



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-1.054.9.2024
Warszawa, 02 stycznia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 6537 Posła na Sejm RP Pana Krzysztofa Piątkowskiego w sprawie funkcjonowania, przyszłości oraz zasadności powstania Portu Lotniczego Warszawa-Radom, przedstawiam stanowisko Ministra Infrastruktury.

Ad pytania: Jakie są obecnie wyniki finansowe Portu Lotniczego Warszawa-Radom? Proszę o szczegółowe dane dotyczące przychodów, kosztów operacyjnych oraz strat poniesionych od momentu otwarcia.

W odpowiedzi na pytanie odnoszące się do wyników finansowych Portu Lotniczego Warszawa-Radom od momentu jego otwarcia poniżej przekazuję dane za 2023 r. oraz za okres 10 miesięcy 2024 r. (dane w PLN).

Pozycje rachunku zysków i strat	2023 rok	10 miesięcy 2024 roku
Przychody netto ze sprzedaży	7 721 753	9 688 278
Usługi lotnicze	1 965 871	2 421 728
Usługi pozalotnicze	5 755 882	7 266 550
Koszty działalności operacyjnej	63 343 750	52 987 491
Amortyzacja ¹	6 355 029	7 817 530
Zużycie materiałów i energii	11 255 191	5 259 432
Usługi obce	17 501 791	14 242 471

¹ w kosztach działalności operacyjnej nie uwzględniono amortyzacji od środków trwałych objętych odpisem aktualizującym

Podatki i opłaty	336 551	948 301
Wynagrodzenia	21 212 712	19 393 185
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	6 229 615	5 063 786
Pozostałe koszty rodzajowe	452 862	262 787
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0	0
Zysk (strata) ze sprzedaży	-55 621 997	-43 299 214
Wynik na działalności operacyjnej	22 798 821	14 669 598
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	-32 823 176	-28 629 615
Wynik na działalności finansowej		
Zysk (strata) z działalności operacyjnej²	-32 823 176	-28 629 615
Wynik zdarzeń nadzwyczajnych		
Zysk (strata) brutto	-32 823 176	-28 629 615
Podatek dochodowy		
Zysk (strata) netto	-32 823 176	-28 629 615

Należy wskazać, iż Lotnisko Warszawa – Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 roku zostało uruchomione w dniu 27 kwietnia 2023 roku, po zakończonym procesie inwestycyjnym rozpoczętym w 2019 roku. Od momentu otwarcia, z uwagi na małą skalę prowadzonej działalności w pierwszych latach funkcjonowania, Lotnisko Warszawa – Radom generuje stratę finansową. Zgodnie z księgami rachunkowymi Zarządzającego Lotniskiem, jakim są Polskie Porty Lotnicze S.A. (dalej: PPL), strata finansowa Lotniska Warszawa – Radom za cały 2023 rok wyniosła (-) 32,8 mln PLN, a w okresie 10 miesięcy 2024 roku (-) 28,6 mln PLN.

Ad pytania: *Czy Ministerstwo Infrastruktury analizowało zasadność budowy Portu Lotniczego Warszawa-Radom w kontekście prognoz dotyczących liczby pasażerów, potencjalnych połączeń i konkurencji z innymi portami regionalnymi?*

Należy wyraźnie podkreślić, że Minister Infrastruktury nie był inwestorem na przedmiotowym lotnisku. PPL, w chwili obecnej jak i w swojej poprzedniej formie prawnej

² w pozostałej działalności operacyjnej uwzględniono zwrot części nakładów poniesionych na budowę Lotniska w Radomiu nie objętych kompensatą czynszu za dzierżawę terenu lotniska na podstawie umów dzierżawy zawartych z Gminą Miasta Radom, która jest właścicielem terenu lotniska

jako Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, w momencie wyboru Portu Lotniczego Warszawa-Radom na lotnisko komplementarne dla Lotniska Chopina w Warszawie, stanowi samodzielną i samofinansującą się jednostkę organizacyjną i występuje w obrocie we własnym imieniu i na własny rachunek.

Według posiadanych informacji, decyzja o wyborze Portu Lotniczego w Radomiu do pełnienia funkcji lotniska komplementarnego dla Lotniska Chopina została podjęta na bazie przeprowadzonych badań – „Analiz strategicznych możliwości rozwojowych wybranych portów lotniczych w kontekście uruchomienia CPK” wykonanych przez firmę ARUP. Analizy przygotowane przez doradcę zostały przyjęte przez PPL w kwietniu 2018 roku.

O wyborze przez PPL Portu Lotniczego w Radomiu zdecydowała analiza wielu kryteriów, w tym kryteria ekonomiczne.

