



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.66.2025
Warszawa, 12 stycznia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14269 Posła na Sejm RP Pana Marcina Horały w sprawie umowy inwestycyjnej pomiędzy CPK a PPL, niniejszym przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że przewidywana struktura finansowania 70/30 jest wynikiem oceny możliwości uzyskania finansowania dłużnego, co zostało na wstępnym etapie zweryfikowane z instytucjami finansowanymi. Banki uczestniczące we wstępnym rozpoznaniu rynku wskazały na możliwość pozyskania takiego finansowania, przy spełnieniu określonych warunków. Ostateczna struktura finansowania będzie wynikała z uzgodnień z instytucjami finansowymi na etapie pozyskiwania finansowania dłużnego i dopiero ona będzie podlegała formalnemu zatwierdzeniu. Celem jest maksymalizacja stopy zwrotu z projektu, w związku z tym zakłada się wykorzystywanie maksymalnego możliwego i bezpiecznego poziomu długu jako tańszego źródła finansowania niż kapitał właścicieli.

Przy założeniu struktury finansowania 70/30, całkowite zapotrzebowanie na finansowanie dłużne w perspektywie 2032 r. zwiększy się o ok. 5,5 mld PLN. Ostateczne koszty obsługi finansowania zależą będą od wielu czynników, poziom długu jest jednym z nich, natomiast postrzeganie projektu przez instytucje finansowe po wprowadzonych optymalizacjach daje podstawy do założenia możliwości wynegocjowania korzystniejszych marż oraz warunków kredytowania. Poziom 70/30 został potwierdzony z bankami jako możliwy do pozyskania i bezpieczny dla Spółki.

Zastosowanie wyższej dźwigni finansowej pozwala na zwiększenie efektywności finansowej projektu i tym samym uzyskanie wyższej stopy zwrotu dla inwestora. Pomimo nominalnie wyższych kosztów obsługi zadłużenia łączne przepływy dla inwestora jakim jest teraz w 100% Skarb Państwa wzrosły o ok. 11 mld PLN.

Jednocześnie informuję, że ryzyko spełnienia przesłanek niedozwolonej pomocy publicznej zostało zidentyfikowane i podlega zarządzaniu poprzez ocenę rynkowego charakteru planowanej transakcji. Rynkowość transakcji oraz brak przesłanek niedozwolonej pomocy publicznej jest każdorazowo potwierdzona w drodze standardowo stosowanego w tego typu przypadkach Testu Prywatnego Inwestora (TPI).

Należy przy tym zaznaczyć, że wkład kapitałowy Centralnego Portu Komunikacyjnego nie ulega zmianie. Strony uzgodniły, że w pierwszym etapie PPL wniesie 4,6 mld PLN co

odpowiadać będzie ok 33% kapitału. Należy jednak mieć na względzie fakt, że proporcja ta może ulegać modyfikacjom z uwagi m.in.:

- na wartość wycenianych obecnie aportów wnoszonych do spółki celowej przez Centralny Port Komunikacyjny,
- na docelową wartość projektu komponentu lotniskowego wynikającą z sumy postępowań przetargowych realizowanych w ramach tego przedsięwzięcia.

Obecnie wartości te, choć szacowane z należytą starannością, nie są jeszcze ostatecznie znane, ponieważ podlegają rynkowym wycenom zarówno przez rzeczoznawców majątkowych (aporty), jak i przez potencjalnych kontrahentów (przetargi na realizację infrastruktury).

Ponadto należy w tym kontekście dodać, że zakres inwestycji nie będzie ograniczony.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że po okresie realizacji inwestycji, PPL ma możliwość nabycia do 100% udziałów w spółce Port Polska.Lotnisko po cenie rynkowej wynikającej z wyceny przeprowadzonej przez niezależnych, renomowanych ekspertów. Nabycie przez PPL udziałów w Spółce Port Polska.Lotnisko nie jest wymogiem a jedynie opcją. PPL po rozbudowie Lotniska Chopina, generować będzie istotne przepływy pieniężne, które będą mogły być przeznaczone na m.in. na obsługę długu, wypłatę dywidendy lub inwestycje, w tym zwiększenie zaangażowania kapitałowego w Port Polska.Lotnisko. Nie ma planu agresywnego poboru dywidendy lub umorzeń udziałów Port Polska.Lotnisko należących do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W odniesieniu do pytania o przepustowość nowego lotniska należy zaznaczyć, że planowanie przepustowości portu jest ściśle oparte na prognozach ruchu oraz specyficznych wymaganiach operacyjnych wynikających również z funkcji lotniska hubowego. Obecne założenia planistyczno-projektowe przewidują przepustowość na poziomie 34-36 mln pasażerów rocznie jako zakres podstawowy na dzień otwarcia lotniska oraz kolejne o przepustowości ok. 44-46 mln pasażerów rocznie jako zakres opcjonalny na dzień otwarcia lotniska, zgodnie z prognozowanym wzrostem ruchu.

Należy jednocześnie podkreślić, że projekt podlega stałym analizom, które między innymi mają służyć monitorowaniu zapotrzebowania na przepustowość, co pozwoli na elastyczne podjęcie decyzji o realizowanym zakresie infrastruktury. Ponadto przygotowanie przetargów i umów na wykonanie robót mają zabezpieczyć projekt w taki sposób, aby umożliwić elastyczne dostosowanie przepustowości do zmieniających się prognoz i potrzeb. Jednocześnie informuję, że zakłada się dłużne finansowanie rozbudowy lotniska. Takie podejście umożliwia skorzystanie z tańszego źródła finansowania oraz nie wymaga zaangażowania dodatkowych środków Skarbu Państwa.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu