

**Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki**  
**- Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.**  
**za okres od 1 stycznia 2020 r.**  
**do 31 grudnia 2020 r.**

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

## Spis treści

1. Dane wstępne .....	6
1.1. Informacje ogólne o Spółce z uwzględnieniem wpływów, jakie na działalność Spółki i jej położenie wywarły m.in.: .....	8
a)    ogólny stan gospodarki (np. przepisy prawa, czynniki ekologiczne itp.) .....	8
b)    warunki w branży, w której funkcjonuje Spółka (np. sytuacja na rynku, konkurencja itp.) .....	9
c)    czynniki bezpośrednio zależne od Spółki (np. strategia sprzedaży, wykorzystanie możliwości produkcyjnych, strategia finansowania) .....	13
1.2 Informacje o nabyciu udziałów własnych, a w szczególności celu ich nabycia, liczbie i wartości nominalnej, ze wskazaniem jaką część kapitału zakładowego reprezentują, cenie nabycia oraz cenie sprzedaży tych udziałów w przypadku ich zbycia .....	13
1.3 Struktura organizacyjna: .....	13
a)    oddziały (zakłady) produkcji podstawowej i ich zatrudnienie .....	13
b)    oddziały (wydziały) produkcji pomocniczej i ich zatrudnienie .....	13
c)    schemat organizacyjny spółki z uwzględnieniem posiadanych oddziałów (zakładów, wydziałów) .....	13
d)    zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego w poszczególnych obszarach działalności Spółki .....	14
1.4 Sytuacja kadrowo-płacowa Spółki .....	15
1.4.1 zatrudnienie średnioroczne i stan zatrudnienia na koniec roku w podziale na pracowników produkcyjnych i nieprodukcyjnych .....	15
1.4.2 przedsięwzięcia w zakresie zmiany zatrudnienia i jego struktury .....	15
1.4.3 krótkie omówienie systemu wynagrodzeń obowiązującego w Spółce, z podaniem średniej miesięcznej płacy brutto w badanym okresie, w tym dla poszczególnych stanowisk .....	16
1.4.4 istotne informacje dotyczące sytuacji kadrowo-płacowej, w tym: .....	16
1.5 Sytuacja majątkowa, w tym: .....	17
a)    informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę (powierzchnia ogółem, w tym grunty własne, w użytkowaniu wieczystym, inne) podać powierzchnię i krótki opis posiadanego majątku .....	17
b)    Informacja dotycząca obiektów socjalno-bytowych z wyszczególnieniem sposobu zarządzania (np. umowa dzierżawy, itp.) .....	17
c)    zmiany w majątku Spółki ze szczególnym uwzględnieniem przedmiotu zbycia, trybu, podstawy podjęcia decyzji – w ujęciu wartościowym i procentowym zmian w stosunku do aktywów Spółki jak i danej pozycji bilansowej .....	17

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

d)	informacja o majątku spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów (powierzchnia i krótki opis) .....	17
e)	informacja, czy w przypadku rozporządzenia składnikami aktywów trwałych w rozumieniu ustawy o rachunkowości, zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym wniesienie jako wkładu do spółki lub spółdzielni, jeżeli wartość tych składników przekracza 5% sumy aktywów w rozumieniu ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego, a także oddanie tych składników do korzystania innemu podmiotowi, na okres dłuższy niż 180 dni w roku kalendarzowym, na podstawie czynności prawnej, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu czynności prawnej przekracza 5% sumy aktywów, Spółka uzyskała zgodę zgromadzenia wspólników .....	18
1.6	Wielkość i struktura produkcji i sprzedaży, w tym: .....	19
a)	polityka asortymentowa, stopień wykorzystania zdolności produkcyjnych, struktura wieku parku maszynowego i zmiany w tym zakresie, informacje o systemach jakości produkcji.....	19
b)	rentowność brutto i netto liczona jako stosunek wyniku finansowego (brutto i netto) w danej grupie, do przychodów ze sprzedaży danej grupy wyrobów bez VAT (zgodnie z metodologią GUS), w roku sprawozdawczym i poprzednim .....	19
1.7	Znaczący wzrost niepieniężnych i rzeczowych aktywów trwałych, które wystąpiły w omawianym okresie, bądź są przewidywane w dalszych latach, wraz z podaniem źródeł ich finansowania (nakłady zakończone, w toku i rozpoczęte) oraz ich struktura rzeczowa, wynikająca ze strategii Spółki .....	20
1.8	Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju technicznego.....	20
1.9	Omówienie stopnia realizacji zleconych przez ZW konkretnych zadań do wykonania w Spółce oraz w przypadku ich niewykonania, podanie przyczyn takiego stanu .....	20
1.9.1	Podprogram Lotniskowy.....	21
1.9.2	Podprogram Kolejowy .....	25
1.9.3	Podprogram Nieruchomości.....	32
1.9.4	Podprogram Strategia i Rozwój .....	34
1.9.5	Działania informacyjno-promocyjne.....	38
1.10	Ochrona środowiska z uwzględnieniem sankcji i opłat grożących jednostce z tego tytułu. W przypadku branży elektroenergetycznej i chemii ciężkiej należy przedstawić informacje o spełnianiu norm z zakresu ochrony środowiska, a w tym w szczególności stopień jego zanieczyszczenia, kary zapłacone z tego tytułu, wdrożone i wdrażane normy ISO, a także realizowane nakłady z tytułu niefinansowych aktywów trwałych w zakresie ochrony środowiska.....	41
1.11	Informacja o stanie ewentualnych roszczeń repriwatyzyjnych zgłaszanych do majątku spółki (krótki opis wraz z podaniem powierzchni i % udziału w aktywach Spółki).....	41
1.12	Informacja o realizacji planu strategicznego.....	42
1.13	Sprawozdanie ze stosowania dobrych praktyk, wydawanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym.....	43

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

2. Dane ekonomiczno-finansowe .....	45
2.1. Omówienie struktury kosztów w układzie rodzajowym i kalkulacyjnym za rok sprawozdawczy i poprzedni, z podaniem przyczyn ewentualnych zmian udziału poszczególnych kosztów .....	46
2.2. Omówienie pkt 2.9 i 2.10 dodatkowych informacji i objaśnień, tj. wyszczególnienie poniesionych w ostatnim roku i planowanych na następny rok nakładów na niefinansowe aktywa trwałe i ochronę środowiska, a także omówienie kwot i charakteru poszczególnych pozycji przychodów lub kosztów o nadzwyczajnej wartości lub które wystąpiły incydentalnie .....	47
2.3. Omówienie poręczeń i gwarancji udzielonych przez Spółkę, w tym m.in. „zagrożonych”, kwestie związane z przekroczeniem limitów określonych w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1808) .....	48
2.4. Wykaz głównych należności wg poniższych wzorów .....	49
2.5. Zobowiązania ogółem, w tym przeterminowane, z uwzględnieniem zobowiązań wobec budżetu z poszczególnych tytułów .....	49
2.6. Korzystanie z kredytów bankowych w ciągu roku .....	50
2.7. Zestawienie (sprawozdanie) kwotowe i podmiotowe z krótkim uzasadnieniem, analizą celowości oraz efektywności: .....	50
a) przekazanych przez Spółkę darowizn lub zawarcia umowy o podobnym skutku przekraczającej 20 000 złotych lub 0,1% sumy aktywów w rozumieniu ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego .....	50
b) dokonanych zwolnień z długu lub zawarcie innej umowy o podobnym skutku o wartości przekraczającej 50 000 złotych lub 0,1% sumy aktywów w rozumieniu ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego, wraz z określeniem beneficjentów pomocy i informacją, czy organ nadzoru wyrażał zgodę na takie działania .....	50
c) wydatków reprezentacyjnych, a także na usługi prawne, usługi marketingowe, usługi w zakresie stosunków międzyludzkich (public relations) i komunikacji społecznej oraz usługi doradztwa związanego z zarządzaniem.....	51
2.8. Omówienie instrumentów finansowych w zakresie:.....	51
a) ryzyka: zmiany cen, kredytowego, istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej, na jakie narażona jest Spółka .....	51
b) przyjętych przez Spółkę celów i metod zarządzania ryzykiem finansowym, łącznie z metodami zabezpieczenia istotnych rodzajów planowanych transakcji, dla których stosowana jest rachunkowość zabezpieczeń .....	51
2.9. Wyszczególnienie pomocy finansowej, łącznie z gwarancjami, otrzymanej od Skarbu Państwa oraz zobowiązań podjętych przez Skarb Państwa w imieniu Spółki.....	51
2.10. Zestawienie istotnych transakcji pomiędzy Spółką a podmiotami powiązanymi .....	51

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

2.11. Przedstawienie stopnia realizacji wyznaczonych do osiągnięcia przez Spółkę wyników ekonomiczno-finansowych oraz w przypadku ich niewykonania podanie przyczyn takiego stanu oraz dalszych zamierzeń w tym zakresie .....	52
2.12. Przedstawienie:.....	52
a)    kluczowych finansowych wskaźników efektywności związanych z działalnością Spółki .....	52
b)    kluczowych niefinansowych wskaźników efektywności związanych z działalnością Spółki oraz informacji dotyczących zagadnień pracowniczych i środowiska naturalnego .....	52
2.13. Przedstawienie:.....	52
a)    syntetycznej analizy ekonomiczno-finansowej podmiotów, w których Spółka posiada akcje / udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe aktywów oraz uzasadnienia zaangażowania kapitałowego w tych podmiotach .....	52
b)    wykazu podmiotów, w których Spółka posiada pośrednio przynajmniej 10% głosów na WZ / ZW wraz ze związtą analizą celowości takiego zaangażowania kapitałowego (w przypadku trudnych do opisanego powiązań właścicielskich należy sporządzić schemat zależności kapitałowych).....	52
3. Przewidywane kierunki rozwoju Spółki .....	53
3.1. Przedstawienie kierunków rozwoju ze wskazaniem zagrożeń i ryzyka, jakie mogą wystąpić w Spółce	54
3.2. Opis możliwości rozwoju przewidywanej sytuacji finansowej, w tym bilans i rachunek zysków i strat w 2021 .....	60
3.3. Strategia Spółki na najbliższe lata uwzględniająca m.in. możliwość pozyskania rynków zbytu, przewidywaną wielkość produkcji oraz niezbędne potrzeby inwestycyjne przedstawione w formie wieloletniego planu inwestycyjnego .....	60
4. Działania restrukturyzacyjne i koszty ich wdrożenia .....	61
4.1. Omówienie stopnia realizacji programu naprawczego, jeśli taki jest realizowany .....	62
4.2. Działania związane z restrukturyzacją organizacyjną, majątkową, zatrudnienia i obniżką kosztów wytwarzania, w tym m.in. informacja dotycząca tworzonych spółek: .....	62
a)    struktura własności kapitału.....	62
b)    forma pokrycia kapitału.....	62
c)    podstawa prawna i ekonomiczna podjęcia decyzji.....	62
4.3. Restrukturyzacja finansowa (postępowanie układowe, ugodowe postępowanie bankowe).....	62
4.4. Inne działania w tym zakresie .....	62
5. Informacje dodatkowe.....	63
6. Inne ważne zdarzenia mające istotny wpływ na działalność jednostki, które nastąpiły w roku obrotowym lub są przewidziane w dalszych latach .....	65

## 1. Dane wstępne

---

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Nazwa Spółki:	Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. („CPK”, „Spółka”)
Siedziba Spółki:	Warszawa
Adres:	Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa
Forma prawna:	spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Zarząd Spółki:	<u>Stan na 31 grudnia 2020 r.:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Mikołaj Wild – Prezes Zarządu</li><li>- Patryk Demski – Członek Zarządu</li><li>- Sylwia Matusiak – Członek Zarządu</li><li>- Michał Wrona – Członek Zarządu</li></ul> <u>Zmiany w Zarządzie Spółki w 2020 r.:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Piotr Malepszak – Członek Zarządu od 1 grudnia 2018 r., odwołany w dn. 24 lipca 2020 r.</li><li>- Patryk Demski – Członek Zarządu powołany w dn. 7 kwietnia 2020 r.</li></ul> <p>Zmiany w Zarządzie Spółki po 31 grudnia 2020 r. zostały opisane w punkcie 5 - Informacje Dodatkowe.</p>
Struktura udziałowa:	Skarb Państwa reprezentowany przez Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego
Kapitał zakładowy Spółki:	160 000 000,00 złotych, wpłacony w pełnej wysokości
Data powstania Spółki:	Spółka została zawiązana 12 października 2018 r. i wpisana do rejestru przedsiębiorców 30 listopada 2018 r.
Nr KRS:	0000759991
Nr REGON:	381918620
NIP:	7010894497

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### 1.1. Informacje ogólne o Spółce z uwzględnieniem wpływów, jakie na działalność Spółki i jej położenie wywarły m.in.:

#### a) ogólny stan gospodarki (np. przepisy prawa, czynniki ekologiczne itp.)

Głównym czynnikiem, który istotnie wpłynął na gospodarkę w skali globalnej w 2020 r. była rozprzestrzeniająca się epidemia wirusa SARS-CoV-2 prowadząca do choroby układu oddechowego COVID-19. Wysoki poziom zakażeń oraz duża ilość zgonów przy braku szczegółowego rozpoznania wirusa spowodowała, że wiele krajów chcąc ograniczyć rozprzestrzenianie się wirusa zamykało poszczególne sektory swoich gospodarek, a w niektórych przypadkach zastosowano również zamykanie granic czy całkowity lockdown. W pierwszej połowie 2020 r. działalność gospodarcza w Europie istotnie wyhamowała, w trzecim kwartale nastąpiło pewne odbicie, co wiązało się ze stopniowym znoszeniem środków ograniczających związanych ze zmniejszającą się liczbą zachorowań oraz zaawansowanymi pracami nad szczepionką.

W związku z epidemią COVID-19 nastąpiło globalne spowolnienie gospodarcze, co odzwierciedlają pierwsze odczyty podstawowych wskaźników ekonomicznych zarówno dla Polski, krajów całej UE, jak i świata. Według wstępnych szacunków GUS, PKB Polski w 2020 r. spadł o 2,8% w porównaniu z rokiem poprzednim, co oznacza, że w porównaniu z innymi krajami europejskimi, wyhamowanie polskiej gospodarki było jedne z najniższych w Europie. Według danych Komisji Europejskiej, najniższe spowolnienie w 2020 r. zanotowała Litwa – spadek PKB o 0,9%, a następnie Polska. Spadek PKB poniżej progu 3% zanotowały też Estonia i Szwecja (spadek po 2,9 proc.). Najsilniejszy spadek PKB w 2020 r. miało miejsce w Grecji i Hiszpanii o odpowiednio 10% i 11%.

W poprzednich latach, według danych GUS wzrost PKB w Polsce wyniósł 3,1% w 2016 r., 4,8% w 2017 r., 5,1% w 2018 r., 3,6% w 2019 r. Wstępne dane za 2020 r. potwierdzają stosunkowo dobrą sytuację polskiej gospodarki w warunkach epidemicznych, tj.:

- spadek PKB o 2,8%,
- poziom bezrobocia – 6,2% (wzrost o 1 pp. w porównaniu z 2019 rokiem).

Agencje ratingowe S&P, Moody's i Fitch pozytywnie oceniają rozwój polskiej gospodarki utrzymując oceny na dotychczasowym poziomie:

- S&P na poziomie A- z perspektywą stabilną,
- Moody's na poziomie A2 z perspektywą stabilną,
- Fitch na poziomie A- z perspektywą stabilną.

Najnowsza prognoza Komisji Europejskiej na 2021 r., rewidująca prognozę z jesieni 2020 r. i zakładająca tegoroczny wzrost PKB Polski do 3,1% jest ostrożna i wynika z konieczności utrzymania obostrzeń epidemicznych. Jednocześnie szacunek dla krajów posługujących się walutą euro określa wzrost PKB średnio o 3,8%. Wcześniejsze prognozy z jesieni 2020 r. zakładały wzrost PKB Polski o 3,3% oraz średni wzrost PKB w krajach posługujących się walutą euro o 4,2%.

KE wskazuje, że gospodarka UE osiągnie poziom sprzed kryzysu wcześniej niż przewidywano w jesiennych prognozach, głównie z uwagi na silniejsze odbicie w drugiej połowie 2021 roku i 2022, zwracając jednak uwagę, że szybkość odbicia będzie się różnić w różnych krajach UE. Niektóre kraje ucierpiały bardziej podczas pandemii niż inne, gdyż opierają się na sektorach takich, jak turystyka, która będzie prezentować słabe wyniki



## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

jeszcze przez jakiś czas. W rezultacie niektóre kraje członkowskie osiągną poziom gospodarki sprzed pandemii pod koniec 2021 roku lub na początku 2022 roku, innym zajmie to więcej czasu.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania trudno jest określić jakie mogą być kolejne lokalne, regionalne oraz globalne skutki pandemii, mimo prowadzonej na całym świecie intensywnej akcji szczepień.

### b) warunki w branży, w której funkcjonuje Spółka (np. sytuacja na rynku, konkurencja itp.)

#### Sektor lotniczy

##### Założenia strategiczne

Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w pierwszym etapie będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Inwestycja powinna umożliwić stworzenie ponad 150 tys. nowych miejsc pracy. W rejonie CPK powstanie również Airport City, w skład którego wejdą m.in. obiekty magazynowe, targowo-kongresowe, konferencyjne i biurowe.

Koncepcja CPK bazuje na powiązaniu między rozwojem rynku lotniczego z rozwojem gospodarczym. Każde nowopowstające miejsce pracy w lotnictwie przekłada się na powstanie kolejnych miejsc pracy w innych sektorach gospodarki. Duże węzłowe porty lotnicze pozytywnie oddziałują na regionalną i krajową koniunkturę, zatrudnienie czy wpływy budżetowe, a poprzez oferowanie ruchu przesiadkowego umożliwiają obsługę rynków zbyt małych na połączenia bezpośrednie. Wśród spodziewanych korzyści znajdują się także poprawa dostępności komunikacyjnej kraju, rozwój turystyki, wzrost mobilności mieszkańców, pobudzenie innowacji i nowych technologii, rozwój segmentu cargo, przemysłu i biznesu.

Żadne z lotnisk środkowoeuropejskich nie rozwinęło się do poziomu istotnego węzła w skali kontynentu. Region Europy Środkowo-Wschodniej pozostaje optymalną lokalizacją dla rozbudowy węzła lotniczego jako obszar o bardzo dużym potencjale demograficznym.

##### Aktualna sytuacja

Branża lotnicza była jedną z tych, które w największym stopniu odczuły skutki pandemii COVID-19. Pandemia spowodowała znaczące ograniczenia w transporcie lotniczym, zwłaszcza w segmencie pasażerskim. Zgodnie z najnowszymi wyliczeniami IATA w 2020 r. światowy popyt na usługi lotnicze spadł o 65,9% (mierzony w *Revenue Passenger Kilometers* - RPK) względem poziomu z 2019 roku<sup>1</sup>. Lotów międzynarodowych było aż o 75,6% mniej, z kolei lotów krajowych o 48,8% mniej.

Łączna liczba miejsc w odbywających rejsy samolotach zmniejszyła się w pierwszym przypadku o 68,1% r/r, a w drugim o 35,7% r/r. Aktualny scenariusz IATA zakłada osiągnięcie w 2021 roku poziomu 50,6% popytu z 2019 roku, co oznacza zarazem wzrost popytu na usługi lotnicze o 50,4% względem 2020 roku. Według wstępnych danych dla rynku polskiego zebranych przez Związek Regionalnych Portów Lotniczych wszystkie

---

<sup>1</sup> Źródło: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/> [dostęp 10.03.2021r.]

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

krajowe lotniska obsłużyły łącznie około 14,6 mln pasażerów w 2020 r., co oznacza spadek o około 34,4 miliona pasażerów (spadek o 70%) w relacji do roku 2019<sup>2</sup>.

W średnim terminie jednym z kluczowych czynników warunkujących wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego będą postępy w szczepieniach na całym świecie. Stan na 9 marca 2021 roku wskazuje, że na całym świecie zostało podanych niecałe 320 milionów dawek szczepionki na COVID-19, co odpowiada 4,1% światowej populacji. W najszybszym tempie szczepią się obywatele krajów rozwiniętych: Izrael (104 dawki szczepionki na 100 osób), Wielka Brytania (35 dawek na 100 osób), Stany Zjednoczone (28 na 100 osób) oraz w krajach Unii Europejskiej, w której zaszczepiono prawie 44 miliony osób w tym w najludniejszych krajach UE jak Niemcy, Francja, Polska, Hiszpania i Włochy podano po ok. 10 dawek szczepionki na 100 osób w każdym z tych krajów<sup>3</sup>.

W chwili obecnej zarówno porty jak i linie lotnicze pracują nad rozwiązaniami umożliwiającymi podróżowanie w aktualnej sytuacji epidemiologicznej. Ryanair ogłosił, że uruchamia możliwość wgrania do swojej aplikacji certyfikacji szczepienia i potwierdzenia aktualnego negatywnego wyniku testu PCR na COVID-19<sup>4</sup>. Na lotnisku Chopina stworzono punkt szybkich testów diagnostycznych w kierunku COVID-19, który pozwala otrzymywać wyniki testu antygenowego w 20 minut<sup>5</sup>. Jako, że aktualnie WHO sprzeciwia się stworzeniu regulacji, która warunkowałaby przemieszczanie się między krajami od posiadanego certyfikatu szczepienia<sup>6</sup>, to można założyć, że w najbliższym czasie głównym narzędziem umożliwiającym korzystanie z pasażerskich usług lotniczych będą testy na obecność COVID-19, a szeroki i łatwy dostęp do nich będzie czynnikiem kluczowym dla postępu w odbudowie ruchu lotniczego. Ponadto, sukcesywny wzrost liczby osób zaszczepionych powinien ograniczyć rozprzestrzenianie się wirusa, co pozwoli na stopniowe zmniejszanie restrykcji w kwestii podróży międzynarodowych. Najnowsze wieści płynące z Izraela, gdzie prawie połowa obywateli otrzymała już obie dawki szczepionki, napawają optymizmem. W marcu 2021 r. wskaźnik liczby pozytywnych testów spadł do poziomu 2,9% - najniżej od 13 grudnia 2020r a wskaźnik reprodukcji wirusa spadł do poziomu 0,85<sup>7</sup>.

Zdecydowanie mniej negatywną sytuację niż w przewozach pasażerskich obserwujemy w segmencie przewozów cargo. W 2020 roku na Lotnisku Chopina w Warszawie przewieziono niecałe 75 tys. ton ładunków, co oznacza spadek o 23,3% względem 2019 roku<sup>8</sup>. Dużą stratę zanotowano w przewozach cargo i poczty na pokładach samolotów wykonujących rejsy rozkładowe. Udało się jednak zminimalizować te starty wykonując dodatkowe rejsy stricte cargo samolotami pasażerskimi.

Obecnie trudno jest przewidzieć, kiedy dokładnie nastąpi powrót do poziomu ruchu lotniczego sprzed pandemii. Zgodnie z prognozami IATA pierwsze półrocze 2021 roku będzie dużym wyzwaniem dla branży lotniczej, jednakże IATA widzi szansę na to, że linie lotnicze zaczną generować pozytywne przepływy gotówkowe w drugiej połowie roku. W oparciu o szacunki IATA oraz innych podmiotów z branży lotniczej można zakładać, że powrót rynku lotniczego do stanu z 2019 roku nastąpi dopiero w perspektywie najbliższych 3-4 lat, jednak nie szybciej niż przed 2024 rokiem<sup>9</sup>. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że pandemia COVID-19 prawdopodobnie wymusi trwałymi zmiany na rynku lotniczym m.in. w zakresie modeli

<sup>2</sup> Źródło: <https://businessinsider.com.pl/firmy/strategie/liczba-pasazerow-na-lotniskach-w-polsce-w-2020-roku-kryzys-w-portach-lotniczych/6wsbbm1> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>3</sup> Źródło: <https://ourworldindata.org/> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>4</sup> Źródło: <https://www.cityam.com/ryanair-to-launch-own-vaccine-passport-tool-over-delay-fears/> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>5</sup> Źródło: <https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/1018/szczegoly.html> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>6</sup> Źródło: <https://www.euronews.com/2021/01/15/coronavirus-who-against-vaccine-passports-as-a-condition-for-travel-for-the-time-being> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>7</sup> Źródło: <https://www.timesofisrael.com/rate-of-positive-covid-tests-hits-3-month-low-nearly-4-million-fully-vaccinated/> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>8</sup> Źródło: <https://lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/1017/szczegoly.html> [dostęp 10.03.2021r.]

<sup>9</sup> Źródło: <https://www.aerotime.aero/26845-aviation-recovery-forecast-analysis> [dostęp 10.03.2021r.]

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

biznesowych i rozwiązań technologicznych oraz dostosowanie infrastruktury do nowych wymagań sanitarnych. Biorąc to pod uwagę CPK będzie w uprzywilejowanej sytuacji mogąc zaprojektować od podstaw port lotniczy „nowego typu”.

### Rynek portów lotniczych

Największe europejskie porty lotnicze zlokalizowane są w Europie Zachodniej. Dziesięć największych europejskich lotnisk obsłużyło w 2019 r. łącznie ponad 623 mln pasażerów. Największy z nich - port lotniczy London-Heathrow - obsłużył ponad 80 mln pasażerów, jednakże dynamika wzrostu liczby pasażerów w zachodnioeuropejskich portach lotniczych jest znacząco niższa niż w Europie Środkowo-Wschodniej i wyniosła 3,2%. Dla porównania, w 2019 r. dynamika wzrostu ruchu pasażerskiego na Lotnisku Chopina wyniosła 6,2%.

Żadne z lotnisk Europy Środkowo-Wschodniej nie rozwinęło się do poziomu istotnego węzła w skali europejskiej, a porty lotnicze regionu są znacznie mniejsze w porównaniu z Europą Zachodnią. Największymi lotniskami w regionie są obecnie Warszawa, Praga i Budapeszt (odpowiednio 18,8, 17,8 oraz 16,2 mln obsłużonych pasażerów w 2019 r.<sup>10</sup>), co plasuje je dopiero na 33, 36 i 38 miejscu w rankingu portów europejskich.

Wskaźnik *connectivity per capita* (określa dostępną liczbę bezpośrednich i pośrednich połączeń lotniczych na jednego mieszkańca, uwzględniając ich jakość mierzoną czasem trwania podróży) dla Polski jest ponad 80% niższy od średniej dla 14 krajów „starej” Unii. Jest również o 56% niższy od średniej dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Przed Polską w tym względzie stoi duże wyzwanie, bowiem wśród krajów UE zajmuje 25. miejsce wyprzedzając jedynie Słowację oraz Rumunię. Kraje regionu Europy Środkowo-Wschodniej zajmują także 8 ostatnich miejsc w zestawieniu ze wszystkimi krajami UE<sup>11</sup>.

W takiej strukturze lotniskowej Centralny Port Komunikacyjny może spełnić się w roli silnego portu hubowego, który przekieruje ruch pasażerski z mniejszych lotnisk do silnego, scentralizowanego portu lotniczego Europy Środkowo-Wschodniej.

### **Sektor kolejowy**

#### Założenia strategiczne

Koncepcja CPK jako węzła multimodalnego wskazuje na podstawowe znaczenie kolei w systemie transportowym kraju i opiera się na koncepcji, w której transport kolejowy stanowi najefektywniejszy środek krajowego transportu zbiorowego. Przewaga kolei jest szczególnie widoczna przy obsłudze transportowej odległości 100-400 km i dużych aglomeracji miejskich, w których przeciążenie ruchu drogowego powoduje utrudniony i wydłużony dojazd do centrów tych ośrodków. Z kolei na relacjach łączących ważniejsze ośrodki miejskie, o długościach do 300-400 km prawidłowo zorganizowany transport kolejowy powinien oferować lepsze czasy przejazdu od transportu samochodowego oraz lotniczego, biorąc pod uwagę niższe koszty środowiskowe oraz bazując na korzystnych warunkach przestrzenno-geograficznych kraju.

Inwestycje kolejowe CPK obejmują łącznie prawie 1800 km nowych linii, które mają powstać do końca 2034 r. Na Program Kolejowy CPK składa się w sumie 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i CPK.

<sup>10</sup> Źródło: Raporty roczne portów lotniczych za 2019r.

<sup>11</sup> Źródło: Raport ACI Europe „Airport Industry Connectivity Report 2019” oraz Eurostat

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### Aktualna sytuacja

Podobnie jak branża lotnicza, tak i sektor przewozów kolejowych znacząco ucierpiał w okresie epidemii. Z danych Urzędu Transportu Kolejowego podsumowujących przejazdy pasażerskie i towarowe w 2020 r. wynika, że koleje zostały wykorzystane do przewozów jedynie 209,2 mln pasażerów i 223 mln ton towarów, co oznacza spadek o 126,7 mln osób (spadek o 38%) oraz 13 mln ton mniej towarów (spadek o 6%) w porównaniu z rokiem poprzednim<sup>12</sup>. Podsumowanie przejazdów towarowych, choć słabsze niż w latach poprzednich świadczy o dużym potencjale kolejowego transportu towarowego.

Podobnie jak w przypadku sektora lotniczego przewiduje się, że zaawansowanie procesu szczepień ochronnych wpłynie pozytywnie na transport kolejowy, zwłaszcza w części pasażerskiej. W świetle planów odbudowy ruchu kolejowego, koncepcja kolejowa CPK odgrywa istotną rolę.

Sieć kolejowa w Polsce charakteryzuje się nierównomiernym rozmieszczeniem. Około sto polskich miast o populacji powyżej 10 tysięcy mieszkańców nie jest w ogóle obsługiwane pasażerskim transportem kolejowym.

Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że długość czynnej infrastruktury kolejowej (linie normalnotorowe) na koniec 2019 r. wynosiła 19,5 tys. km linii kolejowych, co daje współczynnik gęstości sieci kolejowej (wyrażany jako długość linii przypadająca na 100 km<sup>2</sup> powierzchni kraju) równy 6,2 km/100 km<sup>2</sup>. Gęstość sieci infrastruktury kolejowej jest niższa niż w sąsiadujących z Polską państwach UE, takich jak Niemcy (11,0 km/100 km<sup>2</sup>) czy Czechy (12,1 km/100 km<sup>2</sup>).

Wskaźnik gęstości sieci kolejowej w Polsce wykazuje dużą rozpiętość w poszczególnych regionach kraju. W woj. śląskim wynosi 15,8 km/100 km<sup>2</sup>, a w województwach podlaskim i lubelskim jedynie 3,6 km/100 km<sup>2</sup>.

Z kolei większa gęstość linii kolejowych nie oznacza jednoczesnego wysokiego poziomu wykorzystania kolei: wg danych z 2019 r. tj. sprzed epidemii, w województwach pomorskim i mazowieckim wskaźnik wykorzystania kolei jest o wiele wyższy niż w pozostałych regionach Polski i wynosi odpowiednio: 24,8 i 18,2 przejazdów na jednego mieszkańca przy gęstości sieci wynoszącej jedynie 6,6 i 4,8 km/100 km<sup>2</sup>. Z kolei natomiast w charakteryzującym się wysoką gęstością województwie śląskim (15,8 km/100 km<sup>2</sup>) poziom wykorzystania kolei jest znacznie niższy i wynosi niecałe 5 przejazdów na jednego mieszkańca.

Na tle innych krajów europejskich średnia liczba podróży przypadająca na statystycznego Polaka jest niska i wynosi niecałe 8 podróży rocznie. Przeciętny mieszkaniec Europy podróżuje koleją blisko 21 razy w ciągu roku. W Szwajcarii wskaźnik ten wynosi 56, w Niemczech 35, w Wielkiej Brytanii 27 (na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego za 2016 rok).

Polski transport drogowy znajduje się w znacznie lepszej sytuacji niż transport kolejowy, szczególnie biorąc pod uwagę inwestycje drogowe z ostatnich lat. Brak nowych inwestycji w segmencie transportu kolejowego sprawia, że od lat mają miejsce wyłącznie remonty i modernizacje, które przekładają się na wzrost czynnych linii kolejowych o zaledwie 100-200 km rocznie. Zarówno nierównomierność rozmieszczenia sieci, jak i długie czasy przejazdów sprawiają, że sieć kolejowa jest niekonkurencyjna w porównaniu z transportem drogowym, tak pasażerskim, jak i towarowym. Wyłącznie budowa nowoczesnej infrastruktury kolejowej może zapewnić prawidłową oraz nieinwazyjną dla środowiska obsługę transportową na terenie kraju.

---

<sup>12</sup> Źródło: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16651,2020-w-przewozach-pasazerskich-i-towarowych.html> [dostęp 10.03.2021r.]

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### c) czynniki bezpośrednio zależne od Spółki (np. strategia sprzedaży, wykorzystanie możliwości produkcyjnych, strategia finansowania)

CPK jest projektem integrującym transport lotniczy, kolejowy i drogowy, mającym na celu stworzenie uniwersalnego, powszechnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację nowoczesnego węzła transportowego. W węźle tym zbiegać się będą systemy transportu lotniczego i kolejowego obejmującego wszystkie obszary Polski, a jednocześnie stanowić on będzie główny ośrodek przesiadkowy w Europie Środkowo-Wschodniej dla transportu międzynarodowego.

Ze względu na charakter prowadzonej działalności Spółka CPK, jako spółka celowa powołana do realizacji Programu CPK, w okresie sprawozdawczym nie osiągała przychodów z tytułu prowadzonej działalności, jednocześnie generując koszty w związku z przygotowaniem do realizacji nałożonych celów inwestycyjnych.

W 2020 r. Spółka była finansowana ze środków własnych, tj. ze środków uzyskanych z dokapitalizowania w wysokości 300.000.000 zł przez Skarb Państwa w dniu 18 lipca 2019 r.

### 1.2 Informacje o nabyciu udziałów własnych, a w szczególności celu ich nabycia, liczbie i wartości nominalnej, ze wskazaniem jaką część kapitału zakładowego reprezentują, cenie nabycia oraz cenie sprzedaży tych udziałów w przypadku ich zbycia

Nie dotyczy. W okresie objętym sprawozdaniem finansowym Spółka nie nabywała udziałów własnych.

### 1.3 Struktura organizacyjna:

#### a) oddziały (zakłady) produkcji podstawowej i ich zatrudnienie

Nie dotyczy. Spółka nie posiada oddziałów (zakładów) produkcji podstawowej.

#### b) oddziały (wydziały) produkcji pomocniczej i ich zatrudnienie

Nie dotyczy. Spółka nie posiada oddziałów (wydziałów) produkcji pomocniczej.

#### c) schemat organizacyjny spółki z uwzględnieniem posiadanych oddziałów (zakładów, wydziałów)

Spółka nie posiada oddziałów, a jej funkcjonowanie opiera się na wewnętrznym podziale na komponenty i pionowy, w ramach których realizowane są poszczególne zadania Spółki:

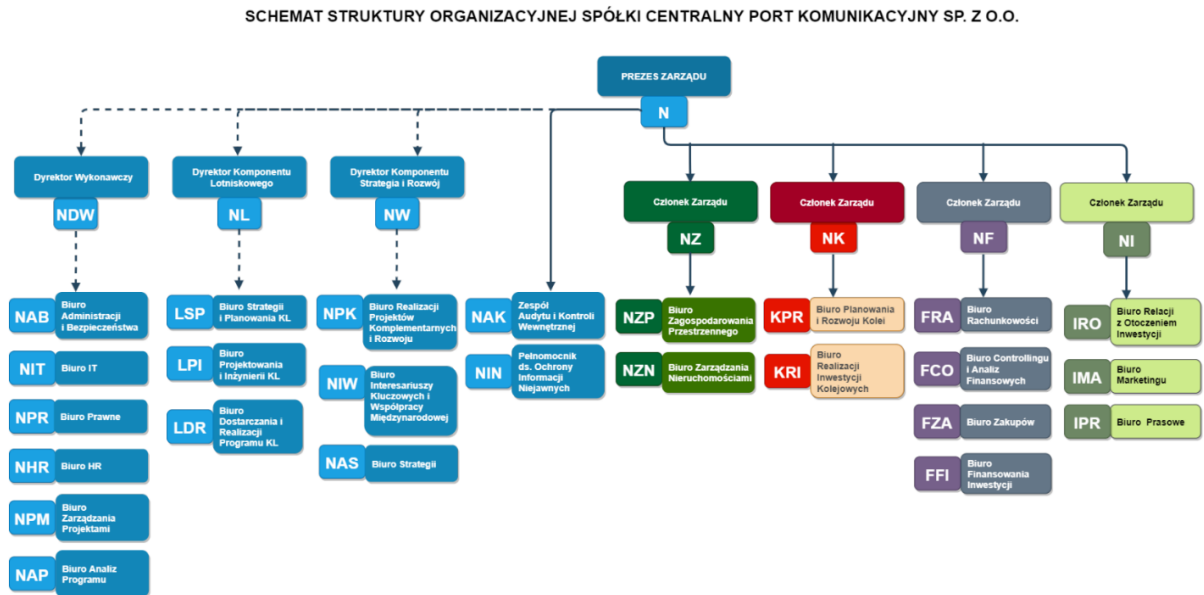
- Komponent Lotniskowy w zakresie lotniskowej części Programu CPK,
- Komponent Kolejowy w zakresie lotniskowej części Programu CPK,
- Komponent Strategia i Rozwój w zakresie innowacji i rozwiązań strategicznych związanych z realizacją Programu CPK,
- Pion Finansowy (wsparcie),

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

- Pion Komunikacji (wsparcie),
- Pion Prezesa (wsparcie).

Strukturę organizacyjną Spółki prezentuje poniższy schemat.



Struktura organizacyjna jest oparta na obowiązującym w Spółce Regulaminie Organizacyjnym, zgodnie z którym główny nadzór nad podległymi komórkami sprawują członkowie Zarządu oraz Dyrektorzy: Wykonawczy, Komponentu Lotniskowego oraz Komponentu Strategia i Rozwój.

### d) zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego w poszczególnych obszarach działalności Spółki

Informacja o strukturze organizacyjnej Spółki została wskazana w punkcie 1.3(c) powyżej.

W drugim półroczu 2020 r. wprowadzono zmiany w strukturze organizacyjnej:

- utworzenie Komponentu Strategia i Rozwój oraz stanowiska Dyrektora Komponentu Strategia i Rozwój,
- utworzenie Biura Interesariuszy Kluczowych i Współpracy Międzynarodowej, w skład którego weszły wcześniej funkcjonujące: Biuro Współpracy z Interesariuszami Komponentu Lotniskowego, Biuro Współpracy z Interesariuszami Komponentu Kolejowego i Biuro Współpracy Międzynarodowej,
- likwidacja Biura Analiz Strategicznych oraz powołanie: Biura Strategii oraz Biura Analiz Programu,
- likwidacja Biura Węzła CPK i Projektów Komplementarnych w Komponentie Kolejowym oraz powołanie Biura Realizacji Projektów Komplementarnych,
- likwidacja Biura Komunikacji i PR i powołanie w jego miejsce Biura Marketingu oraz Biura Prasowego.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

Misją nowo powstałego komponentu Strategia i Rozwój jest:

- identyfikacja i analiza innowacji oraz rozwiązań, które stają się konieczne lub możliwe dzięki realizacji Programu CPK,
- wprowadzenie zintegrowanego w jednym miejscu procesu identyfikacji i zarządzania interesariuszami oraz przygotowanie spójnego podejścia do współpracy,
- metodyczne wdrażanie zatwierdzonych projektów i przedsięwzięć, które nie są determinowane ściśle przez harmonogramy poszczególnych komponentów, a maksymalizują wykorzystanie potencjału gospodarczo-ekonomicznego związanego z Programem CPK.

Zmiana w Pionie Komunikacji podyktowana jest zwiększającym się poziomem zaawansowania prac w ramach projektów z Programu CPK generującym gwałtowny wzrost liczby zadań w zakresie marketingu i konieczności optymalizacji sposobu pracy. Obecna faza realizacji Programu CPK stawia wysokie wymagania w zakresie komunikacji i informowania interesariuszy na temat postępów prac Programu CPK.

### 1.4 Sytuacja kadrowo-płacowa Spółki

#### 1.4.1 zatrudnienie średnioroczne i stan zatrudnienia na koniec roku w podziale na pracowników produkcyjnych i nieprodukcyjnych

Średnioroczny stan zatrudnienia oraz na koniec okresu sprawozdawczego przedstawia poniższa tabela.

Wszyscy pracownicy Spółki są zatrudnieni na stanowiskach nieprodukcyjnych.

Zatrudnienie	Stan na dzień 31.12.2020	Średnioroczne 2020	Stan na dzień 31.12.2019	Średnioroczne 2019
Zarząd (na podst. powołania)	4	4,3	5	3,1
Stanowiska nieprodukcyjne	254	176,6	95	60,4
Stanowiska produkcyjne	-	-	-	-

#### 1.4.2 przedsięwzięcia w zakresie zmiany zatrudnienia i jego struktury

Podobnie jak w roku poprzednim polityka zatrudnienia Spółki była skoncentrowana na mobilizacji kadrowej związanej z rekrutacją specjalistów w branżach lotniskowej i kolejowej z uwzględnieniem stanowisk wsparcia w obszarach prawnym, PR, HR, finansowym i administracyjnym.

W związku ze stale zwiększającym się zakresem działania Spółki, rosnącą liczbą realizowanych zadań i projektów oraz rosnącym zaawansowaniem przygotowania do realizacji Programu CPK, zatrudnienie w 2020 r. zwiększyło się o 159 osób, obejmując wysokiej klasy specjalistów, zarówno do realizacji projektów strategicznych, jak i bieżących zadań operacyjnych.

Proces ten będzie kontynuowany w 2021 roku – Spółka planuje zatrudnienie kolejnych specjalistów o dużym doświadczeniu zawodowym przede wszystkim w komponentach merytorycznie odpowiedzialnych za realizację celów Programu CPK.

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

#### **1.4.3 krótkie omówienie systemu wynagrodzeń obowiązującego w Spółce, z podaniem średniej miesięcznej płacy brutto w badanym okresie, w tym dla poszczególnych stanowisk**

System wynagrodzeń w Spółce opiera się na wynagrodzeniu zasadniczym i uwzględnia możliwość przyznania premii.

Od grudnia 2019 r. pracownicy Spółki są objęci programem prywatnej opieki medycznej, częściowo finansowanej przez pracodawcę.

W 2020 r. w porozumieniu z Przedstawicielami Pracowników dokonano również wyboru instytucji zarządzającej Pracowniczymi Planami Kapitałowymi (PPK), a także podpisano umowy o zarządzanie PPK oraz o prowadzenie PPK.

Spółka nie oferowała innych dodatkowych świadczeń na rzecz pracowników takich jak samochody służbowe, ubezpieczenie medyczne, karty sportowe, itp.

Średnie wynagrodzenie brutto w 2020 roku wynosiło 14.481 zł, co jest związane z budową wysokiej klasy zespołu specjalistów o eksperckim poziomie wiedzy i doświadczenia zawodowego. Średnie wynagrodzenie brutto w 2020 r. spadło o 15% w porównaniu ze średnim wynagrodzeniem brutto w roku poprzednim.

Informacje na temat wynagrodzenia Zarządu i Rady Nadzorczej ujęto w Informacji dodatkowej.

#### **1.4.4 istotne informacje dotyczące sytuacji kadrowo-płacowej, w tym:**

##### **a) świadczenia na rzecz pracowników, szkolenia itp.**

Dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników obejmują wyłącznie opiekę medyczną.

W okresie sprawozdawczym Spółka zapewniła pracownikom system szkoleń umożliwiający podniesienie kwalifikacji, utrzymanie wysokiego standardu pracy i zgodności z obowiązującym prawem. Nakłady na szkolenia w 2020 r. wyniosły 123,3 tys. zł.

##### **b) zmiany warunków płacy**

Nie dotyczy.

##### **c) zwolnienia grupowe**

Nie dotyczy.

##### **d) spory zbiorowe**

Nie dotyczy.

##### **e) rozwiązanie, zawieszenie, zawarcie zakładowego lub zbiorowego układu pracy**

Nie dotyczy.



**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

**1.5 Sytuacja majątkowa, w tym:**

**a) informacja o stanie majątku posiadanego przez Spółkę (powierzchnia ogółem, w tym grunty własne, w użytkowaniu wieczystym, inne) podać powierzchnię i krótki opis posiadanego majątku**

Spółka w 2020 r. nie posiadała istotnego majątku. Siedziba Spółki mieści się w wynajmowanym biurze.

Na dzień 31 grudnia 2020 r. wartość aktywów trwałych Spółki wyniosła 12.097,6 tys. zł i obejmowała m.in.:

- wartości niematerialne i prawne – 2.511,1 tys. zł (głównie licencje związane ze specjalistycznym oprogramowaniem w zakresie projektowania linii kolejowych),
- środki trwałe – 530,9 tys. zł (głównie sprzęt komputerowy),
- środki trwałe w budowie – 8.969,6 tys. zł (głównie związane z realizacją Programu CPK),
- długoterminowe rozliczenia międzyokresowe – 86,0 tys. zł (opłaty licencyjne i wsparcia dla oprogramowania specjalistycznego).

**b) Informacja dotycząca obiektów socjalno-bytowych z wyszczególnieniem sposobu zarządzania (np. umowa dzierżawy, itp.)**

Nie dotyczy. Spółka nie posiada obiektów socjalno-bytowych.

**c) zmiany w majątku Spółki ze szczególnym uwzględnieniem przedmiotu zbycia, trybu, podstawy podjęcia decyzji – w ujęciu wartościowym i procentowym zmian w stosunku do aktywów Spółki jak i danej pozycji bilansowej**

Nie dotyczy.

**d) informacja o majątku spółki dzierżawionym innym podmiotom i o dzierżawie przez Spółkę majątku od innych podmiotów (powierzchnia i krótki opis)**

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka nie dzierżawiła własnego majątku innym podmiotom.

W okresie objętym sprawozdaniem finansowym, Spółka wynajmowała powierzchnię biurową w kompleksie biurowym położonym w Warszawie przy Alejach Jerozolimskich 134 na podstawie umów najmu i podnajmu:

- z dn. 19.11.2018 r. oraz z dn. 27.02.2019 r. – pomieszczenia biurowe o łącznej powierzchni 1.682,35 m<sup>2</sup>, powiększone o udział w częściach wspólnych wynoszący 84,11 m<sup>2</sup>,
- z dn. 31.12.2019 r. – pomieszczenia biurowe o łącznej powierzchni 694,53 m<sup>2</sup>, powiększone o udział w częściach wspólnych wynoszący 34,73 m<sup>2</sup>,
- z dn. 25.06.2020 r. – pomieszczenia biurowe o łącznej powierzchni 1.431,24 m<sup>2</sup>, powiększone o udział w częściach wspólnych wynoszący 71,56 m<sup>2</sup> oraz powierzchnię pomocniczą 39,12m<sup>2</sup>.

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Przedmiotem najmu było także 20 miejsc parkingowych znajdujących się w trzypoziomowym garażu podziemnym budynku.

Ponadto, w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., Spółka wynajmowała urządzenia biurowe (urządzenia wielofunkcyjne z funkcjami drukowania, skanowania, kopiowania), dystrybutor wody, ekspres do kawy oraz meble biurowe.

Z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie na powierzchnię biurową związane ze wzrostem zatrudnienia Spółka zaplanowała na 2021 rok przeniesienie siedziby do sąsiedniego kompleksu biurowego, negocjując jednocześnie korzystniejsze warunki najmu.

- e) informacja, czy w przypadku rozporządzenia składnikami aktywów trwałych w rozumieniu ustawy o rachunkowości, zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym wniesienie jako wkładu do spółki lub spółdzielni, jeżeli wartość tych składników przekracza 5% sumy aktywów w rozumieniu ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego, a także oddanie tych składników do korzystania innemu podmiotowi, na okres dłuższy niż 180 dni w roku kalendarzowym, na podstawie czynności prawnej, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu czynności prawnej przekracza 5% sumy aktywów, Spółka uzyskała zgodę zgromadzenia wspólników**

W 2020 r. Spółka występowała o udzielenie i uzyskała zgodę Zgromadzenia Wspólników (po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Nadzorczej) na nabycie składników zaliczanych do aktywów trwałych w następujących sprawach:

- w wyniku realizacji porozumienia ze spółką Polski Fundusz Rozwoju S.A. dotyczącego przeniesienia majątkowych praw autorskich do opracowania studium lokalizacyjnego do projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 16.01.2020 r.),
- w wyniku wykonania umowy na realizację wybranych elementów Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (uchwała Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 19.06.2020 r.),
- w wyniku realizacji umowy z Instytutem Kolejnictwa na usługi mające na celu wypracowanie Standardów technicznych – szczegółowych warunków technicznych dla budowy infrastruktury kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego (uchwała Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 19.06.2020 r.),
- w wyniku realizacji umowy pn. „Wsparcie techniczne w zakresie ochrony środowiska naturalnego związane z budową i funkcjonowaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz przedsięwzięciami powiązаныmi funkcjonalnie i technologicznie” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 09.07.2020 r. oraz z dn. 7.10.2020 r.),
- w wyniku wykonania umowy pn. „Usługi konsultanta wsparcia technicznego w zakresie realizacji badań przestrzennych terenu i badań podłoża gruntowego na potrzeby master planu oraz dokumentacji przedprojektowej dla Centralnego Portu Komunikacyjnego” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 16.09.2020 r. oraz z dn. 23.12.2020 r.),

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

- w wyniku wykonania umowy pn. „Wybór doradcy strategicznego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 16.09.2020 r.),
- w wyniku realizacji zamówienia pn. „Usługi konsultanta wsparcia technicznego ds. opracowania Master Planu dla Centralnego Portu Komunikacyjnego” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 7.10.2020 r.),
- w wyniku realizacji zamówienia na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami studium wykonalności dla projektu nr 00100010 pn. „Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarnia bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 13.11.2020 r.),
- w wyniku realizacji zamówienia na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla projektu pn. „Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny i linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 14.12.2020 r.),
- w wyniku realizacji zamówienia na opracowanie dokumentacji przedprojektowej i dokumentacji projektowej wraz ze wsparciem technicznym dla projektu nr 00100011 pn. „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14” (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 23.12.2020 r.),
- w wyniku realizacji zamówienia na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla Projektu pn. „001000009 Budowa Węzła kolejowego CPK” dla Centralnego Portu Komunikacyjnego (uchwała Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dn. 23.12.2020 r.).

#### **1.6 Wielkość i struktura produkcji i sprzedaży, w tym:**

##### **a) polityka asortymentowa, stopień wykorzystania zdolności produkcyjnych, struktura wieku parku maszynowego i zmiany w tym zakresie, informacje o systemach jakości produkcji**

Nie dotyczy. Spółka nie jest spółką produkcyjną.

##### **b) rentowność brutto i netto liczona jako stosunek wyniku finansowego (brutto i netto) w danej grupie, do przychodów ze sprzedaży danej grupy wyrobów bez VAT (zgodnie z metodologią GUS), w roku sprawozdawczym i poprzednim**

Nie dotyczy. Spółka jest spółką celową i w 2020 r. nie osiągała przychodów z prowadzonej działalności operacyjnej.

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

#### **1.7 Znaczący wzrost niepieniężnych i rzeczowych aktywów trwałych, które wystąpiły w omawianym okresie, bądź są przewidywane w dalszych latach, wraz z podaniem źródeł ich finansowania (nakłady zakończone, w toku i rozpoczęte) oraz ich struktura rzeczowa, wynikająca ze strategii Spółki**

Na dzień 31 grudnia 2020 r. Spółka odnotowała wzrost wartości rzeczowych aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych w porównaniu z 31 grudnia 2019 r.:

- rzeczowe aktywa trwałe – wzrost o 9.328,6 tys. zł związany przede wszystkim z nakładami na środki trwałe w budowie, w tym:
  - projekty lotniskowe – wzrost o 3.757,9 tys. zł
  - projekty kolejowe – wzrost o 2.677,8 tys. zł
  - projekty wsparcia – wzrost o 2.534,0 tys. zł
- wartości niematerialne i prawne – wzrost o 1.642,6 tys. zł związany przede wszystkim z nakładami na oprogramowanie, w tym specjalistyczne oprogramowanie do projektowania linii kolejowych i drogowych, system do zarządzania projektami oraz systemy administracyjne.

W dniu 28 października 2020 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023.”. W oparciu o postanowienia tego programu, określono finansowanie Spółki w kwocie do 12,8 mld zł, którego głównym źródłem będą skarbowe papiery wartościowe. Szczegółowe założenia Programu Wieloletniego zostały ujęte w pkt. 1.12 Informacja o realizacji planu strategicznego.

#### **1.8 Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju technicznego**

Nie dotyczy. Spółka nie prowadziła działań w obszarze badań i rozwoju technicznego.

#### **1.9 Omówienie stopnia realizacji zleconych przez ZW konkretnych zadań do wykonania w Spółce oraz w przypadku ich niewykonania, podanie przyczyn takiego stanu**

Zadaniem CPK jako spółki celowej jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego, który, z jednej strony uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

W dniu 28 października 2020 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023.”, który określa m.in. główne zadania Spółki w zakresie zidentyfikowanych projektów inwestycyjnych w ramach Programu CPK.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### 1.9.1 Podprogram Lotniskowy

W ramach Podprogramu Lotniskowego realizowano przyjętą strategię dotyczącą kluczowych procesów zaangażowania doradców Spółki w następujących obszarach:

- Konsultant Wsparcia Technicznego ds. opracowania Master Planu (w tym planu generalnego),
- Konsultant Wsparcia Technicznego ds. badań terenowych,
- Konsultant Wsparcia Technicznego ds. działań związanych z ochroną środowiska,
- Doradca biznesowo techniczny ds. zarządzania programem (Integrator),
- Doradca Strategiczny.

#### *Prace związane z przygotowaniem i opracowaniem planu generalnego portu lotniczego – Master Plan*

W zakres umowy z Konsultantem Technicznym ds. Master Planu wchodzić będą m.in.: weryfikacja prognoz ruchu lotniczego, analizy przepustowości istniejącej infrastruktury, koncepcja rozwoju lotniska (podstawa do sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko i badań terenowych), analizy kosztowe i specjalistyczne (wkład do Master Planu i dokumentacji przedprojektowej), plan generalny warunkujący założenie lotniska według wymogów ustawy Prawo lotnicze, dokumentacja przedprojektowa (niezbędna do rozpoczęcia dalszych prac projektowych) oraz doradztwo planistyczne i techniczne w zakresie strategii rozwoju Airport City.

Master Plan będzie uwzględniał integrację lotniska z infrastrukturą kolejową i drogową oraz zagadnienia zarządzania przestrzenią powietrzną będące w gestii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W ramach przygotowań do planu generalnego portu lotniczego przeprowadzono szereg analiz i warsztatów służących przygotowaniu wymagań dla Portu Lotniczego oraz zgromadzono dane przestrzenne, mające posłużyć jako wkład do procesu planowania i projektowania lotniska. W ramach wewnętrznych warsztatów oraz zaangażowania poszczególnych interesariuszy wypracowywane jest podejście Spółki w kontekście m.in. delimitacji obszaru inwestycji, wymagań funkcjonalnych i operacyjnych dotyczących dworca kolejowego CPK, oraz integracji węzła kolejowego, integracji drogowej, jak również wymagań związanych z planowaniem przestrzeni powietrznej przez PAŻP.

Wobec powyższego rozpoczęto warsztaty przygotowawcze z interesariuszami w zakresie realizacji procesu Master Planu, co w konsekwencji rozpoczęło proces identyfikacji stanu rzeczywistego oraz oddziaływania na przedsięwzięcie w zakresie inwestycji towarzyszących – przebudowa lub budowa dróg publicznych, sieci elektroenergetyczne w zakresie wynikającym z konieczności dostosowania tych inwestycji do lokalizacji Inwestycji.

Wybór Konsultanta Wsparcia Technicznego ds. opracowania Master Planu jest prowadzony w oparciu o ustawę prawa zamówień publicznych (PZP). W lipcu 2020 przeprowadzono rozmowy w ramach Dialogu Konkurencyjnego, a następnie wypracowano finalną dokumentację przetargową, uzyskano zgody korporacyjne i skierowano zaproszenia do składania ofert. Po zakończeniu dialogu trzech wykonawców złożyło oferty jednakże wszystkie oferty musiały zostać odrzucone. Żaden z oferentów nie zdołał bowiem wykazać i potwierdzić wypełnienia najważniejszego dla Spółki kryterium, jakim było przedstawienie zespołu ekspertów kluczowych spełniających wymagania określone w SIWZ. Wobec powyższego postępowanie zostało unieważnione w dniu 23 listopada 2020 roku. W dniu 3 grudnia 2020 r. od decyzji Spółki do Krajowej Izby Odwoławczej (KIO) odwołał się jeden z uczestników postępowania. W wyroku ogłoszonym w dniu 28 grudnia 2020 r. KIO potwierdziła prawidłowość działania CPK.

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Rozpoczęto analizy scenariuszy dalszych działań, w szczególności rozwiązań zapewniających dochowanie przyjętych w Programie Wieloletnim celów. Spółka planowała ogłoszenie nowego przetargu, jednak w nieco zmodyfikowanej formie, tak aby z jednej strony dochować terminu realizacji Inwestycji, zaś z drugiej zwiększyć szanse pomyślnego wyłonienia wykonawcy w nowym postępowaniu. Jednocześnie CPK angażując własne zasoby oraz korzystając ze wsparcia aktualnie zaangażowanych doradców realizuje część zakresu prac związanych z I etapem Master Planu, które potem będą podlegały walidacji przez Konsultanta po podpisaniu z nim umowy, dzięki czemu harmonogram bazowy inwestycji nie powinien podlegać istotnym zmianom.

Równolegle w ramach przygotowań do prac nad Master Planem prowadzono analizy dotyczące planowania lotniska i kolei oraz ich integracji. Przeprowadzono szereg spotkań i warsztatów wewnętrznych, zewnętrznych oraz przygotowano raport „White Paper STH Airport Rail Station” z 25 listopada 2020 r., który stanowi przegląd dotychczasowych prac oraz zawiera rekomendacje dotyczące szczegółowych rozwiązań projektowych i funkcjonalnych.

W ramach prac porównano planowane rozwiązania integracyjne z najlepszymi rozwiązaniami stosowanymi w praktyce, w szczególności z Portem Lotniczym Schiphol w Amsterdamie. Port ten posiada zintegrowany multimodalny hub przesiadkowy z unikalną integracją kolei w ramach lotniskowej stacji kolejowej. Raport i przeprowadzone spotkania podkreślają konieczność współpracy linii lotniczych, kolei, operatora portu lotniczego w tworzeniu warunków do promowania transportu publicznego takich jak wspólny bilet czy wypracowanie wspólnej strategii dotyczącej optymalnego funkcjonowania lotniska typu Hub. Wskazano projekty, w których taka współpraca była modelowa (Port Lotniczy Schiphol w Amsterdamie) oraz projekty, które się nie udały ze względu na brak szerokiej współpracy i wspólnego celu (Zurich, Bruksela).

#### ***Opracowanie strategii działań związanych z badaniami przestrzennymi terenu i podłoża gruntowego (Konsultant Wsparcia Technicznego ds. badań terenowych)***

Badania terenowe są niezbędne do wykonania Master Planu i prac przedprojektowych na terenie inwestycji. Powierzchnia obszaru wskazanego do badań wynosi dla analiz wstępnych ok. 157 km kw., a dla badań przygotowawczych 35 km kw.

W zakresie wyboru Konsultanta Wsparcia Technicznego ds. badań terenu, do końca czerwca 2020 opracowana została kompletna dokumentacja postępowania, w tym Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ). Następnie uzyskano zgody korporacyjne na ogłoszenie postępowania przetargowego w trybie przetargu nieograniczonego. Przetarg został ogłoszony w dniu 18 września 2020 r. W ramach prowadzonego postępowania otrzymano ofertę od jednego wykonawcy – Multiconsult Polska.

Planowana umowa obejmuje okres około półtora roku, czyli dotyczy planowania Master Planu i prac przedprojektowych CPK.

#### ***Opracowanie strategii działań związanych z ochroną środowiska (Konsultant Wsparcia Technicznego ds. działań związanych z ochroną środowiska)***

Przetarg na Konsultanta Wsparcia Technicznego ds. Badań Środowiska został ogłoszony w dniu 15 lipca 2020 r. Na etapie składania ofert – tj. do dnia 7 września 2020 r. otrzymano jedną ofertę. Umowa z wykonawcą – tj. z firmą ARUP została podpisana 26 listopada 2020 r.

Umowa obejmuje m.in. tzw. analizę stanu zerowego środowiska (w tym inwentaryzację przyrodniczą na potrzeby Raportów OOŚ dla portu lotniczego i dla węzła kolejowego) i dokumentację do postępowań administracyjnych, m.in. na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji wodno-prawnych.

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

W celu dotrzymania harmonogramu, prace nad przygotowaniem raportu oceny oddziaływania na środowisko są planowane jako równoległe z Master Planem, a prace związane z prowadzeniem badań stanu zerowego środowiska już zostały rozpoczęte przez konsultanta.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz podstawową konieczność dotrzymania harmonogramu i minimalizacji ryzyka prowadzenia badań przyrodniczych dla zbyt małego obszaru, przyjęto schemat postępowania minimalizujący ryzyko opóźnień harmonogramu Inwestycji związane z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jednocześnie umożliwiający właściwe metodycznie przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej w pełnym cyklu fenologicznym od stycznia do grudnia, co w sposób istotny zminimalizuje ryzyko odwołań w procedurze administracyjnej z powodu kwestionowania metodyki wykonania badań przyrodniczych. Wszystkie zebrane dane i wyniki z wykonanych badań będą mogły być wykorzystane w przyszłości również na potrzeby Airport City jak i późniejszego planowania oraz rozwoju aerotropolis.

Niezwłocznie po podpisaniu umowy konsultant rozpoczął prace nad weryfikacją przyjętych założeń i określeniem właściwego obszaru inwentaryzacji przyrodniczej.

Ponadto, w celu usprawnienia procesu prowadzenia analiz środowiskowych zespół Spółki wykonał analizę sieci hydrograficznej i wyznaczenie wstępnej lokalizacji przykładowego wariantu przebiegu nowego koryta rzeki Pisia Gągolina oraz opracował materiały informacyjne dot. analiz i badań środowiskowych, które zostały przedstawione Radzie Społecznej. Opracowane materiały będą podstawą do dalszych prac konsultanta w zakresie sporządzenia wariantowej koncepcji zmian hydromorfologicznych cieków Pisia Gągolina oraz w zakresie planowanych konsultacji społecznych raportu oddziaływania na środowisko.

### *Doradca biznesowo techniczny ds. zarządzania programem (Integrator – IPM)*

Przykłady międzynarodowe dotyczące projektów portów lotniczych wskazują, że przy prowadzeniu tego typu przedsięwzięć istotne jest zaangażowanie doradcy biznesowo technicznego, który zapewni efektywną realizację poszczególnych faz z punktu widzenia zarządzania programem oraz zapewni uzupełnienie kompetencji zespołu lotniskowego CPK (projektowe, produktowe, operacyjne), co jest gwarancją utrzymania jakości projektu i realizacji celów założonych w Koncepcji CPK. Kluczowym celem zaangażowania i współpracy z Integratorem (IPM) jest pozyskanie i wykorzystanie posiadanych przez niego wiedzy, doświadczenia, umiejętności, narzędzi i technik w celu wsparcia CPK w efektywnej realizacji celów Podprogramu Lotniskowego. Usługi będą świadczone przez IPM pod organizacyjnym nadzorem Spółki, z uwzględnieniem celów Podprogramu, a w szczególności w celu umożliwienia:

- rozpoczęcia prac przygotowawczych budowy Portu Solidarność w 2023 r. w zakresie rozbiórki obiektów, niwelacji terenu, robót ziemnych, sieci infrastrukturalnych, poprzedzonych wykonaniem niezbędnych prac planistycznych i projektowych oraz pozyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych,
- zakończenia prac budowlanych i uruchomienia Portu Solidarność zgodnie z terminem wynikającym z Koncepcji CPK.

Zadaniem IPM jest doradztwo i wsparcie CPK w stworzeniu, wdrożeniu i realizacji planów działań i procesów ukierunkowanych na osiągnięcie powyższych celów, w ramach zdefiniowanych obszarów prac.

W szczególności w oparciu o wiedzę pozyskaną w ramach dialogu technicznego (przeprowadzonego w kwietniu 2020 r.) opracowano materiały umożliwiające rozpoczęcie postępowania przetargowego na Integratora. W lipcu 2020 zostało ogłoszone postępowanie przetargowe w trybie dialogu konkurencyjnego, następnie

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

### SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

przeprowadzony został proces kwalifikacji podmiotów, a rozmowy z międzynarodowymi konsultantami w ramach dialogu były prowadzone w grudniu 2020 r., proces wyboru wykonawcy jest kontynuowany w 2021 r.

#### *Doradca Strategiczny*

Zgodnie z przyjętą strategią kontynuowano prace nad wyborem Doradcy Strategicznego, który stanowiłby profesjonalne wsparcie przy realizacji przedsięwzięcia o tak dużej skali już od początku prac planistycznych. Z czasem rola takiego doradcy może zostać rozbudowana do partnerstwa strategicznego (np. poprzez inwestycje kapitałowe).

Podstawową rolą Doradcy Strategicznego jest wdrażanie najlepszych praktyk i innowacyjnych rozwiązań dotyczących aspektów operacyjnych i komercyjnych działalności CPK. Doradca Strategiczny zapewni wsparcie w procesach podejmowania kluczowych decyzji, procesach projektowania najważniejszych elementów CPK, poprzez między innymi opracowania strategiczne oraz walidację proponowanych rozwiązań pod kątem operacyjnym oraz komercyjnym, jak również w zakresie planowania strategicznego dla działalności i planowanego rozwoju CPK. W szczególności na etapie Master Planu, doradca strategiczny ma działać jako tzw. „shadow mode operator”, zapewniając wiedzę operacyjną i komercyjną z zakresu efektywnego zarządzania dużym lotniskiem przesiadkowym.

Ogłoszenie o wszczęciu postępowania zostało opublikowane na początku marca 2020 r. w Dzienniku Urzędowym UE. W maju 2020 r. przeprowadzono proces weryfikacji i oceny wniosków o udział w dialogu konkurencyjnym, w wyniku którego do dalszej fazy procesu zaproszono zarządców portów lotniczych Incheon w Seulu oraz Narita w Tokio, a w czerwcu 2020 r. prowadzone były z nimi spotkania w ramach dialogu konkurencyjnego. Na podstawie informacji uzyskanych w dialogu konkurencyjnym została przygotowana finalna dokumentacja przetargowa. We wrześniu 2020 r. po uzyskaniu zgody Zarządu i opinii Rady Nadzorczej oraz zgody Zgromadzenia Wspólników zostały wysłane zaproszenia do składania finalnych ofert.

W październiku 2020 r. otrzymano oferty od uczestników dialogu, z których w listopadzie 2020 r. na Doradcę Strategicznego wybrano ofertę Incheon. Wybór oferty został uprawomocniony w grudniu 2020 r., a umowa została podpisana w styczniu 2021 r.

#### *Badania meteorologiczne*

W związku z przystąpieniem do prac planistycznych umożliwiających rozpoczęcie inwestycji oraz dalszych etapów prac związanych z certyfikacją lotniska, istnieje konieczność prowadzenia obserwacji meteorologicznych i cyklicznego przygotowywania raportów, tabel, zestawień klimatologicznych oraz studium meteorologicznego z terenu lotniska. Powyższy przedmiot będzie niezbędnym elementem do przygotowania właściwego wyposażenia portu lotniczego oraz uzyskania certyfikatu lub certyfikatów, o których mowa w przepisach lotniczych, w szczególności w Rozporządzeniu UE 2018/1139 lub Rozporządzeniu UE 2017/373. Studium meteorologiczne będzie musiało spełniać wymagania określone w przepisach prawa, w szczególności GM1 ADR-DSN.B.015 i GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)(3)(4) oraz GM1 ADR.OPS.A.005 zawartych w Decyzjach EASA do rozporządzenia (UE) Nr 139/2014. Dane i informacje meteorologiczne, tabele i zestawienia klimatologiczne, jak również studium meteorologiczne muszą spełniać wymogi określone dla danych i informacji lotniczych dostarczanych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w zakresie służby meteorologicznej certyfikowane zgodnie z przepisami UE i muszą być zbierane za pomocą urządzeń pomiarowych i systemów spełniających wymagania właściwe dla urządzeń wykorzystywanych przez takie certyfikowane instytucje. W



## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

chwili obecnej Spółka jest na etapie przygotowania ogłoszenia przetargu w celu wyboru wykonawcy dla wyżej wymienionego zadania.

#### **1.9.2 Podprogram Kolejowy**

Komponent Kolejowy tworzy 12 ciągów kolejowych. W wyniku przeprowadzonych ustaleń, CPK odpowiada za realizację 7 ciągów kolejowych, a w obrębie pozostałych pięciu inwestycję realizuje PKP PLK S.A. Ciągi kolejowe realizowane przez CPK, składają się z 1 789 km linii kolejowych (bez linii w obrębie Węzła CPK, których długość zależy w szczególności od ustalenia finalnej lokalizacji lotniska).

Według stanu na koniec roku 2020, uruchomiono poniższe projekty:

- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa Węzła kolejowego CPK (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14 (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Kępno – Czernica Wrocławska (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Czernica Wrocławska – Wrocław Główny (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa (w ramach ciągu nr 9);
- Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża (w ramach ciągu nr 3);
- Budowa linii kolejowych nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasnystaw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość (w ramach ciągu nr 5);
- Budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów (w ramach ciągu nr 6);
- Budowa linii kolejowej nr 170 na odc. Chybie – Jastrzębie Zdrój – Godów – granica państwa (w ramach ciągu nr 7).

#### ***Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego***

W ramach realizacji zadania dotyczącego określenia zakresu, opracowania i przedłożenia do zatwierdzenia analizy lokalizacyjnej zawierającej charakterystykę inwestycji zamierzonych do realizacji w projekcie Programu Wieloletniego oraz ich rozmieszczenie, przygotowano projekt „Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego” (dalej: projekt SSL). Projekt SSL został przyjęty przez Zarząd Spółki w dniu 28 stycznia 2020 r., a następnie w okresie od 10 lutego do 10 marca 2020 r. dokument podlegał konsultacjom, przez co zapewniono udział społeczeństwa w jego opracowaniu.

Dokument ten określa ramy realizacji przedsięwzięć służących przebudowie i rozbudowie układu komunikacyjnego kraju, w tym wyznacza korytarze, w których będą usytuowane nowe inwestycje kolejowe i

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

drogowe związane z projektem Centralnego Portu Komunikacyjnego, a zatem obejmuje zakres wymagający przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Korytarze pokazano na stanowiących element projektu SSL mapach topograficznych w skali 1:50 000 – w kontekście istniejącej infrastruktury kolejowej i drogowej.

W okresie sprawozdawczym zakończono opracowywanie Raportu z konsultacji społecznych projektu dokumentu „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego”, zawierającego odniesienia do zgłoszonych w ramach konsultacji uwag i opinii. Raport wraz z projektem SSL, uwzględniającym wyniki analizy uwag dotyczących zmian korytarzy został przyjęty przez Zarząd w dniu 10 sierpnia 2020 r.

#### ***Działania ukierunkowane na pozyskanie dofinansowania z UE***

Od września 2020 r. prowadzone są rozmowy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR) w sprawie możliwości udziału Spółki w programach pozwalających na współfinansowanie planowanej do budowy infrastruktury, w tym przede wszystkim z programów w nowej perspektywie finansowej CEF „Łącząc Europę” oraz POIiŚ.

Ponadto, z uwagi na fakt, że planowany jest jeszcze ostatni nabór z CEF Reflow z oszczędności powstałych w ramach obecnie realizowanych projektów przez beneficjentów, Spółka prowadzi prace nad przygotowaniem aplikacji w celu pozyskania finansowania dla następujących przedsięwzięć:

- Wniosek o dofinansowanie kosztów opracowania przedprojektowej dokumentacji technicznej i środowiskowej (w tym STEŚ) dla następujących zadań:
  - opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla Projektu dotyczącego budowy linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarnia bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego,
  - opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla Projektu dotyczącego budowy Węzła kolejowego CPK,
  - opracowanie dokumentacji technicznej oraz środowiskowej dla linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Poznań.
- Wniosek o dofinansowanie kosztów opracowania dokumentacji projektowej i środowiskowej dla budowy tunelu w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14 (odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Retkinia).

Planowany poziom wsparcia dla powyższych przedsięwzięć to co najmniej 50% kosztów kwalifikowanych dotyczących przygotowania pełnej dokumentacji będącej zakresem wniosków o dofinansowanie.

#### ***Krajowy Plan Odbudowy***

Trwa proces przyjęcia nowego Instrumentu finansowego na Rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility, łączny budżet 672,5 mld EUR), stanowiącego centralny filar NextGenerationEU – Funduszu Odbudowy (750 mld EUR), z którego Polska ma otrzymać 57,3 mld EU: ok. 23,1 mld EUR w formie dotacji (w cenach stałych) i ok. 34,2 mld EUR w formie pożyczek (w cenach bieżących). Projekt RRF, z którego mają pochodzić środki na finansowanie krajowych planów odbudowy (KPO), jest obecnie w trakcie negocjacji.

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Ostateczny termin na przygotowanie Krajowych Planów Odbudowy (KPO) to 31 kwietnia 2021 r., ale Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej już rozpoczęło dialog z Komisją Europejską.

W czerwcu 2020 r. Spółka została czynnie włączona w prace nad krajowym KPO. W toku współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Aktywów Państwowych oraz (ówczesnym) Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej Spółka zgłosiła finalnie do KPO 33 projekty indywidualne, w tym 12 na finansowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla inwestycji kolejowych (łącznie na kwotę ok. 4 mld zł) oraz jeden wspólny projekt z CUPT (dot. modelowania ruchu).

Obecnie resorty wprowadzają do systemu informatycznego SL MFiPR wiązki projektów oraz na bieżąco zwracają się do autorów poszczególnych fiszek projektowych, w tym CPK, o informacje uzupełniające.

#### *Obszar analityki kolejowej*

##### *Analizy i prognozy z wykorzystaniem modelu ruchu*

W ramach modelowania i prognoz ruchu zostały zakończone prace nad raportem (dokumentacją techniczną) Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT), co ułatwi jego wykorzystywanie przez m.in. wykonawców STEŚ dla linii kolejowych jak również przez wykonawcę Master Planu lotniska. Do opracowanych dotychczas horyzontów prognostycznych 2017, 2019, 2040 zostały wygenerowane kolejne horyzonty prognostyczne dla prognoz ruchu dla lat: 2025, 2035, 2050. Horyzonty te uwzględniają harmonogram oddawania poszczególnych linii kolejowych. Zakończono także prace nad horyzontami 2028 i 2030 – trwa ostateczna weryfikacja prawidłowości metodycznej wykonanych prognoz na te lata. Pasażerski Model Transportowy na podstawie umowy licencyjnej został udostępniony PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w celu wykorzystania w studiach wykonalności projektów infrastrukturalnych oraz innych analiz transportowych, w tym na potrzeby Programu Kolej+. W ramach dotychczasowej współpracy Pasażerski Model Transportowy został również udostępniony PKP Intercity S.A. w celu zachowania kluczowych założeń dotyczących przygotowania do obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego. Od grudnia 2020 r. PMT jest udostępniany wszystkim zainteresowanym podmiotom (np. przewoźnicy, organizatorzy transportu, samorządy) w celu wykorzystania w pracach związanych z planowaniem rozwoju transportu kolejowego.

Model jest już wykorzystywany w praktyce – w wykonywanym siłami własnymi Spółki opracowaniu dla projektu CEF „Katowice – Ostrawa” zostały przy jego pomocy wykonane prognozy ruchu. W przygotowaniu również aktualnie jest zautomatyzowany eksport wyników z PMT na potrzeb Analizy Kosztów i Korzyści. Prowadzone są prace rozwojowe na PMT – m.in. implementowane i wypracowywane są nowe założenia dla kolei regionalnej uwzględniające m.in. projekt Kolej+.

PMT znajdzie także zastosowanie w ramach współpracy z przewoźnikami kolejowymi oraz organizatorami transportu. Ponadto wykonanie prognoz ruchu za pomocą zaawansowanego narzędzia jest niezbędne do aplikowania o dofinansowanie unijne dla poszczególnych projektów. Podręcznik Vademecum Beneficjenta opracowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych „Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej” oraz podręcznik „Niebieska Księga, Sektor kolejowy, Infrastruktura kolejowa” opracowany przez Inicjatywę Jaspers wskazują jako preferowaną metodę prognozowania ruchu modelowanie sieciowe. Prognozy ruchu stanowią kluczowy element analizy kosztów i korzyści poszczególnych projektów, która pozwoli na wybór efektywnych ekonomicznie wariantów inwestycyjnych w ramach Komponentu Kolejowego CPK.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### *Modelowanie mikrosymulacyjne*

W ramach działalności w zakresie modelowania mikrosymulacyjnego zrealizowano szereg działań umożliwiających sprawne prowadzenie analiz ruchowo-eksploatacyjnych. Są one niezbędnym elementem prac przedprojektowych pozwalającym na dostosowanie rozwiązań infrastrukturalnych do zakładanego ruchu pociągów.

Głównym celem projektu jest budowa kompleksowego modelu mikrosymulacyjno-analitycznego dla obszaru sieci kolejowej objętej inwestycjami CPK, przy jednoczesnym stworzeniu narzędzia do wielokryterialnego planowania procesu transportowego.

Wszelkie działania powiązane z modelowaniem mikrosymulacyjno-analitycznym wpisują się w ramy projektu. Pozostałe działania, które rozpoczęły się w okresie sprawozdawczym i trwają nadal to:

- przygotowanie modeli stanu bazowego na potrzeby Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych,
- pozyskiwanie danych niezbędnych do budowy modeli stanu bazowego dla pozostałych projektów budowy linii kolejowych wstępnie zakwalifikowanych do Programu CPK,
- pozyskiwanie danych oraz budowa modeli stanu bazowego dla zdefiniowanego obszaru sieci stanowiącego uzupełnienie modelu kompleksowego.

Powstałe w ten sposób modele bazowe będą:

- stanowić bazę do przeprowadzenia szczegółowych analiz ruchowo-eksploatacyjnych w ramach Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych,
- integralnymi elementami kompleksowego modelu mikrosymulacyjno-analitycznego.

Proces budowy modelu kompleksowego modelu mikrosymulacyjno-analitycznego odbywa się we współpracy ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ponadto, realizowane są działania optymalizujące sam proces modelowania. W ramach działań zespołu przygotowano zostały wytyczne do budowy modeli mikrosymulacyjno-analitycznych oraz stworzono wstępny plan analiz ruchowo-eksploatacyjnych. Celem stworzenia wytycznych było ujednoczenie sposobu budowy modeli mikrosymulacyjno-analitycznych. Wstępny plan analiz powstał w celu określenia zakresu analiz ruchowo-eksploatacyjnych w ramach Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych.

### *Koncepcja układu zasilania dla linii kolejowych CPK*

Głównym celem koncepcji układu zasilania dla linii kolejowych CPK jest określenie lokalizacji / przebiegu kluczowej infrastruktury elektroenergetycznej (sieci przesyłowej, sieci dystrybucyjnej, stacji elektroenergetycznych, podstacji trakcyjnych), służącej dostarczaniu energii na cele trakcyjne i nietrakcyjne, tak aby proces projektowania i pozyskiwania decyzji administracyjnych (począwszy od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) dla tej infrastruktury przebiegał bez opóźnień w stosunku do procesu przygotowawczego do budowy linii kolejowych. Po uzgodnieniu z Polskimi Sieciami Elektroenergetycznymi (PSE), budowa linii energetycznych, których konieczność wskaże analiza, będzie musiała zostać ujęta w planie inwestycyjnym PSE, zatwierdzanym przez Urząd Regulacji Energetyki (URE), a także w załączniku do specustawy przesyłowej (ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych).

W okresie sprawozdawczym podpisano umowę z konsorcjum spółki Torprojekt i Politechniki Warszawskiej, który ma opracować koncepcję zasilania linii kolejowych CPK. Wykonawca przekazał robocze wersje poszczególnych rozdziałów opracowania, w tym: propozycje w zakresie parametrów taboru trakcyjnego, metodykę analiz obciążeń trakcyjnych (modele, symulacje, kryteria, analiza wielokryterialna), analizę

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

instytucjonalną oraz analizę wielowariantową dla wszystkich linii kolejowych objętych opracowaniem. Ponadto, nawiązano współpracę pomiędzy Spółką CPK, a Operatorem Sieci Przesyłowych PSE S.A. w zakresie uzgodnień dotyczących szczegółowych rozwiązań.

#### ***Standardy techniczne – wytyczne projektowania***

Jednym z podstawowych elementów niezbędnym do podjęcia profesjonalnych prac związanych z zaprojektowaniem nowych linii kolejowych i w dalszej kolejności ich budowy, jest ustalenie standardów technicznych jakim mają te linie odpowiadać.

Przedmiotem umowy jest szczegółowe zweryfikowanie, celem określenia zakresu możliwej implementacji do warunków krajowych, najbardziej korzystnych z punktu widzenia celu jakiego służą, standardów technicznych funkcjonujących u wybranych zarządców infrastruktury kolei dużych prędkości. Ponadto wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia niezbędnych prac badawczych i analiz celem zdobycia nowej wiedzy i jej bezpośredniego zastosowania w praktyce tak, by rezultatem w/w prac badawczo-rozwojowych i uwzględnienia obecnych uwarunkowań krajowych, było opracowanie dokumentu „Standardy techniczne: szczegółowe warunki techniczne dla budowy infrastruktury kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego - wytyczne projektowania”. Jednocześnie wykonawca wskaże niezbędne propozycje zmian legislacyjnych, wynikających w szczególności z planowanego projektowania infrastruktury kolejowej z zastosowaniem rozwiązań technicznych umożliwiających w przyszłości zwiększenie prędkości jazdy pociągów powyżej 250 km/h.

Po przeprowadzeniu procesu zakupowego i uzyskaniu zgód korporacyjnych w okresie sprawozdawczym Spółka podpisała umowę z Instytutem Kolejnictwa na usługi badawczo-rozwojowe mające na celu wypracowanie standardów technicznych dla budowy infrastruktury kolejowej – wytycznych projektowania. W ramach przedmiotowej umowy zakończyło się badanie standardów technicznych u zagranicznych zarządców infrastruktury Kolei Dużych Prędkości (KDP), wykonawca przekazał Etap I zakresu swoich prac. Trwają czynności odbiorowe. Realizowane są jednocześnie prace w ramach Etapu II opracowania standardów technicznych.

#### ***Obszar projektowania linii kolejowych***

W pierwszej połowie 2020 roku opracowano wariantowe trasowania wszystkich linii kolejowych wraz z sytuacją wysokościową dla co najmniej jednego wariantu każdej linii kolejowej ujętej w projekcie dokumentu „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego”.

W okresie objętym sprawozdaniem rozpoczęto prace w zakresie Etapu I Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) dla uruchomionych projektów. Trasowania linii kolejowych, uwzględniające m.in. wyniki analizy uwag zgłoszonych do SSL, w zakresie objętym Etapem I STEŚ zostały skonsultowane w ramach spotkań z Jednostkami Samorządu Terytorialnego. Na podstawie konsultacji z JST rozpoczęto wprowadzanie zasadnych uwag do trasowań linii kolejowych, modyfikując istniejące warianty lub opracowując nowe. W zakresie projektów objętych Etapem I STEŚ przystąpiono do opracowywania dokumentacji wielobranżowej.

Jednocześnie rozpoczęto budowę zespołu oraz tworzenie wymagań Spółki dla prowadzenia inwestycji kolejowych w metodyce Building Information Modeling (BIM) zarówno na poziomie dokumentów korporacyjnych, jak i wymagań dla potencjalnych wykonawców dokumentacji STEŚ.

#### ***Umowa ramowa na świadczenie usług projektowych i rzeczoznawstwa technicznego***

W okresie sprawozdawczym opracowane zostały materiały przetargowe do Umowy Ramowej na usługi projektantów oraz ekspertów technicznych, posiadających doświadczenie w projektowaniu linii dużych

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

prędkości. Prace nad ogłoszeniem postępowania przetargowego w zakresie udzielenia zamówienia publicznego zaowocowały ogłoszeniem przetargu 23 grudnia 2020 r.

W następstwie postępowania przewiduje się wyłonienie 5 podmiotów, które w ramach kolejnych umów realizacyjnych będą świadczyły usługi komplementarne do zakresu pracy zespołu projektowego CPK, uzupełniając możliwości realizowania przez zespół CPK znacznej ilości zleczanych obecnie i w przyszłości dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego oraz dokumentacji projektowych.

#### ***Przygotowanie przetargu na wykonanie prac projektowych w zakresie budowy dalekobieżnego tunelu kolei dużych prędkości w Łodzi***

W związku z podjętą przez Spółkę decyzją o realizacji odcinka Y w obrębie Łodzi z pominięciem Konstanynowa Łódzkiego i wdrożeniem planów budowy w tym celu tunelu KDP po południowej stronie miasta Łodzi z wykorzystaniem decyzji środowiskowej PKP PLK, Spółka przygotowała porozumienie o współpracy z PKP PLK, dokumentację przetargową i uzyskała jej akceptację ze strony Zarządu i Rady Nadzorczej. Aktualnie oczekuje się na podpisanie porozumienia ze strony PKP PLK oraz zgodę Zgromadzenia Wspólników, co łącznie umożliwi publikację ogłoszenia i rozpoczęcie procedury przetargowej na wyłonienie wykonawcy projektu budowlanego i wszystkich decyzji administracyjnych z pozwoleniem na budowę włącznie.

Jednocześnie podejmuje się próby wspólnej realizacji z PKP PLK (z wykorzystaniem aktualnie działającego wykonawcy tunelu konwencjonalnego w Łodzi - zadanie styczne do tunelu KDP) komory startowo/odbiorczej, co pozwoli na osiągnięcie wymiernych efektów terminowych dla CPK oraz dla obu podmiotów (CPK i PKP PLK) finansowych, technicznych i społecznych.

#### ***Studia Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ)***

W okresie sprawozdawczym w oparciu o ukończony bazowy Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ) zostały przygotowane OPZ na Studia Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe i ogłoszono przetargi na wybór wykonawców STEŚ dla poniższych odcinków:

- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana, bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK,
- Budowa Węzła kolejowego CPK,
- Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny i linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny,
- Budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odc. Żarów – Świdnica – Wałbrzych – granica państwa,
- Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa,
- Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko,
- Budowa linii kolejowych nr 54 na odc. Trawniki – Krasnystaw i 56 Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec,
- Budowa linii kolejowej nr 58 Łętownia–Rzeszów.

Dla każdego projektu wykonane zostały niezbędne indywidualne uszczegółowienia bazowego Opisu Przedmiotu Zamówienia uwzględniające specyfikę pojedynczej inwestycji.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### Obszar Środowiska

#### *Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko – SOOŚ*

Wspomniana wyżej Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ) jest postępowaniem, które przeprowadza się dla projektów dokumentów, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub gdy realizacja postanowień projektów dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko. SOOŚ to kamień milowy nieodzowny dla pozyskania finansowania UE i uzyskania gotowości do budowy inwestycji kolejowych CPK. W przypadku zakresu działań Spółki dokumentem, który zostanie poddany SOOŚ jest Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL).

Realizacja SOOŚ dla projektu SSL obejmie, zgodnie z obowiązującym prawem, następujące etapy:

- opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu SSL,
- opiniowanie projektu SSL wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przez właściwe organy,
- udział społeczeństwa (konsultacje), dotyczące projektu SSL wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie pisemnego podsumowania SOOŚ.

W okresie sprawozdawczym wyłoniono wykonawcę, z którym następnie zawarto umowę na realizację wybranych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Na kolejnym etapie prac przekazano wykonawcy umowy projekt SSL, stanowiący podstawę przeprowadzenia SOOŚ, a także zaktualizowane w wyniku konsultacji społecznych projektu SSL dane przestrzenne z przebiegami korytarzy kolejowych i drogowych. Ponadto, wystąpiono do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego o podtrzymanie uzgodnień zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko z uwagi na niewielkie modyfikacje korytarzy w SSL. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformowała o podtrzymaniu stanowiska.

W dniu 1 października 2020 r., wykonawca przekazał wstępną wersję prognozy oddziaływania na środowisko i rozpoczął się etap jej opiniowania oraz procedury odbiorowej. Prognoza została przyjęta w Spółce w dniu 18 listopada 2020 r. i uzyskała akceptację GDDKiA w częściach dotyczących zakresu inwestycji drogowych. Wystąpiono także do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego o opinię (w ramach SOOŚ) do projektu dokumentu SSL wraz z prognozą.

W dniu 30 listopada 2020 r. rozpoczęły się konsultacje z udziałem społeczeństwa projektu SSL wraz z prognozą w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, które trwały do 31 grudnia 2020 r.

#### *Baza danych środowiskowych na potrzeby analiz*

Przedsięwzięcie to ma na celu zebranie kompleksowej informacji przestrzennej nt. uwarunkowań środowiskowych, stanowiącej podstawę analiz środowiskowych na poszczególnych etapach przygotowania inwestycji przy użyciu narzędzi GIS (ang. *Geographic Information System*). W pierwszym, ukończonym etapie działań przewidziano zasilenie bazy m.in. dostępnymi danymi wektorowymi z organów administracji dotyczących sieci obszarów chronionych, rozmieszczenia chronionych gatunków i siedlisk w wybranych obszarach administrowanych przez właściwe organy ochrony przyrody, korytarzy ekologicznych, istotnych elementów sieci hydrograficznej, elementów dziedzictwa kulturowego, danych o charakterze geodezyjnym i topograficznym. Na kolejnych etapach (dla określonych przebiegów linii kolejowych) zakłada się uzupełnianie

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

bazy o dane pochodzące m.in. z badań terenowych oraz informacje w formie rastrowej, w tym udostępnione wyłącznie na wniosek.

W okresie sprawozdawczym podjęto następujące działania:

- uzupełniano bazę o kolejne ogólnodostępne źródła danych, w tym m.in. dotyczące przebiegu sieci energetycznej, danych OpenRailwayMap, nowych obszarów Natura 2000,
- wykorzystano bazę jako centralny punkt analiz i dyskusji dotyczących obszarów konfliktowych (np. tzw. dęby prusinowickie) czy zmian dotyczących buforów inwentaryzacji przyrodniczych ze względu na oczekiwania społeczne wynikające z konsultacji, czy nowe uwarunkowania techniczno-projektowe.

#### ***Inwentaryzacje przyrodnicze***

Spółka kontynuowała prace związane z uszczegółowieniem rozwiązań projektowych i zleceniem inwentaryzacji przyrodniczej. Dla wszystkich wariantów ww. linii, opracowanych w ramach weryfikacji trasowań linii kolejowych w stosunku do przebiegów zaprezentowanych w SSL, przystąpiono do wyznaczenia buforów inwentaryzacyjnych w celu przygotowania OPZ i zlecenia zamówień częściowych dla konkretnych projektów. Kolejno prowadzone postępowania o udzielenie zamówień publicznych pozwoliły na zlecenie wszystkich inwentaryzacji planowanych w 2020 roku. Szczegółowe informacje dla poszczególnych odcinków prezentują się następująco:

- W przypadku Węzła CPK – inwentaryzacja środowiskowa jest realizowana od grudnia 2020 z uwagi na podpisanie umowy w tym zakresie, po wspólnie przeprowadzonym z Komponentem Lotniskowym postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego,
- W przypadku odcinka Warszawa – Łódź (bez węzła CPK), w ramach umowy wykonawczej zawartej w sierpniu 2020, w listopadzie 2020 zakończono Etap I Inwentaryzacji przyrodniczych (prace kameralne) i rozpoczęto Etap II (prace w terenie),
- Dla odcinków: Sieradz Północny – Kępno, Kępno – Czernica Wrocławska, Łódź – Sieradz Północny, umowy wykonawcze na inwentaryzacje przyrodnicze zawarto we wrześniu 2020. W grudniu 2020 na ukończeniu są prace kameralne. W listopadzie 2020 rozpoczęto na tych odcinkach prace w terenie;
- W październiku 2020 podpisano umowy wykonawcze na inwentaryzacje przyrodnicze dla następujących odcinków: Czernica Wrocławska – Wrocław; linia nr 58 i 632 na odc. Łętownia – Rzeszów; linia nr 54 i 56 na odc. Trawniki – Krasnystaw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość; linia nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża. W grudniu 2020 na ukończeniu są prace kameralne na tych odcinkach i rozpoczynają się na nich prace w terenie,
- W listopadzie 2020 zawarto umowę na inwentaryzacje przyrodnicze dla odcinka Żarów – granica państwa, a z końcem grudnia 2020 prace kameralne na tym odcinku są na ukończeniu,
- W grudniu 2020 zawarto umowę na inwentaryzacje przyrodnicze dla odcinka Katowice – granica państwa.

### **1.9.3 Podprogram Nieruchomości**

W obszarze przygotowania do nabywania nieruchomości przeprowadzone zostały działania w szczególności związane z pracami nad nowelizacją ustawy o CPK, obejmującymi m.in. zagadnienia gospodarowania



## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

nieruchomościami, w tym w odniesieniu do budowy zasobu nieruchomości - zakończono prace wewnętrzne nad projektem, tworząc ułatwienia dla realizacji przez Spółkę programu dobrowolnych nabyć nieruchomości.

#### ***Program Dobrowolnych Nabyć***

W dniu 5 listopada 2020 r. Zarząd Spółki podjął uchwałę w sprawie rozpoczęcia procesu przygotowania do nabywania i nabywania nieruchomości w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć oraz wyrażenia zgody na rozpoczęcie nabywania do Zasobu nieruchomości w drodze przyjmowania do gospodarowania z obszaru objętego obowiązkiem sporządzenia wykazów, o którym mowa w art. 99 ust. 1 Ustawy oraz w drodze aportu.

Program Dobrowolnych Nabyć zdefiniowano w uchwale jako program nabywania przez Spółkę na podstawie umów sprzedaży oraz umów zamiany nieruchomości niestanowiących mienia Skarbu Państwa od podmiotów innych niż Skarb Państwa oraz innych niż podmioty gospodarujące mieniem Skarbu Państwa. Zgodnie z uchwałą ma on być realizowany w okresie od dnia podjęcia uchwały do 29 grudnia 2023 r.

#### ***Porozumienia ze starostwami***

Dla usprawnienia procesu nabywania nieruchomości i związanych z tym analiz m. in. stanu prawnego i cech fizycznych nieruchomości oraz struktury obszarowej gospodarstw rolnych obszaru gmin Baranów, Wiskitki i Teresin uzgodniono z powiatami: grodziskim, sochaczewskim i żyrardowskim porozumienia w sprawie udostępnienia Spółce baz danych Ewidencji Gruntów i Budynków, Rejestru Cen i Wartości oraz Geodezyjnej Sieci Uzbrojenia Terenu, obejmujących obszar ww. gmin. Porozumienia te ułatwią proces pozyskiwania danych zawartych w wyżej wymienionych rejestrach publicznych i usprawnią realizację Programu Dobrowolnych Nabyć oraz proces decyzyjny dotyczący gospodarowania nieruchomościami, które wejdą do Zasobu Spółki na obszarze wymienionych gmin. Uzgodnione porozumienia podpisano 8 grudnia 2020 r.

#### ***Rozporządzenie z art. 28 Ustawy o CPK***

Wyznaczenie obszaru obowiązywania szczególnych zasad gospodarowania nieruchomościami ma kluczowe znaczenie w kontekście zadań realizowanych przez Spółkę dotyczących zapewnienia przygotowania obszaru inwestycji do prac budowlanych. Najważniejsze zagadnienia wynikające z delegacji ustawowej to prawo pierwokupu i uprawnienie Spółki do nabywania i zamiany nieruchomości dla celów określonych w ustawie. W związku z powyższym precyzyjne wyznaczenie obszaru jest niezwykle istotne.

Projekt rozporządzenia został zamieszczony w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

#### ***Działania planistyczne w skali regionu CPK oraz określenie uwarunkowań przestrzennych***

Spółka opracowała projekt dokumentu definiującego program planowania przestrzennego i regionalnego CPK - wizję, cele oraz produkty działań w zakresie zagospodarowania przestrzennego otoczenia lotniska. Jego centralnym elementem jest utworzenie obszaru aktywności gospodarczej (tzw. aerotropolis), stanowiącego atrakcyjną przestrzeń inwestycyjną o wysokim stopniu tzw. connectivity (Port Lotniczy Solidarność, autostrada A2, Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej, infrastruktura kolejowa). Projekt ten podlega obecnie rewizji i uzupełnieniu oraz wstępnemu podziałowi na ścieżki projektowe.

Osią działań planistycznych będzie region lotniskowy, obejmujący obszar ograniczony czterema miastami bezpośrednio przylegającymi do obszaru węzła CPK (Żyradów, Grodzisk Mazowiecki, Sochaczew, Błonie), z możliwością rozszerzenia w kierunku Warszawy i Łodzi (tendencja do utworzenia airport corridor - korytarza

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

gospodarczego między lotniskiem a dużymi ośrodkami miejskimi). Planowanie regionalne obejmie opracowanie zintegrowanej strategii rozwoju regionu lotniskowego, obejmującej elementy gospodarcze, społeczne i przestrzenne – ze strategii wynikać będą wstępne delimitacje obszarów airport city i aerotropolis oraz wytyczne do masterplanningu dla tych obszarów (decyzja odnośnie formy realizacji ww. master planów - do podjęcia po zakończeniu pierwszej fazy prac planistycznych na początku 2021 r.).

W roku 2020 działania w zakresie określenia uwarunkowań przestrzennych obejmowały: analizę scenariuszy rozwoju przestrzennego, benchmark regionów lotniskowych w porównywalnych projektach, analizę uwarunkowań przestrzennych, środowiskowych, krajobrazowych, gospodarczych (w tym lokalnych potencjałów gospodarczych) oraz społecznych. Z poziomu planowania regionalnego wynikać będą również wytyczne do strategii metropolizacji łódzko-warszawskiej, które wypracowane zostaną w porozumieniu z władzami miast oraz regionów.

W odniesieniu do obszaru aerotropolis, jego szczegółowe planowanie przebiegać będzie w celu realizacji strategii gospodarczej CPK powiązanej z przyszłą strategią w obszarze zarządzania nieruchomościami komercyjnymi. W zakresie airport city opracowywana jest koncepcja pozwalająca na rozpoczęcie wiązki działań związanych z określeniem wizji miasta przylotniskowego, z wykorzystaniem metod foresight-owych oraz debat i paneli wielobranżowych. Wizja ta posłuży jako podstawa formułowania założeń strategicznych do kolejnych etapów projektowania (Master Plan, konkurs urbanistyczno-architektoniczny).

W drugiej połowie 2020 roku w CPK rozpoczął pracę zespół urbanistów, architektów i regionalistów, mający na celu realizację powyższych działań, przy wsparciu ekspertów zewnętrznych w ściśle określonych zakresach przedmiotowych (np. model mobilności regionalnej). Dla skutecznego wdrożenia powyższego pakietu działań opracowywana jest ponadto biała księga zmian legislacyjnych, pozwalających na skuteczne planowanie i zarządzanie na poziomie obszaru funkcjonalnego – regionu lotniskowego, przez CPK we współpracy z j.s.t., jak również dla zapewnienia efektywnego dostarczenia przygotowanych terenów inwestycyjnych dla realizacji strategii gospodarczej.

Działania planistyczne we współpracy z samorządami prowadzone będą równoległe z opracowywaniem planu generalnego dla CPK, z uwagi na powiązania elementów stycznych lotniska i otoczenia (układ drogowy, wymiarowanie infrastruktury komunikacyjnej, ograniczenia i preferencje funkcjonalne w bezpośrednim otoczeniu Portu).

#### **1.9.4 Podprogram Strategia i Rozwój**

Celem działań prowadzonych w zakresie współpracy międzynarodowej jest zbudowanie stabilnej pozycji Programu CPK w świadomości i relacjach z kluczowymi państwami oraz organizacjami międzynarodowymi, a także pozyskanie brakujących kompetencji, istotnych z punktu widzenia realizacji projektów.

W drugiej połowie 2020 roku prowadzenie działań międzynarodowych zostało utrudnione ze względu na pandemię COVID – wydarzenia międzynarodowe, w których Spółka planowała wziąć udział, a także wizyty studyjne zostały przesunięte w czasie. Wiele działań było prowadzonych metodami zastępczymi (wideokonferencje), jednak część wydarzeń i inicjatyw międzynarodowych zostało wstrzymanych (np. opóźniony został szczyt Inicjatywy Trójmorza, na kolejny rok zostało przesunięte Światowe Forum Miast w Singapurze). Mimo tych utrudnień przeprowadzono szereg działań i inicjatyw.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### *Współpraca z instytucjami UE*

Spółka przygotowała i realizowała strategię współpracy z instytucjami Unii Europejskiej. Potrzeba wypracowania strategii działania w UE jest związana z tym, że polityka, strategia i otoczenie regulacyjne kształtowane na poziomie UE będą wpływać w sposób pośredni i bezpośredni na szereg czynników warunkujących rozwój CPK, takich jak planowanie, pozyskiwanie finansowania, oddziaływanie na klimat i środowisko, kwestie bezpieczeństwa czy dobór technologii i parametrów technicznych infrastruktury. Niezwykle istotne będą również unijne ramy, w jakich przyjdzie działać branży lotniczej, kolejowej i drogowej w trakcie odbudowy sektora transportu po recesji gospodarczej spowodowanej pandemią COVID-19.

We współpracy z Business & Science Poland (BSP) Spółka monitorowała otoczenie regulacyjne na poziomie UE, a w odpowiednich przypadkach ingerowała w proces decyzyjno-legislacyjny poprzez przekazywanie swojego stanowiska w konsultacjach publicznych regulacji unijnych o istotnym znaczeniu dla Programu CPK (m.in. rozporządzenie ws. taksonomii UE, inicjatywa ReFuel EU Aviation, dyrektywa ws. opodatkowania energii). Spółka delegowała swojego przedstawiciela do prac Platformy Zrównoważonego Finansowania (Taksonomia UE), która opracowuje dla Komisji Europejskiej kryteria pozwalające na identyfikację zielonych inwestycji w poszczególnych aktywnościach gospodarczych.

W listopadzie przedstawiciele CPK wzięli aktywny udział w sesji plenarnej Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME), której współprzewodniczą przedstawiciel zarządców infrastruktury kolejowej oraz dyrektor DG MOVE KE.

W grudniu 2020 r. CPK rozpoczęło również pracę nad opracowaniem propozycji działań wpisujących się w Strategię Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE, które mogą przyczynić się do wzmocnienia roli kolei w sektorze transportu i pozytywnie wpłynąć na osiągnięcie celu klimatycznego Unii Europejskiej w perspektywie 2030 r. Dalsze prace w tym zakresie kontynuowane będą na początku 2021 r. w ramach grupy roboczej pod przewodnictwem Urzędu Transportu Kolejowego, skupiającej najważniejsze podmioty sektora kolejowego w Polsce. Spółka rozpoczęła również przygotowania do organizacji wydarzenia poświęconego projektowi CPK w Brukseli z udziałem polskich posłów do Parlamentu Europejskiego, który planowany jest w momencie zniesienia restrykcji sanitarnych, związanych z pandemią COVID (prawdopodobnie na wiosnę 2021 r.). Przygotowywane jest również uczestnictwo CPK w innych konferencjach i spotkaniach organizowanych przez instytucje UE, m.in. w planowanych na czerwiec 2021 r. TEN-T Days, czy wydarzeniach związanych z Europejskim Rokiem Kolei 2021.

### *Współpracę z państwami europejskimi*

W maju 2020 r., Pełnomocnik Rządu ds. CPK podpisał porozumienie z Wielką Brytanią (ang. *Memorandum of Understanding*), dotyczące współpracy przy CPK w zakresie projektowania przestrzeni powietrznej, wymiany doświadczeń przy dużych projektach infrastrukturalnych, a także w obszarze integracji urbanistycznej i zagospodarowania przestrzennego.

Spółka nawiązała kontakty z wieloma potencjalnymi partnerami europejskimi, wykazującymi zainteresowanie współpracą na rzecz rozwoju projektu CPK, w tym z Ambasadą Austrii (Advantage Austria), Szwecji (Business Sweden), Finlandii (Business Finland), Hiszpanii, Holandii oraz Francji. W lipcu 2020 r. odbył się współorganizowany przez CPK i Ambasadę Hiszpanii wirtualny warsztat z hiszpańskimi firmami z sektora kolejowego i lotniczego, m.in. z udziałem Sekretarz Stanu ds. Handlu Hiszpanii P. Xiany Margaridy Méndez Bértolo. W październiku 2020 r. miała miejsce telekonferencja CPK z przedstawicielami lotniska Monachium, zaś w grudniu odbyły się dwa webinary z firmami fińskimi poświęcone tematyce projektowania BIM oraz

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

rozwoju terenów okołolotniskowych. W II połowie 2020 r. trwały również intensywne przygotowania do kolejnych warsztatów z przedsiębiorstwami austriackimi, hiszpańskimi (kolejowe), holenderskimi i brytyjskimi (zagospodarowanie przestrzenne), a także do wizyty Francuskiego Zrzeszenia Przedsiębiorstw MEDEF oraz inauguracyjnego spotkania polsko-brytyjskiej grupy roboczej ds. CPK, które odbędą się w 2021 r.

Trwa współpraca CPK z Kolejami Francuskimi (SNCF) w ramach projektu „Kolej Dużych Prędkości w Polsce – budowa zdolności instytucjonalnej”, realizowanego pod auspicjami Programu Wspierania Reform Strukturalnych Komisji Europejskiej. W grudniu 2020 r. odbył się inauguracyjny warsztat poświęcony tematyce obiektów inżynierskich dla KDP oraz drugi dotyczący doświadczeń SNCF z projektowania innowacyjnego taboru do połączeń kolei dużych prędkości. Spotkania zainicjowały dwuletni cykl warsztatów podczas których omówione zostaną aspekty dotyczące planowania, budowy, użytkowania i utrzymania systemów kolei dużych prędkości. Tym samym Spółka pozyska know-how w zakresie budowy, funkcjonowania i rozwijania linii dużych prędkości, wzorowanych na połączeniach w ramach francuskiego systemu kolejowego TGV.

#### ***Współpraca wielostronna***

W październiku 2020 r. projekt obejmujący budowę linii kolejowych w ramach CPK został dodany do bazy projektów priorytetowych Inicjatywy Trójmorza – *Three Seas Priority Interconnection Projects*.

W grudniu 2020 r. w wyniku rozmów Ministrów transportu państw Grupy Wyszehradzkiej (V4), lotnisko „Solidarność” oraz odcinki kolei dużych prędkości CPK, znalazły się na krótkiej liście projektów priorytetowych, które zostaną zgłoszone wspólnie przez kraje V4 do sieci TEN-T w procesie jej rewizji w 2023 r. Wskazane projekty zostały zapisane w przyjętym podczas spotkania Wspólnym Oświadczeniu V4 dotyczącym rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej sieci TEN-T.

#### ***Współpraca z interesariuszami krajowymi***

Poza działaniami dotyczącymi współpracy na poziomie merytorycznym i technicznym z interesariuszami obszarowymi, rozpoczęto w Spółce prace w celu stworzenia jednolitego systemu zarządzania interesariuszami zewnętrznymi Programu CPK.

Współpraca z kluczowymi interesariuszami skoncentrowana była na przygotowaniach do prac nad Master Planem lotniska. W ramach powyższego prowadzono następujące działania z:

- Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze” (PPL) – wspólne działania w zakresie przygotowywania się Spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. do współpracy z Konsultantem technicznym ds. Master Planu,
- GDDKiA – w ramach spotkań z Interesariuszami zostały poruszone tematy włączeń w sieć dróg krajowych oraz przewidywane ryzyka związane z modyfikacją sieci drogowej. Zostały zdefiniowane dane, które będą przekazane na potrzeby prac nad Master Planem w zakresie dróg istniejących (A2, DK50), planowanych inwestycji (przekazane zostały dane dot. OAW oraz rozbudowy A2 o dodatkowy pas ruchu),
- PGE i PSE – omówiono tematy związane z etapami prac i produktami Master Planu w kontekście zapotrzebowania na pozyskanie danych od partnerów, propozycje wariantów rozwiązań dla CPK w kontekście źródła energii, ciepła i chłodu, omówiono analizy i estymacje w kontekście zapotrzebowania CPK na energię, ciepło i chłód,
- PAŻP - w lipcu nastąpiło przekazanie przez PAŻP mapy ze wstępną koncepcją procedur SID, STAR, IAP dla wariantu koncepcji przestrzeni w oparciu o Point Merge; w listopadzie 2020 r. odbyło się spotkanie

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

warsztatowe z PAŻP, podczas którego przedstawiono harmonogram prac nad Master Planem, zawierający etapy i produkty tych prac, ze szczególnym uwzględnieniem roli PAŻP w procesie oraz potrzebnych danych i informacji do dostarczenia przez PAŻP; w grudniu 2020 r. PAŻP przekazał dokument roboczy „Wstępne założenia do opracowania instrumentalnych procedur lotu dla CPK”,

- MON – w sierpniu 2020 r. w Sztapie Generalnym Wojska Polskiego (SG WP) odbyły się warsztaty z przedstawicielami Ministerstwa Obrony Narodowej (MON) oraz Sztabu Generalnego Wojska Polskiego (SG WP) w celu rozpoczęcia uzgodnień z MON oraz SG WP w zakresie potrzeb i wymagań związanych z szeroko pojętymi zagadnieniami obronności, które powinny zostać uwzględnione na etapie przygotowania Master Planu.

Ponadto, zorganizowano warsztaty dla interesariuszy z branży cargo, omówiono następujące główne tematy: założenia projektu, harmonogram i zaawansowanie prac, etapy prac i produkty Master planu w kontekście zapotrzebowania na pozyskanie danych od partnerów, a także nawiązano współpracę z PKN Orlen w zakresie eksperckich konsultacji związanych z przyszłym procesem zaopatrywania CPK w paliwo, możliwości współpracy, propozycje wariantów rozwiązań dla CPK w kontekście dostaw paliw. W ramach działań związanych z obszarem kolejowym rozpoczęto dialog z branżą kolejową. To inicjatywa ukierunkowana na zacieśnienie współpracy B2B z przedstawicielami biznesu około kolejowego. To również narzędzie do wymiany informacji w obu kierunkach.

### *Obszar strategii i projektów komplementarnych*

Spółka prowadzi prace w zakresie tworzenia strategii rozwoju regionu CPK, których działania skupione są w szczególności na przygotowaniu strategii zwiększenia ogólnosystemowych korzyści gospodarczych związanych z realizacją Programu CPK oraz strategii gospodarczej otoczenia lotniska. W ramach prac przeprowadzana jest analiza w zakresie zaangażowania Izb i Stowarzyszeń branżowych w proces wypracowania efektywnej strategii otoczenia lotniska. W grudniu 2020 r. podjęte zostały pierwsze rozmowy z interesariuszami reprezentującymi środowisko biznesowe. Kontynuacja i wzmocnienie dialogu planowane jest w pierwszym półroczu 2021 roku.

W ramach obszaru strategii prowadzone są również działania związane z:

- monitoringiem prac nad dokumentami strategicznymi szczebla regionalnego, krajowego i międzynarodowego mających wpływ na realizację zadań Spółki,
- analizą w zakresie efektywnego modelu partnerstwa strategicznego oraz potencjalnych obszarów jego wykorzystania w ramach Programu CPK.

W ramach zmian organizacyjnych w Spółce powołany został zespół odpowiedzialny za maksymalizację pozytywnego wpływu realizacji Programu CPK na gospodarkę z naciskiem na rozwój innowacji - Biuro Realizacji Projektów Komplementarnych i Rozwoju. W ramach rozpoczętych i planowanych prac nawiązana zostanie współpraca i działania mające na celu zapewnienie optymalnego użycia nowoczesnych technologii w realizowanych projektach programowych przy jednoczesnym zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

W zakresie projektów komplementarnych prowadzone są działania dotyczące Rozbudowy Drogi Czerwonej, Przebudowy linii tramwajowej (Łódź - Konstancinów Łódzki – Lutomiernik), a także Modernizacji linii kolejowej 223 Mrągowo-Orzysz.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### 1.9.5 Działania informacyjno-promocyjne

W 2020 r. Spółka prowadziła działania informacyjno-promocyjne mające na celu komunikację korzyści społecznych i gospodarczych płynących z budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego „Solidarność” oraz sieci połączeń kolejowych CPK. Komunikaty dotyczące stanu zaawansowania prac planistycznych Programu CPK ukazywały się regularnie w najważniejszych polskich mediach.

Najważniejsze działania informacyjno-promocyjne przeprowadzone w 2020 r.:

- komunikacja Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Podczas konferencji prasowej CPK w styczniu 2020 r. w trakcie II Kongresu Rozwoju Kolei na Stadionie Narodowym Premier RP Mateusz Morawiecki ogłosił kolejny etap prac nad inwestycją. SSL zawierał mapy korytarzy dla ponad 1 600 km nowych linii kolejowych prowadzących z różnych stron Polski do CPK. Dokument podlegał konsultacjom społecznym na niespotykaną dotąd skalę, stąd konieczna była bardzo szeroka komunikacja – z zaangażowaniem czołowych polskich mediów. Proces konsultacyjny skutkował także bardzo dużą liczbą zapytań mediów w I kwartale roku.
- konferencja „CPK. Od słów do czynów” w czerwcu 2020. Tematem było rozpoczęcie rozmów w ramach dialogu konkurencyjnego z lotniskami z Dalekiego Wschodu: Incheon w Seulu i Narita w Tokio w celu wyboru doradcy strategicznego oraz harmonogram inwestycji kolejowych CPK na lata 2020-2034. W wydarzeniu medialnym wzięli udział Prezydent RP Andrzej Duda i Premier RP Mateusz Morawiecki.
- przeprowadzenie w lutym 2020 r. badań opinii społecznej przy współpracy z Instytutem Badań Rynkowych i Społecznych IBRiS. Badania wskazały m.in. stosunek Polaków do podróżowania samolotami, koleją, a przede wszystkim – poparcie społeczne dla inwestycji CPK (ponad 70 proc. odpowiedzi pozytywnych), w szczególności dla budowy szybkich kolei (ponad 90 proc. za). Wyniki badań zostały opublikowane m.in. przez dziennik Rzeczpospolita, a następnie przez inne media.
- komunikacja w mediach innych ważnych wydarzeń dotyczyła, m.in.:
  - uzyskanie wsparcia Komisji Europejskiej dla współpracy CPK z Francją w przygotowaniach do planowania, projektowania i budowy KDP.
  - dofinansowanie z UE dla budowy linii kolejowej CPK w rejonie Jastrzębia-Zdroju. CPK otrzymał ponad 7 mln zł z unijnego instrumentu CEF „Łącząc Europę” na dokumentację przygotowawczą do budowy 30-kilometrowego odcinka linii kolejowej od granicy polsko-czeskiej do Jastrzębia.
  - współpraca z GDDKiA. W dniu 11 marca 2020 r. spółka CPK podpisała porozumienie z GDDKiA w sprawie najważniejszych inwestycji drogowych związanych z CPK, w tym m.in. poszerzenia autostrady A2 między Warszawą a Łodzią i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.
  - podsumowanie wniosków złożonych w ramach ogólnopolskich konsultacji SSL. Po zakończeniu konsultacji zakomunikowano m.in. liczbę wniosków i uwag złożonych drogą elektroniczną (ponad 33 tys.), a potem ich ogólną liczbę (80 tys.), udzielając licznych odpowiedzi mediom lokalnym z różnych stron Polski.
  - porozumienie o współpracy z Wielką Brytanią. Stronami porozumienia są Pełnomocnik Rządu ds. CPK – Marcin Horała, i Ambasador Wielkiej w Polsce Jonathan Knott, który podpisał dokument w imieniu Ministra ds. Eksportu i Handlu Międzynarodowego Wielkiej Brytanii Grahama Stuarta. W spotkaniu uczestniczyli też Mikołaj Wild, Prezes Spółki CPK i Janusz Janiszewski, Prezes PAŻP. Konferencja prasowa została zorganizowana wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury.

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

### SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej odebrała od wykonawcy Ośrodek Kontroli Ruchu Lotniczego w sąsiedztwie lotniska Poznań-Ławica. To pierwsza z inwestycji PAŻP w infrastrukturę na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego. Technologia remote tower będzie stanowić zabezpieczenia dla CPK.
- wydarzenie podsumowujące działania informacyjno-promocyjne w drugim półroczu 2020 r. czyli „CPK LIVE!”, które stanowi nowe otwarcie w otwartej komunikacji Spółki. Jej najważniejszym celem było pokazanie ogromu pracy, który kryje się za często lakonicznymi informacjami publikowanymi w mediach. Formuła konferencji on-line, w której uczestnicy mogą zapoznać się z wykładami wewnętrznych ekspertów naszej firmy, wziąć aktywny udział w warsztatach z tymi ekspertami, a także zadawać pytania bezpośrednio Pełnomocnikowi Rządu ds. CPK, spotkała się z dużym zainteresowaniem, mimo krótkiego czasu realizacji i przedsięwziętej pory.

#### *Interesariusze społeczni i samorządowi*

W 2020 r. kontynuowano współpracę z Radą Społeczną CPK złożoną z przedstawicieli gmin Baranów, Teresin i Wiskitki (gmin lokalizacyjnych lotniska). Odbywały się zarówno spotkania plenarne, z udziałem przedstawicieli Rady i Spółki, jak i spotkania w ramach zespołów roboczych (gromadzących wybranych przedstawicieli Rady) skoncentrowanych na:

- nowelizacji specustawy CPK – perspektywy interesariuszy lokalnych,
- prezentacji orientacyjnej lokalizacji, harmonogramu oraz badań środowiskowych dla inwestycji lotniskowej,
- rozwiązaniach pozaustawowych ukierunkowanych na poprawę sytuacji społecznej i ekonomicznej osób zamieszkujących obszary przyszłych inwestycji CPK,
- kategoryzacji społeczności lokalnych z myślą o opracowaniu, na ich rzecz, dedykowanych programów wsparcia oraz komunikacji Programu CPK wobec społeczności lokalnych.

W ramach współpracy z Radą Społeczną zorganizowano, między innymi, wizytę studyjną przedstawicieli gmin Baranów, Teresin i Wiskitki w miejscowości Nieboczowy, modelowym przykładzie realizacji dużego programu relokacji społeczności w związku z wielkoobszarową inwestycją. Była ona okazją do spotkań i bezpośrednich rozmów osób mających już za sobą dużą zmianę życiową związaną z przenoszeniem miejsca zamieszkania i działalności zawodowej z osobami, które znajdują się w podobnej sytuacji w związku z inwestycjami CPK.

W dniu 6 września 2020 r. Spółka przedstawiła Radzie Społecznej ds. CPK roboczy „Projekt ustawy o zmianie ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym oraz niektórych innych ustaw”. Przekazany w odpowiedzi przez Radę pakiet uwag do proponowanych zapisów nowelizacji ustawy CPK został przeanalizowany, a odpowiedź na nie została ujęta w stanowisku Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Pana Marcina Horały z 25 listopada 2020 r., kończąc roboczy etap uzgadniania brzmienia proponowanych rozwiązań legislacyjnych z Radą Społeczną ds. CPK.

Na prośbę Rady Społecznej ds. CPK, Spółka uruchomiła na swojej stronie internetowej dedykowaną sekcję informacyjną dla mieszkańców. Pojawiły się w niej rozbudowane materiały dotyczące Podprogramu Lotniskowego i Podprogramu Kolejowego. W materiałach omówiono zaawansowanie prac przygotowawczych do budowy lotniska, oddziaływanie inwestycji na otoczenie, zmiany w infrastrukturze. Przedstawiono również orientacyjną lokalizację Portu Solidarność, wyjaśniono badania środowiskowe i terenowe, elementy składowe lotniska i towarzyszącej infrastruktury. W zakresie inwestycji kolejowych wyjaśniono m.in. etapy inwestycji,

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

uwarunkowania projektowe i techniczne Kolei Dużych Prędkości, w tym różnice w stosunku do kolei konwencjonalnej.

W grudniu 2020 r. rozpoczęto także przygotowania do cyklu spotkań informacyjno-konsultacyjnych z przedstawicielami gmin Baranów, Teresin i Wiskitki w odniesieniu do Programu Dobrowolnych Nabyć oraz założeń projektu zorganizowanej relokacji mieszkańców.

W drugim półroczu 2020 r. odbyły się także spotkania z samorządami w kontekście planów dotyczących kolejowych inwestycji towarzyszących, które zostały podzielone na dwa etapy:

#### *Etap I – Spotkania grupowe*

Kontakt z jednostkami samorządu terytorialnego (JST) rozpoczął się od spotkań z grupami gmin. Podczas spotkań omówione zostały etapy przygotowania inwestycji oraz uwarunkowania projektowe. Istotnym elementem spotkań była prezentacja warunków technicznych projektowania linii kolejowych KDP. Podczas warsztatowej części omawiane były mapy z wstępnymi wariantami trasowań na danym odcinku. Na zakończenie spotkań przedstawiciele JST poproszeni zostali o przesłanie uwag do zaproponowanych wariantów trasowań.

Spotkania odbyły się na przełomie lipca i sierpnia w 20 gminach.

#### *Etap II – Spotkania indywidualne*

Kolejnym etapem spotkań z JST były spotkania indywidualne, które odbywały się od października do grudnia 2020 r. Ze strony JST w spotkaniach uczestniczyli: wójt/burmistrz, zastępca wójta/burmistrza, sekretarz gminy, merytoryczni pracownicy urzędu (naczelnicy lub główni specjaliści) prowadzący zagadnienia z zakresu zagospodarowania, inwestycji, środowiska itp. Rozmowy koncentrowały się wokół uwag dotyczących zaproponowanych przebiegów, które zostały przesłane do Spółki. Przedstawiciele JST wskazywali obszary krytyczne dla proponowanych przebiegów (obiekty użyteczności publicznej, zakłady pracy, zabytki, ujęcia wód itp.) oraz wskazywali preferowane warianty.

Zagadnienia poruszone podczas spotkań:

- idea KDP,
- połączenie kolei konwencjonalnej i KDP węzłami kolejowymi, włączenie do sieci kolejowej wykluczonych komunikacyjnie regionów lub poprawa nieefektywnych połączeń kolejowy,
- etapy procesu inwestycyjnego,
- zajętość terenu pod budowę kolei – wyłączenia (maks. pas terenu do ok. 100 m), infrastruktura kolejowa; dwa tory, sieć trakcyjna, urządzenia SRK, ekrany akustyczne, droga serwisowa, itd.,
- oddziaływanie KDP na otoczenia na etapie inwestycji i eksploatacji linii kolejowej – hałas, drgania itp.,
- budowana linii kolejowej, kolizje z infrastrukturą komunalną, zachowanie ciągłości dróg publicznych, skrzyżowania bezkolizyjne,
- zwrócenie uwagi na możliwości budowy w ramach stacji technicznej KDP – przystanku (peronu) do obsługi pasażerskiej przez pociągi regionalne, które mogłyby być uruchamianie przez Marszałków Województw dla obsługi regionu i na fragmentach mogłyby wykorzystywać infrastrukturę KDP.



## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Na przełomie lutego i marca 2020 r. odbyły się konsultacje społeczne projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego (SSL), dokumentu o zasięgu ogólnopolskim, obejmującego prezentację korytarzy inwestycji kolejowych oraz drogowych związanych z CPK. W ich rezultacie Spółka otrzymała łącznie ponad 145 tys. głosów ze strony interesariuszy inwestycji zaprezentowanych w projekcie dokumentu.

Na podstawie przeprowadzonych konsultacji opracowano projekt raportu obejmujący zagregowane uwagi do poszczególnych informacji zawartych w SSL oraz merytoryczne odniesienie się do nich. Opracowano ponadto szczegółowe zestawienie danych oraz mapę kraju pozwalającą na szybką identyfikację miejsc szczególnego zagęszczenia dyskusji lokalnych związanych z planami inwestycyjnymi CPK. W trakcie konsultacji społecznych przeprowadzono także serię spotkań z przedstawicielami samorządów zgłaszających zapotrzebowanie na bezpośrednie spotkania z udziałem Pełnomocnika Rządu ds. CPK lub przedstawicieli Spółki.

Pod koniec listopada 2020 r. rozpoczął się drugi etap konsultacji społecznych SSL. W dokumencie poddawanych konsultacjom uwzględnione zostały uwagi z pierwszego etapu konsultacji dotyczące ciągów inwestycyjnych i w takiej formie, z miejscowo poszerzonymi korytarzami transportowymi, projekt SSL poddawany jest strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Konsultacje realizowane są zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Oprócz projektu dokumentu SSL, konsultacjom poddana została także prognoza oddziaływania na środowisko, której celem jest identyfikacja i ocena przewidywanych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji projektów inwestycyjnych wskazanych w dokumencie SSL. Konsultacje zostały zakończone 31 grudnia 2020 r.

Pod koniec grudnia 2020 r. rozpoczęły się także konsultacje Strategii Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wspólnie z samorządowcami z 26 gmin i 7 powiatów wypracowywane są optymalne rozwiązania w zakresie rozwoju przestrzennego, gospodarczego i społecznego regionu inwestycji lotniskowej oraz węzła kolejowo – drogowego. Spotkania konsultacyjne będą się odbywały w cyklu kwartalnym.

#### **1.10 Ochrona środowiska z uwzględnieniem sankcji i opłat grożących jednostce z tego tytułu. W przypadku branży elektroenergetycznej i chemii ciężkiej należy przedstawić informacje o spełnianiu norm z zakresu ochrony środowiska, a w tym w szczególności stopień jego zanieczyszczenia, kary zapłacone z tego tytułu, wdrożone i wdrażane normy ISO, a także realizowane nakłady z tytułu niefinansowych aktywów trwałych w zakresie ochrony środowiska**

Nie dotyczy. Kwestie związane z ochroną środowiska na obecnym etapie działalności Spółki i dotychczas zidentyfikowane zostały ujęte w pkt. 4.8 (w aspektach dotyczących obszarów lotniskowego i kolejowego).

#### **1.11 Informacja o stanie ewentualnych roszczeń reprivatyzacyjnych zgłaszanych do majątku spółki (krótki opis wraz z podaniem powierzchni i % udziału w aktywach Spółki)**

Nie dotyczy.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### 1.12 Informacja o realizacji planu strategicznego

W dniu 28 października 2020 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Wieloletniego: „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023” („Program Wieloletni CPK”), który określa strategiczne cele inwestycyjne Spółki oraz definiuje wysokość oraz źródła finansowania Programu CPK. Program Wieloletni CPK ustanawia ramy finansowe i warunki realizacji zamierzeń Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, potwierdzając tym samym założenia przyjęte w Koncepcji CPK i Ustawie o CPK. W pierwszym etapie zaplanowanym na lata 2020-2023 zostaną wykonane prace przygotowawcze dla Portu Solidarność i sieci nowych linii kolejowych, w tym kolei dużych prędkości.

Pozyskanie kapitału w ramach Programu Wieloletniego 2020-2023 pozwoli na sfinansowanie zaplanowanych nakładów inwestycyjnych dotyczących działań przygotowawczych i planistycznych w zakresie inwestycji głównej tj. portu lotniczego CPK i inwestycji kolejowych oraz programu społeczno-gospodarczego we wskazanym horyzoncie czasowym. Zgodnie z założeniami Spółki pozyskanie kapitału w ramach Programu Wieloletniego nastąpić powinno na drodze wniesienia do Spółki CPK skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego. Źródła finansowania w przypadku inwestycji towarzyszących i innych zadań obejmują także środki UE pozyskane przez CPK.

#### *Źródła finansowania*

Finansowanie zadań zawartych w Programie Wieloletnim CPK w pierwszym etapie tj. w latach 2020-2023 określono na poziomie 12,8 mld zł z różnych źródeł, takich jak:

- skarbowe papiery wartościowe 9,2 mld zł
- finansowanie komercyjne pozyskane przez CPK 1,6 mld zł
- środki UE pozyskane przez CPK (inwestycje kolejowe) 2,0 mld zł
- finansowanie z odrębnych źródeł PKP PLK i GDDKiA.

Z uwagi na komercyjny charakter lotniskowej części działalności Spółki w późniejszych fazach realizacji rozważany jest udział zewnętrznego inwestora oraz istotny udział finansowania dłużnego.

Kolejowa część przedsięwzięcia nie ma charakteru komercyjnego w związku z czym jej finansowanie będzie pochodzić ze środków Skarbu Państwa oraz środków Unii Europejskiej.

#### *Przeznaczenie pozyskanych funduszy*

W lotniskowej części przedsięwzięcia pozyskane fundusze zostaną wydatkowane na:

1. Prace planistyczne, tj. analizy ruchowe i biznesowe, badania środowiskowe, geologiczne, techniczne, przepustowości oraz finansowe.
2. Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ),
3. Zabezpieczenie terenu pod budowę docelowego portu lotniczego – wykup gruntów,
4. Usługi doradztwa do 2023 roku, w tym:
  - usług wsparcia technicznego dotyczącego przygotowania planu generalnego (m.in. określenie szczegółowej lokalizacji, aktualizacja prognoz, analizy dotyczące przepustowości, planowanie

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

infrastruktury airside i landside, airport city, infrastruktury dojazdowej i towarzyszącej, przygotowanie modelu biznesowego i finansowego oraz planu rozwoju lotniska),

- usług wsparcia technicznego w zakresie ochrony środowiska naturalnego (m.in. dotyczących inwentaryzacji środowiskowej i postępowań środowiskowych),
- usług wsparcia technicznego w zakresie badań terenowych (m.in. badań przestrzennych terenu i badań podłoża budowlanego),
- usług wsparcia technicznego w zakresie digitalizacji zarządzania programem,
- usług w zakresie projektowania portu lotniczego,
- usług zarządzania projektowego i wsparcia technicznego świadczone w zakresie prowadzenia procesu planowania, projektowania i budowy portu lotniczego, we wszystkich działaniach związanych z projektem, zarówno w przestrzeni przedmiotowej (zadania), jak i procesowej (procesy).

W kolejowej części przedsięwzięcia pozyskane fundusze zostaną wydatkowane na zadania związane z realizacją liniowych inwestycji kolejowych, w tym m.in.:

1. Inwentaryzacja przyrodnicza,
2. Wsparcie techniczno-projektowe realizacji Studium Wykonalności,
3. Badania geologiczne,
4. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia (KIP) oraz raport Ocena Oddziaływania na Środowisko (OOŚ),
5. Wykonanie koncepcji programowo-przestrzennej i projektu budowlanego,
6. Wsparcie techniczne na etapie odbioru dokumentacji projektowej,
7. Prace Jednostki Certyfikującej.

Ponadto, środki pozyskane w ramach Programu Wieloletniego CPK zostaną również przeznaczone na budowę banku ziemi na potrzeby rozwoju gospodarczego oraz na program społeczno-gospodarczy CPK.

### **1.13 Sprawozdanie ze stosowania dobrych praktyk, wydawanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym**

Na Spółkę nie został nałożony obowiązek przedkładania sprawozdania ze stosowania dobrych praktyk. Niemniej jednak Spółka przestrzega zasad dobrych praktyk wydanych przez Prezesa Rady Ministrów obejmujących m.in. stosowanie się do:

- zasad nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Skarbu Państwa,
- wytycznych dotyczących procedury wyboru i współpracy z firmą audytorską badającą roczne sprawozdanie finansowe spółki z udziałem Skarbu Państwa,
- wytycznych dla spółek z udziałem Skarbu Państwa sporządzających sprawozdanie finansowe.

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Ponadto, działania Spółki opierają się na Zasadach Zarządzania wydanych na podstawie art. 20 ust. 1 Ustawy o CPK, stanowiących zbiór regulacji zapewniających spójność działań zarządczych Programu CPK. Zasady Zarządzania powstały w celu zapewnienia skutecznego i terminowego osiągnięcia celów Ustawy o CPK oraz Programu Wieloletniego, bazując na najlepszych światowych praktykach przedsięwzięć o analogicznej skali. Program CPK stanowi narzędzie zarządzania strategicznego oraz koordynacji i nadzoru nad zarządzaniem i realizacją zbiorów powiązanych ze sobą projektów i działań zmierzających do osiągnięcia celów, korzyści i rezultatów Programu Wieloletniego.

Zasady Zarządzania wraz z Instrukcjami zostały w dniu 25 września 2020 r. opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Infrastruktury pod poz. 39.

## 2. Dane ekonomiczno-finansowe

---

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

**2.1. Omówienie struktury kosztów w układzie rodzajowym i kalkulacyjnym za rok sprawozdawczy i poprzedni, z podaniem przyczyn ewentualnych zmian udziału poszczególnych kosztów**

Strukturę kosztów w układzie rodzajowym za 2020 r. oraz dane porównawcze do roku poprzedniego przedstawia poniższa tabela (dane w zł):

Koszty działalności operacyjnej	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2020	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2019
Amortyzacja	846 244,72	914 532,90
Zużycie materiałów i energii	1 013 250,25	571 942,48
- energia	78 571,66	23 053,67
Usługi obce	10 175 991,90	4 440 606,72
Podatki i opłaty, w tym:	325 735,24	835 303,71
- podatek akcyzowy	-	-
Wynagrodzenia	33 515 991,56	15 595 564,39
- ze stosunku pracy	29 086 497,94	12 578 857,63
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia, w tym:	5 387 718,90	1 941 401,91
- emerytalne	2 124 760,98	805 171,56
- społeczne	3 994 738,72	1 497 040,41
- szkolenia	200 307,70	66 887,90
Pozostałe koszty rodzajowe	479 917,88	525 096,81
- podróże służbowe	262 200,56	445 526,98
- ubezpieczenia majątkowe i osobowe	183 952,04	49 801,96
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	-	-
<b>Koszty działalności operacyjnej</b>	<b>51 744 850,45</b>	<b>24 824 448,92</b>

Zmiana wysokości poniesionych kosztów wynika przede wszystkim z prowadzenia intensywnej działalności w roku 2020, zarówno pod względem operacyjnym, jak i organizacyjnym, co wiązało się m.in. z wysokim przyrostem zatrudnienia (254 osoby na koniec 2019 r. w porównaniu do 95 osób na koniec 2019 r.).

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. główną pozycją kosztów w układzie rodzajowym były wynagrodzenia i związane z nimi wydatki na ubezpieczenia społeczne. W analizowanym okresie koszty te wyniosły łącznie 38,5 mln zł i stanowiły 75% wszystkich kosztów poniesionych przez Spółkę. Koszty usług obcych wyniosły 10,2 mln zł stanowiąc 20% ogólnych kosztów Spółki i obejmowały przede wszystkim koszty doradztwa (zarówno biznesowego, jak i technicznego oraz prawnego), a także koszty związane z marketingiem i PR oraz koszty wynajmu powierzchni biurowej. Koszty amortyzacji stanowiły 2% łącznych kosztów Spółki i dotyczyły głównie kosztów zakupionego sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, które jednorazowo zostały ujęte w koszty Spółki. Pozostałe koszty rodzajowe stanowiły 1% ogólnych kosztów Spółki poniesionych w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.

W okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. główną pozycją kosztów w układzie rodzajowym były wynagrodzenia i związane z nimi wydatki na ubezpieczenia społeczne. Koszty te wyniosły łącznie 17,5 mln zł i stanowiły 71% wszystkich kosztów poniesionych przez Spółkę. Koszty usług obcych stanowiły 18% ogólnych kosztów Spółki i obejmowały głównie koszty opinii prawnych oraz koszty wynajmu powierzchni biurowej. Koszty amortyzacji stanowiły 4% łącznych kosztów Spółki i dotyczyły głównie kosztów zakupionego sprzętu

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

komputerowego oraz oprogramowania, które jednorazowo zostały ujęte w koszty Spółki. Pozostałe koszty rodzajowe stanowią 2% ogólnych kosztów Spółki.

### 2.2. Omówienie pkt 2.9 i 2.10 dodatkowych informacji i objaśnień, tj. wyszczególnienie poniesionych w ostatnim roku i planowanych na następny rok nakładów na niefinansowe aktywa trwałe i ochronę środowiska, a także omówienie kwot i charakteru poszczególnych pozycji przychodów lub kosztów o nadzwyczajnej wartości lub które wystąpiły incydentalnie

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka poniosła nakłady na niefinansowe aktywa trwałe w kwocie 11,9 mln zł, z czego 9,0 mln stanowiły nakłady aktywowane na środki trwałe w budowie, tj. nakłady związane z projektami kolejowymi i lotniskowymi. Pozostałe nakłady w wysokości 2,9 mln zł wiązały się z zakupem sprzętu komputerowego oraz oprogramowania (w tym specjalistycznego oprogramowania do projektowania sieci kolejowej).

