. Jeśli na sali jest jeszcze ktoś, kogo nie przedstawiłem, to proszę wybaczyć. Jesteśmy z całym zespołem do państwa dyspozycji.

Przechodząc już do prezentacji...

Pan minister mówił o liczbach. My też bardzo lubimy te liczby, które nam rosną. To są dane ze wczoraj, w tym roku mamy już prawie 14,2 mln obsłużonych pasażerów. Jesteśmy pewni, że w jutro przebijemy lipiec roku poprzedniego i tym samym do końca tego miesiąca osiągniemy wynik ponad 2,6 mln pasażerów. To będzie rekordowy rok w historii naszego lotniska. Tak jak mówił pan minister, można powiedzieć, że co chwilę bijemy rekordy, czy to w ujęciu tygodniowym, miesięcznym czy dobowym.

Proszę państwa, dość powiedzieć, że w 2026 r. do tego momentu mieliśmy 52 dni, w którym przekroczyliśmy 80 tys. lub więcej pasażerów. W tym samym czasie mieliśmy 8 dób, w którym przekroczyliśmy 90 tys. pasażerów. Dlaczego o tym mówię? Bo w analogicznym okresie roku poprzedniego mieliśmy tylko 11 takich dni, wtedy uważaliśmy, że „aż”, że to jest naprawdę bardzo dobry wynik. To było 11 dni, w których przekroczyliśmy 80 tys. obsłużonych pasażerów. Jeśli dobrze pamiętam, to rekordowy dzień w zeszłym roku odnotowaliśmy 17 sierpnia, kiedy mieliśmy niespełna 90 tys. pasażerów, zabrakło nam kilkudziesięciu. Teraz bardzo często przekraczamy te liczby.

Co jest dla nas ważne? Wzrost pasażerski, który mamy na poziomie ok. 8%, nie jest wprost proporcjonalny do wzrostu liczby operacji. Tak jak później powiem, prowadzimy szeroko zakrojony dialog społeczny z naszymi sąsiadami, mieszkańcami, jednostkami samorządu terytorialnego. Na każdym z tych spotkań deklaruję, obiecuję i wskazuję, że nasze wzrosty, które chcemy generować na lotnisku, chcemy generować z poszanowaniem życia i jakości życia mieszkańców, naszych sąsiadów. Obserwujemy to i robimy wszystko, żeby wzrosty liczby pasażerów, na których najbardziej nam zależy, nie szły wprost proporcjonalnie do wzrostu liczby operacji. Dość powiedzieć, że w tym roku wzrost liczby operacji wynosi niespełna 4% w stosunku do roku poprzedniego, więc widzimy, że przyrost pasażerski jest dwukrotnie większy. Na to składają się różne czynniki.

Po pierwsze, jest to zmiana floty. Mamy coraz więcej większych, nowoczesnych samolotów, które operują na Lotnisku Chopina, co cieszy, bo najnowsza flota jest najbardziej przyjazna środowisku, a poza tym znacząco rośnie efektywność transportowa. Load factor, czyli inaczej wypełnienie samolotów, na poziomie 80% u przewoźników tradycyjnych i ponad 90% u przewoźników niskokosztowych już teraz nie jest niczym dziwnym. W przypadku przewoźników, którzy realizują połączenia czarterowe, to jest blisko 100%, bo wiadomo, że tu każde miejsce powinno zostać sprzedane.

Idąc dalej, jeśli chodzi o dane operacyjne, które są dla nas ważne, to patrzymy też, jaką mamy strukturę ruchu. Patrzymy, jacy przewoźnicy u nas górują. W dalszym ciągu cieszy nas to, że jesteśmy lotniskiem bazowym dla naszego narodowego przewoźnika. Udział obsłużonych pasażerów przez Polskie Linie Lotnicze LOT to jest 44%. Jeśli chodzi o liczby bezwzględne, to oczywiście notuje on wzrosty i nie traci udziału w rynku. To jest dla nas bardzo ważne. Bardzo istotnym jest również to, że pomimo naszych ograniczeń, o których będziemy dzisiaj mówić, cały czas mamy udział pasażerów tranzytowych. Przypomnę, że jesteśmy jedynym w Polsce, jedynym w tej części Europy lotniskiem hubowym, czyli takim, na którym realizujemy również operacje transferowe. 24% pasażerów u nas na lotnisku to są pasażerowie transferowi. W znakomitej większości, bo w ponad 95%, obsługiwani są oni przez Polskie Linie Lotnicze LOT.

To jest ważne, bo chcemy dalej budować. Nasza modernizacja jest przemyślana w taki sposób, że chcemy adresować tę potrzebę rynkową, czyli chcemy agregować pasażerów transferowych. Wiedźcie wszyscy państwo, że każde lotnisko u nas w Polsce notuje wzrosty, ale to są wzrosty na połączeniach point to point, które są bardzo ważne dla danego regionu. Dodatkowa wartość, która płynie dla gospodarki, dla regionu, to są właśnie także te połączenia transferowe. Powiedziałbym, że ze względu na specyfikę rynku warszawskiego czy centrum naszego kraju, ze względu na to, że takie możliwości oferuje nasz narodowy przewoźnik, mogą być one realizowane tylko i wyłącznie tutaj, na Lotnisku Chopina.

Idąc dalej, jeśli chodzi o liczby, to mamy pokazane, jacy przewoźnicy, jaki mają udział w rynku. Trzeba powiedzieć, że w ostatnim czasie widzimy dynamiczny wzrost u przewoźnika Wizz Air, który rynek warszawski traktuje jako jeden z czterech priorytetowych dla siebie w całej Europie. Konkurencja na Lotnisku Chopina również jest bardzo duża. Co do zasady cieszy nas

ta konkurencja, ale trzeba powiedzieć i jeszcze raz zaznaczyć, że jesteśmy lotniskiem hubowym, więc wymogi i oczekiwania przewoźników niskokosztowych, chociażby związanych z szybkością obsługi, po prostu w wielu wypadkach u nas nie mogą zostać zrealizowane.

Wracając do tego, jaką mamy konkurencję na rynku – niech świadczy o tym ten obrazek. Szanowni państwo, ten obrazek pokazuje naszą przepustowość w sezonie lato 2026 vs. zapotrzebowanie. Jesteśmy ograniczeni różnymi parametrami tzw. koordynacyjnymi. Od 2012 r. jesteśmy lotniskiem w pełni koordynowanym. Przydział czasu na lądowanie, czyli popularnie slot, jest przyznawany przez niezależną firmę, która ma swoją siedzibę w Wielkiej Brytanii. To jest tak pomyślane w przepisach europejskich, żebyśmy, jako zarządzający, nie zakłócili wolnej konkurencji, nikogo nie forsowali, nikomu nie dawali jakiegoś handicapu. Wszystkie wnioski o przyznanie slotu wpływają do tej firmy i ona w sposób bardzo klarowny, jasny po prostu przyznaje sloty na kolejne sezony.

Jak państwo widzicie, tak naprawdę już tego lata ten podmiot był w stanie przydzielić niespełna 80% slotów, które zostały zawnioskowane. Na samym tym obrazku widzimy, jak duży jest popyt na sloty, na możliwość latania z Lotniska Chopina, a jakie są nasze możliwości. Nasza modernizacja ma spowodować, że wzrośnie ten parametr, czyli ta nasza podaż slotów. Ale żeby to się zadziało, musimy poczynić szereg bardzo istotnych działań.

Przechodzimy do sedna, czyli do tego, po co robimy modernizację Lotniska Chopina. Po pierwsze, tak jak mówił pan minister, jest to odpowiedź na nasze wyzwania na bardzo szybko rosnącym rynku. Już dawno przebiliśmy liczby sprzed COVID-19. Co jest dla nas bardzo ważne, Europa Zachodnia cały czas nie przebiła 2019 r., jeśli chodzi o wskaźnik air connectivity. W języku polskim tłumaczymy to jako łączność lotniczą. Jest to nie tylko liczba połączeń, ale również ich jakość. My dawno przebiliśmy 2019 r. i odnotujemy kolejne wzrosty, co nas bardzo cieszy. Chcemy budować na lotnisku air connectivity.

Musimy również zarządzić rosnącym natężeniem ruchu pasażerskiego, które w ogóle jest obserwowany w Polsce. Mamy zrobione prognozy zarówno przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych, jak i prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które są aktualizowane co jakiś czas i absorbują wszystkie przesłanki rynkowe, które się dzieją. Wiadomo, że prognoza prognozą, a wykonanie to jest inna kwestia. We wszystkich tych prognozach, pomimo pewnych czasami spłaszczeń czy kryzysów, takich jak COVID-19, jak konflikt w Zatoce Perskiej, jasno jest pokazane, że ten popyt jest duży. Możemy liczyć, że w Polsce roku 2032 będziemy mieli ponad 100 mln pasażerów we wszystkich portach. Jak dobrze państwo wiecie, zeszły rok był rekordowy. Zakończyliśmy go na poziomie 66 mln pasażerów.

Mniej więcej jedna trzecia rynku to jest lotnisko centralne, hubowe, węzłowe. Nieistotnym jest jak je nazwiemy. Prawo lotnicze definiuje nasze lotnisko jako lotnisko krajowe, a inne jako lotnisko regionalne. To jest mniej więcej układ jedna trzecia do dwóch trzecich. Jeżeli w 2032 r. przewiduje się 100 mln pasażerów, to musimy być gotowi do obsłużenia ponad 30 mln pasażerów na naszym lotnisku.

Oczywiście bardzo ważne są dla nas kwestie bezpieczeństwa i standardu obsługi pasażerów. Państwo parlamentarzyści często podróżujecie z naszego lotniska i widzicie, jak bardzo zatłoczone ono jest. Z jednej strony się cieszymy, ale z drugiej strony przez to nasz standard obsługi może być w poszczególnych segmentach trochę słabszy. Dlatego chcielibyśmy usprawnić najważniejsze elementy. Właśnie na to jest nakierowana nasza modernizacja. Dlaczego mówimy o modernizacji? Szanowni państwo, bo to są tylko i wyłącznie kluczowe działania, powiedziałbym, że interwencyjne, infrastrukturalne. Chcemy je zrobić na naszym lotnisku po to, żeby maksymalizować zyski, a minimalizować nakłady. Odpowiedzialny jest za to zarząd. Chcemy prowadzić tę inwestycję w sposób racjonalny i sensowny.

Z naszych rozważań i z długich prac wyszło, że najbardziej efektywnym działaniem będzie zaingerowanie w bryłę terminala, jak i w tzw. airside, o którym za chwilę powiem. Jeśli chodzi o bryłę terminala, to jeśli będzie dzisiaj taka wola, to jesteśmy gotowi na to, aby zaprosić państwa na taką wizytę studyjną, gdzie pokażemy na żywym organizmie, co dzieje się w terminalu i co zamierzamy zrobić, żeby poprawić te elementy.

Panie przewodniczący, bardzo serdecznie zapraszamy. Mam nadzieję, że znajdą państwo czas, żeby odbyć u nas taką wizytę.

Przede wszystkim, tak jak powiedział pan minister, chcielibyśmy wydłużyć tzw. pirs południowy o ok. 320 m. Te 320 m da nam nową przestrzeń, nowy standard, nowe możliwości obsługi, chociażby za pomocą siedmiu nowych stanowisk kontaktowych, tak naprawdę siedmiu

nowych, mówiąc potocznie, rękawów pasażerskich. To jest bardzo istotne, żeby chociażby ten pasażer transferowy mógł suchą stopą przejść z jednego miejsca, z jednego lotu do kolejnej swojej destynacji, do kolejnego lotu, żeby nie musiał być wieszony, jak to się ładnie mówi, ze stanowisk oddalonych lub z pola. Chociaż oczywiście w dalszym ciągu gros tych miejsc, które będziemy mieli na lotnisku, będą to stanowiska oddalone. Ta bryła to będzie 22 tys. m² nowej powierzchni na trzech kondygnacjach. Rozbudujemy to w oczywiście na żywym organizmie, czyli cały czas funkcjonującym terminalu i przy wciąż rosnącej liczbie pasażerów. To jest tak pomyślane, że ta budowa będzie trwała niezależnie. W momencie, kiedy będzie już gotowe, ściany działowe zostaną przebite i zostanie to udostępnione dla pasażerów i wszystkich podmiotów, które funkcjonują u nas na lotnisku.

To jest pirs południowy.