Do najistotniejszych wniosków stanowiących założenia do analizy wielokryterialnej, należały:

- scenariusze rozwoju ruchu lotniczego;
- prognoza ruchu na Lotnisku Chopina w podziale na typy przewoźników (tradycyjny, czarterowy i niskokosztowy);
- prognoza rozwoju ruchu lotniczego w poszczególnych portach lotniczych Mazowsza;
- wielkość potencjalnego ruchu do przeniesienia na lotnisko komplementarne;
- zapotrzebowanie na infrastrukturę lotniskową na obszarze Mazowsza, wynikające z porównania dobowego profilu ruchu na lotnisku w Warszawie z limitem jego przepustowości.

Ponadto przeprowadzono m.in. analizę screeningu – określenie potencjalnych wariantów lokalizacji dla rozwoju lotniska komplementarnego na obszarze Mazowsza oraz analizy wielokryterialne, uwzględniającej aspekty środowiskowe, techniczne i strategiczne.

Ad pytania: Czy Ministerstwo badało, czy w procesie decyzyjnym dotyczącym budowy lotniska nie doszło do niegospodarności, zaniedbań lub korupcji politycznej? Czy prowadzone były w tej sprawie audyty, kontrole lub postępowania prokuratorskie?

Przeprowadzenie audytu pozostaje w kompetencjach Rady Nadzorczej PPL. Ministerstwo Infrastruktury nie prowadziło takich działań.

Ad pytania: Czy Ministerstwo planuje działania mające na celu poprawę sytuacji Portu Lotniczego Warszawa-Radom, takie jak zwiększenie liczby połączeń, przyciągnięcie nowych przewoźników lub zmiana modelu biznesowego lotniska?

Działania wymienione w przedmiotowym pytaniu wykraczają poza kompetencje Ministra Infrastruktury i mogłyby zostać uznane jako bezpodstawa ingerencja w rynek lotniczy. To zarządzający lotniskiem odpowiedzialny jest za powyższe działania, co zostało sprecyzowane w odpowiedzi na kolejne pytanie.

Ad pytania: Czy Ministerstwo posiada plan alternatywny na wypadek braku poprawy wyników operacyjnych Portu Lotniczego Warszawa-Radom, w tym potencjalne przekształcenie funkcji tego obiektu?

W odniesieniu do pytań dotyczących funkcjonowania i przyszłości Portu Lotniczego Warszawa-Radom uprzejmie informuję, że Lotnisko Warszawa – Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 roku posiada status lotniska współużytkowanego. Lotnisko to przeznaczone jest do ruchu zarówno wojskowych jak i cywilnych statków powietrznych. Oznacza to, że model biznesowy funkcjonowania Portu Lotniczego i jego rozwój jest bezpośrednio i ściśle skorelowany z realizacją zadań w zakresie obronności państwa.

Zarządzający Lotniskiem po zmodernizowaniu i oddaniu do użytku Lotniska w ubiegłym roku przyjął następujące założenia rozwojowe, które są ustawicznie wdrażane, a ich skuteczność będzie mogła być oceniona w perspektywie kilku lat funkcjonowania Portu Lotniczego:

- 1) rozwój siatki połączeń w ramach cywilnego lotnictwa komunikacyjnego;
- 2) rozwój zaplecza operacyjnego/utrzymawczego i handlingowego dla operatorów lotniczych;
- 3) rozwój lotnictwa towarowego (CARGO);
- 4) komercjalizacja przestrzeni okołoterminalowej – aktywizacja biznesu.

W ramach działania „Rozwój siatki połączeń w ramach cywilnego lotnictwa komunikacyjnego na Lotnisku” w 2024 roku obecnych było 2 operatorów regularnych (PLL LOT, Wizz Air) oraz 4 operatorów czarterowych (Enter Air, Air Montenegro, Sky Line Express, LOT Charters), którzy operują/operowali w ciągu roku kalendarzowego na 8 kierunkach (Paryż, Rzym, Larnaka, Podgorica, Antalya, Preweza, Tirana, Sharm El Sheikh). Obecnie Zarządzający Portem Lotniczym prowadzi negocjacje z 6 przewoźnikami lotniczymi, którzy wstępnie deklarują operowanie z Lotniska w sezonach lato 2025 r./lato 2026 r., uzależniając m. in. swoją obecność od dostępności floty.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że wyczerpująca się przepustowość Lotniska Chopina w Warszawie generuje coraz większe zainteresowanie przewoźników operowaniem z nowych lokalizacji, w tym z Radomia. Kluczowym argumentem przemawiającym za wyborem lotnisk regionalnych jest znaczna liczba wolnych slotów, która zapewnia przewoźnikom swobodę operacyjną i dostępność dogodnych godzin startów i lądowań. Ponadto w porównaniu z innymi lotniskami w regionie przewoźnicy operujący z Radomia otrzymują korzystne warunki finansowe, co w połączeniu z dogodnym położeniem Lotniska czyni ofertę bardzo atrakcyjną. Nie bez znaczenia jest także realizowana obecnie inwestycja PKP PLK, w wyniku której powstaje nowy przystanek kolejowy Radom-Wschód – zlokalizowany nieopodal lotniska.

Rozwój lotniska regionalnego – niskowolumenowego - zawsze skorelowany jest z rozwijaniem przez przewoźników siatek połączeń i oferowania w ich ramach nowych destynacji. To proces rozłożony w czasie, wieloetapowy, w którym najczęściej równolegle dochodzi do wymiany i powiększenia floty w liniach lotniczych.

W ramach działania „Rozwój zaplecza operacyjnego/utrzymaniowego i handlingowego dla operatorów lotniczych”, zarządzający lotniskiem prowadzi rozmowy z podmiotami z branży usług związanych z obsługą techniczną samolotów, zmierzające do zorganizowania w obrębie lotniska centrum obsługowego statków powietrznych. Działanie to ma charakter długofalowy i będzie związane z koniecznością wybudowania infrastruktury hangarowej, postojowej, itp. Spodziewaną konsekwencją jest zlokalizowanie na terenie portu lotniczego zaplecza dla 1-2 podmiotów oferujących obsługę techniczną samolotów.

W ramach działania „Rozwój lotnictwa towarowego (CARGO)”, zarządzający lotniskiem współpracuje z podmiotami z branży logistycznej, prowadzącymi działalność w rejonie radomskim, w celu wykorzystania transportu lotniczego w łańcuchu dostaw. Działanie to ma charakter średniofalowy i jest związane z opracowaniem procesu dostarczania/odbioru ładunków do statków powietrznych, w tym zabezpieczeniu wymaganej infrastruktury obsługowej i zasobów kadrowych. Obecnie trwają negocjacje z podmiotami zainteresowanymi wykorzystywaniem lotniska, spodziewaną konsekwencją jest zwiększenie ruchu lotniczego CARGO z/do Radomia.

W ramach działania „Komersjalizacja przestrzeni okołoterminalowej – aktywizacja biznesu”, zarządzający lotniskiem prowadzi szereg działań związanych z ożywieniem tkanki miejskiej Radomia w otoczeniu lotniska. Zarządzający zapewnił, przy wsparciu PHZ 4 Baltona, zaplecze handlowo-gastronomiczne dla użytkowników Lotniska, wybudował strefę edukacyjną poświęconą lotnictwu, zintegrował w obrębie lotniska podmioty działające w branży najmu samochodów, a ponadto wspólnie z Gminą Miasta Radom stworzył centrum przesiadkowe (komunikacja lokalna i dalekobieżna). Długofalowo działania te będą skutkowały tworzeniem przedsiębiorczości w obrębie lotniska. Obecnie prowadzone są rozmowy z samorządem dotyczące finansowania kolejnych inicjatyw prorozwojowych.

Ad pytania: Czy Ministerstwo uznaje decyzję o budowie Portu Lotniczego Warszawa-Radom za zgodną z zasadami gospodarności? Jeśli nie, to czy osoby odpowiedzialne za podjęcie tej decyzji poniosły jakiegokolwiek konsekwencje? oraz

Ad pytania: Jakie kroki podejmuje Ministerstwo w celu zapobiegania podobnym przypadkom ewentualnej niegospodarności w przyszłości? oraz

Ad pytania: Czy Ministerstwo uważa, że decyzja o budowie lotniska w Radomiu była w pełni uzasadniona w świetle informacji o wynikach operacyjnych i inwestycyjnych oraz zapotrzebowania rynkowego? Proszę o szczegółowe uzasadnienie tej decyzji.

Założenia realizowane przez zarządzającego lotniskiem przy ścisłej współpracy wielu podmiotów instytucjonalnych (wojsko, samorządy, organizacje turystyczne) i biznesowych opisane w odpowiedzi na poprzednie pytania, mogą przynieść oczekiwany skutek w perspektywie średnio- i długoterminowej, kiedy to będzie mogła nastąpić faktyczna ocena funkcjonowania portu Lotniczego, jego efektywności i opłacalności ekonomicznej.

Jednocześnie należy wskazać, że kwestie dotyczące rzetelności i gospodarności działań podejmowanych w ramach procesu inwestycyjnego rozbudowy Portu Lotniczego Warszawa-Radom zostaną zbadane przez Najwyższą Izbę Kontroli. Wyniki kontroli odpowiedzą na pytanie, czy podjęte działania były uzasadnione oraz czy doszło do ewentualnych nieprawidłowości.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu