

KANCELARIA NOTARIALNA

KAROLINA NOWAK

ul. Pułaskiego 1/1, 70-322 Szczecin

tel.: 91 823 69 74

NIP: 8512629975, REGON: 321503570

nr rachunku bankowego: 70 1950 0001 2006 0793 3679 0002

e-mail: kancelaria@karolina-nowak.pl

WYCIĄG

Repertorium A numer 2465/2023

AKT NOTARIALNY

Dnia dwudziestego ósmego grudnia dwa tysiące dwudziestego trzeciego roku (28.12.2023 r.) ja, Notariusz Karolina Nowak, prowadząca Kancelarię Notarialną w Szczecinie przy ulicy Pułaskiego numer 1/1, przybyłam do siedziby Spółki Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Głowicach numer 1A, w celu zaprotokołowania uchwał na drugiej części obrad **Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Głowicach**, adres: Głowice numer 1A, 72-100 Goleniów, wpisanej do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy Szczecin - Centrum w Szczecinie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000038385, posiadającej NIP 8561598200 i REGON 811847734 i spisałam protokół o następującej treści:-----

**PROTOKÓŁ
NADZWYCZAJNEGO ZGROMADZENIA WSPÓLNIKÓW**

§1. (...) -----

§2. (...) -----

§3. (...) -----

§4. Zgodnie z porządkiem obrad Przewodniczący Zgromadzenia poddał pod głosowanie projekty następujących uchwał: -----

(...)

**„UCHWAŁA nr 6/2023
Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników
Spółki Port Lotniczy Szczecin – Goleniów
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w Głowicach
z dnia 28 grudnia 2023 roku
w sprawie przyjęcia Planu Inwestycyjnego Spółki na lata 2023-2026**

§ 1

1. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Głowicach, działając na podstawie § 48 ust. 1 pkt 10 Umowy Spółki, postanawia zatwierdzić Plan Inwestycyjny Portu Lotniczego Szczecin - Goleniów Sp. z o. o. na lata 2023-2026, wynikający z Biznes Planu Spółki Port Lotniczy

Szczecin – Goleniów na lata 2023-2045, wersja z dnia 28 listopada 2023 roku, przyjęty Uchwałą Zarządu Nr 03/2023 z dnia 30 listopada 2023 roku, pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą uchwałą nr 49/VIII/2023 z dnia 06.12.2023 roku.-----

2. Plan Inwestycyjny Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Sp. z o. o. na lata 2023-2026 stanowi **załącznik nr 1** do niniejszej Uchwały.-----

§2

1. Źródłem finansowania Planu Inwestycyjnego, o którym mowa w § 1 będą środki pochodzące z podwyższenia kapitału zakładowego przez Wspólnika Polskie Porty Lotnicze S.A. w wysokości do 51.763.000,00 zł (pięćdziesiąt jeden milionów siedemset sześćdziesiąt trzy tysiące złotych), środki pochodzące z funduszu „Łącząc Europę” (CEF) w wysokości 19.000.000,00 zł (dziewiętnaście milionów złotych) oraz środki własne Spółki w wysokości 23.587.700,00 zł (dwadzieścia trzy miliony pięćset osiemdziesiąt siedem tysięcy siedemset złotych).-----

2. Wspólnicy Spółki ustalają, iż realizacji działań opisanych w § 2 ust. 1 powyżej towarzyszyć będzie ustanowienie przez Spółkę nowych udziałów, które obejmowane będą przez Polskie Porty Lotnicze S.A. po ich wartości nominalnej.--

3. Realizacja podwyższenia kapitału Spółki przez Wspólnika Polskie Porty Lotnicze S.A. następować będzie na zasadzie udzielenia pomocy publicznej na cele inwestycyjne na podstawie przepisów Rozporządzenia nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r.-----

§3

1. Dokapitalizowania Spółki przez Wspólnika Polskie Porty Lotnicze S.A. realizowane będą począwszy od IV kwartału 2023 roku i przedstawiać się będą następująco:-----

a) w roku 2023:-----

4.625.000,00 zł (cztery miliony sześćset dwadzieścia pięć tysięcy złotych) ---

b) w roku 2024:-----

9.500.000,00 zł (dziewięć milionów pięćset tysięcy złotych) – w I kwartale;

29.000.000,00 zł (dwadzieścia dziewięć milionów złotych) – w IV kwartale --

c) w roku 2025:-----

8.638.000,00 zł (osiem milionów sześćset trzydzieści osiem tysięcy złotych)

– w III kwartale.-----

-

2. Wspólnicy Spółki zobowiązują się do udziału w Zgromadzeniach Wspólników zwołanych przez Zarząd Spółki i do głosowania za uchwałami dotyczącymi opisanych powyżej podniesień kapitału zakładowego Spółki przez Polskie Porty Lotnicze S.A.-----

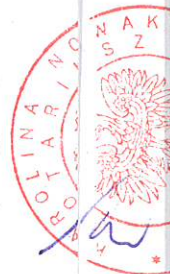
§ 4

1. W związku z powyższym, Zgromadzenie Wspólników zobowiązuje Zarząd Spółki do wypełniania następujących obowiązków wobec Wspólnika PPL:--

a. Składania, do ostatniego dnia miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału, zaopiniowanego przez Radę Nadzorczą kwartalnego sprawozdania z wydatkowania wkładu pieniężnego wniesionego przez PPL, w ramach realizacji inwestycji przewidzianych w Biznesplanie i Planie Inwestycyjnym;----

b. Składania, do ostatniego dnia miesiąca następującego po zakończeniu danego roku kalendarzowego, rocznego sprawozdania z wydatkowania wkładu pieniężnego wniesionego przez PPL, w ramach realizacji inwestycji przewidzianych w Planie Inwestycyjnym;-----

c. Na żądanie PPL – współpracy z firmą audytorską wskazaną przez PPL w zakresie badania sposobu wydatkowania środków pochodzących z wkładu



pieniężnego PPL na realizację Planu Inwestycyjnego. W szczególności, Spółka ma obowiązek udostępnienia wszelkiej dokumentacji, której zażądamy audytorzy i udzielenia zgodnych z prawdą odpowiedzi na wszelkie pytania audytorów.-----

Sprawozdania, o których mowa w lit. a i b powyżej powinny zawierać w szczególności:-----

- d. stan realizacji Planu Inwestycyjnego, wraz z kwotowym i procentowym wskazaniem zaawansowania realizacji poszczególnych zadań z Planu Inwestycyjnego oraz kwotę do przeznaczenia na dane zadanie zgodnie z Biznesplanem i Planem Inwestycyjnym;-----
- e. informację na temat wydatkowania finansowania w ramach realizacji Biznesplanu lub Planu Inwestycyjnego w ramach zakończonego etapu realizacji Biznesplanu lub Planu Inwestycyjnego, potwierdzającą prawidłowość poczynionych wydatków;-----
- f. planowany do osiągnięcia w kolejnym okresie sprawozdawczym stan realizacji Planu Inwestycyjnego w ramach wydatkowania finansowania, wraz z kwotowym i procentowym wskazaniem planowanego zaawansowania realizacji poszczególnych zadań z Planu Inwestycyjnego oraz kwotę do przeznaczenia na dane zadanie zgodnie z Planem Inwestycyjnym;-----
- g. harmonogram i etapy prac do wykonania w celu osiągnięcia planowanego stanu realizacji Planu Inwestycyjnego w ramach wydatkowania finansowania w kolejnym okresie sprawozdawczym.-----

§ 5

Uchwałę podjęto w głosowaniu jawnym przy udziale 100 % kapitału.-----

§ 6

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia."-----

Przewodniczący Zgromadzenia Wspólników stwierdził, że w głosowaniu jawnym podjęto jednogłośnie powyższą uchwałę, to jest oddano za nią 291.852 głosów, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących się.-----

(...)

§5. (...) -----

§6. (...) -----

§7. (...) -----

§8. (...) -----

§9. (...) -----

§10. (...) -----

AKT TEN ODCZYTANO, PRZYJĘTO I PODPISANO.

Na oryginale aktu własnoręczne podpisy złożyli:
Przewodniczący Zgromadzenia oraz Notariusz Karolina Nowak
Repertorium A numer 18/2024
Wyciąg ten wydano: Przewodniczącemu Zgromadzenia
Naliczono:-----

1) wynagrodzenie za sporządzenie wypisu na podstawie § 12 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 czerwca 2004 r. w sprawie maksymalnych stawek taksy notarialnej w kwocie:----- 18,00 zł (osiemnaście złotych),-----
2) podatek od towarów i usług w wysokości 23% na podstawie art. 41 ust. 1 w zw. z art. 146aa pkt 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług w kwocie:----- 4,14 zł (cztery złote czternaście groszy),-----
Łącznie:----- 22,14 zł (dwadzieścia dwa złote czternaście groszy).-----
Szczecin, dnia 05.01.2024 r. (piątego stycznia dwa tysiące dwudziestego czwartego roku).-----



Karolina Nowak
Karolina Nowak
notariusz



Załącznik nr 1 do Uchwały nr 6/2023
 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników
 Spółki Port Lotniczy Szczecin – Goleniów
 Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
 z siedzibą w Głewicach
 z dnia 28 grudnia 2023 roku
 w sprawie przyjęcia Planu Inwestycyjnego Spółki na lata 2023-2026



Plan Inwestycyjny na lata 2023-2026

I. ZAKRES RZECZOWY INWESTYCJI I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Inwestycja	Koszt	WŁĄD PPL S.A.	ŚRODKI	WŁĄD SZZ	Suma	Tytuł	Kwota	Data pozyskania
			EU					
Poprawa bezpieczeństwa operacji lotniczych poprzez wymianę systemów świetlnych pomocy nawigacyjnych	38 000 000 zł	9 500 000 zł	19 000 000 zł		9 500 000 zł	Sprzedaż nieruchomości ¹	8 800 000 z	III kwartał 2024
						Środki własne	700 000ł	
Wymiana i zakup urządzeń do	4 400 000 zł	3 300 000 zł	0 zł		1 100 000 zł	leasing	1 100 000 zł	III kwartał

[Handwritten signature]



kontroli bezpieczeństwa						operacyjny ²		2025
Rozbudowa i modernizacja systemu CCTV	2 200 000 zł	1 650 000 zł	0 zł	550 000 zł	leasing operacyjny	550 000 zł		III kwartał 2025
Budowa centralnego wejścia / wjazdu do strefy zastrzeżonej lotniska	2 500 000 zł	1 875 000 zł	0 zł	625 000 zł	Pożyczka ³	625 000 zł		III kwartał 2025
Poprawa bezpieczeństwa operacji lotniczych poprzez utrzymanie i naprawę pola manewrowego lotniska	3 500 000 zł	2 625 000 zł	0 zł	875 000 zł	leasing operacyjny ²	875 000 zł		IV kwartał 2023
Rozbudowa obiektu terminala pasażerskiego	42 000 000 zł	31 500 000 zł	0 zł	10 500 000 zł	Pożyczka ³	8 800 000 zł		III kwartał 2025
					Środki własne	1 700 000 zł		
Termomodernizacja obiektu	1 750 700 zł	1 313 000 zł	0 zł	437 700 zł	Pożyczka ³	437 700 zł		III kwartał 2025
Razem	94 350 700 zł	51 763 000 zł	19 000 000 zł	23 587 700 zł		23 587 700 zł		

Sprzedaz nieruchomości¹ - tereny niezwiązane bezpośrednio z działalnością operacyjną lotniska EPSC możliwe do zbycia.

Leasing Operacyjny² - na podstawie wniosku PL SG skierowanego do PKOBP SA w procedowaniu

Pożyczka³ (pożyczka na finansowanie środka trwałego) - na podstawie wniosku PL SG skierowanego do PKOBP SA w procedowaniu

II. OPIS POSZCZEGÓLNYCH PROJEKTÓW

2

PROJEKT I

Nazwa projektu

Zakup i montaż systemu naziemnego oznakowania nawigacyjnego CAT II

Uzasadnienie inwestycji

Projekt "Montaż systemu naziemnego oznakowania nawigacyjnego CAT II na lotnisku Szczecin-Goleniów" realizuje założenia kompleksowego programu pt. ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ W PORCIE LOTNICZYM SZCZECIN – GOLENIÓW jednocześnie wynika z faktu praktycznego i fizycznego zużycia obecnie eksploatowanego systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych (SPN). System SPN został zamontowany w 2000r. W 2015 roku wpłynęło pismo z firmy ELVIT (przedstawiciel producenta w Polsce) informujące, że ponad 10 lat temu firma ADB zaprzestała produkcji opraw typu FAE. W systemie Świetlnych Pomocy Nawigacyjnych pracującym na lotnisku Szczecin - Goleniów są to oprawy świateł: podejścia do lądowania, progu drogi startowej, końca drogi startowej, oprawy świateł błyskowych osi podejścia do lądowania. Jest to ok. 2/3 ilości świateł zainstalowanych. Dodatkowo firma ADB zakończyła również produkcję systemu świateł błyskowych typu UDC/UCC jakie są stosowane w PL SG. Przez 10 lat firma ADB utrzymywała jeszcze możliwości dostawy części zamiennych, ale definitywnie zakończyła ona produkcję tych części w czerwcu 2015 roku. W chwili obecnej nasze stany magazynowe powyższych części są bliskie zeru, zarówno opraw jak i filtrów (czerwone i zielone – próg oraz koniec drogi startowej). Części zamienne do systemu świateł błyskowych są praktycznie w drodze oficjalnych zakupów niemożliwe.

W chwili obecnej firma ADB produkuje oprawy UEL – jest to następcą wycofanych FAE, oraz LEAP – są to lampy w technologii diodowej. Jako system świateł błyskowych w chwili obecnej jest produkowany system FCU – niestety nie jest on kompatybilny z tym, co obecnie jest zainstalowane (czyli nie ma możliwości zamówienia np. całej skrzynki sterującej i wstawienie jej w miejsce istniejącej, ponieważ nie będą one z sobą współpracować). Nowe oprawy dodatkowo pracują na innych wartościach mocy (w FAE mieliśmy 200W na oprawę w UEL jest to 100W a LEAP do 40W), więc przy ich wymianie konieczna jest również wymiana transformatorów. Dodatkowo jeśli chodzi o gabaryty to nowe oprawy są o połowę mniejsze niż w przypadku zastosowanych w EPSC, więc nie ma możliwości prosto wymienić tylko jedną oprawę bo będzie to skutkowało różnicą w postrzeganiu poszczególnych lamp co jest niedopuszczalne w wytycznych ICAO/EASA.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139.
- 1. Obecnie eksploatowany SPN nie posiadają części zamiennych. Zarządzający nie będzie mógł ich eksploatować przez co lotnisko nie będzie posiadało podejścia przyrządowego. Jednocześnie utraci posiadany Certyfikat lotniska zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139.
- 2. Wypełnienie wraz z realizacją inwestycji odstępstw czasowych zapisanych w podstawie certyfikacji lotniska EPSC. Obecnie zostały one wydłużone i opisane jako niezgodności z datą realizacji do 31.12.2024r. niezrealizowane działania naprawczych spowoduje podniesienie poziomu niezgodności do poziomu 1 –



• lokalizacja zasilaczy stałoprądowych
• montaż światła krawędziowe
• stref przyziemienia iso
• gęstość wlotu powietrza w opłakujących

nieakceptowane, co skutkować będzie utratą Certyfikat lotniska zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 a w konsekwencji zamknięciem lotniska.

- Nie dostosowanie do wymagań Rozporządzenie wykonawcze (EU) 2018/1048 z 18 lipca 2018 ustanawiające wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej I procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów. Stosowanie systemu podejścia instrumentalnego CAT II stanie się obowiązkowym wymogiem aby lotnisko mogło być zakwalifikowane do lotnisk zapewniających służby ATM. Sprawi to brak możliwości wykonywania operacji w oparciu o procedury instrumentalne, par tycznie brak operacji przewoźników lotniczych.

Poziom zaawansowania prac projektowych

Został przygotowany przez Spółkę projekt dokumentacji dotyczącej przystosowania świetlnych systemów nawigacyjnych lotniska Szczecin – Goleniów (EPSC) do obsługi operacji lotniczych w warunkach ILS kategorii II oraz startów w ograniczonej widzialności (LVTO) wraz z wymiagą i modernizacją niektórych elementów istniejących systemów oświetlenia nawigacyjnego EPSC. Zakres dokumentacji obejmuje dwie części, tj: *Projekt koncepcyjny* – uwzględniający wymagania zawarte w EASA Regulation (UE) 139/2014 minimum wydanie 4 oraz likwidację DAAD dotyczących świetlnych systemów nawigacyjnych z obecnie obowiązującego Certyfikatu lotniska PL/EPSC/001 z dnia 20.12.2017r. wraz z zmianą nr 1 z dnia 31.08.2018, zakończone szacunkowym kosztem realizacji przedmiotu umowy w uzgodnionym zakresie projektu koncepcyjnego oraz *Projekt Funkcjonalno – Użytkowy* dla przetargu w formie „projektuj i buduj”. Trwa postępowanie przetargowe na wybór dostawcy systemu w formule zaprojektuj i wybuduj.

Planowany do realizacji projekt będzie też ściśle powiązany z zrealizowanym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko projektem - 6.3-11, pn: "Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej i lotniskowej lotniska Szczecin-Goleniów" w ramach priorytetu VI TRANSEUROPEJSKIE SIECI TRANSPORTOWE TEN-T, Działanie 6.3. ROZWÓJ SIECI LOTNICZEJ TEN-T.

Zakres rzeczowy projektu

Projektowana inwestycja ma na celu doprowadzić do spójności zamierzonych w programie ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ W PORCIE LOTNICZYM SZCZECIN – GOLENIÓW działaniami rozwojowymi i innymi dokumentami programowymi w szczególności spełniania parametrów określonych w załączniku 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie *przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych* (Dz.U. Nr 197 poz.1634) oraz spójności rozwiązań techniczno-funkcjonalnych rekomendowanymi przez ICAO i EASA jako optymalne w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa operacyjnego w portach lotniczych.

Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji, co będzie miało natychmiastowy wpływ na ciągłe utrzymywanie standardów technicznych zabezpieczenia bezpieczeństwa w zakresie bezpieczeństwa operacji lotniczych samolotów w warunkach niekorzystnych oraz ograniczonej widzialności na drodze startowej i ograniczy zużycie energii elektrycznej ze względu na zastosowanie technologii LED.

Przedmiot dostaw i prac obejmujące:

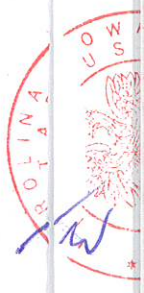
- montaż oświetlenia nawigacyjnego ALPA-ATA CAT II dla proggu DS 31, natomiast dla proggu 13 ALPA-ATA CAT I.

- montaż światła krawędziowych, stref przyziemia, osi centralnej dla drogi startowej,
- lokalizacja zasilaczy stałoprądowych dla wszystkich obwodów światła nawigacyjnych będzie w budynkach stacji elektroenergetycznej ST-8 i ST-3.
- lokalizację pulpitu sterowania dla całego zmodernizowanego systemu światła podejścia oraz oświetlenia nawigacyjnego drogi startowej i dróg kołowania w jednym miejscu tj. w wieży kontroli lotniska oraz stanowiska zapasowego w pomieszczeniu budynku stacji elektroenergetycznej ST-3,
- wykonanie systemu monitorującego oświetlenie nawigacyjne CAT II, którego stacje robocze będą znajdować się w dwóch lokalizacjach: stacji elektroenergetycznej ST 3 oraz na stanowisku dyżurnego operacyjnego Portu.
- Modernizację stacji elektroenergetycznej ST-8 i ST-3 w raz z dostosowaniem głównych i awaryjnych systemów zasilania.

Modernizacja stacji elektroenergetycznej ST-8 i ST-3 w raz z dostosowaniem głównych i awaryjnych systemów zasilania polegająca na:

- Dostosowaniu aparatury zasilającej, rozdzielczej i sterującej do zwiększonego obciążenia
- Dostosowaniu pomieszczeń stacji elektroenergetycznej ST-8 i ST-3 do zabudowania nowych urządzeń i zwiększonego obciążenia,
- Zamontowaniu na stacji elektroenergetycznej ST-8 dodatkowego źródła zasilania awaryjnego systemu świetlnego głównego kierunku podejścia do lądowania

PRZEWDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ FIANSOWANIA		kwartał/rok																	
		2023				2024				2025									
		Q4/23		Q1/24		Q2/24		Q3/24		Q4/24		Q1/25		Q2/25		Q3/25		Q4/25	
Płatność	Źródło finansowania	Płatność		Źródło finansowania		Płatność		Źródło finansowania		Płatność		Źródło finansowania		Płatność		Źródło finansowania		Płatność	
		SP	OLK A (25%)	PP L (75%)	SP	OLK A (25%)	PP L (75%)	SP	OLK A (25%)	PP L (75%)	SP	OLK A (25%)	PP L (75%)	SP	OLK A (25%)	PP L (75%)	SP	OLK A (25%)	PP L (75%)
0,7	0,7	0	9,5	0	0	0	8,8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]		18,3												0					
Przewidywana płatność w danym roku [mln zł]		18,3												0					
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]		38																	
Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]		9,5																	
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]		9,5																	



PROJEKT 2

Nazwa projektu

Wymiana urządzeń do kontroli bezpieczeństwa.

Uzasadnienie inwestycji

W Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów funkcjonują obecnie tylko dwa ciągi kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu kabinowego, co w sposób istotny wydłuża czas przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów. W obiekcie z roku na rok następuje zwiększanie natężenia ruchu pasażerskiego co w sposób istotny zmusza Zarządzającego do rozbudowy systemu punktów kontroli bezpieczeństwa. Działania te są poddyktowane koniecznością wyeliminowania opóźnień mogących powstawać podczas przemieszczania się pasażerów przez infrastrukturę Portu Lotniczego a związaną z kontrolą bezpieczeństwa zapewnieniem wymaganego i oczekiwanego standardu warunków przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa w tym długość oczekiwania przed punktami kontrolnymi. Funkcjonujące dwa posterunki stałe jako miejsca wejścia/wyjścia z terenu lotniska posiadają urządzenia zakupione w roku 2006, są to urządzenia przestarzałe technologicznie jedno-generatorowe, które obecnie na parametrze minimalnym spełniają testy STP (ustawowo wymagane do spełnienia przez urządzenia zgodnie z pkt 12.3 decyzji Komisji C (2015) 8005). Urządzenia rentgenowskie muszą spełniać określone prawem wymagania w zakresie funkcji wzmocnienia obrazu oraz jakości obrazu wyświetlanego na monitorze. Obecnie na lotniskach UE za minimum technologiczne dla urządzeń RTG przyjmuje się urządzenia RTG wykorzystujące technologię dual-view tzn. obraz wyświetlany jest na obydwu monitorach urządzenia operator urządzenia może:

- a. co najmniej dwukrotnie zbliżyć dowolną część obrazu prezentowanego na ekranie,
- b. ma możliwość uzyskania inwersji sygnału wideo, tak aby wyświetlanie obrazu monochromatycznego, na którym biel wyświetla się jako czerń a czerń jako biel,
- c. wzmocnianie krawędzi,
- d. wizualne prezentowanie materiałów do których promienie rentgenowskie nie mogą przeniknąć,
- e. rozróżniać substancję organiczne i nieorganiczne.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 ze względu na brak możliwości opracowania programu ochrony oraz rozporządzenia (UE) nr 2015/1998 oraz Decyzji KE (2015) 8005 – dokument niejawnny w zakresie norm i wymagań urządzeń stosowanych do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
- Ograniczenia przepustowości strefy kontroli pasażera i jego bagażu kabinowego – niezadwołenie społeczne, odpływ pasażerów.
- Obniżenie standardu kontroli pasażera i jego bagażu kabinowego – niezadwołenie społeczne, odpływ pasażerów.

Poziom zaawansowania prac projektowych

Został przygotowany przez Zarządzającego projekt przebudowy dotychczasowego układu przestrzennego terminala, co pozwoli w konsekwencji na uruchomienie 4 punktów kontroli bezpieczeństwa oraz właściwe zorganizowanie procesu kontroli poprzez odpowiednią konfigurację punktów kontroli bezpieczeństwa. Przeprowadzono rozpoznanie i badanie rynku w zakresie ceny i dostępności rozwiązań technicznych. Projektowane nowe rozwiązania ciągów kontroli bezpieczeństwa zapewnią:

- Odpowiednie wydłużenie systemu transportowego – podajniki rolkowe przed i za urządzeniem rentgenowskim co spowoduje usprawnienie przygotowania podróznego do kontroli bezpieczeństwa,
- Rozmieszczenie dodatkowych blatów-stołów do pakowania bagaży po kontroli bezpieczeństwa,
- Wytworzenie niezbędnych obszarów separacji uniemożliwiających mieszanie się sprawdzanego bagażu,
- Osiągnięcie zalecanych standardów Obsługi pasażerów w obszarze kontroli bezpieczeństwa a wynikających z wytycznych rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z 5.11.2015r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego,

Zakres rzeczowy projektu

Realizacja projektu będzie obejmowała zakup i montaż wraz z nadzorem eksploatacyjnym w okresie gwarancji następujących elementów wyposażenia, takich jak:

- | | |
|--|---------|
| a. Bramki do wykrywania metali WTMD | sztuk 4 |
| b. Urządzenia rentgenowskie | sztuk 4 |
| c. Urządzenie rentgenowskie (bagaż ponadgabarytowy wraz z modernizacją podajników) | sztuk 4 |
| d. System blatów i rolek | sztuk 2 |
| e. Urządzenie typu bodyscan | sztuk 3 |
| f. Urządzenie ETD | sztuk 1 |
| g. Urządzenie LEDs | |

Wymiana i zakup urządzeń do kontroli bezpieczeństwa

Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]

Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]

Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]

Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]

PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ FIANSOWANIA

Wymiana i zakup urządzeń do kontroli bezpieczeństwa	2023				2024				2025									
	Q4/23		Q1/24		Q2/24		Q3/24		Q4/24		Q1/25		Q2/25		Q3/25		Q4/25	
	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]	0																	
Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]	4,4																	
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]	4,4																	

PROJEKT 3

Nazwa projektu

Rozbudowa i modernizacja systemu CCTV.

Uzasadnienie inwestycji

W Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów funkcjonują obecnie od roku 2001 analogowy system telewizji CCTV. Ze względu na swoje zużycie fizyczne i technologiczne wymaga kompleksowej wymiany. Na przestrzeni ostatnich lat jesteśmy świadkami dynamicznego rozwoju systemów telewizji dozorowej (CCTV). Systemy analogowe odchodzą do lamusa. Obecnie projektowane systemy telewizji dozorowej w większości nowoczesnych budynków wykorzystują technikę cyfrowa dającą dużo większe

8

możliwości efektywnego zabezpieczenia obiektu. Standardem stały się już rejestratory nagrywające obraz i dźwięk na nośnikach cyfrowych, integrujące w sobie funkcje niedyskretnej magnetowid, multipleksa.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 ze względu na brak możliwości opracowania programu ochrony.
- Pozostawienie obecnie eksploatowanego systemu związane będzie z koniecznością zwiększonego zatrudnienia pracowników w zakresie ochrony obiektu o szczególnym znaczeniu dla gospodarki regionu jako wynik kompromisu w procesie uzgodnień planu ochrony obiektu.

Poziom zaawansowania prac projektowych

Został przygotowany przez Zarządzającego audyt systemu CCTV, który w całości potwierdza konieczność realizacji działań w obszarze nowoczesnego rozwiązania systemu CCTV IP połączonego z oprogramowaniem do zarządzania materiałem wizualnym w sieciowych systemach monitoringu CCTV IP stosowany w podobnych obiektach. Realizacja projektu pozwoli na:

- Jednoczesny zapis obrazu z kilku do kilkudziesięciu kamer IP.
- Kilka trybów inicjacji zapisu sygnałów wizyjnych.
- Zaawansowane wyszukiwanie nagrań video.
- Zaawansowana detekcja ruchu (wiele nieregularnych obszarów o różnych poziomach czułości).
- Redukcja i filtry szumów (zmniejszanie rozmiarów nagrań i poprawianie ich jakości).
- Tolerancja na szum w detekcji ruchu (zmniejszanie liczby fałszywych alarmów).
- Wykrywanie ludzi na obrazie z kamery i zapisywanie zdjęć ich twarzy w indeksie monitorowanych obiektów.
- Wykrywanie kradzieży obiektów.
- Wykrywanie i śledzenie pozostawionych obiektów.
- Wykrywanie manipulowania kamerą (wyższy poziom bezpieczeństwa).
- Zliczanie obiektów i ludzi.
- Sterowanie kamerami PTZ poprzez zaznaczanie obiektów na obrazie z kamery.
- Dostęp do systemu za pomocą urządzeń mobilnych (telefony, PDA).
- Obsługa dynamicznego DNS.
- Automatyczna kontrola wykorzystania pasma sieciowego.
- Zaawansowane funkcje zarządzania alarmami i automatyczne powiadamianie o alarmach np. na wcześniej zdefiniowany adres e-mail lub telefon komórkowy.
- Kamery z systemem WDR
- Objęcie zasięgiem kamer terenu lotniska i parkingów.

Projektowana wymiana systemu CCTV jest kontynuacją budowy zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Portu Lotniczego Szczecin Goleniów. Projektowana wymiana systemu CCTV IP jest elementem podnoszenia bezpieczeństwa obsługi pasażerów i statków powietrznych w Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów.

Zakres rzeczowy projektu

- a. Kamery IP Kamera IP to specjalnie zaprojektowane urządzenie wizyjne przystosowane do pracy w instalacjach CCTV opartych na tradycyjnych sieciach komputerowych. ok. sztuk 150,
- b. Serwery wizyjne,
- c. **Oprogramowanie zarządzające** sieciowym systemem wizyjnym to ostatni z podstawowych elementów instalacji CCTV IP. Oprogramowanie zarządzające stanowi podstawę systemu, pozwalającą na monitorowanie obszarów, analizę oraz zapis. Aplikacje zarządzające zazwyczaj działają w systemie Windows lub na serwerach Unix/Linux

Rozbudowa i modernizacja systemu CCTV	PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ FIANSOWANIA [kwartał/rok]															
	2023			2024			2025			2025						
	Q4/23	Q1/24	Q2/24	Q3/24	Q4/24	Q1/25	Q2/25	Q3/25	Q4/25	Q1/25	Q2/25	Q3/25				
Plan	Źródło finansowania	Plan	Źródło finansowania	Plan	Źródło finansowania	Plan	Źródło finansowania	Plan	Źródło finansowania	Plan	Źródło finansowania	Plan	Źródło finansowania			
tno	SP Ol KA (25%)	tno	SP Ol KA (25%)	tno	SP Ol KA (25%)	tno	SP Ol KA (25%)	tno	SP Ol KA (25%)	tno	SP Ol KA (25%)	tno	SP Ol KA (25%)			
śc	PPL (75%)	śc	PPL (75%)	śc	PPL (75%)	śc	PPL (75%)	śc	PPL (75%)	śc	PPL (75%)	śc	PPL (75%)			
[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]			
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.2	0.55	1.65	0	0	0
Przewidywana płatność w danym roku [mln zł]	0															
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]	2.2															
Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]	1.65															
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]	0.55															

PROJEKT 4

Nazwa projektu

Budowa centralnego wejścia/wjazdu do strefy zastrzeżonej w lotniska.

Uzasadnienie inwestycji

W Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów funkcjonują obecnie dwa wjazdy do strefy zastrzeżonej oraz jedno wejście piesze (służbowe) do strefy zastrzeżonej Portu Lotniczego Szczecin Goleniów. Obecne standardy kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów udających się do strefy zastrzeżonej wymagają nowoczesnych rozwiązań technicznych i infrastrukturalnych. Działania te są podyktowane koniecznością utrzymania niezbyt niskich standardów jakości kontroli bezpieczeństwa w Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 ze względu na brak możliwości opracowania programu ochrony.
- Ograniczenia w dostępie do strefy operacyjnej lotniska. Konieczność zwiększonego zatrudnienia pracowników w zakresie ochrony obiektu o szczególnym znaczeniu dla gospodarki regionu jako wynik kompromisu w procesie uzgodnień planu ochrony obiektu.

Zakres rzeczowy projektu

Projekt w swoim zakresie będzie obejmował wykonanie prac budowlanych w zakresie obiektu kubaturowego wraz z zadaszeniem oraz przebudowy nawierzchni drogowej i linii ogrodzenia.

Projekt do realizacji w zakresie zaprojektuj i wybuduj wraz z wskazanym wyposażeniem.

Poszczególne elementy projektu na bazie koncepcji, to:

- Budynek - śluza 45 m²
- Zadaszenie – 110 m²
- Służowy system bramowy wraz z zaporą – 1 kpl.
- Bramki do wykrywania metali WTMD sztuk 2
- Urządzenia rentgenowskie sztuk 1 komplet 1
- System białów i rolek
- System zarządzania przepustkami i kontrolą dostępu do obiektu strefy zastrzeżonej i dozorowanej Portu Lotniczego



Wzrost: 1,87 m, Ciężar ciała: 75 kg, Ciężar serca: 250 g, Ciężar płuc: 1,2 kg, Ciężar wątroby: 1,5 kg, Ciężar nerek: 150 g, Ciężar pęcherzyka żółciowego: 50 g, Ciężar pęcherzyka wodnego: 10 g, Ciężar trzustki: 70 g, Ciężar śledziony: 150 g, Ciężar wątroby: 1,5 kg, Ciężar nerek: 150 g, Ciężar pęcherzyka żółciowego: 50 g, Ciężar pęcherzyka wodnego: 10 g, Ciężar trzustki: 70 g, Ciężar śledziony: 150 g

PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ FIANSOWANIA
[kwartał/rok]

	2023				2024				2025										
	Q4/23		Q1/24		Q2/24		Q3/24		Q4/24		Q1/25		Q2/25		Q3/25		Q4/25		
	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	Planość	Źródło finansowa	
Budowa centralnego wejścia / wjazdu do strefy zastrzeżonej lotniska	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	0	SP (25%) OŁ (75%) KA (75%) PPL (%)	
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,625	1,875	0	0
Przewidywana płatność w danym roku [mln zł]	0																		
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]	2,5																		
Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]	1,875																		
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]	0,625																		

PROJEKT 5

Nazwa projektu

Poprawa bezpieczeństwa operacji lotniczych poprzez utrzymanie i naprawę pola manewrowego lotniska.

Uzasadnienie inwestycji

Posiadana baza sprzętowa działu utrzymania lotniska Szczecin – Goleniów jest mocno przestarzała. Przeprowadzona wewnętrzna analiza zasobów wskazała na konieczność wymiany zużytego sprzętu utrzymania letniego i zimowego oraz zaplecza technicznego do realizacji prac utrzymaniowych infrastruktury.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 ze względu na brak możliwości realizacji programu obsługi technicznej lotniska EPSC zgodnie z AMCI ADR.OPS.C.005 ECINIE
- Brak możliwości spełnienia wymagań BHP – badania i pomiary czynników występujących w procesie pracy (Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011r.).
- Konieczność ponoszenia większych kosztów operacyjnych poprzez wynajem podmiotów zewnętrznych.

Poziom zaawansowania prac projektowych

Dokonano rozpoznanie ryzyka.

Zakres rzeczowy projektu

W ramach realizacji projektu zakłada się zakupy:

- ciągnika rolniczego o mocy min.300HP z zmiennym kierunkiem jazdy wraz z wyposażeniem dodatkowym tj. kosiarka frontowa i boczna – bijakowe;
- ciągnika rolniczego o mocy min.150HP wraz z wyposażeniem dodatkowym tj. kosiarka frontowa i boczna – bijakowe, ładowacz czołowy wraz z osprzętem oraz osprzętu zimowego utrzymania,
- pojazd zaopatrzenia o ładowności do 3,5t wraz z nadstawką na okres zimowy,
- pojazd do załadunku środków chemicznych/niwelacji / wykopów wraz z osprzętem,
- kosiarki samobieżne z przednim zespołem tnącym wraz z wyposażeniem,
- myjka ciśnieniowa na wodę gorącą (do zabezpieczania pojazdów utrzymaniami letniego i zimowego),
- posypywarka z dodatkowym zbiornikiem na środek płynny.



Handwritten signature

PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ FIANSOWANIA
[kwartał/rok]

	2023				2024				2025									
	Q4/23		Q1/24		Q2/24		Q3/24		Q4/24		Q1/25		Q2/25		Q3/25		Q4/25	
	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania	Platność	Źródło finansowania
Poprawa bezpieczeństwa operacji lotniczych poprzez utrzymanie i naprawę pola manewrowego lotniska	3,5	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)	0	SP OL KA (25%) PPL (75%)
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]	0,875		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przewidywana płatność w danym roku [mln zł]	3,5																	
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]	3,5																	
Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]	2,625																	
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]	0,875																	

Handwritten signature

PROJEKT 6

Nazwa projektu

Rozbudowa obiektu terminala pasażerskiego

Uzasadnienie inwestycji

Obecnie na lotnisku Szczecin - Goleniów jest eksploatowany Terminal Pasażerski wybudowany w latach 1999 -2001, wg koncepcji stworzonej w roku 1998. Przyjęte wówczas na etapie koncepcji parametry zakładały możliwość rozdzielenia funkcji odpraw pasażerskich w ruchu krajowym i zagranicznym osobno dla strefy odlotów i przylotów. Przyjęto założenie, iż dominującym samolotem obsługującym połączenia do z lotniska Szczecin - Goleniów będzie samolot typu ATR-72 - posiadający dostępne 64 miejsca pasażerskie a sporadycznie operującym będzie samolot B737-300 z dostępnymi 145 fotelami. Tak przyjęte założenia pozwoliły na określenie przepustowości obiektu na poziomie 500-600 tys. pasażerów/ rok.

Opracowana strategia rozwoju w tym prognoza wzrostu ruchu pasażerskiego oraz typ dominującego w dzisiejszej komunikacji lotniczkiej samolotu o konfiguracji 189 miejsc pasażerskich obligują do podjęcia działań w celu spełnienia rosnących wymagań dotyczących działalności lotniskowej. Obecnie już przy ruchu lotniczym obsługowanym na poziomie 600 tys. pasażerów przy dominującym na lotniskach regionalnych pikowym rozkładzie ruchu ujawniają się głębokie braki w przepustowości w tym szczególnie strefy kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego, kontroli dokumentów, powierzchni sal odlotowych w tym głównie strefy non Schengen, strefy check in. W obecnym stanie realizowanie obsługi pasażerów jest możliwe poprzez przyjęte i wprowadzone do układu funkcjonalnego budynku rozwiązania, przebudowy i zmiany funkcji pomieszczeń.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak przepustowości obiektu. Ograniczenie do 600 tys. Pasażerów w odlocie i przylocie.
- Brak możliwości zwiększenia przychodów operacyjnych z opłat lotniskowych oraz części komercyjnej.
- Brak konkurencyjności lotniska jako obiektu ze względu na obniżenie standardu obsługi. Obecny obiekt posiada klasyfikacje IATA standardu obsługi pasażerów „C”.
- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 ze względu na brak możliwości opracowania planu i programu ochrony.

Poziom zaawansowania prac projektowych

Opracowano w roku 2016 przez dwie pracownie projektowe, cztery koncepcje przebudowy istniejącej kubatury obiektu - Terminala pasażerskiego. Spółka posiada także opracowany w roku 2013 koncepcyjne rozwiązanie budowy nowego obiektu kubaturowego wg. propozycji Uniwersytetu Technologicznego w Berlinie. Wszystkie z wspomnianych prac koncepcyjnych kierowały się założeniem podstawowym uzyskania przepustowości obiektu terminalowego na poziomie 1,3-1,5 mln pasażerów na rok w przylocie i odlocie oraz wskaźnikiem możliwości uzyskania stref komercyjnych w obiekcie na poziomie min. 30% z ogólnej powierzchni budynku. Oceniając opisane

powyżej koncepcje wskazać należy, iż przyjęte założenia można zrealizować w oparciu o istniejący budynek - Terminal pasażerski i grunty znajdujące się w najbliższym sąsiedztwie istniejącego obiektu będące własnością Spółki.

Zakres rzeczowy projektu

Zakres rzeczowy projektu zakłada:

- wykonanie pełno-branżowego projektu budowlanego oraz wykonawczego rozbudowy istniejącego budynku oraz obiektów wspomagających takich jak kotłownia, stacja wentylacyjna stacja klimatyzacyjna i energetyczna wraz z zagospodarowaniem terenu i uzyskaniem niezbędnych decyzji i pozwoleń;
- prace budowlane i wykończeniowe;
- wyposażenie nowo powstałej i przebudowanej kubatury w sprzęt i urządzenia związane z funkcjonowaniem obiektu Terminal Pasażerski, zgodnie z stawianymi wymogami i standardami.

Zrealizowane zadanie musi spełniać funkcjonujące obecnie zasady przemieszczania się pasażerów po obiektach typu - terminale pasażerskie lotnisk. Przyjmuje się aktualnie zasadę, iż maksymalnie należy ukierunkować tak pasażera aby z jednej strony odnalazł w sposób prosty drogę do docelowego miejsca - odpowiedniego Gate, ale jednocześnie w sposób maksymalny, funkcjonalny i zarazem prosty miał możliwość skorzystać z całej ilości oferowanych usług w strefach komercyjnych, przy jednoczesnym poziomie zapewnienia oczekiwanego ekwiwalentnego poziomu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej.

Koncepcja zakłada powiększenie poczekalni odlotowych Schengen, Non-Schengen oraz rozbudowę strefy kontroli bezpieczeństwa, strefy komercyjnej- holu głównego, hali odpraw i hali przylotów. Poniższa tabela opisuje założenia projektowe.

Infrastruktura	Przed przebudową	Przed przebudową	Projekt
Powierzchnia całkowita (m ²)	9 049	13 900	12 500
Powierzchnia z wyłączeniem części biurowej (m ²)	5 849	10 700	9 300
Liczba stanowisk check-in	10	10	10
Liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa	2	7	5
Liczba gate-ów Schengen	2	5	4
Liczba gate-ów Non-Schengen	2	4	3
Powierzchnia poczekalni Schengen (m ²)	340	1 750	1 077
Powierzchnia poczekalni Non-Schengen (m ²)	180	575	522
Liczba stanowisk kontroli dokumentów - odloty	2	4	3
Liczba stanowisk kontroli dokumentów - przyloty	4	5	4
Liczba korytarzy bagażowych	2	3	2

**PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ
FIANSOWANIA [kwartał/rok]**

	2023				2024				2025									
	Q4/23		Q1/24		Q2/24		Q3/24		Q4/24		Q1/25		Q2/25		Q3/25		Q4/25	
	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania	Płatność	Źródło finansowania
SP OL KA (25 %)																		
Rozbudowa obiektu terminala pasażerskiego	3,7		1,7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]	3,7																	
Przewidywana płatność w danym roku [mln zł]	0																	
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]	42																	
Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]	31,5																	
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]	10,5																	
	38,3																	



UW



PROJEKT 7

Nazwa projektu

Termomodernizacja obiektu stare zaplecze techniczne lotniska (65) oraz zaplecze operacyjne dla bazy przewoźnika.