Mamy także potrzebę poszerzenia terminala. To jest ten rozświetlony, mniejszy prostokąt naszego terminala. Chcemy go poszerzyć o ok. 25 m, dobudować powierzchnię ok. 3,5 tys. m². Widzimy bardzo ważną funkcję, która nie jest dostępna dla pasażerów, ale jest bardzo potrzebna dla kwestii operacyjnych naszego lotniska. Jednym z wąskich gardeł na Lotnisku Chopina jest cały system BHS, czyli system zarządzania bagażem podróży. Infrastruktura, o której mówił pan minister, która była planowana na 16 mln zł, również nie była gotowa na przyjmowanie każdego dnia takiego wolumenu bagaży. Trzeba powiedzieć, że jeżeli jesteśmy lotniskiem transferowym, to ten bagaż musi być wyładowany z samolotu w bardzo krótkiej jednostce czasu i odpowiednio dostarczony do drugiego samolotu, żeby pasażer który przesiada się w Warszawie, poleciał dalej w swoją upragnioną podróż, ale razem ze swoim bagażem. Każdy zawsze ma taką nadzieję, że tak jest. System BHS musi zostać poprawiony i rozbudowany o odpowiednie zrzutnie itd.

Szanowni państwo, żeby nie było, że myślimy tylko o twardej infrastrukturze, o tych kwestiach, które pewnie każdy zauważy. Są też sprawy, które wymagają od nas wielu zgód korporacyjnych i administracyjnych. Jest dużo rzeczy, które robimy wewnątrz terminala, mających za zadanie usprawnić nasze działania operacyjne, ale również poprawić komfort obsługi pasażera. Oczywiście mamy dużo takich nowinek, chociażby stanowiska self-service bag drop. Mamy nadzieję, że już na koniec tego roku dostarczymy te urządzenia. Chodzi o to, żeby każdy z nas, kto będzie miał bagaż rejestrowany, mógł samodzielnie w takim kiosku odprawić swój bagaż. Dzięki temu nie będzie musiał stać w długiej kolejce do stanowisk obsługiwanych przez ludzi. Będzie można nadać odpowiednią etykietę czy przykleić ją na swój bagaż, pożegnać się z nim i delektować się dalszą podróżą. Bagaż zostanie odpowiednio zaopiekowany, trafi w miejsce, do którego powinien trafić.

Oczywiście wiemy, że bolączką na Lotnisku Chopina jest chroniczny brak miejsc parkingowych, dlatego mamy w planie budowę nowego wielokondygnacyjnego parkingu tzw. parkingów P3 i P4. Jesteśmy w tym momencie na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej na to przedsięwzięcie. Jeszcze w tym roku chcielibyśmy uzyskać warunki zabudowy w mieście, bo doszliśmy do wniosku, że ta inwestycja, co prawda towarzysząca lotnisku, nie jest stricte powiązana z lotniskiem, więc nie musimy jej wykonywać na zezwoleniu na realizację inwestycji lotniskowej. Będzie ona wykonywana na podstawie normalnego trybu związanego z ustawą budowlaną.

Oczywiście bolączką były dla nas również karuzele przylotowe dla bagaży. Przez lata było ich za mało i były zbyt małe. Jesteśmy na etapie wymiany wszystkich karuzel. Została nam już ostatnia do wymiany. Mamy skośne karuzele, gdzie możemy mieć więcej bagaży. Jesteśmy w stanie obsługiwać w jednostce czasu więcej bagaży na przylotach.

To, co chcielibyśmy również państwu dzisiaj pokazać, to bardzo ważne – jesteśmy w trakcie montażu nowych urządzeń do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego. Szanowni państwo, urządzenia normy C3 są, po pierwsze, bardzo wydajne, a po drugie, pozwalają nam nie wyciągać z bagażu zarówno elektroniki, jak i płynów, jak również zwiększają limit płynów do 2 l. Patrząc na pana posła Sowę – to dokładnie tak jak w Krakowie. Wszystkie dziesięć, które udało się kupić kolegom z Krakowa, jeszcze jakiś czas temu... Jesteśmy w trakcie ich wymiany. Już w tym momencie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Myślałem, że to dlatego, że Marek wozi duże butelki. Dlatego spojrzałem na niego z nadzieją.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Szanowni państwo, kontynuując, mamy już cztery takie urządzenia na naszym lotnisku. Sukcesywnie i w przedziałach dwu-, trzytygodniowych udostępniamy naszym pasażerom kolejne urządzenia. Sprawdzają się one znakomicie, poprawiają naszą przepustowość w tym bardzo ważnym elemencie, jakim jest kontrola bezpieczeństwa.

Oczywiście zachowujemy najwyższe standardy. Realizowane są standardy światowe, jak i europejskie. Chcielibyśmy państwu dzisiaj je pokazać. Oczywiście ta wymiana, która następuje na Lotnisku Chopina, nie jest łatwa, bo robimy to w wysokim sezonie, ale nie mogliśmy czekać, aż sezon się zakończy. Z drugiej strony mamy piętnaście takich urządzeń w centralnej strefie. Trzeba powiedzieć, że to jest największa strefa w Polsce. Drugim lotniskiem jest Kraków, który ma dziesięć takich urządzeń. Inne, mniejsze lotniska mają po trzy–cztery urządzenia. Można powiedzieć, że z racji tego, jakim jesteśmy lotniskiem, to ta praca jest największa do wykonania.

Szanowni państwo, nie tylko terminal, nie tylko rozbudowa pirsu, nie tylko zmiana, rekonfiguracja różnych funkcji w samym terminalu – musimy również trochę zaingerować w nasz airside, który służy do parkowania oraz wykonywania operacji przez statki powietrzne. Mamy dużo ciekawych pomysłów, które już zrealizowaliśmy. Jak zobaczymy płytę PPS3... Rekonstruujemy całą tę płytę po to, żeby cała tzw. północ była dedykowana dla lotów non-Schengen, czyli lotów dalekodystansowych, które są realizowane przez samoloty szerokokadłubowe, największe, jakie u nas operują, jak Boeing 787 Dreamliner.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Czyli od jedynek?

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Tak, od jedynek, która przestanie istnieć. To pierwsze stanowisko zostanie usunięte, bo potrzebujemy miejsca na rozbudowę naszego BHS. Właśnie w tym miejscu zostanie to przekonfigurowane.

Mieliśmy w planie dość znaczną inwestycję, ale dzięki bardzo dobrej i rzeczowej współpracy z 1 Bazą Lotnictwa Transportowego, naszymi sąsiadami, naszymi współgospodarzami, czyli wojskiem, dogadaliśmy się i jesteśmy w stanie przeprowadzić nasze działania bez dużych wydatków i dużego capexu. Udało nam się wypracować różne porozumienia i inne bardzo dobre rzeczy.

Inną bardzo ważną kwestią będzie cała nowa płyta postojowa. Tak jak macie państwo tutaj napisane – PPS-5C. To jest płyta, która będzie dla samolotów przy rozbudowanym pirsie południowym, ale również będzie kontynuowana aż do będącej na ukończeniu płyty PPS-15, którą dzisiaj też chcielibyśmy państwu pokazać. Postępowanie na tę płytę postojową zostało już uruchomione. Przetarg jest w trakcie. Po co to wszystko robimy?

Szanowni państwo, po to żeby zwiększyć liczbę stanowisk postojowych na lotnisku, bo to jest kolejne bardzo wąskie gardło na lotnisku. Czasami staram się żartować, że my jesteśmy jakby kwintesencją Warszawy. W centrum nie ma miejsc do parkowania, tak samo na lotnisku. Co z tego, że samolot przyleci, pasażerowie są na pokładzie, a nie mamy miejsc postojowych, nie możemy zalokować tych miejsc? Tak się zdarza. To jest spora praca pani dyrektor Lipińskiej, żeby tym wszystkim zarządzić. Zdarza się tak, że w jednym momencie mamy deficyt na przykład trzech miejsc postojowych. Trzeba dużo elastyczności i sprawności działań, żeby pasażerowie tego nie odczuli, a przynajmniej, żeby nie było to bardzo dla nich uciążliwe.

Naszym zadaniem jest zwiększenie liczby miejsc postojowych dla samolotów kodu C, czyli takich średnich, ale też najbardziej tradycyjnych, którymi latamy po regionie, po Europie, a nasi pasażerowie latają na wakacje. Tych miejsc po modernizacji chcielibyśmy mieć w sumie 108. Oczywiście dla nas ważne jest to, żebyśmy mieli nowe miejsca postojowe dla samolotów większych – kodu E. Jeżeli będziemy lokować te samoloty, to one często po prostu zabierają dwa miejsca typowe dla samolotów kodu C. Jeśli zabierają dwa miejsca dla samolotów kodu C, to wtedy będziemy mieli w sumie 83 miejsca do parkowania z uwzględnieniem maksymalnej liczby samolotów kodu E.

Jak widziecie państwo, wzrosty w tym zakresie są dość znaczące. Tak naprawdę poza mniejszymi działaniami, takimi jak PPS-12 i PPS cargo, które chcielibyśmy przebudować w nieduży sposób, to jest minimalny poziom ingerencji w lotnisko i w twardy beton, który chcemy zrealizować. Jest nam on po prostu niezbędny. Ale też nie chcemy przeinwestować za dużo capexu, czyli zużyć na to za dużo nakładów inwestycyjnych. Wiemy, że mamy swój okres, w którym powinniśmy maksymalizować nasze działania i obsługiwać jak najwięcej pasażerów. Wiemy też,

że naszą główną funkcją będzie zbudowanie masy, tak to nazwijmy, która następnie zostanie z powodzeniem przyniesiona do Portu Polska.

Panie przewodniczący, to jest moment, kiedy chcielibyśmy się pochwalić i powiedzieć, że nasze przedsięwzięcie, które nazywamy modernizacją Lotniska Chopina, uzyskało w ostatnich dniach decyzję środowiskową o środowiskowych uwarunkowaniach z rygiem natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny społeczny i gospodarczy charakter tego przedsięwzięcia. Ta decyzja otwiera nam już drogę startową do naszych twardych inwestycji. Do tej pory realizowaliśmy proces inwestycyjny, bo do tej pory oczywiście projektowaliśmy terminal, mamy już gotowy projekt budowlany, chyba już nawet odebrany. W najbliższych dniach jesteśmy gotowi do tego, żeby złożyć wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji lotniskowej w tym zakresie, a później aż do decyzji pozwalającej nam na budowę.

Ta decyzja jest i była dla nas kluczowa. Tym bardziej cieszę się, że otrzymaliśmy ją w takiej formie i w takim czasie. Bardzo dużo się napracowaliśmy. Przez rok prowadziliśmy te obserwacje. Wskazaliśmy wszystkie możliwe elementy ingerencji w środowisko. Naszymi działaniami, naszymi pomysłami, o których też później powiem, wykazaliśmy, że nie przewidujemy, żeby to przedsięwzięcie wpłynęło negatywnie na kwestie hałasu, co oznacza, że w naszym planie nie zamierzamy zmieniać obszaru ograniczonego użytkowania dla Lotniska Chopina, które zostało ustanowione przez sejmik w 2011 r. Takie jest nasze założenie. Oczywiście nasze założenie zostanie zweryfikowane po realizacji tej inwestycji. Regionalny dyrektor ochrony środowiska nakazał nam wykonanie analizy porealizacyjnej 24 miesiące po oddaniu do użytku naszej inwestycji. Oczywiście wtedy również zbadamy, czy przypadkiem nie ingerujemy zbyt mocno w środowisko. To jest bardzo ważne. Powiedziałbym, że to jest kamień milowy w tym naszym projekcie, który daje nam pewność i możliwość realizacji dalszych przedsięwzięć.

Na slajdzie pozwoliłem sobie wyznaczyć państwu taki ramowy harmonogram. Od góry jest decyzja środowiskowa, którą właśnie otrzymaliśmy, dokumenty projektowe – też już mamy gotowe, występujemy o ZRID. Postępowania przetargowe na płytę PPS-5C już się toczy. Drugim istotnym elementem jest to, że prowadzimy już dialog z przyszłymi wykonawcami terminalu. Bardzo cieszę się, że kwestia local content została również zagwarantowana. Są to albo polskie firmy albo firmy, które możemy uznać za polskie w ramach tej definicji, bo są to firmy, które działają na terytorium Polski, zatrudniają tu pracowników, odprowadzają tutaj podatki. Są to topowe firmy budowlane w naszym kraju. Dlatego jesteśmy spokojni o to, że ktokolwiek nie wygra tego postępowania, zbuduje nam nasz terminal w sposób efektywny i dobry.

Mamy oczywiście bardzo dokładny harmonogram. Może nie jest to czas i miejsce, żeby dokładnie go omawiać, ale pokazujemy państwu, że każda z naszych inwestycji albo podkategorii inwestycji jest przemyślana, jest odpowiednio fazowana. Cały czas zaznaczam ten element, że tak jak zostało to dzisiaj powiedziane, cały czas notujemy rekordy. Zamierzamy ingerować w organizm, jakim jest lotnisko użytku cywilnego. Nie możemy sobie pozwolić na to, żebyśmy na czas budowy czy też rozbudowy utracili pasażerów czy nasze zdolności operacyjne wypracowywane przez tak wiele lat. To jest wszystko zaplanowane w sposób drobiazgowy, omówione ze wszystkimi interesariuszami, tymi, którzy są na lotnisku, odbywa się to w dialogu z przewoźnikami lotniczymi, w dialogu z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, z agentami obsługi naziemnej, ale co ważne, również z prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Prezes dokładnie wie, co zamierzamy zrobić, kiedy zamierzamy zrobić, kiedy będziemy wnioskować do niego po to, żeby na przykład przyszedł na kontrolę certyfikatu w danym momencie, kiedy już będzie gotowa dana infrastruktura. Wszystkie kluczowe zadania inwestycyjne są rozpisane do czerwca 2029 r. Po tym terminie będziemy mieli dostępną infrastrukturę, która będzie pozwalała nam obsługiwać ponad 30 mln pasażerów rocznie.

Są też elementy, które dzisiaj, tak jak powiedziałem, chcielibyśmy państwu pokazać. Są to kwestie, w których sprawie decyzja została podjęta troszeczkę wcześniej, ale bardzo dobrze wpisują się w naszą modernizację. Jest to chociażby nowa płyta postojowa PPS-15, tak ją nazywamy, która ma sześć nowych stanowisk postojowych dla samolotów średnich kodu C, zamiennie cztery samoloty kodu C1 lub te największe, tj. samoloty kodu E. To jest inwestycja, którą właśnie kończymy, którą już tej jesieni chcielibyśmy oddać do użytku operacyjnego. Jest to inwestycja, którą chcielibyśmy dzisiaj państwu pokazać. Ma ona najlepsze możliwe standardy, zarówno operacyjne, jak i środowiskowe.

Oczywiście zawiera odwodnienia liniowe, co oznacza, że wszelkie wody opadowe będą przez nas wylapywane i będą czyszczone. Jedno ze zdjęć pokazuje, że mamy zasilanie dla statków

powietrznych w prąd o napięciu 400 Hz, co jest bardzo ważne. Samolot będący na postoju, podczas gdy jest obsługiwany lub podczas deboardingu, nie będzie wykorzystywał swoich silników, spalał paliwa, emitował dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych, tylko będzie zasilany z naszego tzw. groundu. Ta pływa postojowa jest w zgodzie ze wszystkimi najlepszymi praktykami i przepisami, również Unii Europejskiej.

Dlaczego tak długo i dużo o niej mówię? Szanowni państwo, to jest pierwsza inwestycja na Lotnisku Chopina od 12 lat, która zwiększa nasze możliwości, jeśli chodzi o obsługę pasa statków powietrznych. Biorąc pod uwagę, że to zupełnie nowa płyta postojowa, więc to nie jest jakaś przebudowa płyty albo rekonfiguracja... To jest kilkadziesiąt lat, jak nie było takiej inwestycji na Lotnisku Chopina, która w sposób widoczny zwiększa nasze możliwości operacyjne. Bardzo nas cieszy, że już tej jesieni będziemy mieli kolejne stanowiska i może mniejszy problem na głowie. Pani dyrektor już nie będzie myślała, że ma minus trzy, tylko jest na zero w danym momencie.

Szanowni państwo, tylko powtórzę, że w związku z uwarunkowaniami, w których jesteśmy, modernizacja odbywa się jednocześnie z normalną, codzienną pracą Lotniska Chopina. Mamy dużo wyzwań, które niosą obecne czasy. Wiecie państwo o tym, że jesteśmy infrastrukturą krytyczną. Jesteśmy przedsiębiorstwem, spółką, która została pod koniec czerwca wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu spółek o istotnym znaczeniu dla gospodarki państwa. W tym wykazie mamy 33 najważniejsze podmioty. Cieszymy się, że zostaliśmy uznani za najważniejszy podmiot. Jesteśmy granicą państwową, którą dziennie przekracza, w jedną lub w drugą stronę, ok. 90 tys. osób. Z tego, co wiem, to jest największa granica państwowa w kraju.

Jest dużo uwarunkowań, którym musimy sprostać. Jest to chociażby europejski system Entry/Exit System, którym opiekuje się i zarządza Straż Graniczna. Takie działania, takie systemy, takie nowe obostrzenia mają wpływ na nas, na naszą działalność operacyjną. Chociażby dwie minuty trzeba poświęcić na pasażera. To są elementy, w sprawie których cały czas jesteśmy w dialogu z naszymi partnerami, ze Strażą Graniczną, pracujemy nad tym, żeby jak najbardziej usprawnić proces kontroli paszportowej. Tak jak mówiłem – 24% pasażerów są to u nas pasażerowie transferowi. Mamy także bardzo dużo pasażerów non-Schengen, więc kontrola paszportowa po prostu odbywa się normalnie.

Kontynuując, chciałem jeszcze powiedzieć o bardzo istotnej kwestii, jaką jest nasza inicjatywa „Dobry sąsiad”. To jest trochę przydługi wątek. Proszę państwa, żebyście przyjęli do wiadomości to, że ten nasz dialog i ta nasze plany inwestycyjne prowadzimy w pełnej transparentności i w dialogu ze wszystkimi naszymi interesariuszami, których zidentyfikowaliśmy. To jest jedenaście podmiotów, jednostek samorządu terytorialnego.

Wczesną wiosną tego roku w tej sali spotkaliśmy się z włodarzami gmin, miejscowości i dzielnic. Następnie odbywamy takie spotkania w każdej z tych gmin i prowadzimy dialog, tłumacząc, jakie są nasze zamierzenia, co zamierzamy zrobić, w jakim czasie będziemy działać. Szeroko komunikujemy, jakie działania podejmujemy ku temu, żeby zmniejszyć uciążliwość hałasu Lotniska Chopina na naszą okolicę. Mieliśmy kilka-kilkanaście spotkań przed wakacjami i oczywiście zaplanowane są kolejne.

Troszeczkę odchodząc od głównego tematu dzisiejszego spotkania, czyli modernizacji, nie możemy zapominać o kwestiach utrzymania kluczowej infrastruktury Lotniska Chopina. Odkąd zostałem prezesem zarządu, jest to moje, nazwę to, oczko w głowie. Państwo dobrze wiecie, że przez wiele lat na Lotnisku Chopina nie było nowych inwestycji. Nie było również zbyt dużo działań albo programu działań na rzecz utrzymania obecnej infrastruktury. Tak jak mówił pan minister, ta infrastruktura nigdy nie była planowana na taki wolumen pasażerów, ale również na taką liczbę operacji powietrznych wykonywanych dużymi, ciężkimi statkami powietrznymi, które z zasady bardziej degradują infrastrukturę.

Po pierwsze, mamy plan utrzymania całej infrastruktury, mamy umowę z państwowym instytutem badawczym, który prześwietla, skanuje całą infrastrukturę, żebyśmy dokładnie wiedzieli, na czym stoimy, co jest pod nami, bo kwestie związane chociażby ze zmianą klimatu mają wpływ na Lotnisko Chopina. Dość powiedzieć, że znacząco obniżył się poziom wód podskórnych. Woda, która tu była, dość nisko poszła w dół, co powoduje pewne perturbacje na naszej infrastrukturze. Jest to pokazane na tym poglądowym slajdzie.

Mamy wskazanych siedem newralgicznych punktów, które cały czas monitorujemy. Jeśli jest taka potrzeba, to robimy też odpowiednie działania naprawcze, również doraźne. Mamy

zaplanowane działania inwestycyjne w tym zakresie – chcemy poprawić pewne elementy, wyremontować. Pamiętajmy, że robimy to tylko i wyłącznie nocami, nigdy nie zamykając lotniska w trakcie dnia, bo nie możemy sobie na to pozwolić.

Żyjemy nie tylko kluczowymi elementami, jak drogi startowe i kołowania, ale mamy mamy również kluczową infrastrukturę towarzyszącą. Po pierwsze, mamy to zaopiekowane, a po drugie, mamy ustalony plan działania, a wiele z tych działań zostało już zrealizowanych. Dość powiedzieć, że dach szedowy w strefie C i D to była bolączka. Przez lata na Lotnisku Chopina przy nawalnych deszczach przeciekał dach. Prowadzimy już odpowiednie działania naprawcze. Mamy wyłonioną firmę, która poprawi chociażby odwodnienie na tym dachu. Jeśli chodzi o estakadę, czyli drogę dojazdową do lotniska, to też jest to kluczowy, newralgiczny punkt, bo bez pełnej dostępności nie można byłoby dojechać do lotniska. Po pierwsze, zbadałiśmy tę konstrukcję, a po drugie, odwodnilimy ją, uszczelniliśmy i prowadzimy dalsze działania, które mają spowodować to, że jeszcze co najmniej 15–20 lat nie będzie trzeba ingerować w żaden sposób w tę infrastrukturę.

Mamy też mniejsze działania inwestycyjne takie jak tunel pod rondem. Każdy z państwa, kto wyjeżdża z lotniska, wjeżdża w taki mały tunel. Tam też mamy do zrobienia pewne działania. Mówię o tym tak dużo, żeby państwu pokazać, że mamy na to wszystko plan, który jasno realizujemy. Oprócz capexu na nowe działania inwestycyjne – 940 mln zł. Oczywiście dużo pieniędzy musimy przeznaczyć w najbliższych latach również na utrzymanie tej infrastruktury, którą teraz mamy. Te działania są konieczne, żebyśmy właśnie infrastrukturą w nienagannym stanie technicznym obsługiwali ponad 30 mln pasażerów już w 2029 r. i żebyśmy budowali tę masę, mamy nadzieję, że jak największą, żeby później przenieść tę liczbę pasażerów do nowej lokalizacji, czyli do Portu Polska.

Na koniec, jeśli będziecie państwo chcieli dyskutować o pieniądzach, to oczywiście będziemy. Jest tak, że cały nasz projekt modernizacji jest odpowiednio policzony, jest uzasadniony w modelach finansowych. Mamy to policzone na każdy możliwy sposób, także jeśli chodzi o inwestycje. Sprawdziliśmy, że jeśli nie zrobiliśmy tej inwestycji, to tylko do 2032 r. utracilibyśmy co najmniej 10 mln pasażerów.

Proszę państwa, można powiedzieć, że to jest 800 mln zł tylko i wyłącznie z tytułu opłat pasażerskich. Nie mówię o całej komercji, o kwestiach sklepów na lotnisku, o parkingach i o wszystkich towarzyszących usługach. To jest 800 mln zł zysków tylko i wyłącznie w tych trzech latach, których byśmy się nie doczekali. Ponadto, jeśli nie pozwolilibyśmy wygenerować kolejnych milionów pasażerów na Lotnisku Chopina, to lotnisko Port Polska otworzyłoby się od razu na sporo niższym wolumenie pasażerów. Skoro byłby niższy wolumen pasażerski, to mniejsza byłaby efektywność tego przedsięwzięcia. Wiemy, że jako przedsięwzięcie stricte komercyjne, bo takie są przepisy europejskie, musi być generowana stopa zwrotu znacznie powyżej 10%.

Analizowane były przez nas elementy utraconych korzyści. Moim zdaniem jest to często niedoszacowane w naszych rozważaniach i przepisach, ale na to też spojrzeliśmy. Mamy modele na tok, mamy wszelkie zgody – zarówno korporacyjne, jak i administracyjne. Chociażby wiosną tego roku przez ministra infrastruktury został zatwierdzony plan generalny, który daje nam zielone światło i pokazuje, że nasze działania są spójne i zgodne z polityką transportową naszego kraju. Prowadzimy tę inwestycję po to, żeby rozwijało się Lotnisko Chopina, lotnictwo i gospodarka Polski.

Panie przewodniczący, na tym zakończyłbym prezentację. Oczywiście z całym zespołem jesteśmy gotowi na odpowiedź na wszystkie pytania. Jeśli nie, to oczywiście jesteśmy w stanie odpowiedzieć listownie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję za przedstawienie bardzo szerokiej informacji dotyczącej działalności i perspektyw rozbudowy portu.

Oczywiście dla nas jest to obszar, którym Komisja zajmuje się bardzo intensywnie i na różne sposoby, stąd też nasza dzisiejsza obecność. Rzeczywiście pan prezes ma rację, że ostatni raz nasza Komisja była ok. 10 lat temu, ale to na Lotnisku Chopina. Nie przypominam sobie, żebyśmy tutaj byli, więc prawdopodobnie w siedzibie Polskich Portów Lotniczych jesteśmy pierwszy raz. To też jest dla nas całkiem nowe doświadczenie.

Gratulując uzyskania decyzji środowiskowej, chcę powiedzieć, że, nie chcę tego jakoś bezpośrednio wiązać z naszą Komisją, ale tak się zazwyczaj dzieje, że jak gdzieś jesteśmy, a dużo podróżujemy po Polsce, to nagle są decyzje, przyspieszone terminy, więc...

Posel Krzysztof Truskolaski (KO):

Brawo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie chcę mówić, że to zasługa naszej Komisji. Nie chcę tego tak bezpośrednio wiązać, bo byłoby to może nad wyraz optymistyczne.

Bardzo cieszymy się z tej decyzji. To rzeczywiście otwiera drogę do procesu inwestycyjnego, na którym nam zależy. Wielu z nas korzysta z Lotniska Chopina. Widzimy, że z roku na rok trudność sprawia choćby samo poruszanie się po terminalu. Powiedziałbym, że to już nie jest prosta droga, ale to jest droga przez tłumy idące w drugą stronę. Mówiąc krótko i wprost, czasem jest po prostu trudno przejść przez te tłumy.

Myślę, że będzie wiele pytań.

W związku z tym otwieram dyskusję.

Bardzo proszę państwa posłów, którzy chcą wziąć udział w dyskusji, o podniesienie ręki bądź też zasygnalizowanie. Jeżeli nie będzie pytań, to wtedy przetransferujemy się na lotnisko, bo myślę, że ta druga część będzie równie interesująca.

Bardzo proszę, pani poseł Magdalena Kołodziejczak.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie prezesie, bardzo dziękujemy za, tak jak pan przewodniczący powiedział, niezwykle ciekawe informacje. Natomiast chciałabym zapytać o cargo na Okęciu. Mówiliśmy bardzo dużo ruchu pasażerskim, a ten ruch towarowy jest też niezwykle ważny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zgłosił się pan poseł Jerzy Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mam kilka pytań strategicznych, mam nadzieję, jeśli chodzi o powodzenie i połączenie projektu rozbudowy Okęcia, o którym mówili pan prezes i pan minister, z rzeczywistością, która każdego dnia oscyluje, tak jak wspomniał pan prezes, wokół 90 tys. pasażerów. To jest rzeczywiście najdłuższa granica państwa. To, o co mógłbym prosić w swoim imieniu, a także koleżanek i kolegów, to jakaś analiza czy taki syntetyczny i nierozbudowany materiał, który pokazywałby kontekst rozbudowy. Z jednej strony pokazując kwestie pocztowe, a z drugiej strony wpływy rozbudowy na ceny opłat lotniskowych, które są pobierane w cenach biletów. Myślę, że jest to kwestia, która interesuje opinię publiczną, pasażerów, ale ma też bezpośredni wpływ na tę inwestycję.

Dwa lata temu kierowałem interpelację do pana ministra infrastruktury. Odpowiedział na nią obecny tu pan minister Malepszak. Zwracam uwagę na kontekst dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych. Ona ma bezpośredni wpływ na planowaną inwestycję. Warto, żeby później przy przekazaniu Komisji tego materiału z prezentacji... Chodzi o to, by po tygodniu dosłać taki dodatkowy suplement, który pokazywałby wpływ inwestycji w następnych latach na prawdopodobnie niewielki wzrost opłat lotniskowych.

Druga kwestia nie jest teoretyczna, ale praktyczna. Mamy projekt rozbudowy do 2029 r. Powtarzam pytanie, które zadawałem dwa lata temu. Czy w kontekście okresu przejściowego w trakcie realizacji inwestycji rozbudowy Okęcia będzie konieczne wprowadzenie, w jakimś zakresie, podziału administracyjnego ruchu lotniczego pomiędzy Lotniskiem Chopina, Modlinem i lotniskiem w Radomiu? To jest pytanie o bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Myślę, że to jest oczywisty priorytet dla każdego z kierujących przedsiębiorstwem czy spółką Polskie Porty Lotnicze.

Odwołuję się do tego konkretnie. Wartość tej inwestycji przekracza wartość oficjalnych deklaracji sprzed dwóch lat, to była wartość 2,4 mld zł. Odwołuję się teraz do oficjalnych komunikatów. Natomiast z punktu widzenia skutków dla ruchu lotniczego, czyli zwiększania parametrów operacji lotniczych na godzinę, zwiększenie przepustowości lotniska do 30 mln pasażerów z punktu widzenia operacyjnego to jest zwiększenie liczby operacji lotniczych z ok. 500 do ok. 650 dziennie. Tak można to uzupełnić od strony czysto operacyjnej.

Pytanie, w jaki sposób pan prezes czy przedstawiciele zarządu mogliby ewentualnie uzupełnić tę prezentację czy tę wypowiedź o współpracy z PAŻP w tym zakresie? Skracają się czas separacji operacji lotniczych. Jeśli w sezonie letnim w niektórych godzinach chcemy osiągnąć taki skutek, iż mamy po dziewięć operacji na dziesięć minut, to jest to jednak znacząca różnica. Mówimy dzisiaj o przepustowości lotniska, która przekracza ponad 400 operacji w ciągu dnia. Prośba o komentarz ze strony czy pana ministra, czy przedstawicieli zarządu.

Trzecia kwestia. Nie jest to wspomniane w tej wypowiedzi, a mnie interesuje to, że spółka Polskie Porty Lotnicze opiera istotną część swojej argumentacji strategicznej wobec administracji rządowej, samorządowej czy też branży lotniczej na raportach takich jak „Wpływ polskich portów lotniczych na regiony”, czy też „Przyszłość technologii lotniskowych – prognozy i studia przypadków”, które zostały przygotowane we współpracy z Zespołem Doradców Gospodarczych TOR. Te raporty są wykorzystywane później do uzasadniania kierunków rozwoju infrastruktury lotniczej, inwestycji publicznych i polityki regionalnej oraz do dyskusji o przyszłym modelu ruchu i rynku lotniczego w Polsce.

Pytanie generalne: Jakimi kryteriami kierował się zarząd Polskich Portów Lotniczych przy wyborze tego partnera? Jakie kompetencje lotnicze, doświadczenie w modelowaniu ruchu lotniczego oraz międzynarodowe referencje posiada ta firma, aby przygotować opracowania mające wpływ na tak strategiczne decyzje państwa dla całego sektora lotniczego? Myślę, że to jest zawsze wypadkowa potencjału własnego i kompetencji wewnętrznych spółki, jeśli chodzi o ten udział, powiedzmy, materiału, propozycji czy wniosków, które płyną z opracowań własnych, a tego, co się zleca.

Zwracam uwagę choćby na to, że państwa sąsiedzi też niedawno przygotowali założenia strategii do chyba 2034 r. w oparciu o współpracę z prywatną firmą, której właścicielem jest obywatel Niemiec. Nie mam nic przeciwko nie tyle wyborowi, co tej osobie, która miała okazję współpracować z aktualną panią prezes. Natomiast jest to pewnego rodzaju wizerunkowa uciążliwość. Powoduje to pytanie podstawowe o zdolności własne.

Po prostu prośba o komentarz i uzasadnienie problemu, który państwu w tej chwili przekazałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, bardzo proszę, kto jeszcze chce zabrać głos? Mam zapisanego pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka, pana posła Roberta Warwasa, panią przewodniczącą Krystynę Sibińską. Zapisuję pana przewodniczącego. Czy ktoś jeszcze?

Poseł Maciej Lasek (KO) – spoza składu Komisji:

Ja na koniec.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Jeszcze pan poseł Maciej Lasek.

Proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo posłowie, państwo prezesi, wydaje mi się, że jest to temat odrębny, ale dzisiaj niezmiernie istotny i ważny w kontekście rozwoju przewozów pasażerskich w naszym kraju.

Pytanie do pana przewodniczącego i zarazem do pana ministra, czy nie moglibyśmy w tym tygodniu poszerzyć któregoś z posiedzeń sejmowej Komisji Infrastruktury o informację dotyczącą skutków decyzji Eurocontrol o zamrożeniu 6,5 mld zł, co stwarza istotne zagrożenie dla funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Gdyby ten temat pojawił się na agendzie, myślę, że warto byłoby uzyskać informację ze strony rządowej. Mam nadzieję, że byłaby ona uspokajająca, a nie bardziej niepokojąca, jak do tej pory. Zwracam się z taką prośbą, jeżeli to będzie możliwe. Proszę o krótką informację, nawet bez dyskusji. Niemniej jednak ta informacja powinna być.

Można dzisiaj rozmawiać o sytuacji w Polskich Portach Lotniczych bez świadomości tego, jakie mamy zagrożenie w transporcie lotniczym w Polsce. Przypomnę państwu 2023 r. Wówczas polski Sejm, szczególnie opozycja, praktycznie co tydzień, jak nie dwa razy w tygodniu, organizowała posiedzenia podkomisji do spraw lotnictwa. Na tych posiedzeniach w szczególności odpowiadał na pytania, ale też szukaliśmy rozwiązania problemu. Jak państwo pamiętacie, to był

taki dwumiesięczny spektakl. Nie chcę wracać do tego stylu, który tam dominował, bo uważam, że sprawa jest zbyt poważna, abyśmy zamieniali to w debatę czysto polityczną. Na to jeszcze kiedyś w przyszłości przyjdzie czas. Jeżeli strona rządowa rozwiąże ten problem, to trzeba będzie powiedzieć, że dobrze, że się udało. Nie wyobrażam sobie, że będzie inaczej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Tylko przypomnę, że w przypadku zatrzymania ruchu lotniczego, jeżeli chodzi o kontrolerów, to była absolutnie niedopuszczalna i druzgocąca postawa ze strony prezesa. Gdyby nie działalność parlamentu, a w szczególności podkomisji, która zajmowała się transportem lotniczym, to prawdopodobnie nigdy nie doszłoby do tego porozumienia. Myślę, że tu raczej należą się podziękowania dla tych wszystkich, którzy wtedy działali.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Odebrał pan to jako pretensje?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Nie, odebrałem tego jako komplement w stosunku do tych posłów, którzy wtedy doprowadzili do tego porozumienia.

Bardzo proszę, pan poseł Robert Warwas.

Poseł Robert Warwas (PiS):

Panie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, panie ministrze, państwo prezesi, chciałbym dopytać pana prezesa o kwestie bezpieczeństwa. Pan prezes przedstawił plan modernizacji lotniska w Warszawie. Chciałbym dopytać, czy w związku z modernizacją lotniska są przewidziane działania w sprawie rozbudowy lub wdrożenia nowoczesnych systemów ochrony antydronowej? Jakie działania planuje podjąć zarząd, aby zwiększyć bezpieczeństwo, odporność antydronową? Czy zakres tych działań będzie odpowiadał poziomowi zagrożeń wobec bezpieczeństwa lotniska? Proszę o informację, czy przy modernizacji lotniska zostaną uwzględnione te kwestie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, biorąc pod uwagę zagrożenia, które istnieją na świecie i wiążą się z brakiem paliwa dla lotnictwa... Myślę, że u nas nie ma tego problemu, ale kraje na Zachodzie nie czekają na problemy i już budują systemy produkcji paliw syntetycznych dla infrastruktury krytycznej. To widać w ich planach. Taki system, jaki jest na Zachodzie, u nas mógłby również być. Można byłoby do tego wykorzystywać produkcję wodoru, biometanu, paliw syntetycznych.

Z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, który zapewniłby stabilizację sieci, jak i strategiczne rezerwy paliw dla państwa... Wiemy, że są projekty. Czytając raporty... Na przykład GigaPtX, który jest na Zachodzie, robią to Szwajcarzy... Można wywnioskować, że istnieje zagrożenie infrastruktury krytycznej – chodzi o paliwo. Widzę, że kraje idą w kierunku, żeby paliwa produkować w sposób rozproszony na lotniskach, obok lotnisk. Chcą zapewniać sobie dostępność paliw kopalnych, ale też paliw syntetycznych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan poseł Habura.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Panie prezesie, przedstawił pan bardzo szczegółowy program rozbudowy Lotniska Chopina, począwszy od odnowienia terminalu, przez nowe miejsca postojowe dla samolotów, zakup nowych urządzeń, po monitorowanie stanu płyty, a w konsekwencji wymianę pewnych elementów. Jak wiem, koszt tych wszystkich robót to niecały 1 mld zł. Jak się to ma do tych wszystkich danych, o których wspominał pan poseł Polaczek, mówiących o 2,5 mld zł? Pewnie któreś z tych danych były przesadzone.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Dwa lata temu premier mówił o 2,4 mld zł.

Posel Krzysztof Habura (KO):

Mnie interesuje coś innego. Wspominał pan, że przez ostatnie dziesięć lat nic nie działo się na tym lotnisku. Może to świadczyć o tym, że jeżeli nie remontuje się substancji, to ona ulega degradacji. Być może jest to pytanie retoryczne, ale chciałbym usłyszeć odpowiedź. Dlaczego tak się działo, że poprzednie zarządy zarządzały nie po gospodarsku? To jest rzecz, która jest niedopuszczalna. Proszę odpowiedzieć mi na to pytanie.

30 mln to dwie trzecie przepustowości Portu Polska w momencie jego startu. To jest bardzo dużo. Oba lotniska będą blisko siebie. Jak logistycznie ma się do siebie funkcjonowanie tych dwóch portów lotniczych? Czy są jakieś plany mówiące o tym, że będzie podział konkretnych kierunków, na przykład cargo będzie bardziej obciążało Lotnisko Chopina albo Port Polska? Czy są już wypracowane zasady współfunkcjonowania obu lotnisk?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, pan minister Maciej Lasek.

Posel Maciej Lasek (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję.

Przede wszystkim chciałbym podziękować zarówno panu prezesowi, jak i wszystkim pracownikom, którzy są dzisiaj z nami, jak również tym, których z nami nie ma. Chciałbym podziękować za to, czym spółka Polskie Porty Lotnicze może się pochwalić przed państwem posłami. To jest naprawdę duża robota, duża rzecz, która została zrobiona. Jak przejmowałem odpowiedzialność za ten sektor, to zastanawialiśmy się, co zrobić. Z jednej strony mieliśmy wyeksploatowaną infrastrukturę i rosnący ruch lotniczy, a z drugiej strony Port Polska, który trzeba dopasować do realiów wykonawczych, kiedy będzie można przenieść ten ruch. Od końca 2023 r. do dzisiaj naprawdę dużo zostało zrobione. Można powiedzieć, że to jest praca tej firmy. To nie jest praca ludzi z zewnątrz, dużych korporacji, które zostały do tego zatrudnione, tylko to są kompetencje tych ludzi, którzy tu z nami siedzą. Bardzo chciałem wszystkim za to podziękować, bo z miesiąca na miesiąc było widać, jak się udawało.

Nie widzę jakichś dużych zagrożeń. Jak patrzymy na harmonogram, który był dzisiaj przedstawiony przez pana prezesa, to koniec drugiego kwartału 2029 r. planowane jest zakończenie wszystkich inwestycji. Wielokrotnie czytam w mediach społecznościowych czy śledząc pytania niektórych posłów opozycji, że to jest opóźnione o ponad rok. Wydaje mi się, że nie jest opóźnione o ponad rok. Generalnie, jeżeli wcześniej mówiliśmy o oddaniu tej inwestycji na sezon letni 2029 r., to na teraz może być ok. dwóch miesięcy opóźnienia. Przed sobą mamy teraz kluczowe decyzje – czekamy na ZRIL, jest dokumentacja, jest dialog konkurencyjny. Ta inwestycja jest naprawdę na dobrej drodze, żeby to zrobić. To, co powiedział pan prezes – ona się sama spłaci. W momencie przeniesienia ruchu na nowe lotnisko rzeczywiście ona się spłaci.

Dwie trzecie ruchu Portu Polska, o których powiedział przed chwilą pan poseł, to jest tylko początek. Nie możemy zostawić dziury w wolnej przepustowości w Porcie Polska, bo lotniska nie lubią pustki. Zaraz oprócz tego, na czym nam najbardziej zależy, czyli dobrego rozwoju, budowy i rozbudowy Polskich Linii Lotniczych LOT, weszłyby nam konkurencja, czy to konkurencja daleka w postaci na przykład Turkish Airlines czy konkurencja bliska w postaci choćby Lufthansy. W takim przypadku, dla kogo zbudowalibyśmy to lotnisko Port Polska jak nie dla Polskich Lotniczych Lot? Für Deutschland? Nie sądzę. W związku z tym uważam, że zawsze należy bardzo dobrze planować oddawaną infrastrukturę i to, co jesteśmy w stanie Lotniskiem Chopina przenieść na to nowe lotnisko. W związku z tym wydaje się, że nie ma takich obaw.

Panie prezesie, jaka była dynamika wzrostu w tym roku? 8,4%?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

8,1%.

Posel Maciej Lasek (KO) – spoza składu Komisji:

Pamiętajcie państwo, w jakiej sytuacji. Jak patrzyliście sobie na te słupki, to luty i marzec były niedoszacowane, czyli był mniejszy ruch, niż był szacowany. Ale co wtedy mieliśmy? Zatokę Perską. Mieliśmy ograniczenie ruchu lotniczego z uwagi na wyłączenie chyba jednej trzeciej

światowego capacity, jeżeli chodzi o transport lotniczy. To 8,1% to jest naprawdę bardzo dobry wynik. Wydaje mi się, zapewne potwierdzą to panowie prezesi, że jesteśmy cały czas w czołówce europejskiej, jeżeli chodzi o wzrost ruchu lotniczego.

Ode mnie nie ma pytań, bo można powiedzieć, że jeszcze troszeczkę pamiętam, czym zajmowaliśmy się przez 2,5 roku. Tak jak powiedziałem, chciałem bardzo podziękować wszystkim państwu za to, czym możemy dzisiaj się pochwalić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Jeżeli państwo będą zwracać uwagę na samoloty startujące za oknem, to jest naprawdę kontekst. Samoloty dosłownie co 2–3 minuty opuszczają pas startowy. Mam dobre miejsce.

Poseł Maciej Lasek (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, było jeszcze pytanie o przepustowość ruchu lotniczego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Truskolaski.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, panowie prezesi, Szanowni państwo, dziękuję za dzisiejszą prezentację. Jest naprawdę bardzo konkretna. Widać, że Lotnisko Chopina w najbliższych latach bardzo się rozwinie, aby obsłużyć coraz większy ruch, który tutaj mamy. Przy okazji chciałbym serdecznie podziękować panu ministrowi Laskowi za 2,5 roku ciężkiej pracy na rzecz polskiego lotnictwa.

Poseł Maciej Lasek (KO) – spoza składu Komisji:

Nie umawialiśmy się.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Sprowokował mnie pan.

Dzisiaj jest już pan w trochę innej roli, ale mamy nadzieję, że będzie pan wspomagał Komisję Infrastruktury, abyśmy dalej mogli pomagać Polskim Portom Lotniczym i Ministerstwu Infrastruktury w pracy na rzecz polskiego lotnictwa. Panu ministrowi Malepszakowi życzę powodzenia w kolejnych wyzwaniach.

Panie prezesie, mam pytanie. Przepraszam za to, że się spóźniłem z uwagi na korki na trasie Białystok–Warszawa. Jest dużo remontów.

Poseł Konrad Fryszak (KO) – spoza składu Komisji:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad powinna prowadzić remonty w nocy.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Co się stało, że nie jechał pan pociągiem?

Poseł Konrad Fryszak (KO) – spoza składu Komisji:

Nie, nie idźmy w kierunku pociągów, bo to jest ślepa uliczka. Jestem z panem ministrem Malepszakiem na krótkiej linii w tej sprawie.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie ministrze, pociągiem też często jeżdżę na trasie Białystok–Warszawa. Tym razem musiałem wybrać się samochodem.

Panie prezesie, chciałbym zapytać się o nowe systemy kontroli bezpieczeństwa. Wiemy, że cztery maszyny pracują na Lotnisku Chopina. Kiedy będą wszystkie zamontowane? Pewnie pan o tym mówił, ale przegapiłem to, a ten temat bardzo interesuje naszych wyborców. Kiedy już zakończą się modernizacje i kiedy pasażerowie już będą mogli spokojnie wносить na pokład w pojemniki o pojemności powyżej 100 ml? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, kiedy będzie można wносить butelki o pojemności 0,5 l i większe?

Poseł Marek Sowa (KO):

0,7.

Poseł Konrad Fryszak (KO) – spoza składu Komisji:

Zgłoś się.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, mówię z pewną nieśmiałością, dlatego że mówimy o rozbudowie Okęcia, póki co naszego największego lotniska. Wiem, że to trochę nie w temacie, ale korzystając z okazji, chciałabym spytać o malutki Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost i o wniosek w sprawie PSO dla Zielonej Góry, który, jak mi przekazano, podobno leży u pani dyrektor Żandarskiej. W międzyczasie zamieniłam dwa słowa z panem prezesem Danilem.

Gorąca prośba do pana ministra. To na pewno pozwoli rozwijać się takiemu regionowi jak lubuskie, które jest piękne, które jest zielone, które jest otwarte. Korzystając z tych instrumentów, może trochę zabierzemy pasażerów od naszych zachodnich sąsiadów. Jest to ważne, potrzebne. Bardzo proszę pana ministra, panów prezesów o takie życzliwe spojrzenie i uruchomienie, żebyśmy mogli to jak najszybciej mieć. To na pewno bardzo pomoże w rozwoju tego portu lotniczego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. W 2032 r. będzie wolny terminal w Warszawie, więc będzie można go przenieść.

Poseł Konrad Fryszak (KO) – spoza składu Komisji:

W Radomiu mamy z tym doświadczenie, bo potrafilśmy przenieść terminal z Łodzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, zanim przekażę głos panu ministrowi i panu prezesowi, to pozwolę sobie zadać kilka pytań.

Rzeczywiście nie do końca zgadzam się z tym, że nic nie działa się na lotnisku, bo na przykład zlikwidowano jedno z zejść, które było bliżej rękawa nr 1. Jak rozumiem, tam jeszcze 10 lat temu było wejście, które służyło tej części terminala, a dzisiaj jest tak, że wszyscy pasażerowie muszą przejść przez całe lotnisko, żeby trafić do wyjścia na miasto, żeby opuścić terminal. Jest bardzo wąska przepustowość, jeżeli chodzi o tych pasażerów, którzy przyjeżdżają z samolotów stojących, parkujących na płycie lotniska. Zdarza się, że autobusy czekają w kolejkach, żeby pasażerowie mogli opuścić pojazd.

W związku z tym pytanie, czy myślą państwo nad jakąś separacją tego przylotu? Może, przy okazji inwestycji, stworzenie jakichś dodatkowych ścieżek, którymi pasażerowie... Rozumiem uwarunkowania obiektu, który stoi. Natomiast pytanie, czy nie da się wydzielić jakiegoś osobnego przejścia? Dzisiaj jest tak, że pasażer, który próbuje opuścić terminal, musi zejść prawdopodobnie do środka, po to żeby wyjść do miasta przy wyjściu przy bramce chyba nr 33. To powoduje, że tam po prostu ten ruch jest zdecydowanie większy. Pytanie jest, czy przy okazji budowy nowej części terminala myślą państwo o separacji tego przylotu, czy też wszyscy będą schodzić? Czy tam będą jakieś dodatkowe zejścia i wyjścia na miasto?

Druga rzecz. Chciałem zapytać o stan infrastruktury. Bardzo często nie działają szybkie ścieżki. Systematycznie samoloty podjeżdżają pod terminal, ale pasażerowie nie wychodzą rękawem. Rozumiem, że one się jakoś psują?

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

To jest decyzja przewoźnika.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To jeszcze poproszę o odpowiedź. Natomiast wygląda to tak, jakby samolot podjeżdżał pod rękaw, a on był zepsuty. Odbiór tego jest taki: „kurde, znowu nie działa”. Pytanie o te szybkie ścieżki, zwłaszcza dla osób, które mają ograniczone możliwości poruszania się. To jest istotna pomoc w dotarciu z jednego końca terminala na drugi. Pytanie jest, czy to może być przewidziane, czy to są planowe wyłączenia, czy one po prostu się psują? Jeżeli tak, to czy planują państwo jakieś działania?

Kolejna rzecz. Z reguły jest tak, że jeżeli jedziemy czy lecimy na lotnisko hubowe w innych państwach, to te samoloty, które stoją przy głównym terminalu, z reguły należą do tego przewoźnika, którego to lotnisko jest siedzibą. Czy mogłoby być tak też u nas, że samoloty LOT mają pierwszeństwo przy wszystkich rękawach, które są przy terminalu głównym? Wydaje się, że jest to rzecz, która pokazuje siłę naszego przewoźnika, ale też mówi ludziom: „Słuchajcie,

jesteście u nas w domu”. Pytanie, czy to mogłaby być zasada, czy da się to zrobić? Rozumiem, że to jest jakaś prawdopodobnie wewnętrzna decyzja, którą można podjąć. Mamy do czynienia z taką sytuacją, że często stoją samoloty Lufthansy i innych linii lotniczych. Fajnie, że możemy je tu przyjmować, ale mamy LOT, chcemy, żeby się rozwijał. Wydaje się, że powinniśmy brać sprawy w swoje ręce. Jeżeli mamy narodowego przewoźnika, to jest to możliwe, żeby był on przyjmowany w taki, powiedziałbym, bardzo przyjemny sposób.

Kolejna rzecz, o którą chciałem zapytać – czy planowana jest jakaś modernizacja systemu do obsługi bagażu? Poproszę o informację. Chyba na ten moment to wszystko.

Bardzo prosiłbym teraz pana ministra, pana prezesa i współpracowników o udzielenie odpowiedzi i odniesienie się do tych uwag, które padły. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, poruszono kilka kwestii strategicznych dotyczących Okęcia, ale też pojawiły się wątki dotyczące innych lotnisk. Pan poseł Habura pytał o to, że przez dziesięć lat nic się nie działo. Wspomniałem, że już w latach 2015–2016 były pewne sygnały dotyczące planów rozbudowy. Nie poszły za tym żadne konkretne działania. Pandemia bardzo skutecznie ostudziła nastroje, bo zeszliśmy z poziomu 19 mln pasażerów w 2019 r. do poziomu poniżej 10 mln. To spowodowało, że naturalnie te kwestie nie były analizowane.

Jednak, tak jak sobie powiedzieliśmy, szybki powrót Okęcia, szybkie zdrowienie naszego rynku spowodowało, że już w 2023 r. weszliśmy ponownie na poziom z 2019 r. Rok 2023 vs. dzisiaj to jest kolejne kilka milionów, dokładnie w 2023 r. – 18,5 mln, a jeśli chodzi o ten rok, to jest nawet szansa, że zamknijemy wynikiem między 25,5 mln a 26 mln. Jest to 7,5 mln więcej. Dzisiaj już wiemy, że to jest konieczny ruch. To nie budzi żadnych wątpliwości. Najczęściej w planowaniu tak dużych, strategicznych inwestycji naprawdę warto opierać się o dobre analizy i rzetelne liczby, bo często gdy opieramy się na jakichś analizach pod konkretną tezę, to mamy wypaczone wyniki.

Wspomniał pan, że 30 mln pasażerów to dwie trzecie przepustowości Portu Polska. Tu też zaszła zmiana. Początkowo zakładano przepustowość Portu Polska na poziomie 32–34 mln pasażerów. Zapadła decyzja, żebyśmy szli w kierunku przepustowości na poziomie 44 mln pasażerów. Jeśli to zderzymy z realnymi możliwościami takiego trochę wyciskania z Portu Polska... Planujemy go na 44 mln pasażerów. Zarząd Portu Polska mówi, że możliwy do obsługi jest poziom około 55 mln pasażerów. Oczywiście nie chcemy tego, co dzisiaj dzieje się na Okęciu, gdzie jest 16 mln vs. 26 mln i perspektywa dalszych wzrostów, które nie do końca już będą nas cieszyć, bo będzie coraz więcej skarg pasażerów na to, co się dzieje na Okęciu, coraz więcej skarg, że po przylocie czekamy coraz dłużej na odbiór bagażu.

W kwestii tego, co się wydarzy w Porcie Polska, i tego, co się wydarzy na Okęciu, to wszyscy, którzy myślą i mówią realnie, wprost mówią o konieczności zamknięcia lotniska Okęcie dla ruchu cywilnego i przeniesienia całości operacji do Portu Polska. Branża lotnicza mówi, że trudna do pogodzenia byłaby obsługa dużej liczby operacji przez oba te lotniska. Realna możliwość wykorzystania Portu Polska to ponad 50 mln pasażerów. Co dla mnie jest bardzo istotne w kwestiach strategicznych – nie znoszę infrastruktury, która jest pusta, która nie pracuje. Najczęściej w światku kolejowym spotykam się z tym, że zbudowaliśmy coś za miliardy, a wykorzystujemy to w niewielkim stopniu. Jest tak, dlatego że za infrastrukturą nie poszło myślenie o jej wykorzystaniu w postaci siatki połączeń. To jest bardzo istotna kwestia w kontekście rozbudowy Okęcia – to znaczy jak wykorzystać sąsiadujące lotniska.

Już dzisiaj wiemy, że jesteśmy na granicy fizycznych możliwości obsługi pasażerów na Okęciu. Pytanie jest zasadnicze: Co z Modlinem, a szczególnie co z Radomiem? Tych pytań nie unikniemy. Muszą się pojawiać, jeśli myślimy realnie o tym, żeby lotnisko, które zbudowaliśmy za 800 mln zł publicznych pieniędzy, nie było lotniskiem, które jest bardzo słabo wykorzystywane. Być może pan prezes, panowie prezesi powiedzą coś więcej w tej kwestii? W przewidywaniach, o których dzisiaj mówiliśmy... Pan minister Lasek mówił o 8%. Redukując to do połowy dynamiki wzrostu, jesteśmy na poziomie 30 mln pasażerów w 2030 r. albo nawet na przełomie lat 2029/2030. Stąd kwestia podziału ruchu, chociaż nie chcę używać tego słowa administracyjnego, bo wiem, że to jest trudne zagadnienie. Lotnicy uczą mnie tego, że to są ciężkie tematy. Wykorzystanie Radomia jest dla mnie sprawą ważną, biorąc pod uwagę infrastrukturę, która powstała i która, mówiąc bardzo dosadnie i prawdziwie, świeci pustkami.

To tyle, jeśli chodzi o kwestię szerszego obrazka, patrząc na to, jakie decyzje podejmujemy, jak widzimy infrastrukturę, który musi pracować, a nie taką, która po zbudowaniu zostaje infrastrukturą o bardzo znikomym wykorzystaniu.

Pojawił się jeszcze wątek kosztów. Pan minister Polaczek powiedział o 2,4 mld zł. Były takie liczby, ja też spotkałem się z taką wartością. Ale teraz mówimy o 940 mln zł i realizacji zadania do połowy 2029 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Mniej więcej chronologicznie postaram się odnieść do większości zagadnień, które państwo byli uprzejmi podnieść.

Było pytanie o cargo na Lotnisku Chopina. Pani poseł, może na dużych liczbach. Cargo lotnicze, które jest wysokowartościowe na świecie, to jest 129 mln t rocznie. Z tego wielkiego tortu Europa konsumuje tylko i wyłącznie 15 mln t. Szanowni państwo, Polska – 250 tys. t. Największym lotniskiem obsługującym cargo w naszym kraju jest Lotnisko Chopina, to jest mniej więcej 140 tys. t rocznie. Wzrosty mamy duże – i po 10%, i po 15% rocznie. Może mielibyśmy gotową infrastrukturę, ale mamy problem na Lotnisku Chopina, czyli absolutny brak zgody na loty nocne, a cargo to są loty nocne. Takie lotnisko w Kolonii za dnia śpi, a w nocy odbywa się tam 60 operacji, w tym topowego dostarczyciela paczek na świecie dużymi samolotami. Jak długo nie będziemy mogli, a praktycznie nigdy nie będziemy mogli, w pełni wykorzystywać nocy, tak długo naszym priorytetem zawsze będą połączenia pasażerskie. W tym zakresie będziemy budowali masę.

Oczywiście szkoda nam tego segmentu, bo powiedziałbym, że nie mam miesiąca, kiedy nie mam zapytań od firm, które latają frachtowcami, czy nie byłoby miejsca, żeby oni mogli przylatywać. Niestety nie ma tego miejsca na Lotnisku Chopina. Wierzmy, że wszystkie uwarunkowania, które nas blokują, nie będą blokowały przewoźników w rozwoju tego segmentu ruchu w Porcie Polska. Tam od początku jest planowane, że loty nocne będą mogły być wykonywane, gdyż decyzja środowiskowa również na to pozwoli.

Członek zarządu Polskich Portów Lotniczych SA ds. finansowo-handlowych Marcin Danił:

Czy mogę coś dodać, korzystając z udziału w posiedzeniu Komisji? Co do zasady mamy trzy rodzaje cargo: all-cargo – wydzielone frachtowce, belly cargo – ładunek przewożony w lukach samolotów, dzisiaj królujące na Lotnisku Chopina oraz cargo express – przesyłki, głównie z Chin, jak to nazywamy.

Oprócz tego, o czym powiedział pan prezes, czyli o porze nocnej, którą uwielbiają frachtowce, tzw. all-cargo, to mamy problem z umowami bilateralnymi. Chciałem bardzo poprosić o wsparcie Komisji Infrastruktury. Umowy sięgają lat 70. i 80. To też blokuje rozwój cargo. Są to tzw. umowy mono, to znaczy jednego przewoźnika z jednym państwem. To są Chiny, Turcja, można byłoby to mnożyć. Fajnie, gdybyśmy to wsparli, bo byłoby to istotne dla rozwoju lotnictwa, ale także dla lotniska w Radomiu, gdzie jest noc otwarta. Moglibyśmy wtedy rozmawiać o wykorzystaniu tej branży, żeby ona rosła. Przypominam, że w Polsce, jeśli chodzi o Lotnisko Chopina, to jesteśmy dzisiaj przygotowani na obsługę rocznie 500 tys. t cargo – mówię o magazynach firmy LS czy Welcome.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Na Chopinie, tak?

Członek zarządu PPL SA Marcin Danił:

Tak. Za zeszły rok mamy 137 tys. t, a za ten rok będzie 167 tys. t.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Alte nasze uwarunkowania środowiskowe i to, że... (*niezrozumiale*)

Przeważają.

Szanowni państwo, kontynuując, było pytanie pana ministra Polaczka na temat analiz i opłat pasażerskich. Panie ministrze, panie pośle, mamy to przekonsultowane ze wszystkimi przewoźnikami, którzy operują na Lotnisku Chopina. Postawiliśmy sprawę jasno. W związku z naszą

modernizacją opłaty pasażerskie, opłaty lotniskowe nie wzrosną. Wszystko to, co realizujemy, realizujemy na podstawie środków własnych oraz środków kredytowych, które podpisaliśmy na koniec zeszłego roku z konsorcjum największych polskich banków – na poziomie 3,3 mld zł. Te pieniądze służą nam do tego, żeby zrobić modernizację, ale również żeby zainwestować w Port Polska. Dlaczego wzięliśmy ten kredyt? Po pierwsze, bo nas na to stać. Po drugie, banki chciały dać nam te pieniądze. Po trzecie, koszt kapitału własnego jest znacznie wyższy niż ten z długu. Patrząc na nasze perspektywy, nie było problemu z pozyskiwaniem takiego wolumenu pieniędzy.

Jeśli chodzi o podział administracyjny ruchu, to, drodzy państwo, rzeczywiście mam długą historię z tym projektem, prowadziłem go osobiście. Tak jak powiedział pan minister, wiem, jak on jest trudny, ale w żadnym wypadku nie jest tak, że został on zastopowany i nie chcemy go realizować. Chcemy podejść bardzo racjonalnie do naszych potrzeb, jeśli chodzi o przepustowość. Nie skupiamy się na jednego rodzaju działalności. Nie jest tak, że wcześniej nie było planów inwestycyjnych, więc myślano tylko o administracyjnym podziale ruchu, a my teraz robimy coś zgoła odmiennego. Nie, chcemy skorzystać ze wszystkich dostępnych instrumentów, jakie są możliwe.

Działania inwestycyjne to jest jeden element. Chcemy, żeby za koszt 940 mln zł nasza przepustowość wzrosła do ponad 30 mln pasażerów. Mimo że poprawimy infrastrukturę, wiemy, że nie jesteśmy w stanie obsłużyć całego ruchu, całego popytu, jaki tutaj jest. Żeby nie stracić popytu, żeby wykonać administracyjny podział ruchu, już w poprzednim roku złożyliśmy stosowny wniosek do Ministerstwa Infrastruktury. Jesteśmy w dialogu z ministerstwem. Jesteśmy gotowi do tego, żeby dostarczyć wszelkich możliwych analiz pokazujących, że ten rodzaj podziału, który zaproponowaliśmy, w żaden sposób nikogo nie dyskryminuje, bo nie można dyskryminować nikogo ze względu na to, jaki rodzaj operacji wykonuje. Mamy parametry i przesłanki ku temu, żeby jasno i klarownie wprowadzić podział ruchu na ruchu nadmiarowym – wobec tego, który obecnie mamy i który przewidujemy, że będziemy mieli.