W 2021 r., Spółka zamierza przeznaczyć około 2 068 mln zł na zakup środków trwałych, co będzie głównie dotyczyło realizacji poszczególnych podprogramów przy pełnej realizacji planów projektowych Spółki zaplanowanych do realizacji. Faktyczne wydatkowanie będzie uzależnione od stopnia realizacji poszczególnych zadań projektowych, a w szczególności od realizacji:

- Działań związanych z opracowaniem Masterplanu,
- Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych dla poszczególnych odcinków linii kolejowych,
- Programu Dobrowolnych Nabyć, który w dużej mierze zależy od czynników zewnętrznych (zainteresowanie społeczności lokalnych).

Spółka nie ponosiła w okresie sprawozdawczym nakładów na ochronę środowiska.

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka osiągała wyłącznie pozostałe przychody operacyjne oraz przychody finansowe, zaprezentowane w poniższej tabeli:

Pozostałe przychody operacyjne	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2020	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2019
Zysk z tytułu rozchodów niefinansowych aktywów trwałych	-	-
Dotacje	-	-
Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	-	-
Inne przychody operacyjne	50 766,63	6 529,39
- rozwiązane rezerwy	-	-
<b>Pozostałe przychody operacyjne</b>	<b>50 766,63</b>	<b>6 529,39</b>

Pozostałe przychody operacyjne wynikają przede wszystkim z naliczonych kar umownych.

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

Przychody finansowe	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2020	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2019
Dywidendy i udziały w zyskach, w tym:	-	-
od jednostek powiązanych, w tym:	-	-
- w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	-	-
od jednostek pozostałych, w tym:	-	-
- w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale	-	-
Odsetki, w tym:	2 057 039,43	2 248 366,61
- od jednostek powiązanych	-	-
- od udzielonych pożyczek i lokat terminowych	2 020 936,40	2 189 373,31
Zysk z tytułu rozchodu aktywów finansowych, w tym:	-	-
- w jednostkach powiązanych	-	-
Aktualizacja wartości aktywów finansowych	-	-
Inne	248 401,82	-
- nadwyżka dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi	-	-
<b>Przychody finansowe</b>	<b>2 305 441,25</b>	<b>2 248 366,61</b>

Przychody finansowe wiążą się z odsetkami uzyskanymi od środków pieniężnych zdeponowanych na rachunkach bankowych oraz z założonych terminowych lokat bankowych.

Pozostałe koszty operacyjne	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2020	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2019
Strata z tytułu rozchodów niefinansowych aktywów trwałych	-	-
Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	-	-
Inne, w tym:	45 237,03	-
- przekazane darowizny	44 000,00	-
- pozostałe	1 237,03	-
<b>Pozostałe koszty operacyjne</b>	<b>45 237,03</b>	<b>-</b>

**2.3. Omówienie poręczeń i gwarancji udzielonych przez Spółkę, w tym m.in. „zagrożonych”, kwestie związane z przekroczeniem limitów określonych w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1808)**

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka nie udzielała gwarancji ani poręczeń.



**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

**2.4. Wykaz głównych należności wg poniższych wzorów**

Główna pozycja należności Spółki wynika z należności z tyt. podatku VAT. Spółka posiada jedynie minimalne należności z tytułu dostaw i usług.

Wiekowanie należności	Stan na dzień 31.12.2020	Stan na dzień 31.12.2019
Należności z tyt. dostaw i usług	246,00	3 559,84
w tym należności przeterminowane	246,00	-
Należności inne	-	-
w tym należności przeterminowane	-	-
Należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń	2 786 942,12	1 154 964,26
w tym należności przeterminowane	-	-
Należności pozostałe	133 623,34	69 489,82
w tym należności przeterminowane	-	-
Należności dochodzone na drodze sądowej	-	-
w tym należności przeterminowane	-	-
<b>Razem należności krótkoterminowe</b>	<b>2 920 811,46</b>	<b>1 228 013,92</b>

**2.5. Zobowiązania ogółem, w tym przeterminowane, z uwzględnieniem zobowiązań wobec budżetu z poszczególnych tytułów**

Stan zobowiązań Spółki przedstawia poniższa tabela.

Zobowiązania krótkoterminowe	Stan na dzień 31.12.2020	Stan na dzień 31.12.2019
Wobec jednostek powiązanych	-	-
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	-	-
- do 12 miesięcy	-	-
- powyżej 12 miesięcy	-	-
b) inne	-	-
Wobec pozostałych jednostek (w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale)	-	-
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	-	-
- do 12 miesięcy	-	-
- powyżej 12 miesięcy	-	-
b) inne	-	-
Wobec pozostałych jednostek	4 914 664,57	1 475 658,83
a) kredyty i pożyczki	-	-
b) z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	-	-
c) inne zobowiązania finansowe	42 279,60	59 392,25
d) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	3 084 378,78	710 054,72
- do 12 miesięcy	3 084 378,78	710 054,72
- powyżej 12 miesięcy	-	-
e) zaliczki otrzymane na dostawy i usługi	-	-
f) zobowiązania wekslowe	-	-
g) z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń (społecznych i zdrowotnych) oraz innych tytułów publicznoprawnych	1 737 686,11	701 887,28
h) z tytułu wynagrodzeń	49 742,30	4 324,58
i) inne	577,78	-
<b>Razem zobowiązania krótkoterminowe</b>	<b>4 914 664,57</b>	<b>1 475 658,83</b>

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług dotyczą głównie usług doradczych oraz pozostałych związanych z bieżącym funkcjonowaniem Spółki oraz nakładami na środki trwałe w budowie. Zobowiązania z tytułu podatków obejmują zobowiązania z tyt. podatku dochodowego od osób fizycznych w kwocie 623,5 tys. zł, podatku u źródła w kwocie 17,8 tys. zł, wobec ZUS w kwocie 1.069,8 tys. zł oraz PFRON w kwocie 26,6 tys. zł.

Zobowiązania przeterminowane stanowią 6,6% stanu zobowiązań ogółem i nie obejmują zobowiązań publiczno-prawnych.

<b>Wiekowanie zobowiązań</b>	<b>Stan na dzień 31.12.2020</b>	<b>%</b>
Zobowiązania ogółem	4 914 664,57	
w tym zobowiązania przeterminowane	325 313,13	6,6%
w tym zobowiązania przeterminowane wobec budżetu	-	0,0%
w tym, wobec poszczególnych tytułów:	-	0,0%
nie dot.		

Pod koniec roku 2020 Spółka wdrożyła nowy system obiegu i akceptacji dokumentów, wskutek czego części dokumentów dot. zobowiązań nie udało się przeprosować w terminie zapłaty. Przeterminowane zobowiązania zostały uregulowane po 31.12.2020 r.

### 2.6. Korzystanie z kredytów bankowych w ciągu roku

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka nie korzystała z kredytów bankowych.

### 2.7. Zestawienie (sprawozdanie) kwotowe i podmiotowe z krótkim uzasadnieniem, analizą celowości oraz efektywności:

- a) przekazanych przez Spółkę darowizn lub zawarcia umowy o podobnym skutku przekraczającej 20 000 złotych lub 0,1% sumy aktywów w rozumieniu ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka przekazała jedną darowiznę, w kwocie 44 tys. zł.

- b) dokonanych zwolnień z długu lub zawarcie innej umowy o podobnym skutku o wartości przekraczającej 50 000 złotych lub 0,1% sumy aktywów w rozumieniu ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego, wraz z określeniem beneficjentów pomocy i informacją, czy organ nadzoru wyrażał zgodę na takie działania

Nie dotyczy. W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka nie dokonała zwolnień z długu ani nie zawarła żadnej umowy o podobnym skutku.

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

- c) wydatków reprezentacyjnych, a także na usługi prawne, usługi marketingowe, usługi w zakresie stosunków międzyludzkich (public relations) i komunikacji społecznej oraz usługi doradztwa związanego z zarządzaniem

Informację o poniesionych wydatkach prezentuje poniższe zestawienie.

	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2020	Za okres 12 miesięcy zakończony 31.12.2019
wydatki reprezentacyjne	16 783,49	14 985,97
usługi prawne	701 650,99	275 819,93
usługi marketingowe	765 733,16	645 204,09
usługi w zakresie stosunków międzyludzkich (public relations) i komunikacji społecznej	1 210 957,62	177 792,83
usługi doradztwa związanego z zarządzaniem	1 619 009,86	975 833,07
<b>Wydatki reprezentacyjne oraz wydatki na usługi prawne, marketingowe, w zakresie PR i komunikacji społecznej oraz usługi doradztwa związanego z zarządzaniem</b>	<b>4 314 135,12</b>	<b>2 089 635,89</b>

**2.8. Omówienie instrumentów finansowych w zakresie:**

- a) ryzyka: zmiany cen, kredytowego, istotnych zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz utraty płynności finansowej, na jakie narażona jest Spółka

Nie występuje. Spółka nie korzystała z instrumentów finansowych.

- b) przyjętych przez Spółkę celów i metod zarządzania ryzykiem finansowym, łącznie z metodami zabezpieczenia istotnych rodzajów planowanych transakcji, dla których stosowana jest rachunkowość zabezpieczeń

Nie występuje. Spółka nie korzystała z instrumentów finansowych.

**2.9. Wyszczególnienie pomocy finansowej, łącznie z gwarancjami, otrzymanej od Skarbu Państwa oraz zobowiązań podjętych przez Skarb Państwa w imieniu Spółki**

Nie występuje.

**2.10. Zestawienie istotnych transakcji pomiędzy Spółką a podmiotami powiązаныmi**

Nie występuje.

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

2.11. Przedstawienie stopnia realizacji wyznaczonych do osiągnięcia przez Spółkę wyników ekonomiczno-finansowych oraz w przypadku ich niewykonania podanie przyczyn takiego stanu oraz dalszych zamierzeń w tym zakresie

Nie dotyczy. Spółce nie zostały wyznaczone do osiągnięcia wyniki ekonomiczno-finansowe.

2.12. Przedstawienie:

a) **kluczowych finansowych wskaźników efektywności związanych z działalnością Spółki**

Na dzień 31 grudnia 2020 r. nie można wskazać kluczowych finansowych wskaźników efektywności mogących opisać działalność Spółki.

b) **kluczowych niefinansowych wskaźników efektywności związanych z działalnością Spółki oraz informacji dotyczących zagadnień pracowniczych i środowiska naturalnego**

Na dzień 31 grudnia 2020 r. nie można wskazać kluczowych niefinansowych wskaźników efektywności mogących opisać działalność Spółki. Informacje dotyczące zagadnień pracowniczych zostały zawarte w punkcie 1.4.

2.13. Przedstawienie:

a) **syntetycznej analizy ekonomiczno-finansowej podmiotów, w których Spółka posiada akcje / udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe aktywów oraz uzasadnienia zaangażowania kapitałowego w tych podmiotach**

Nie dotyczy. Spółka nie posiada akcji ani udziałów w innych podmiotach.

b) **wykazu podmiotów, w których Spółka posiada pośrednio przynajmniej 10% głosów na WZ / ZW wraz ze zwięzłą analizą celowości takiego zaangażowania kapitałowego (w przypadku trudnych do opisanie powiązań właścicielskich należy sporządzić schemat zależności kapitałowych)**

Nie dotyczy. Spółka nie posiada akcji ani udziałów w innych podmiotach.

### 3. Przewidywane kierunki rozwoju Spółki

---

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### 3.1. Przedstawienie kierunków rozwoju ze wskazaniem zagrożeń i ryzyka, jakie mogą wystąpić w Spółce

Główne cele Spółki na 2021 r. zakładają kontynuację prac wynikającymi z realizacji zadań z Programu Wieloletniego CPK, obejmując:

#### 1. W ramach Podprogramu Lotniskowego:

- Wybór Konsultanta Wsparcia Technicznego ds. Master Planu (w tym planu generalnego) portu lotniczego. Opracowanie Master Planu przedstawiającego program rozwoju CPK jako portu lotniczego typu greenfield, spełniającego wizję i oczekiwania biznesowe zawarte w koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Master Plan będzie służył jako wytyczne w zakresie realizacji przedsięwzięcia CPK oraz określi możliwość jego budowy i rozbudowy w logiczny, podzielony na etapy, zrównoważony i efektywny pod względem ekonomicznym sposób, z uwzględnieniem zagadnień środowiskowych oraz społecznych.
- Badania przestrzenne terenu i badania gruntowe na potrzeby Master Planu oraz dokumentacji przedprojektowej. Projekt zakłada przeprowadzenie analiz wstępnych i badań przygotowawczych niezbędnych do wykonania Master Planu i projektu budowlanego na terenie inwestycji. Powierzchnia obszaru wskazanego do badań wynosi dla analiz wstępnych około 75 km<sup>2</sup> a dla badań przygotowawczych około 35 km<sup>2</sup>.
- Przygotowanie do projektowania lotniska. Projekt polega na pozyskaniu wiedzy z rynku pozwalającej na wybór Generalnego Projektanta Architektury (Master Architect) i Generalnego Projektanta Inżynierii (Master Civil) dla Portu Lotniczego Solidarność oraz optymalnej strategii pracy projektantów.
- Analizy w zakresie ochrony środowiska naturalnego związane z budową i funkcjonowaniem CPK. Realizacja przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia procesu inwestycyjnego, podczas którego konieczne będzie uzyskanie decyzji administracyjnych oraz stosownie do strategii rozwoju przedsięwzięcia, uchwalenia lub zmian w dokumentach z zakresu zagospodarowania przestrzennego. Jedną z takich decyzji będzie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymagana dla tego rodzaju inwestycji zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- Wybór Doradcy biznesowo technicznego ds. zarządzania programem (Integrator – IPM). Kluczowym celem zaangażowania i współpracy z Integratorem (IPM) będzie pozyskanie i wykorzystanie posiadanych przez ten podmiot wiedzy, doświadczenia, umiejętności, narzędzi i technik w celu wsparcia CPK w efektywnej realizacji celów. Zakres prac Integratora będzie obejmował w szczególności opracowanie i wdrożenie jednolitych wytycznych projektowych i standardów w celu zapewnienia kompatybilności systemów (w tym zarządzania: ryzykiem, procesami zakupowymi, kontraktami, przepływem informacji i dokumentacją) oraz ustanowienie harmonogramów zadań i budżetów. Usługi będą świadczone przez IPM pod organizacyjnym nadzorem Spółki. Rolą Integratora będzie również uzupełnienie kompetencji zespołu lotniskowego CPK (projektowe, produktowe, operacyjne), co jest gwarancją utrzymania jakości projektu.
- Studium meteorologiczne. Zgodnie z przepisami EASA, warunkiem certyfikacji lotniska użytku publicznego oraz właściwego przygotowania wyposażenia portu lotniczego w kontekście operacyjności

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

jest przedstawienie studium meteorologicznego sporządzonego w oparciu o wymagane dane, zbierane przez okres min. 5 lat na terenie inwestycji.

### 2. W ramach Podprogramu Kolejowego:

- Prace planistyczne i przygotowawcze dot. odcinków linii kolejowych:
  - budowa linii kolejowej nr 170 na odcinku Chybie - Jastrzębie Zdrój - Godów - Granica Państwa,
  - budowa Węzła kolejowego CPK,
  - budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK,
  - budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14,
  - budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Łódź – Sieradz Północny,
  - budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Sieradz Północny – Kępno,
  - budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Kępno – Czernica Wrocławska,
  - budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Czernica Wrocławska – Wrocław Główny,
  - budowa linii kolejowych nr 267 i 268 na odcinku Żarów - granica państwa,
  - budowa linii kolejowych nr 58 i 632 na odcinku Łętownia – Rzeszów,
  - budowa linii kolejowej nr 29 na odcinku Ostrołęka – Łomża,
  - budowa linii kolejowych nr 54 i 56 na odcinku Trawniki – Krasnystaw Miasto i Wólka Orłowska – Zamość,
  - budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek,
  - budowa linii kolejowej nr 5 i 42 na odc. Grochowalsk - Grudziądz – Warlubie,
  - budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Łomża – Pisz – Orzysz – Giżycko,
  - budowa linii kolejowych nr 111 i 113 na odc. Biała Błotna – Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Katowice,
  - budowa linii kolejowej nr 111 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Chełmek,
  - budowa linii kolejowej nr 113 na odc. Węzeł Małopolsko-Śląski (WMŚ) – Kraków,
  - budowa linii kolejowej nr 89 na odc. Wąsosz Konecki – Kielce,
  - budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew,
  - budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Pleszew – Poznań.
- Wypracowanie szczegółowych warunków technicznych dla budowy infrastruktury kolejowej Centralnego Portu Komunikacyjnego - wytyczne projektowania. Opracowane Standardy dla Kolei Dużych Prędkości mają zapewnić zachowanie jednolitości parametrów technicznych dla linii projektowanych w różnym czasie przez różne podmioty: wykonawcę STEŚ, firmy projektowe (koncepcja programowo – przestrzenna, projekty budowlane) i dalej przez firmy budowlane (projekty wykonawcze, warsztatowe etc.). Standardy te służyć będą również instytucjom związanym z branżą

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

transportową i spółkom Grupy PKP oraz wykonawcom robót, a także będą stanowiły informacje techniczne dla producentów materiałów i urządzeń wykorzystywanych do budowy linii kolejowych oraz potencjalnych użytkowników linii kolejowych (przewoźników) – na etapie podejmowania decyzji zakupowych (np. dotyczących parametrów taboru). Projekt jest szczególnie ważny ze względu na brak w Polsce standardów dla Kolei Dużych Prędkości.

- Koncepcja układu zasilania dla nowych linii kolejowych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nowe linie kolejowe, których inwestorem będzie CPK, w istotnej części będą liniami o prędkościach wyższych niż 200 km/h, co predestynuje je do zasilania systemem 2x25 kV prądu zmiennego. Istniejący w Polsce system 3 kV prądu stałego jest dla prędkości powyżej 200 km/h wysoce nieefektywny, a powyżej prędkości 250 km/h nie jest on stosowany. Obiektami, które przetwarzają prąd z napięcia stosowanego w krajowym systemie energetycznym na prąd bezpośrednio zasilający kolejową sieć trakcyjną są podstacje trakcyjne. Wymagania techniczne oraz najlepsze praktyki krajów Europy Zachodniej, a także chińskie, wskazują, że podstacje trakcyjne systemu 2x25 kV prądu zmiennego powinny być zasilane liniami najwyższych napięć, tj. w przypadku Polski – 400 kV lub 220 kV. Jedynym podmiotem mogącym eksploatować w Polsce sieć najwyższych napięć w istniejących uwarunkowaniach technicznych i prawnych są Polskie Sieci Energetyczne S.A. Sieć najwyższych napięć pełni jak dotąd w Polsce głównie funkcję przesyłową, a nie zasilającą pojedynczych odbiorców. Istniejące przyłącza najwyższych napięć są głównie wykorzystywane do zakładów wytwarzających moc (elektrowni, farm wiatrowych, etc.), a nie do pojedynczych odbiorów. Zasilanie kolejowych podstacji trakcyjnych CPK bezpośrednio z sieci najwyższych napięć jest zatem zagadnieniem stosunkowo nietypowym z punktu widzenia Krajowego Systemu Energetycznego i wymaga szczegółowego przeanalizowania.
- Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko dla projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jednym z warunków przyznania środków finansowych na realizację projektów z zakresu transportu w ramach perspektywy finansowej UE 2021 - 2027 jest opracowanie i przyjęcie dla poszczególnych sektorów transportu dokumentów programowych. Dokumenty te przed przyjęciem muszą być poddane SOOŚ. Funkcją dokumentu programowego dla przedsięwzięć ujętych w Koncepcji CPK przypisano SSL. Dokument SSL stanowi podstawę dla dalszych prac studialno-projektowych, zmierzających do realizacji wskazanych w nim przedsięwzięć, których ogólne ramy formalno-prawne zarządzania oraz tryb przygotowania i realizacji wyznacza ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Planowane postępowanie projektowe umożliwi wypełnienie powyższego warunku w zakresie inwestycji, znajdujących się w gestii CPK.
- Budowa modelu mikrosymulacyjno-analitycznego ciągów kolejowych realizowanych w ramach Inwestycji Kolejowych CPK wraz z obszarem oddziaływania. Modele mikrosymulacyjno-analityczne są zaawansowanym narzędziem analitycznym wspierającym proces projektowania infrastruktury kolejowej. Wykorzystanie modelowania mikrosymulacyjno-analitycznego na etapie planistycznym oraz projektowym pozwoli na optymalizację rozwiązań technicznych z zakresu rozmieszczenia posterunków ruchu, układów torowych posterunków ruchu, w tym rozwiązań bezkolizyjnych połączeń torowych, rozmieszczenie elementów systemów sterowania ruchem kolejowym.
- Wytyczne rozpoznania i badania podłoża budowlanego dla linii kolei dużych prędkości w ramach inwestycji CPK. Badania podłoża gruntowego są jednymi z istotnych prac na każdym etapie planowania CPK i inwestycji towarzyszących. Dostarczą informacji do podjęcia decyzji na etapie STEŚ o ostatecznym



## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

### SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

wyborze wariantu przebiegu linii kolejowej, a w późniejszych etapach będą stanowić podstawę prac projektowych i konstrukcyjnych oraz monitorowania na etapie eksploatacji.