Uzasadnienie inwestycji

W Porcie Lotniczym Szczecin Goleniów zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie terminala pasażerskiego obiekt, który do roku 2000 pełnił funkcje zaplecza technicznego oraz zaplecza służb technicznych ARL a do roku 2012 mieściła się w nim strażnica Lotniskowej Służby Ratowniczo Gaśniczej (LSRG). Rok budowy obiektu to rok 1976. Powierzchnia użytkowa wynosi 1310m², powierzchnia zabudowy 1585m² a kubatura 8500m³. Obiekt nie był termomodernizowany i w całości jest ogrzewany elektrycznie. W chwili obecnej obiekt w 3/4 powierzchni jest wynajęty na zaplecze techniczne - socjalno - biurowe (78m²) agenta handlingowego. W pozostałej użytkowanej powierzchni obecnie jest eksploatowana służa cargo oraz dwa magazyny cargo o łącznej powierzchni ok 180m², których użytkownikiem jest Spółka. Pozostaje niewykorzystana powierzchnia ok.200m² po pomieszczeniach, które w zakresie socjalno-bytowym eksploatowała LSRG. Obiekt w obecnym stanie wymaga pilnych nakładów remontowych (szczególnie dach oraz elementy opierzenia ognio-murów i rymny).

W Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów nie funkcjonuje obecnie zaplecze bazy operacyjnej przewoźnika lotniczego. W prostej relacji wiąże się to z brakiem możliwości bazowania samolotów na terenie lotniska Szczecin - Goleniów. Planowany projekt ma dać możliwość stworzenia zaplecza operacyjnego spełniającego funkcje biurowo - socjalno – magazynowe jakiego oczekuje przewoźnik lotniczy bazujący samoloty na danym lotnisku. Jego powierzchnia zostanie wygospodarowana w budyńku "starego zaplecza technicznego lotniska (65)" o powierzchni ok. 350m², wg wstępnie uzgodnionego podziału.

Zagrożenia niezrealizowania zadania:

- Brak możliwości eksploatacji lotniska Szczecin – Goleniów jako lotniska Certyfikowanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 2018/1139 ze względu na brak możliwości realizacji programu obsługi technicznej lotniska EPSC zgodnie z AMC1 ADR-OPS.C.005
- Brak możliwości spełnienia wymagań BHP – badania i pomiary czynników występujących w procesie pracy (Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 2 lutego 2011r.), warunki socjalno bytowe pracowników.
- Przy dalszej degradacji obiektu konieczność wyłączenia z eksploatacji a dalej konieczność rozbiórki.
- Brak zaplecza socjalno technicznego dla służb koncesjonariusza (agent handlingowy).
- Obniżone przychody spółki.

Poziom zaawansowania prac projektowych

Opracowano dla wykorzystania w projekcie:

- a) Inwentaryzację na potrzeby termomodernizacji, audyt energetyczny budynku oraz audyt energetyczny źródła ciepła - zakładamy podłączenie tego budynku do kotłowni terminal,
- b) projekt koncepcyjny przebudowy dotychczasowego układu przestrzennego obiektu (65) uzgodniony z Agentem handlowym oraz działem operacyjnym przewoźnika.

Zakres rzeczowy projektu

Wykonanie głębokiej termomodernizacji obiektu poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na ciepło przez przenikanie przez przegrody zewnętrzne. Przeprowadzony audyt energetyczny przy założeniu wykonania głębokiej termomodernizacji wskazuje na możliwość uzyskania rocznego zapotrzebowania na energię na poziomie ok 33,5% oraz tzw. prostego czasu zwrotu nakładów w okresie 8,75 (lata).

W zakresie przygotowania powierzchni jako bazy operacyjnej przewoźnika obejmuje gruntowną modernizację pomieszczeń zajmowanych poprzednio przez LSRG w obiekcie (65) z jednoczesną zmianą funkcji z pomieszczenia garażowego na pomieszczenie biurowe, wymiana instalacji elektrycznej, c.o. + cwu., przebudową węża sanitarnego, wykonanie instalacji niskoprądowych oraz klimatyzacji. W ramach zadania zakłada się wykonanie nowego wejścia głównego do pomieszczeń oraz nowych posadzek.

		PRZEWDYWANY TERMIN REALIZACJI I PŁATNOŚCI NETTO Z UWZGLĘDNIENIEM ŹRÓDEŁ FIANSOWANIA [kwartał/rok]																
		2023				2024				2025								
		Q4/23		Q1/24		Q2/24		Q3/24		Q4/24		Q1/25		Q2/25		Q3/25		Q4/25
Termomodernizacja obiektu	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania	Planość	Źródło finansowania
		SP OL KA (25 %)	SP OL KA (75 %)		SP OL KA (25 %)	SP OL KA (75 %)		SP OL KA (25 %)	SP OL KA (75 %)		SP OL KA (25 %)	SP OL KA (75 %)		SP OL KA (25 %)	SP OL KA (75 %)		SP OL KA (25 %)	SP OL KA (75 %)
Przewidywana płatność w danym kwartale [mln zł]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przewidywana płatność w danym roku [mln zł]															1,75 07	0,43 77	1,31 3	0
Przewidywana wartość całkowita zadania [mln zł]																		1,7507
																		1,7507

Przewidywana wielkość dokapitalizowania zadania przez PPL [mln zł]	1,313
Przewidywana wielkość wkładu własnego Spółki [mln zł]	0,4377

Prezes Zarządu Spółki - Dyrektor Portu Lotniczego

Maciej Dziadosz

Maciej Dziadosz