Dość powiedzieć, że pomimo tego, że nie mamy tego instrumentu, mamy już pierwsze pozytywne przesłanki, które wskazują, że rynek sam w tym zakresie będzie się trochę regulował. Szanowni państwo, to jest jeszcze na małą skalę, ale często mówiłem o tym chociażby w mediach, że ten, kto pierwszy zainwestuje w inną lokalizację niż na Chopinie w Warszawie, ten wygra? Dlaczego wygra? Bo naprawdę nie mamy tu przepustowości i w najbliższych latach jej mieć nie będziemy. Pomimo tego, że nie mamy żadnego administracyjnego środka do tego, żeby kogokolwiek przymusić, to już tego lata są pojedyncze decyzje przewoźników, którzy rezygnują z operowania w Warszawie albo wręcz nie mogą tu operować, dlatego że nie mają przydzielonego slotu. Decydują się na to, aby swoje połączenia realizować z Radomiem. Tak jak mówię, jeszcze nie jest to duża skala, ale proszę mi wierzyć, że w przyszłym roku będzie to na większą skalę. W sezonie wysokim, letnim autentycznie nie będzie możliwości, żeby ten ruch rósł.

Jeśli mówimy o Radomiu, to rzeczywiście uważamy, że to jest trudny rynek. Dużo działa się i dzieje, jeśli chodzi o Radom. Mamy pewne pierwsze kwiatki, które mam nadzieję, że będą zwiastować wiosnę dla tego lotniska. Chociażby 28 lipca tego roku jednego dnia na tym lotnisku mieliśmy 2335 pasażerów. W skali Lotniska Chopina to nie jest dużo, ale w tygodniu na lotnisku jest już ponad 7000 pasażerów. Każdego dnia jest kilka-kilkanaście lotów. Powiedziałbym, że to jest początek. W tym roku osiągniemy ponad 120 tys. na tym lotnisku. Oczywiście to jest dużo za mało, nas to nie interesuje. Chcielibyśmy, żeby przewoźnicy świadomie podejmowali takie decyzje i lokowali w Radomiu szczególnie połączenia point to point, które nie potrzebują tak wysublimowanej infrastruktury, jaka jest na Chopinie. Można je tam z powodzeniem realizować. Oczywiście również Modlin ma swoją działalność inwestycyjną. Tam też są prowadzone działania, żeby poprawić ten element.

Przechodząc jeszcze raz do tych kosztów, nie wiem, z czego wynikało 2,4 mld zł. Być może były to...

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Z oświadczenia premiera, panie prezesie.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Może to było capex i opex. Może tak to było policzone. Może to były też kwestie utrzymaniowe.

Szanowni państwo, wstępny fragment modernizacji opiewał na 1,6 mld zł. Uzналиśmy, takie zadanie miałem postawione, żeby zoptymalizować ten projekt. Robimy to, co jest niezbędne i to, co realnie przyniesie nam uzysk. W naszym projekcie skończyliśmy na 940 mln zł. Oczywiście jesteśmy przed najwyższymi, największymi wydatkami, bo ten terminal, który chcemy

rozbudować, szacujemy na ok. 600 mln zł, a płytę postojową na ok. 200 mln zł. Cieszymy się, że w zrealizowanych przez nas przetargach cena jest poniżej tego szacowania. Mieliliśmy świadomość, że 940 mln zł jest do dalszej optymalizacji. Mamy nadzieję, że osiągniemy dobre wyniki, czyli zejdziemy jeszcze poniżej tej kwoty. Mamy taką nadzieję.

Jeśli chodzi o liczbę operacji... Było też trochę nawiązanie do PAŻP. W tym momencie na krzyżujących się drogach startowych możemy wykonać 44 operacje na godzinę. Mamy cały plan, który jest również zsynchronizowany z planem PAŻP. W 2029 r. ten plan pozwoli nam na obsługę 52 operacji na godzinę w piku, czyli w godzinach szczytowych. To nie będzie liniowo, przez cały dzień 52 operacje. Tak jak mówię chodzi o cały dzień, jesteśmy lotniskiem hubowym, więc działamy w ramach fal przylotowych i odlotowych. Wszyscy mniej więcej na jedną godzinę chcą się zlecieć do Warszawy z okolicy, żeby się przesiać na połączenia dalekodystansowe. To będzie bodajże 13-procentowy wzrost przepustowości dróg startowych. Tak jak mówiłem, połączenie tych wszystkich elementów wpłynie na wzrost naszej przepustowości.

Jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa i kwestie antydrone, to oczywiście my, jak wszystkie odpowiedzialne firmy, pracujemy nad tym, żeby mitygować to zagrożenie. To zagrożenie jest bardzo realne, poważne, ale jest też trudne, dlatego że obowiązujące przepisy pozwalają nam na wykrywanie i detekcję, ale nie bardzo pozwalają nam na zwalczanie dronów, które ewentualnie mogłyby się pojawić. Z drugiej strony jest tak, że my, jako zarządzający, jesteśmy odpowiedzialni w ramach naszego ogrodzonego terenu. Wszystko, co dzieje się kilkaset metrów, kilometr od lotniska, jest w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, ale my już za to nie odpowiadamy.

Nie mówię, że nas to nie dotyczy. Dotyczy, ale nie mamy tam swojej jurysdykcji. Uważamy, że ten system, nazwałbym go chroniącym, powinien być zarówno domeną państwa, jak i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. To nie jest tak, że nic nie robimy. Robimy – mamy powołany do tego swój zespół. Analizujemy i nawet testujemy rozwiązania, z których w ostateczności chcemy wybrać najbardziej racjonalne i najbardziej skuteczne rozwiązanie. Jak świat długi i szeroki, jak państwo wiecie, jedyne do tej pory skuteczne działanie to zapewnienie ciągłości działania poprzez kwestie bezpieczeństwa. Tam, gdzie pojawi się taki dron, albo operacje są wstrzymane, albo samoloty są przekierowane. Pewnie takie przypadki, kiedy pojawiają się takie statki powietrzne, będą jeszcze miały miejsce w przyszłości. Tym bardziej istotne, żeby wykryć ewentualnego sprawcę lub sprawców i stosownie ich ukarać. Tak jak na drodze, nie wyeliminujemy tego, że ktoś będzie łamał przepisy, ale chodzi o to, żeby była nieuchronność kary. Oczywiście pracujemy również nad tym elementem, biorąc pod uwagę to, że wiemy, jakie są nasze możliwości jako zarządzających tym lotniskiem cywilnym.

Kolejne pytanie było...

Członek zarządu Polskich Portów Lotniczych SA ds. strategii i marketingu Adam Sanocki:

Panie prezesie, jeżeli można, to dodałbym jeszcze dwa słowa.

W maju tego roku przygotowaliśmy w tym aspekcie dosyć obszerny raport, w którym przeanalizowaliśmy wszystkie aspekty prawne, jeśli chodzi o systemy antydrone w Europie i na świecie, przedstawiliśmy wszystkim portom regionalnym rekomendacje na forum współpracy branży lotniczej. W tym zakresie mamy bardzo solidne opracowanie. To nie jest raport tajny. On w sposób bardzo analityczny grupuje ogólnodostępną wiedzę. Myślę, że jest też bardzo potrzebny naszej branży.

Prezesie Łukasz, jeżeli pozwolisz, to, będąc przy raportach, odniosę się do pytania odnośnie do raportu „Wpływ polskich portów lotniczych na regiony”. Raportów zrobiliśmy już chyba pięć. Jak pan poseł raczył wspomnieć, dwa z nich, na drodze przetargu, wygrała firma TOR. Przede wszystkim chciałem podziękować za to pytanie, bo to jest też bardzo ważny aspekt, jeżeli chodzi o wpływ portów na regiony w kontekście modernizacji Lotniska Chopina. Do tej pory Polska nigdy nie miała takiego raportu. Faktycznie postanowiliśmy zbadać, jak duży wpływ porty lotnicze generują na rozwój gospodarczy kraju.

Wszyscy doskonale wiemy, że to nie tylko miejsca, do których się przylatuje i z których się odlatuje. To nie tylko miejsca, które są bardzo ważne w kontekście bezpieczeństwa, ale to są także miejsca, które generują ogromny wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Zrobiliśmy ten raport dla Lotniska Chopina, ale także dla innych portów regionalnych, bo jako spółka PPL SA jesteśmy udziałowcem w większości portów regionalnych w tym kraju. Mamy udziały w 12 lotniskach na 15. Kluczowe wnioski są dosyć imponujące: 58 mld zł wpływu skumulowanego do gospodarki, ponad 500 tys. miejsc pracy. Każdy nowy pasażer to ponad 10,5 tys. zł. wpływu do polskiej

gospodarki. Aspekt connectivity, o którym wspomniał prezes Łukasz, u nas w 2025 r. wzrósł o 10%. Ma to także przełożenie na 0,5% PKB per capita. To jest ogromny wpływ polskich portów na rozwój gospodarczy naszego kraju. Ten raport był nam potrzebny właśnie po to, żeby pokazać to w kontekście modernizacji Lotniska Chopina. Chodziło o to, że w tym aspekcie jest to niezwykle istotne.

Był przetarg, wzięło w nim udział kilka firm. Zakończony został anonimową aukcją internetową. Zgodnie ze sztuką, zgodnie z procedurą wybraliśmy najlepszy podmiot, który przedstawił najlepszą ofertę merytoryczną, ale też, co jest niezwykle istotne, atrakcyjną cenę.

To w zasadzie tyle, jeżeli chodzi o ten aspekt.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Czy mogę kontynuować?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, proszę kontynuować.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Rzeczywiście kwestia raportu... Jeszcze raz chciałem zaznaczyć, że jeśli chodzi o decyzje korporacyjne, a potem właścicielskie, związane z naszą modernizacją, to oczywiście informacje, które są zawarte w raportach, są pewnie pomocne, ale w żaden sposób nie stanowiły podstawy do naszych decyzji biznesowych. Mamy to twardo policzone na podstawie posiadanych przez nas danych, nawet na podstawie kosztów, które generujemy na lotnisku. Tu jest zrobione wszystko zgodnie ze sztuką.

Było też pytanie o paliwa syntetyczne. To jest bardzo dobre pytanie. Oczywiście jest prawo dawstwo unijne, które nakazuje użytkowanie tego paliwa. Oczywiście to jest pewnie przyszłość. Na razie problem z tym paliwem jest taki, że pomimo bardzo wysokich cen konwencjonalnych paliw, to i tak produkcja tych paliw jest bodajże trzy razy droższa niż paliw konwencjonalnych. Wiemy że nasz Orlen prowadzi produkcję, zapewnia, dostarcza nam paliwo poprzez swoją bazę paliwową. Rzeczywiście w Polsce nie mamy takiego kłopotu. Oczywiście jest kłopoty związane z ceną, ale nie mamy kłopotu, jeśli chodzi o dostęp do paliwa lotniczego, dlatego że mamy swoje rafinerie, gdzie po prostu wytwarzamy paliwo. Europa Zachodnia poszła na skróty i sprowadzała już gotowy produkt z krajów Zatoki Perskiej. Jak przestały przybywać statki, to paliwo się skończyło. Jeśli chodzi o paliwo, to jesteśmy lepiej przygotowani.

Było pytanie pana posła również o degradację infrastruktury – dlaczego takie decyzje. Proszę wybaczyć, nie będę komentował decyzji poprzedników. Mniemam, że mogłoby to być pokłosie tego, że jednak poprzednio w decyzjach rządowych cały czas była informacja, że lotnisko Centralny Port Komunikacyjny zostanie uruchomione w 2027 r., a potem operacyjnie, komercyjnie w 2028 r. Może uznano, że ta infrastruktura nie wymaga tego typu ingerencji. Może tak było, a może nie. Nie mi to oceniać. Ważne jest to, że mamy sprawdzoną infrastrukturę kluczową. Kolokwialnie mówiąc, wszystkie ważne elementy są zaopiekowane.

Jak państwo pewnie słyszeliście, mieliśmy tę sławną niedzielę z upałami przekraczającymi czterdzieści stopni, kiedy wykryliśmy pęknięcie w jednej z naszych dróg startowych. Cały czas ruch był wtedy prowadzony na drugiej drodze startowej. W nocy doraźnie naprawiliśmy tę usterkę. Tak po prostu działamy. W zimę mieliśmy z pięć takich usterek, bo z kolei były mrozy. To normalne, że taka infrastruktura jest tak mocno eksploatowana. Cały czas jest na niej duża presja. My ją cały czas utrzymujemy w jak najlepszym porządku.

Było pytanie posła Truskolaskiego o kwestię maszyn C3. Rzeczywiście na naszym lotnisku mamy zainstalowane już cztery tego typu urządzenia. One działają już w pełni operacyjnie. W odstępach dwutygodniowych wymieniamy po dwa urządzenia, tak żeby od grudnia tego roku wszystkie piętnaście w centralnej strefie kontroli były wymienione. Już teraz widzimy, że kolejki opuściły nas na dobre w tym elemencie infrastruktury. Rzeczywiście urządzenia są bardzo wydajne, nawet w newralgicznych momentach dwa razy bardziej wydajne niż te starszego typu. Bardzo nam się to podoba i bardzo dobrze pracuje się na tych urządzeniach.

Pani przewodnicząca pytała również o PSO i Zieloną Górę. Co do samej kwestii obowiązku użyteczności publicznej, to oczywiście odpowiedni wniosek został skierowany do ministra infrastruktury. Proszę nam wierzyć, że jako zarządzający tym lotniskiem czynimy wszelkie starania, żeby to lotnisko rozwijało się w sposób racjonalny. Gdzie tylko możemy, to pomagamy, bo naszym interesem jest to, żeby stymulować ruch i żeby lotnisko mogło się rozwijać. Wiem, że są różne

pomysły, również strony samorządowej. Jeśli są one racjonalne, nie generują więcej kosztów niż korzyści z nich wynikających, to oczywiście podpisujemy się pod tym. To lotnisko jak najbardziej ma życzliwe podejście z naszej strony. To jest jedno z trzech lotnisk, którymi zarządzamy – Chopin, Radom, jak również Zielona Góra. Jest to przedmiot naszej troski każdego dnia.

Mam nadzieję, że chyba w miarę doszedłem do końca.

Pan przewodniczący pytał się jeszcze o kilka kwestii. Bardzo dobre pytania. Bardzo dziękujemy, panie przewodniczący. Pytania były bardzo operacyjne. Widziałem, że pani dyrektor zbladła, jak usłyszała te pytania. Proszę nam wierzyć, że oczywiście jest to przedmiotem naszej troski, od tych prostych rzeczy. Dlaczego samolot przy rękawie nie jest obsługiwany przez ten pomost pasażerski? Z różnych przyczyn, zazwyczaj to jest decyzja przewoźnika. Wykorzystanie tego kosztuje.

Druga rzecz, o której chciałem powiedzieć, czasami jest tak, że ze względów operacyjnych, jeżeli ten samolot przyleciał ze strefy non-Schengen, to pasażerów musimy poddać kontroli paszportowej, dlatego muszą być przewiezieni autobusem tam, gdzie ta kontrola się odbędzie. Z kolei samolot może dalej polecieć w dalszą podróż w kierunku strefy Schengen. To też zależy od przewoźnika, często zależy to właśnie od LOT jako naszego przewoźnika bazowego.

Panie pośle, rzeczywiście jest tak, że analizujemy kwestie wykorzystania pomostów pasażerskich. Jest tak, że LOT nie odbiega od innych przewoźników. Nie możemy nikogo lepiej traktować, bo jesteśmy lotniskiem użytku publicznego traktującym wszystkich równo, dostępnym dla wszystkich. Ale trzeba powiedzieć, że LOT to jest 60% operacji na Lotnisku Chopina. Patrząc pod tym względem – gdy leci się LOT, prawdopodobieństwo trafienia, że jest się na stanowisku oddalonym, jest większe niż w przypadku innego przewoźnika. Jeśli chodzi o wykorzystanie procentowe, to proszę nam wierzyć, że LOT nie odbiega od średnich. Powiedziałbym, że są takie strategiczne połączenia albo destynacje, które chcielibyśmy preferować. Ale to zawsze na końcu jest decyzja operacyjna dotycząca tego, jaką mamy daną sytuację.

Jeżeli przykładowo Lufthansa przylatuje raz dziennie o jakiejś tam godzinie, kiedy mamy wolne stanowiska, to na pewno będzie przy tym stanowisku. Jeżeli LOT lata przez 18 godzin u nas, to są pewnie godziny, kiedy jest dużo zajętych stanowisk. Mam widok na lotnisko, zazwyczaj na nie patrzę i widzę, że znakomita większość przy stanowiskach kontaktowych to są samoloty LOT. Chcemy, żeby kwestie operacyjne dla naszego narodowego przewoźnika były jak najlepsze, żeby on miał możliwość rozwoju również pod tym względem. Robimy to jak najlepiej potrafimy, bez uszczerbku na jakości obsługi kogokolwiek innego. Proszę nam wierzyć, że to jest również w naszych rozważaniach.

Jeśli chodzi o BHS, bo może dobrze nie wybrzmiało, było pytanie, czy coś będziemy robić. Oczywiście jeden z głównych elementów naszej modernizacji to jest ten element, którego pasażer nie widzi, ale bardzo nam na nim zależy, żeby było to dobrze zaopiekowane. Po pierwsze, są to te kioski do samodzielnego nadawania bagażu, żeby nie trzeba było stać w kolejkach. Następnie bagaż nową instalacją, nazwijmy to, nowymi zrzutniami zostanie dostarczony pod lotnisko. BHS, czyli ten system, zostanie odpowiednio zwiększony, po to żebyśmy bez problemu mogli obsługiwać te bagaże.

Dość powiedzieć, że już teraz mamy takie dni, kiedy mamy po 50 tys. sztuk bagażu rejestrowanego. To jest naprawdę bardzo dużo. Na czym nam zależy i dlaczego rozbudowujemy to w tym miejscu, w którym to rozbudowujemy? Robimy to właśnie po to, żeby samoloty, które latają ze strefy non-Schengen, czyli zazwyczaj szerokokadłubowe, miały nową infrastrukturę. Lecąc gdzieś dalej, zazwyczaj mamy ze sobą dużo bagaży. Infrastruktura nie jest tak bardzo potrzebna dla przewoźników, którzy realizują połączenia point to point, są niskokosztowi, czasami wybieramy się tylko z bagażem podręcznym. Jednak potrzebujemy porządnej infrastruktury, którą zamierzamy wybudować na północy lotniska. Dzisiaj na naszej wizycie chcielibyśmy pokazać, w którym to będzie miejscu.

Było jeszcze pytanie o przejście pasażerów...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

O przejście dla pasażerów, zwłaszcza w kontekście rozbudowy.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Tak, oczywiście cały czas o tym myślimy i patrzymy, w jaki sposób, jak najlepiej tych pasażerów, że tak powiem, przepuszcząć przez nasz terminal. Mamy wejścia autokarowe, mamy stanowiska kontaktowe, ale też mamy możliwość przez tzw. górę – przez poziom 300, przez łączniki.

To zawsze są kwestie operacyjne, bo, tak jak powiedziałem, działamy na lotnisku w pikach i zdarza się, że mamy bardzo dużo pasażerów w jednym czasie. Jakby to było liniowo rozłożone na 18 godzin naszej pracy, to byłoby naprawdę w miarę komfortowo. Staramy się, żeby ścieżka wyjścia dla pasażera również była komfortowa.

Panie pośle, tak humorystycznie powiem, że tak naprawdę na tym nam nie zależy. Jeśli po przylocie pasażer przejdzie się jeszcze parę metrów przez terminale, to może zajdzie do jakiegoś z naszych sklepów. Im dłużej mamy pasażerów, tym lepiej dla nas.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezesie, powiem od razu. Głównie chodzi o tych, którzy parkują poza terminalem na stanowiskach postojowych. Czy coś się zmieni, jeżeli chodzi o przyjmowanie tych pasażerów? Jest dosyć wąskie okno, kiedy podjeżdżają autobusy. Zanim pasażerowie wysiadą, odjadą, robi się niesamowity kocioł. Pytanie, czy państwo planują jakieś zmiany i usprawnienie tego procesu, czy raczej nie należy się tego spodziewać?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze dopytam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dosłownie 2 minuty.

Dla celów dokumentacyjnych chciałbym odwołać się jeszcze do tych cyfr, którymi się posługiwałem. Odwołuję się przede wszystkim do mojej interpelacji z 2024 r. i do oficjalnych komunikatów Polskich Portów Lotniczych, które szacowały te koszty w 2024 r. na 2,4 mld zł. Wielokrotnie tej kwoty bronił wtedy pan minister Lasek. Rok później było to optymalizowane na 1,6 mld zł, a teraz jest kwota ok. 940 mln zł.

Jeszcze dosłownie dwie uwagi, dosłownie pół minuty.

Pierwsza uwaga. Patrzę na pana ministra Malepszaka, który ma tyle przypisanych różnego rodzaju działań i kolejowych, i lotniczych, dotyczących strategii, że – w trochę luźniejszej formie – zachęcam koleżanki i kolegów z koalicji rządzącej, by może wystąpili o pewną korektę wynagrodzenia. Mówimy o sytuacji bardzo konkretnej, w której lekarze powiatowi zarabiają po 1,5 mln zł, a minister nadzorujący projekty rozbudowy infrastruktury zarabia po kilkanaście tysięcy złotych. To jest najlepsza, że tak powiem, fotografia tego, jak to się wymknęło.

Głos z sali:

Państwo przyjęliście taką ustawę, to tyle zarabiają.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Trzecią uwagą jest dobra informacja pana prezesa Chaberskiego, jeśli chodzi o ograniczenie strat Radomia i wzrost liczby pasażerów, co dzieje się z inicjatywy Polskich Portów Lotniczych, za co też należy się o podziękowanie.

Ostatnie zdanie. Pamiętacie państwo, że w tej kadencji, przy bardzo silnym wsparciu i lobbingu przedstawicieli miasta stołecznego Warszawy, wykreślono obowiązek posiadania planu zagospodarowania przestrzennego na obszarach rejonów generalnych. Myślę, że w kontekście rozbudowy Okęcia jest to pewien bardzo konkretny kontekst w postaci możliwych późniejszych skutków finansowych – odszkodowań. To jest ostatnie zdanie.

Do tego dodałbym jedną uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ale panie pośle...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nawiązuję do pana posła Warwasa. Panie przewodniczący, jesteśmy tutaj raz na kilka lat. Pan poseł Warwas zadał pytanie, które dotyczy budowy systemów antydronowych na polskich lotniskach. Pan przewodniczący z własnej inicjatywy powinien rozważyć włączenie takiego punktu w trybie zastrzeżonym albo do planu pracy jeszcze na drugie półrocze, albo w pierwszym kwartale najpóźniej przyszłego roku, żeby przeanalizować również tę kwestię. Nie mówimy o sytuacji teoretycznej, tylko o realnych ryzykach, jakie mogą wystąpić w funkcjonowaniu lotnictwa cywilnego i bezpieczeństwa polskich lotnisk. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Panie prezesie, prosiłbym jeszcze o odpowiedź na pytanie, czy coś zmieni się, jeżeli chodzi o przyjmowanie pasażerów, czy raczej nie planują tego państwo.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Będzie siedem tzw. nowych gate'ów autokarowych. Będzie na to nowe miejsce. Rzeczywiście to też jest element, który wyznacza...

Dyrektor Biura Inwestycji i Zarządzania Polskich Portów Lotniczych SA Elżbieta Strzelecka:

Tak, non stop to monitorujemy i patrzymy na ten poziom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Super, bardzo dziękuję.

Prezes zarządu PPL SA Łukasz Chaberski:

Jeśli można, to ostatnie zdanie do pana posła Polaczka.

Rzeczywiście te kwoty mogły być różne, jak był projekt. Można powiedzieć, że mamy teraz realny plan inwestycyjny, który realizujemy. Wiemy, co realizujemy, wiemy, ile zamierzamy na niego wydać – 940 mln zł. Chciałbym, żeby zostało w pamięci, że taka jest kwota naszej modernizacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo serdecznie.

Myślę, że trzeba docenić, że tak jak państwo zoptymalizowali te koszty, że one są po prostu bardzo akceptowalne. Realnie patrząc na okres zwrotu, jest to bardzo dobra informacja.

Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za to spotkanie, za informację, za taką rzeczową dyskusję. Dziękuję też za przyjęcie nas tutaj. Za chwilę ruszamy na lotnisko, gdzie będziemy mieli już konkretny przegląd tych informacji w terminalu.

Zamykam dyskusję.

Wyczerpaliśmy porządek posiedzenia Komisji. Jeszcze raz bardzo serdecznie państwu dziękuję. Dziękuję panu ministrowi. Dziękuję państwu posłom. Dziękuję sekretariatowi, który nas dzisiaj tutaj przywiózł.

Dziękuję. Zamykam posiedzenie, pełny zapis przebiegu posiedzenia będzie wystawiony do wglądu sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.