WEI Warsaw Enterprise Institute

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

## HISTORYCZNA SZANSA ODBUDOWY POLSKIEJ PODMIOTOWOŚCI W EUROPIE

WARSZAWA, MARZEC 2017

# Spis treści

**Wstęp** 3

**Scenariusze przyszłości** 6

Pierwszy wariant 6
Drugi wariant 8

**Rekomendacje WEI** 10

**Uwarunkowania rynkowe, technologiczne, polityczne i geograficzne** 11

**Szersza wizja Centralnego Portu** 13

**Co czeka porty regionalne?** 16

Rekomendacja WEI 19

**Duopol jako alternatywa dla Centralnego Portu** 20

**Co dalej z lotniskiem Chopina** 22

Rekomendacja WEI 23

**Integracja polskiego systemu transportu kolejowego** 24

**Kto za to zapłaci?** 28

Rekomendacja WEI 30

**Potencjalne konflikty interesów** 31

**Wewnętrzne spory polityczne wokół CPK** 32

Rekomendacja WEI 32

**Zewnętrzne zagrożenia dla CPK** 33

Rekomendacja WEI 34

**Świat się nie zatrzyma tylko dlatego, że zabraknie CPK** 35

# WSTĘP

Każda dyskusja o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (CPK) powinna zaczynać się i kończyć od zmian w globalnych uwarunkowaniach ekonomiczno - politycznych. Przesuwające się centrum światowego handlu z nad Oceanu Atlantyckiego na basen Oceanu Spokojnego zostawia ogromną lukę w możliwościach wymiany handlowej pomiędzy Europy a Azją. Polska, z uwagi na swoje położenie geograficzne i niektóre historyczne doświadczenia, może być głównym beneficjentem globalnych zmian i odzyskać unikalną niegdyś pozycję państwa łączącego najważniejsze szlaki handlowe z Azji i Wschodniej Europy na Zachód. Warto pamiętać, że złoty wiek państwowości i rozkwit polskiej gospodarki w XVI wieku, w dużej mierze zawdzięczaliśmy właśnie naszemu unikalnemu położeniu na styku szlaków handlowych. Przesunięcie centrum światowego biznesu z Europy Środkowej nad basen Oceanu Atlantyckiego w XVII i XVIII wieku natychmiast odbiło się na pozycji Polski w świecie. Czy tym razem uda nam się wykorzystać kolejną globalną szansę? Warunkiem jest stworzenie, w przewidywalnie krótkim czasie, nowoczesnej infrastruktury odpowiadającej światowemu zapotrzebowaniu, mogącej skutecznie konkurować z niemieckimi czy brytyjskimi centralnymi ośrodkami komunikacyjnymi.

Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego zakłada, że obiekt powstanie w środkowej Polsce, między Łodzią a Warszawą. Na obszarze ponad 10 km kwadratowych powstałoby międzykontynentalne lotnisko mogące pełnić rolę hubu dla największych linii lotniczych na świecie, w tym, przede wszystkim, hubu dla polskich linii lotniczych LOT. Narodowy przewoźnik z peryferyjnej linii lotniczej może wyrosnąć na światowego gracza, tylko pod warunkiem, że otrzyma odpowiednie zaplecze infrastrukturalne i pozycję rozgrywającego w Europie. Kluczowym elementem CPK będzie Centralny Węzeł Kolejowy osobowo-towarowy łączący Azję z Europę. Dojazd do lotniska i centralnego węzła kolejowego mają zapewnić m.in. autostrada A2 oraz kolej – w tym odcinek linii dużych prędkości Warszawa - Łódź. Projekt Warsaw Enterprise Institute zakłada dodatkowo budowę trakcji kolejowych łączących promieniście Port Centralny z siecią przewozów towarowych, umożliwiającą szybki dostęp do największych ośrodków handlowych w Polsce i Europie Środkowej z Pragą czy Berlinem na czele. Przedłużony tor kolejowy dwóch szerokości pozwoli na ulokowanie w centrum Polski ośrodka logistycznego służącego całej Europie, jako centrum przeładunkowe między Azją a Europą. Tak pomyślany projekt nie tylko otwiera nowe możliwości handlowe dla polskich firm logistycznych czy transportowych, ale przede wszystkim plasuje Polskę w zupełnie innym miejscu na Europie, porównywalnym tylko z miejscem jakie zajmowała od XV do początków XVIII wieku. Będzie to również łączyć się z niepowtarzalną szansą nadgonienia przepaści majątkowej i cywilizacyjnej, jaka dzieli Polskę od państw Europy Zachodniej.

Dyskusja na temat budowy i ewentualnej lokalizacji portu toczy się od bez mała 20 lat. Mimo ostatnich zdecydowanych deklaracji politycznych wciąż nie dopracowaliśmy się nawet spójnego planu ewentualnych działań. Decyzja Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów o przygotowaniu kierunkowej uchwały w sprawie budowy Centralnego Portu

Komunikacyjnego (CPK) jest godna odnotowania, choć w naszym przekonaniu wymaga głębszej poprzedzającej analizy co do zakresu samego projektu. Eksperci WEI zwracają uwagę, że tylko połączenie CPK z Centralnym Węzłem Kolejowym, arteriami szybkiej kolei i siecią autostrad może spełnić zarówno cele biznesowe, jak i strategiczne, stawiane sobie przez rząd.

Największą przeszkodą dla realizacji projektu od początku były i pozostaną względy polityczne. Kiedy jedna ekipa była bliska podjęcia decyzji o rozpoczęciu prac zaraz kończyła się jej kadencja, a następcy szukali nowych rozwiązań, za które sami mogliby wziąć kredyt. Raport jest próbą przybliżenia stanowisk, zmobilizowania stron do podjęcia działań, ale również rekomenduje szereg rozwiązań, zarówno logistycznych jak i politycznych, które pozwolą ominąć w przyszłości tradycyjne wyboje na drodze do realizacji strategicznych inwestycji.

Efektem dogłębnej analizy WEI jest 5 rekomendacji, z których jasno wynika, że projekt wymaga podjęcia natychmiast szeregu decyzji o najwyższej randze państwowej. Często wychodzących daleko poza procesy operacyjne, strukturalne i finansowe. To niepowtarzalna szansa zdefiniowania przy okazji celów polskiej polityki zagranicznej w synergii z długoterminowymi celami gospodarczymi. Niezależnie od tego jak nazwiemy ten program: czy Program Zrównoważonego Rozwoju Bis czy poszukamy bardziej poetyckich sformułowań, pozostanie on najważniejszym programem gospodarczym wzmacniającym znaczenie Polski od czasu budowy Portu w Gdyni. W sto lat od podjęcia decyzji o budowie polskiego portu morskiego, mamy szanse położyć podwaliny pod Centralny Port Komunikacyjny.

Inwestycja wymagać będzie specustawy pozwalającej na koordynację prac większej niż kiedykolwiek liczby instytucji państwowych, przedsiębiorstw i mądrej polityki finansowej. Wymagać będzie silnej osobowości – twarzy całego projektu, która zanim jeszcze przejdzie do historii, będzie musiała poradzić sobie z biurokratyczną inercją i silosowością polskich ministerstw. Osobowości, która stanie na czele specjalnie do tego powołanej instytucji i która zasiadać będzie w najwyższych gremiach rządu. Tak, jak to próbujemy zrobić w przypadku programu Mieszkanie Plus, a nie tak jak to ponad 10 lat robiono w przypadku Gazoportu czy szybkich kolei, które zamiast opasać Polskę szybkimi połączeniami opasały ją ciągiem biurokratycznych zatorów. Istotnym będzie stworzenie osobnego programu wykorzystującego mechanizmy rynkowe, dla pozyskiwania koniecznych funduszy, zapewnienia przejrzystości prac i stworzenia szerokiego wsparcia dla prywatnych firm, mogących uczestniczyć w realizacji zadań.

Sporne obszary dotyczą:

1. Opłacalności Inwestycji
   Niewątpliwie największy i najdroższy projekt infrastrukturalny może być trudny do przeprowadzenia z uwagi na koszty oraz czas trwania inwestycji wymagającej zaangażowania wielu ekip politycznych w przyszłości.

2. Geopolityki
   Istniejące napięcia na linii Chiny - Stany Zjednoczone, powodują, że tradycyjny sojusznik Polski: USA może stanąć na przeszkodzie ambitnym planom otwarcia Polski na Wschód.
3. Konfliktu interesów
   Centralny Port bez odpowiedniej strategii i jasno określonych zadań wszystkich głównych graczy może być odebrany jako zagrożenie dla lokalnych samorządów oraz silnych lokalnych środowisk przywiązanych do istniejących już lokalnych portów lotniczych. W tej grupie znajdą się również środowiska lansujące koncept tzw. duoportu, czyli przejęcia roli centralnego lotniska przez połączone Lotnisko Chopina w Warszawie z położonym nieopodal Mazowieckim Portem Lotniczym (MPL) Modlin (kod IATA: WMI).

# SCENARIUSZE PRZYSZŁOŚCI

Do tego, że Polska potrzebuje nowych rozwiązań komunikacyjnych nie trzeba specjalnie nikogo przekonywać. W 2016 roku przez polskie lotniska przewinęły się 34 miliony osób. To było o cztery miliony więcej niż rok wcześniej. A i ta liczba wydaje się niska w stosunku do potencjalnych potrzeb państwa wielkości Polski. W naszym kraju na jednego mieszkańca przypada 0,8 lotu, w Niemczech ten współczynnik wynosi 3,8. Przyjmując, że wraz z rosnącą zamożnością społeczeństwa dysproporcje te będą malały, zakłada się, że za 12 lat Polska powinna obsługiwać ok. 60 mln pasażerów. Istniejąca infrastruktura nie jest w stanie sprostać zadaniu. Z każdym rokiem będzie to trudniejsze, zważywszy, że najważniejsze warszawskie lotnisko im. Chopina już dziś w godzinach szczytu pracuje na granicy swoich możliwości. Decyzje muszą zapaść jeszcze w tym roku. W innym razie grozi nam klincz transportowy, poważnie ograniczający nie tylko swobodę poruszania się Polaków, ale też rozwój gospodarczy państwa. W praktyce mamy zaledwie dwa możliwe scenariusze rozwiązania sytuacji.

### Pierwszy wariant

Główną zaletą Duoportu jest jego cena. Jest tańszy i znacznie łatwiejszy w realizacji niż Port Centralny. Jednak pieniądze wydatkowane na rozwój tego projektu w olbrzymim stopniu zostaną wydane na rozproszenie potencjału, jaki posiada Polska przy jej położeniu geograficznym i skali rynku lotniczego oraz tempie jego rozwoju.

Dodatkowym ryzykiem będzie konserwowanie stanu, gdzie poszczególne lokalne porty pozostaną uzależnione od tanich linii lotniczych oraz zagranicznych przewoźników „dostarczających" podróżnych do dużych centrów przesiadkowych w Niemczech, Francji i Zatoce Perskiej, a w takiej sytuacji Warszawa zachowałaby rolę centralnego lotniska dla kraju, choć w tym porcie operowaliby tylko przewoźnicy sieciowi. Tanie linie i czartery lądowałyby zaś w Modlinie. Taki stan rzeczy możliwy jest jedynie przez kilka lat, po 2020 roku wzrost ruchu lotniczego wymusi migrację części przewoźników sieciowych do Portu w Modlinie, który będzie wymagał rozbudowy.

Co więcej, dotowane publicznymi środkami porty regionalne nadal pozostaną przyczółkami zagranicznych firm prowadzących, wspieraną pieniędzmi podatników, działalność lotniczą konkurencyjną do narodowego przewoźnika. W takim przypadku - oprócz rozproszenia potencjału - część polskiego rynku przewozów lotniczych oddawana będzie zagranicznym przewoźnikom, za publiczne pieniądze, w sposób zakłócający konkurencję.

To bardzo poważną wada, która na dłuższą metę uniemożliwi dynamiczny rozwój Polski, jako ważnego miejsca na lotniczej mapie świata – mimo wyjątkowo korzystnego położenia geograficznego.

Potencjał przepustowości Lotniska Chopina, nawet zarezerwowany wyłącznie dla przewoźników sieciowych, wyczerpie się w ciągu 4-5 lat. W tym scenariuszu lotnisko będzie

coraz bardziej uciążliwe dla otoczenia, a teren, który zajmuje coraz bardziej wartościowy. Wyczerpanie przepustowości Lotniska spowoduje kierowanie części przewoźników sieciowych na lotnisko Modlin i uniemożliwi im dokonanie przesiadki na samoloty operujące z drugiego lotniska. Dla tych połączeń oznacza to de facto likwidację funkcji Duoportu jako hubu przesiadkowego. Zatem rozwiązanie to jest faktyczną likwidacją szansy na powstanie w Polsce dużego hubu lotniczego dla Europy Środkowej, a na kierunku dalekowschodnim dla dużej części Europy.

Co więcej, oba porty lotnicze znajdować się będą poza podstawową siecią komunikacji kolejowej kraju i dowóz pasażerów do nich będzie odbywał się wyłącznie pociągami lokalnymi. Dowóz ten będzie specjalnie organizowany w celu przywozu pasażerów na lotnisko, a więc przynajmniej w części wiązać się będzie z ponoszeniem kosztów dedykowanych wyłącznie temu celowi.

Jednocześnie wariant ten jest nierozwojowy, gdyż lotnisko w Modlinie posiada bodaj najgorszą lokalizację pod względem geograficznym i infrastrukturalnym, jako ewentualny główny port lotniczy dla Polski. Znajduje się po północnej stronie stolicy. Tereny na północ i wschód od Warszawy to jedne z najmniej zaludnionych obszarów Polski, w których mieszka mniej niż 10 proc. populacji kraju i brakuje rozwiniętej sieci infrastruktury transportowej. Lotnisko w Modlinie sąsiaduje tylko z jedną linia kolejową o znaczeniu krajowym E65 Warszawa – Gdańsk. Linia ta w okolicy Modlina ma wadliwy przebieg dla szybkiej komunikacji Warszawa – Gdańsk i w dłuższej perspektywie nie można wykluczyć racjonalizacji i wyprostowania przebiegu (tj. przywrócenie przebiegu przedwojennego Legionowo - Nasielsk), celem istotnego skrócenia jej trasy. Powyższe spowodowałby odsunięcie jej od Modlina o kilkanaście kilometrów. Modlin, położony przy ujściu Bugo -Narwi do Wisły, sąsiaduje z cennymi i chronionymi obszarami przyrodniczymi i rozbudowa lotniska, a zwłaszcza towarzyszącej mu infrastruktury transportowej, byłaby bardzo droga - o ile w ogóle możliwa. Powyższe uwarunkowania lokalizacyjne dyskwalifikują Modlin z rozważań dotyczących centralnego lotniska krajowego.

Uwzględniając powyżej opisane kwestie należy jednak zauważyć, że koncepcja Duoportu przynajmniej przez pewien czas będzie musiała być wdrożona nawet w przypadku podjęcia decyzji o budowie CPK. Budowa Centralnego Portu Lotniczego potrwa minimum 6-8 lat, a ponieważ wyczerpanie przepustowości Portu Chopina nastąpi wcześniej, scenariusz Duoportu może być traktowany jako rozwiązanie pomostowe do czasu budowy CPK (po 2020 roku, kiedy przepustowość Lotniska Chopina ulegnie wyczerpaniu).

Jeżeli jednak zapadnie decyzja o powstaniu CPK, należy dążyć do tego, aby ten czas był jak najkrótszy, a środki zainwestowana w realizacje tego projektu jak najmniejsze. Należy przy tym zaznaczyć, że powstanie CPK nie musi oznaczać podważenia sensu istnienia Lotniska w Modlinie, z tym że jego funkcja dedykowana będzie obsłudze połączeń nisko kosztowych czy czarterowych.

### Drugi wariant

Budowa Centralnego Portu dla całej Polski i Europy Środkowej ma sens pod warunkiem, że oprócz funkcji hubu lotniczego byłby jednocześnie centralnym punktem pasażerskiej i towarowej komunikacji kolejowej kraju oraz zwornikiem megapolis Warszawa - Łódź.

Centralne położenie portu - przy skrzyżowaniu nowoprojektowanej szybkiej linii kolejowej Warszawa – Łódź z Centralną Magistralą Kolejową i jej przyszłym przedłużeniem na północ - umożliwia pełnienie przez ten obiekt również funkcji wielkiego dwupoziomowego krzyżowego kolejowego dworca przesiadkowego organizującego wewnątrzkrajowy transport kolejowy (budowany w oparciu o model Hub&Spoke).

W takim wariancie położony blisko geograficznego środka Polski hub byłby lotniczą bramą do Polski i jej „oknem na świat", ale też pełniłby funkcje multimodalnego węzła przesiadkowego, który umożliwiałby wzajemne skomunikowanie wszystkich głównych obszarów kraju transportem kolejowym z najwyżej jedną przesiadką.

Realizacja tego projektu byłaby najważniejszym krokiem do zasypania różnic pozaborowych w integracji sieci kolejowej Polski. Samo otoczenie CPK stałoby się obszarem o najlepszej dostępności transportowej w kraju, z możliwym bezpośrednim dojazdem koleją w każdy rejon Polski.

Połączenie w jednym obiekcie - hubie - wielkiego lotniska poziomu interkontynentalnego i głównego dworca kolejowego poziomu krajowego, będącego jednocześnie centralnym punktem kilkumilionowej Megapolis (Warszawa - Łódź) jest okazją unikalną w skali światowej, co nie znaczy, że nie ma analogicznych realizacji. Obiekt o podobnym przeznaczeniu istnieje w Chinach i jest nim Shanghai Hongqiao International Airport[1].

Poszerzenie tego projektu o centrum logistyki towarowej, łączącej centralną Polskę specjalnymi torami kolejowym mogącymi zapewnić przejazd zarówno pociągów przystosowanych do szerokich jak i wąskich torów, stworzyłoby unikalną przewagę Polski nad innymi ośrodkami w tej części Europy. Pozwalałoby w przyszłości na przejęcie przez Polskę obsługi części towarów z i do Azji. Projekt torów powinien zostać uwzględniony w planach, choć z uwagi na wciąż nieopłacalny, zbyt długi i kosztowny transport kolejowy, jak również z uwagi na obiekcje polityczne naszych partnerów może być realizowany w późniejszym okresie.

Realizacja CPK oznaczałaby:

1. Budowę lotniska centralnego zintegrowanego z dużym dwupoziomowym krzyżowym dworcem kolejowym krajowej komunikacji pasażerskiej oraz kolei aglomeracyjnej Warszawa - Łódź.

[1] *Nie przypadkowo właśnie w Szanghaju – mieście znajdującym się w środkowej części Chińskiego wybrzeża, nad którym mieszka ponad połowa populacji kraju (przy czym z powodu uwarunkowań przestrzennych układ komunikacyjny chińskiego wybrzeża ma charakter liniowy a nie jak w polskich realiach gwiaździsty).*

2. Budowę relatywnie krótkich odcinków linii kolejowych spinających lotnisko z siecią kolejową kraju, zarówno na kierunku W-E jak i N-S, niekoniecznie w standardzie bardzo dużych prędkości, ale w geometrii, która umożliwi osiągnięcie takiego standardu.
3. Powstaniem w okolicy Lotniska potrzebnego polskiej gospodarce centrum wystawienniczego dla Europy Środkowej.
4. Silne wzmocnienie koncepcji lokalizacji w pobliżu Łodzi wielkiego centrum przeładunkowo - logistycznego oraz strefy ekonomicznej, jako głównego europejskiego węzła na szlaku (Chiny - Europa).

# REKOMENDACJE WEI

- Konieczne jest **jak najszybsze wypracowanie długoterminowej Strategii Rozwoju Narodowego** uwzględniającej interesy naszych sojuszników, ale też wyważającej nasze długoterminowe interesy gospodarcze. Mowa o strategii, która pozwoli wypracować spójną linię polityki zagranicznej, zapewniającą zrozumienie sojuszników dla realizacji projektu. Doskonałym przykładem skutecznej dyplomacji może tu być żmudna, acz owocna polityka Niemiec dążących do budowy Nord Stream czy do większego udziału OZE w europejskim miksie energetycznym. Konieczne jest opracowanie spójnej strategii marketingowej, wychodzącej daleko poza lakoniczną informację o podjęciu przez rząd decyzji. Jeżeli raz uda się przekonać do projektu większość opinii publicznej, to tak jak mieliśmy do czynienia w przypadku budowy dróg czy Gazoportu, niezależnie od nastawienia formacji politycznej rządzącej w danym okresie, projekt będzie kontynuowany.

- Niezależnie od licznych ograniczeń konceptu Duopolu, należy jak najszybciej **przygotować osobną strategie** możliwie **najlepszego wykorzystania obydwu lotnisk** w okresie przejściowym – 15-17 lat - do czasu powstania CPK i drugiej analizy - wykorzystania lotnisk na okres po stworzeniu docelowego modelu.

- Lotniska w Polsce budowano dotąd bez strategicznej analizy na poziomie krajowym. O lokalizacjach często decydowały ambicje samorządów. Obecnie **potrzebujemy dogłębnej analizy i strategii ogólnopolskiej dla sieci lokalnych lotnisk**, zarówno w kontekście ambitnego projektu Centralnego Portu, jak i w kontekście całościowej polityki transportowej Polski. Częścią strategii powinien być plan zagospodarowania lokalnych portów w okresie przejściowym, jak i po upływie 15- 17 lat koniecznych na powstanie CPK.

- Niezbędne jest **przygotowanie specustawy uwzględniającej innowacyjne aspekty finansowania,** jak choćby podatek adiacencki, zapewniającej również możliwość udziału kapitałowego obcych inwestorów, bez możliwości kontroli nad projektem i infrastrukturą.

# UWARUNKOWANIA RYNKOWE, TECHNOLOGICZNE, POLITYCZNE I GEOGRAFICZNE

Na całym świecie, a więc również w Polsce, w ostatnich dekadach następuje dynamiczny wzrost ruchu lotniczego. Przyczynia się do tego rozwój technologiczny i gospodarczy, procesy globalizacyjne i polityczne, jak na przykład integracja europejska.

Jednocześnie zmienia się i będzie się nadal zmieniać charakter ruchu lotniczego związany z wzrostem gospodarczym oraz populacją krajów Azji. W szczególności dotyczy to Chin, które pretendują do miana największej gospodarki świata. Wzrost znaczenia gospodarczego krajów Dalekiego Wschodu powoduje wzrost wymiany handlowej pomiędzy tymi krajami a Europą. Te kontakty handlowe i gospodarcze mają być dodatkowo wzmocnione realizacją największego projektu infrastrukturalnego współczesnego świata, czyli budowy nowego połączenia Europa – Chiny zwanego „Nowym Jedwabnym Szlakiem" lub One Belt One Road (OBOR).

Wymienione powyżej uwarunkowania powodują wzrost znaczenia i atrakcyjności Polski w jej położeniu geograficznym. Powyższa sytuacja dotyczy zarówno atrakcyjności w aspekcie rozwoju połączeń lądowych Europa – Azja, jak i globalnego ruchu lotniczego. Jak twierdzi ekspert ds. prognozowania ruchu lotniczego **Dr Benedikt Mandel**[2]**,** położenie geograficzne Centralnej Polski *„jest doskonałe(…), aby spełnić oczekiwania linii lotniczych dotyczące dużego obszaru zasilania i bliskości największych rynków lokalnych. Większość międzykontynentalnych operacji z Warszawy do Azji i Ameryki Północnej może być wykonana w rotacji 24-ro godzinnej. Huby w Londynie, Paryżu, Madrycie, Zurychu i Frankfurcie nie mają takich możliwości w obu kierunkach. Wiedeń jest też nieco gorzej położony, a tylko Helsinki nieco lepiej*."

W zakresie komunikacji lotniczej z Chinami, czy innymi państwami Dalekiego Wschodu, Polska - położona we wschodniej części Unii Europejskiej (posiadająca duży potencjał własnego rynku wynikający z populacji blisko 40 milionów obywateli) i sąsiadująca z kilkoma znacznie mniejszymi krajami - ma szansę na zbudowanie jednego z głównych hubów dedykowanych obsłudze tego kierunku.

Unikalność sytuacji Polski wzmacnia jej układ przestrzenny, a także – co może wydawać się paradoksalne - infrastrukturalne zapóźnienie kraju. Regularny zbliżony do kwadratu kształt kraju z położonym niemal centralnie układem dwóch miast: Warszawy i Łodzi predestynuje Polskę do budowy centrycznego układu komunikacji (Hub&Spoke).

W obecnej chwili Polska realizuje budowę swojego układu drogowego w zakresie dróg szybkiego ruchu. Do przebudowy pozostaje system infrastruktury kolejowej, który

[2] *http://www.prtl.pl/rozmowy_prtl,6776,1*

z powodów historycznych ma nieodpowiedni kształt do potrzeb kraju w jego obecnych granicach, oraz infrastruktura do obsługi transportu lotniczego.

Jednocześnie to właśnie w centralnej części Polski braki infrastruktury kolejowej są najdotkliwsze, a z powodu węzłowego charakteru tej lokalizacji budowa takiej infrastruktury w tym miejscu jest najbardziej rentowna ze wszystkich możliwych inwestycji transportowych.

Podsumowując wewnętrzne uwarunkowania:

A. Polska stoi przed wyzwaniem przebudowy systemu komunikacji kolejowej oraz lotniczej kraju.
B. Główny ciężar inwestycji kolejowych dotyczyć musi centrum Polski, gdzie znajdują się dwa z trzech miast o największej populacji, w odległości pozwalającej myśleć o tych ośrodkach jako elementach jednej megapolis.
C. Pomiędzy tymi miastami znajdują się duże niezabudowane i relatywnie tanie tereny inwestycyjne, a także strategicznie ważne elementy istniejącej infrastruktury transportowej (Drogi A1/A2, S8 oraz Centralna Magistrala Kolejowa).
D. Jednocześnie przepustowość położonego niemal w centrum stolicy lotniska w czasie najbliższych kilku lat ulegnie całkowitemu wyczerpaniu.
E. Przewidywany wzrost przepustowości dwóch nowych projektów inwestycji w porty lotnicze Berlin Brandenburg Airport i rozbudowa londyńskiego Heathrow mogą z polskich portów lotniczych stworzyć „dworce" przesiadkowo - dojazdowe do centralnych ośrodków.

# SZERSZA WIZJA CENTRALNEGO PORTU

Projekt Lotniska Centralnego pomiędzy Warszawą a Łodzią ma swoją genezę jeszcze w latach 90 tych XX wieku jako elementu koncepcji prof. Jacka Damięckiego budowy Duopolis Warszawa - Łódź[3].

Pierwsze wstępne opracowanie (za SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji) analizujące kilka możliwych lokalizacji CPL powstało w 2003 r. Autorzy wskazali za najlepsze dwie lokalizacje: Modlin lub Mszczonów. Dwa lata później ówczesny resort transportu zdecydował, że CPL powstanie w Mszczonowie - w Modlinie zaś lotnisko dla tanich linii oraz przewozów Cargo. Jednak w 2006 roku powrócono do dyskusji o innej możliwej lokalizacji lotniska. Hiszpańskie konsorcjum Ineco - Sener w kolejnej analizie przedstawiło kilka możliwych lokalizacji CPK, wskazując trzy najlepsze: Mszczonów, Baranów lub Babsk.

**Proponowane lokalizacje CPL**




*Źródło: opracowanie własne.*

W 2008 r. ponownie ogłoszono przetarg na kolejną analizę lokalizacji portu. Do jej przeprowadzenia w 2009 r. wybrano firmę PricewaterhouseCoopers[4]. W trakcie analizy kosztów i korzyści za najbardziej zasadną uznano budowę od podstaw zupełnie nowego lotniska z dwiema drogami startowymi i odpowiednią infrastrukturą oraz terminali umożliwiających obsługę ruchu 35 mln pasażerów rocznie. Opracowanie zakłada także całkowitą likwidację Lotniska Chopina w Warszawie i sprzedaż terenu pod zabudowę. Opracowanie renomowanej firmy doradczej nigdy nie doczekało się realizacji.

[3] *Koncepcja „Miasto Binarne", prof. arch Jacek Damięcki.*
[4] *http://www.siskom.waw.pl/komunikacja/lotnisko/CPL/analiza_2010/cpl_analiza_2010_raport_glowny.pdf*

Profesor Marek Rekowski z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu wskazuje na konieczność rozpatrywania CPL w kontekście strategii rozwoju całego rynku lotniczego, a szerzej rynku transportowego w Polsce i Europie. Wg niego niezbędne jest opracowanie strategii rozwoju polskiego rynku lotniczego, która powinna uwzględniać wyzwania, jakie stoją przed podmiotami tego rynku: portami, liniami lotniczymi (głównie PLL LOT) oraz instytucjami (ULC, PAŻP, ministerstwa, instytucje właścicielskie). Transport lotniczy i jego infrastruktura powinna stanowić zintegrowany element całego systemu transportowego, europejskiego i krajowego. Dlatego strategia rozwoju rynku lotniczego w Polsce powinna być budowana w powiązaniu ze strategiami rozwoju innych rynków transportu, zwłaszcza drogowego i kolejowego. Dotychczas każdy z tych segmentów rynku transportowego jest rozwijany niezależnie, m.in. z racji rozproszenia kompetencji administracyjnych.

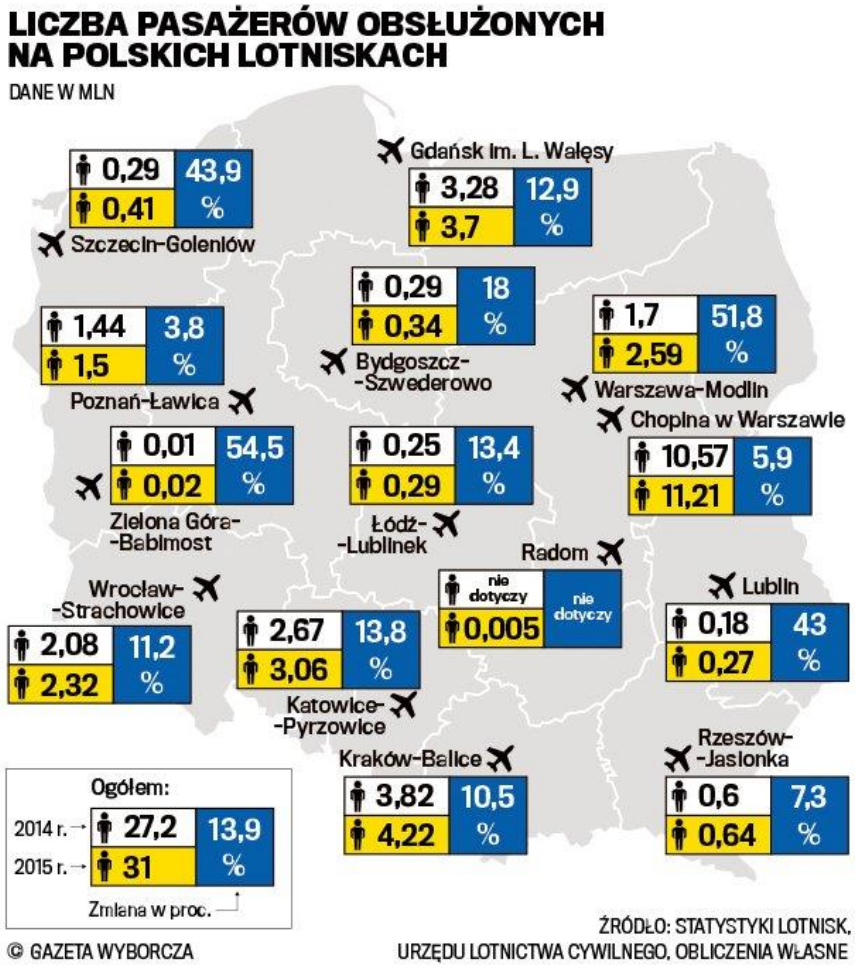
W Polsce nie planowano i nie wprowadzono dotychczas żadnych rozwiązań z zakresu transportu intermodalnego. Siatka połączeń drogowych, kolejowych i lotniczych oraz lokalizacja kluczowych obiektów infrastruktury nie są ze sobą skorelowane. Nie uzupełniają się wzajemnie, a tym bardziej nie zastępują się na wybranych trasach i kierunkach. Przykładem tego może być wykorzystanie Centralnej Magistrali Kolejowej (pierwotnie trasy towarowej wytyczonej poza dużymi skupiskami ludności), jako trasy szybkiego ruchu łączącej Warszawę i Śląsk. W praktyce, transport pasażerski tą magistralą nie pozwala na komunikacyjne połączenie dużych miast położonych pomiędzy jej krańcowymi punktami. Ich mieszkańcy, stanowiący potencjalnie dużą grupę pasażerów korzystających z usług kolei, utracili przez to możliwość szybkiego dotarcia tym środkiem transportu np. do portów lotniczych. Dodatkowo nie zadbano także o to, aby trasy dalekobieżnych linii kolejowych umożliwiały pasażerom bezpośrednią podróż do lotnisk. Przykładem braku takich rozwiązań jest Lotnisko Chopina w Warszawie, do którego dojechać można wyłącznie kolejami kategorii lokalnej, do tego w większości przypadków po uprzedniej przesiadce na innych dworcach kolejowych stolicy. Innym kuriozalnym przykładem zaniechań w zakresie wprowadzania strategicznych rozwiązań dotyczących infrastruktury transportowej jest brak szybkiego połączenia kolejowego między aglomeracją krakowską i śląską czy analogicznie brak takiego połączenia między Krakowem a gęsto zaludnionymi regionami Podkarpacia, Podbeskidzia i Podhala.