- Uzyskanie autoryzacji bezpieczeństwa dla podmiotu kolejowego. CPK jako podmiot przystępujący do planowania i projektowania infrastruktury kolejowej, następnie budowy nowej infrastruktury kolejowej, zobowiązany jest do uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej. Brak autoryzacji może skutkować niewłaściwym działaniem spółki w obszarze współpracy z instytucjami (EUAR, Jednostki notyfikowane i oceniające, Prezes UTK), a także w obszarze jakościowym projektów kolejowych (prawidłowe odbiory robót, otrzymanie zezwolenia do dopuszczenia inwestycji kolejowej do eksploatacji).
- Wdrożenie systemu kierowania i sterowania ruchem kolejowym bazującego na zestandaryzowanych interfejsach. W Polsce nie ma obecnie gotowych rozwiązań SRK, które pozwalałyby efektywnie i bez zakłóceń prowadzić ruch kolejowy w warunkach (jednocześnie) linii kolejowych dużych prędkości, dużej częstotliwości pociągów oraz ruchu o charakterze węzłowym (krzyżowanie się relacji, skomunikowania na dużej stacji pasażerskiej), a nie przeważającego ruchu przelotowego przez małe stacje, tj. w warunkach charakteryzujących część linii kolejowych CPK. W celu uniknięcia opóźnień na projektach liniowych, do chwili przystąpienia do zasadniczych robót budowlanych, planuje się opracowanie specyfikacji systemu, następnie przeprowadzenie prób oraz optymalnie uzyskanych dopuszczeń.
- Pasażerski Model Transportowy - rozbudowa, utrzymanie oraz wsparcie techniczne i merytoryczne inwestycji infrastrukturalnych CPK. Dzięki posiadaniu aktualnego i zaawansowanego narzędzia analitycznego makrosymulacyjnego, takiego jak Pasażerski Model Transportowy (PMT) służącego do analiz ruchu różnych gałęzi transportu na obszarze całego kraju, m.in. potoków pasażerskich, możliwe będzie wsparcie procesu planowania i projektowania infrastruktury transportowej - kolejowej i drogowej. Wykorzystanie modelu PMT w tych pracach pozwoli na przyśpieszenie całego procesu studialnego dzięki ograniczeniu konieczności budowy modeli analitycznych dla każdej rozpatrywanej inwestycji osobno. W ramach realizacji przedmiotowego projektu możliwe będzie utrzymanie (bieżąca aktualizacja) PMT oraz rozbudowa narzędzia analitycznego o nowe moduły funkcjonalne. Planowana jest m.in. budowa międzygałęziowego 5-stopniowego modelu ruchu towarowego. Powstałe narzędzie będzie wykorzystywane przy pracach przedprojektowych i projektowych prowadzonych przez spółkę CPK, w tym do przygotowania Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych i Studiów Wykonalności dla nowych linii kolejowych, przy opracowaniu Master Planu dla lotniska CPK, oraz w pracach dotyczących analiz przepływu towarów i ruchu towarowego w różnych gałęziach transportu, a także w pracach związanych z zagospodarowaniem przestrzennym i w innych analizach sieciowych prowadzonych przez Spółkę. Sieciowe prognozy ruchu wykonane za pomocą zaawansowanego narzędzia analitycznego (PMT) stanowią będą kluczowy element analizy kosztów i korzyści (AKK) oraz analiz finansowych poszczególnych projektów. Takie podejście pozwoli na wybór efektywnych ekonomicznie wariantów inwestycyjnych w ramach inwestycji kolejowych CPK, co za tym idzie umożliwi pozyskanie dofinansowania ze środków Unii Europejskiej. Model będzie wykorzystywany również przy współpracy z interesariuszami np. operatorami transportu zbiorowego i towarowego.

#### 3. W ramach Podprogramu Nieruchomości:

- Program dobrowolnych nabyć nieruchomości. Spółka nadal będzie kontynuować prace nad nabywaniem nieruchomości w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć na terenie inwestycji jak

## CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

### SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

również nabywać do Zasobu Spółki nieruchomości Skarbu Państwa w drodze przyjmowania do gospodarowania albo aportu. Program Dobrowolnych Nabyć ma być realizowany do dnia 29 grudnia 2023 roku.

- Ponadlokalna Strategia Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Realizacja Programu CPK generuje oddziaływanie powodujące zmiany strukturalne i funkcjonalne w kraju, ale przede wszystkim w otoczeniu samej inwestycji. W celu uzyskania efektu synergii pomiędzy programem, a działaniami inwestycyjnymi i rozwojowymi gestorów otoczenia inwestycji konieczne jest podjęcie działań koordynacyjnych. Działania koordynacyjne są realizowane w ścisłym partnerstwie publicznym w celu wypracowania ponadlokalnej zintegrowanej Strategii Rozwoju Regionu CPK. Strategia ma za zadanie integrację celów rozwojowych określonych w strategiach od szczebla krajowego, poprzez wojewódzki do lokalnego, w taki sposób, aby efektywnie wypracować projekty strategiczne wraz z ich źródłami finansowania, ze szczególnym uwzględnieniem środków zbliżającej się perspektywy unijnej 2021-2027. Spółka CPK we współpracy z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego oraz samorządami opracuje i wdroży zintegrowaną strategię rozwoju ponadlokalnego.
- Koncepcja urbanistyczna przestrzennego rozwoju regionu i otoczenia CPK. Realizacja CPK wyzwoli znaczny potencjał rozwojowy zarówno w bezpośrednim sąsiedztwie portu jak i w całym regionie. Aby rozwój mógł mieć zorganizowany i korzystny dla Spółki charakter, należy przygotować dla niego odpowiednie ramy. Tak znaczny strumień inwestycji infrastrukturalnych w rejonie CPK wymaga integracji wizji i wielobranżowej koordynacji przestrzennej, tak aby wytworzony potencjał można było w odpowiedzialny sposób skonsolidować, z uwzględnieniem wymogów środowiskowych, społecznych i gospodarczych. Przemyślany plan urbanistyczny skorelowany z wizją rozwoju gospodarczego regionu CPK pozwoli na minimalizację konfliktów przestrzennych, optymalizację rozwiązań przyjaznych dla środowiska oraz zbudowanie wartości dodanej dla projektów towarzyszących i identyfikacji Programu CPK jako unikalnej lokalizacji biznesowej.

#### 4. W ramach Podprogramu Strategia i Rozwój:

- Współpraca międzynarodowa. Celem działań prowadzonych w zakresie współpracy międzynarodowej jest zbudowanie stabilnej pozycji Programu CPK w świadomości i relacjach z kluczowymi państwami oraz organizacjami międzynarodowymi, a także pozyskanie brakujących kompetencji, istotnych z punktu widzenia realizacji projektów.
- Obszar strategii i projektów komplementarnych. W Spółce nadal będą kontynuowane prace w zakresie tworzenia strategii rozwoju regionu CPK, których działania skupione są w szczególności na przygotowaniu strategii zwiększenia ogólnosystemowych korzyści gospodarczych związanych z realizacją Programu CPK oraz strategii gospodarczej otoczenia lotniska. W zakresie projektów komplementarnych prowadzone są działania dotyczące rozbudowy Drogi Czerwonej, przebudowy linii tramwajowej (Łódź - Konstantynów Łódzki – Lutomiernski), a także modernizacji linii kolejowej 223 Mrągowo-Orzysz.

W zakresie realizacji Programu CPK zidentyfikowane zostały potencjalne ryzyka o charakterze finansowym, społecznym, prawnym i rynkowym. Obszar wpływu tych ryzyk dotyczy głównie podprogramów lotniskowego i kolejowego, ale także podprogramu nieruchomości.

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

Do głównych ryzyk należą:

- Szytywne ramy regulacyjne dotyczące nabywania przez Spółkę produktów i usług w ramach realizacji Programu CPK. Aktualne regulacje prawne dotyczące tzw. zamawiających sektorowych, do których zalicza się Spółka, nie są dostosowane do realizacji inwestycji tak skomplikowanych i wielopłaszczyznowych jak Program CPK, co nie tylko utrudnia bieżące przygotowanie Programu CPK, ale przede wszystkim grozi opóźnieniem jego realizacji, m.in. z powodu konieczności rozpisywania długotrwałych przetargów lub innych procedur zamówieniowych na poszczególne, nawet najmniejsze, elementy Programu CPK oraz składanie odwołań na różnych etapach tych postępowań.
- Ograniczona dostępność środków UE – mniejsza dostępna dla Polski alokacja środków UE w porównaniu z perspektywą 2014-2020 w ramach propozycji WRF 2021-2027. Materializacja tego ryzyka wiązać się może z wymogiem większego wkładu krajowego (niższe maksymalne dofinansowanie w programach UE niż w latach 2014-2020). Dodatkowa pula środków dla Polski w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (26,8 mld EUR) ma być, zgodnie z założeniami, wydatkowana w pierwszych latach kolejnej perspektywy finansowej (realizacja projektów do końca 2024 r.), a zakres interwencji ograniczony do inwestycji w transformację klimatyczną i cyfrową. Wobec tych ograniczeń możliwość skorzystania z dodatkowych środków unijnych może być utrudniona.
- Ambitne założenia co do tempa realizacji inwestycji (w szczególności kolejowych) mogą być przyczyną wzrostu napięć społecznych, które z kolei mogą mieć wpływ na terminy realizacji poszczególnych projektów.
- Presja społeczna – dążenie do zaspokojenia potrzeb określonych grup społecznych bądź obawa przed negatywnymi skutkami oddziaływania kolei (np. hałas, efekt rozdziału) – skutkować może koniecznością modyfikacji założeń projektów, zmianą przebiegu linii kolejowych, wydłużeniem czasu trwania projektów.
- Brak zainteresowania przeniesieniem własności nieruchomości w drodze umownej – skutkiem materializacji ryzyka będzie zwiększenie kosztów społecznych projektu poprzez konieczność dokonania wywłaszczenia.
- Brak niezbędnych ram regulacyjnych w zakresie świadczeń związanych z nabywaniem nieruchomości przez Spółkę, tj. przewidzianych nowelizacją świadczeń relokacyjnych i rozwojowego jak również zasady wyceny nieruchomości.
- Brak niezbędnych ram regulacyjnych w zakresie planowania przestrzennego oraz gospodarki gruntami – konieczność realizacji zadań w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego otoczenia CPK w obecnym stanie prawnym jest w sposób istotny ograniczona. W szczególności ograniczenie spekulacji gruntowej i chaotycznego rozwoju zabudowy nie jest możliwe przy użyciu obecnych narzędzi planistycznych.
- Kryzys sektora lotniczego, jakiego branża doświadczyła w 2020 r. na skutek pandemii COVID-19 - Obecnie trudno jest przewidzieć, kiedy dokładnie nastąpi powrót do poziomu ruchu lotniczego sprzed pandemii. W oparciu jednak o szacunki branży lotniczej można zakładać, że powrót nastąpi najpóźniej w perspektywie 3-4 lat, jednak nie szybciej niż przed 2024 rokiem. Weryfikacja wpływu kryzysu sektora na prognozy ruchu lotniczego nastąpi na etapie prognoz ruchu lotniczego w ramach Master Planu.
- Pozyskanie środków finansowych umożliwiających realizację Programu po 2023 roku – trudności w pozyskaniu środków w odpowiednim czasie mogą wpłynąć na opóźnienia procesu inwestycyjnego, ograniczenia zakresu wykonywanych prac i projektów, nieosiągnięcie założonych rezultatów.
- Potencjał rynku wykonawców prac projektowych i robót budowlanych w Polsce, kumulacja zleceń na roboty budowlane na rynku polskim – materializacja ryzyka wiąże się ze wzrostem cen, zwiększeniem kosztów

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

projektów, dalszą kontraktacją do podwykonawców nieposiadających wystarczającego zaplecza, zaniechaniem działań przez wykonawców lub nawet odstępowaniem od umów w konsekwencji powodując opóźnienia w realizacji projektów. Kluczowe w minimalizacji ryzyka będzie rozpoczęcie odpowiednio wcześniej dialogu z rynkiem na temat długoterminowych planów inwestycyjnych oraz zapewnienia finansowania, co pozwoli na planowanie przez wykonawców wieloletniego rozwoju ich potencjału oraz nowoczesnych narzędzi i sposobów prowadzenia robót budowlanych, co przyczyni się do rozwoju całej branży budowlanej w Polsce oraz zwiększenia jej efektywności.

### **3.2. Opis możliwości rozwoju przewidywanej sytuacji finansowej, w tym bilans i rachunek zysków i strat w 2021**

W lipcu 2019 r. Spółka została dokapitalizowana w celu zagwarantowania jej płynności operacyjno-finansowej oraz zapewnienia środków finansowych na potrzeby realizacji powierzonych zadań inwestycyjnych i uruchomienia zaplanowanych postępowań zakupowych.

Wobec wzrastających potrzeb wynikających z realizacji zadań, Program Wieloletni CPK zakłada finansowanie pierwszego etapu inwestycji (lata 2020-2023) na poziomie 12,8 mld zł z kilku źródeł, takich jak:

- skarbowe papiery wartościowe 9,2 mld zł
- finansowanie komercyjne pozyskane przez CPK 1,6 mld zł
- środki UE pozyskane przez CPK (inwestycje kolejowe) 2,0 mld zł
- finansowanie z odrębnych źródeł PKP PLK i GDDKiA.

Szczegółowe informacje na temat Programu Wieloletniego CPK znajdują się w punkcie 1.12. powyżej.

Spółka nie publikuje prognoz swoich wyników finansowych.

### **3.3. Strategia Spółki na najbliższe lata uwzględniająca m.in. możliwość pozyskania rynków zbytu, przewidywaną wielkość produkcji oraz niezbędne potrzeby inwestycyjne przedstawione w formie wieloletniego planu inwestycyjnego**

Strategia i kluczowe działania Spółki zostały opisane w punkcie 3.1. powyżej.

Informacje na temat Programu Wieloletniego CPK zostały przedstawione w punkcie 1.12.

## 4. Działania restrukturyzacyjne i koszty ich wdrożenia

---

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

**4.1. Omówienie stopnia realizacji programu naprawczego, jeśli taki jest realizowany**

Nie dotyczy.

**4.2. Działania związane z restrukturyzacją organizacyjną, majątkową, zatrudnienia i obniżką kosztów wytwarzania, w tym m.in. informacja dotycząca tworzonych spółek:**

**a) struktura własności kapitału**

Nie dotyczy.

**b) forma pokrycia kapitału**

Nie dotyczy.

**c) podstawa prawna i ekonomiczna podjęcia decyzji**

Nie dotyczy.

**4.3. Restrukturyzacja finansowa (postępowanie układowe, ugodowe postępowanie bankowe)**

Nie dotyczy.

**4.4. Inne działania w tym zakresie**

Nie dotyczy.

## 5. Informacje dodatkowe

---

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

### **Wynagrodzenia Zarządu i Rady Nadzorczej**

W 2020 r. Spółka poniosła następujące koszty wynagrodzeń Zarządu i Rady Nadzorczej:

- Wynagrodzenia Zarządu wyniosły 2.460.933,33 zł, w tym:
  - wynagrodzenia stałe – 2.328.933,33 zł
  - odprawy – 132.000,00 zł
- Wynagrodzenia Rady Nadzorczej wyniosły 120.941,46 zł.

Na dzień 31 grudnia 2020 r. Spółka utworzyła rezerwę na wynagrodzenie zmienne Zarządu za 2020 r. w kwocie 1.164.115,07 zł.

### **Zmiany w składzie Zarządu po 31 grudnia 2020 r.**

W dniu 1 stycznia 2021 r. funkcję Członka Zarządu zaczął pełnić Pan Radosław Katak.

W dniu 12 lutego 2021 r. Członek Zarządu – Pani Sylwia Matusiak przestała pełnić funkcję członka zarządu Spółki.

W dniu 11 marca 2021 r. Członek Zarządu – Pan Patryk Demski przestał pełnić funkcję członka zarządu Spółki.

W dniu 9 kwietnia 2021 funkcję Członka Zarządu zaczął pełnić Pan Patryk Felmet.



6. Inne ważne zdarzenia mające istotny wpływ na działalność jednostki, które nastąpiły w roku obrotowym lub są przewidziane w dalszych latach

---

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

### Umowy Spółki

Zgodnie z art. 12 ust. 3 Ustawy o CPK do dokonywania zamówień i zakupów przez Spółkę mają zastosowanie m.in. przepisy o zamówieniach publicznych. Ustawa Prawo zamówień publicznych (dalej: PZP) wskazuje różne reżimy udzielania zamówień.

Podmioty zobowiązane do stosowania ustawy PZP udzielają zamówień publicznych jako tzw. zamawiający klasyczni, albo stosują przepisy dotyczące tzw. zamówień sektorowych.

Zgodnie z opinią Prezesa UZP zakres działania Spółki odpowiada treści art. 132 ust. 1 pkt 2 oraz 5 ustawy PZP, co oznacza, że Spółka CPK jest tzw. zamawiającym sektorowym. Jednocześnie Prezes UZP wskazał, że rozstrzygnięcie, jakie przepisy powinien stosować podmiot w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego będzie zawsze stanowić wynik analizy istniejących uwarunkowań faktycznych danego zamówienia oraz sytuacji zamawiającego, z uwzględnieniem okoliczności prowadzonej przez niego działalności w odniesieniu do konkretnego zamówienia publicznego. Oceny takiej powinien dokonać sam zamawiający jako podmiot posiadający kompleksową wiedzę w tym zakresie.

W okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Spółka zawarła umowy cywilnoprawne mające na celu realizacji jej zadań inwestycyjnych. Łączna wartość zamówień udzielonych przez Spółkę w tym okresie wyniosła około 92 mln zł.

### Postępowania sądowe i odwoławcze, kontrole zewnętrzne

W okresie sprawozdawczym nie toczyły się spory wynikające z zawartych umów cywilnoprawnych, ani wobec Spółki, ani wszczęte przez Spółkę.

W okresie sprawozdawczym nie toczyły się postępowania sądowe z udziałem Spółki (poza wpisem do Krajowego Rejestru Sądowego i jego aktualizacjami).

W okresie sprawozdawczym wykonawcy złożyli 19 środków ochrony prawnej od decyzji Zamawiającego w kontekście udzielanych zamówień publicznych i zakupów. W tym 8 dotyczących zamówień publicznych (odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej) i 11 skarg do zamawiającego od zakupów do których nie ma zastosowania ustawa PZP.

W dwóch sprawach w KIO rozprawy nie odbyły się w 2020 r. W jednym przypadku, odwołanie do KIO, dotyczyło działań prowadzonych przez Centrum Obsługi Administracji Rządowej, z którego usług Spółka korzysta. W jednym przypadku odwołanie zostało uwzględnione samodzielnie przez Zamawiającego, bez rozprawy przed KIO. Zaś we wszystkich czterech postępowaniach rozpatrywanych przez KIO na rozprawie, KIO potwierdziło rację Spółki i prawidłowość przeprowadzonych procesów zakupowych. Rozprawy przed KIO dotyczyły następujących postępowań: (i) Usługi Konsultanta wsparcia technicznego ds. opracowania Master Planu dla Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.; (ii) Świadczenie usług biznesowo-technicznych ds. zintegrowanego zarządzania programem (Integrator) dla Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.; (iii) Wybór doradcy strategicznego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.; (iv) Wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej na potrzeby przeprowadzenia analiz i sporządzenia dokumentacji środowiskowych dla inwestycji kolejowych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego - Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia do węzła CPK i odc. od węzła CPK do Łódź Niciarniana.

Wdrażając w praktyce dobre praktyki w zakresie zamówień publicznych rekomendowane przez Komisję Europejską (Komunikat Wyjaśniający Komisji dotyczący prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych (2006/C 179/02) Spółka wprowadziła w zakupach prowadzonych na Regulaminie Zakupów środki ochrony prawnej

## **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**

### **SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

przysługujące wykonawcy w toku postępowania „w przypadku naruszenia przez Zamawiającego postanowień Ogłoszenia, mających lub mogących mieć wpływ na wynik wyboru, Wykonawcy”, a także niektóre ogłoszenia są publikowane w Biuletynie Zamówień Publicznych (publikacja nieobowiązkowa).

Spośród 11 skarg do zamawiającego od zakupów do których nie ma zastosowania ustawa PZP, Zamawiający uwzględnił jedną, natomiast 10 zostało oddalonych po merytorycznej analizie zarzutów (nawet jak skarga została złożona po terminie).

W marcu 2020, Spółka otrzymała z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pozytywny wynik kontroli ex-ante postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej na potrzeby przeprowadzenia analiz i sporządzenia dokumentacji środowiskowych dla inwestycji kolejowej związanej z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego w ramach projektu pn. „Utworzenie nowej kompleksowej transgranicznej linii w ramach sieci TEN-T łączącej rejony Katowic i Ostrawy (Faza I) – działanie nr 2019-PL-TA-0064-S”.

W dniu 30 listopada 2020 r. rozpoczęła się w siedzibie Spółki Kontrola Najwyższej Izby Kontroli. Okres objęty kontrolą to lata 2017-2020. Okazane upoważnienia kontrolerów NIK obowiązują do 27 marca 2021 r. Do końca 2020 r. Spółka otrzymała 6 pism od NIK z zapotrzebowaniem na dokumenty oraz łącznie 54 pytania. Spółka na bieżąco udziela stosownych wyjaśnień kontrolerom NIK.

Pod koniec 2020 r. Spółka przekazała do Centrum Unijnych Projektów Transportowych do kontroli ex-ante, dokumentację postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno Środowiskowego (STeŚ) dla Projektu „Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa”, realizowanego w ramach projektu CEF pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice – Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I) – działanie nr 2019-PL-TA-0064-S”. W okresie sprawozdawczym nie otrzymano wyników kontroli, wynik pozytywny Spółka otrzymała w styczniu 2021 r.

### **Awarie i wypadki**

W okresie sprawozdawczym nie miały miejsca awarie lub wypadki mające istotny wpływ na funkcjonowanie Spółki.

### **Inne istotne wydarzenia**

Epidemia wirusa SARS-CoV-2 jest zdarzeniem, które miało istotny wpływ na polską i globalną gospodarkę w 2020 r. i które nadal powoduje ogólną niepewność związaną z sytuacją gospodarczą na świecie. Zarząd rozważył wpływ pandemii na sprawozdanie finansowe w kolejnym roku oraz na wycenę pozycji bilansowych Spółki.

Na obecnym etapie działalności Spółka nie osiąga przychodów, zatem nie zakłada się spadków wyników w efekcie pandemii w 2021 r. Inwestycje są realizowane zgodnie z harmonogramem i nie przewiduje się istotnych opóźnień albo zmniejszenia ich zakresu, poza sytuacjami niezależnymi od Spółki, a będących po stronie dostawców, na których działanie wirusa SARS-CoV-2 może mieć wpływ. W chwili obecnej trudno jest ocenić, jaki jest możliwy wpływ epidemii na realizację inwestycji i przygotowania do ich realizacji.

W bilansie Spółki nie występują aktywa, których wartość w 2021 roku mogłaby ulec istotniejszej zmianie w efekcie niekorzystnej wyceny w związku z pandemią. Stan gotówki Spółki na koniec 2020 r. wraz z planowanym dokapitalizowaniem Spółki na początku II kwartału 2021 r. zabezpieczają finansowanie inwestycji w 2021 r.

W dniu 28 października 2020 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023.”. W oparciu o postanowienia tego programu,

**CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY**  
**SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND**

określono finansowanie Spółki w kwocie do 12,8 mld zł, którego głównym źródłem będą skarbowe papiery wartościowe. Zgodnie z Programem, w 2021 r. Spółka ma zostać dokapitalizowana kwotą 2,2 mld zł. W dniu 23 kwietnia 2021 r. Spółka złożyła wniosek o dokapitalizowanie do Pełnomocnika Rządu ds. CPK.

Zdaniem Zarządu niezagrażone jest finansowanie przedsięwzięcia środkami ze Skarbu Państwa.

Zarząd ocenia, iż epidemia powoduje działanie Spółki w warunkach niepewności gospodarczej, oszacowanie wpływu wirusa SARS-CoV-2 na działalność jednostki jest trudne, niemniej z uwagi na powyżej przedstawione uwarunkowania Zarząd nie przewiduje, iż pandemia będzie miała istotny wpływ na działalność jednostki w kolejnym roku.

Warszawa, dnia 27 kwietnia 2021 r.

---

Mikołaj Wild  
Prezes Zarządu

---

Michał Wrona  
Członek Zarządu

---

Radosław Kantak  
Członek Zarządu

---

Patryk Felmet  
Członek Zarządu