Dotychczas rząd Polski nie podjął także działań, których celem byłoby skuteczne i kompleksowe połączenie siatki kolejowej z drogową i lotniczą. Nie wytyczono tras, które po przeprowadzeniu stosownych analiz byłyby dedykowane rekomendowanym środkom transportu (zależnie od zlokalizowanej w danym regionie infrastruktury), zoptymalizowanym pod względem kosztów i czasu transportu z punktu A do punktu B, tak na terenie kraju, jak i poza jego granicami. Przytoczony powyżej przykład Lotniska Chopina jest tylko jednym z wielu. Skutkiem tego dopuszczono do marginalizacji niektórych szlaków komunikacyjnych (wspomniane połączenie kolejowe Śląska i Małopolski kosztem zbyt dużego natężenia ruchu w łączącym oba regiony odcinku trasy A4 oraz destrukcyjna konkurencja międzysektorowa na trasie Poznań – Warszawa).

Ponadto z rozwiązań intermodalnych wyłączono transport towarowy, co w stopniu znacznym mogło przyczynić się zarówno do rozwoju sektora kolejowego, jak i pozwoliłoby na odciążenie systemu drogowego. Nie przeanalizowano możliwości wynikających z naturalnego położenia i potencjału Polski, dotyczących stworzenia na terenie kraju intermodalnego centrum przeładunkowego dla ruchu towarowego. Nie próbowano również łączyć szlaków komunikacyjnych oraz środków transportowych w jedną zsynchronizowaną, kompatybilną i kompleksową sieć transportu pasażerskiego oraz towarowego, uwzględniając przy tym potrzeby takich sektorów jak gospodarka morska np. potrzeby transportowe z portów morskich w głąb kraju realizowane przez kolej. Wiele z tych kwestii można by uregulować właśnie przy okazji budowy portu centralnego.

# Co czeka porty regionalne?

Obecnie w Polsce działa 14 lotnisk pasażerskich.




**Pasażerowie na polskich lotniskach w 2015 r.**
Wawrzyniec Święcicki/Agencja Gazeta.

*Źródło: wyborcza.biz, Wraca temat centralnego lotniska. Chińczycy zbudują je razem z nami?, 27.04.2016, http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19986933,wraca-temat-centralnego-lotniska-chinczycy-zbuduja-je-razem.html,*

W 2015 r. obsłużyły one ponad 30,3 mln pasażerów. Ale aż blisko 29 mln z tego ruchu kumuluje siedem największych lotnisk. Pozostałe porty nie radzą sobie już tak dobrze, szczególnie zła jest sytuacja Łodzi, Bydgoszczy, no i oczywiście Radomia i Lublina. Krytycy zwracają uwagę na silne rozproszenie sektora lotniczego i na fakt, że porty regionalne budowano bez całościowej strategii rządowej. Często jedyną miarą były ambicje samorządów, a nie możliwości i faktyczne potrzeby. Najbardziej znanym przykładem jest port w Radomiu. Przedsięwzięcie kosztowało 100 mln zł, a dotąd próżno szukać linii lotniczych, które byłyby zainteresowanie uruchomieniem stamtąd połączeń lotniczych.

W efekcie lokalny samorząd musi co roku dopłacać do działalności spółki. Zresztą pod względem finansowym nie tylko Radom, ale niemal każde małe lotnisko w Polsce ma spory problem. Z ogólnie dostępnych danych wynika, że inna spektakularna inwestycja samorządowa, tj. Port Lotniczy Lublin odnotował w 2015 r. 25 milionów straty. W 2016 roku Port Lotniczy Lublin odprawił łącznie 377 606 pasażerów, co stanowi 42-proc. wzrost w stosunku do 2015 roku. Tymczasem taki jak lubelski port lotniczy, obsługujący w większości ruch nisko kosztowy, chcąc wyjść na prostą musi odprawiać przynajmniej 700 tys. pasażerów, ale w ciągu roku. Do osiągnięcia takiego pułapu jest zatem daleka droga. Nie tylko w Lublinie, ale nawet w działających od dawna portach w Łodzi, Bydgoszczy czy, a nawet Rzeszowie.

Zresztą, jak wynika z raportu Deutsche Bank, małe lotniska - takie jak to w Lublinie, a właściwie Świdniku - cały czas notują i będą notować milionowe straty. Przykładem podawanym przez DB są porty niemieckie. Z 13 działających tam portów praktycznie wszystkie generują straty, sięgające od kilku do kilkunastu milionów euro rocznie. Oprócz Niemiec trudną sytuację przeżywają też lotniska w Hiszpanii i Danii. Hiszpania była zresztą do niedawna wręcz synonimem lotniskowych kłopotów. Tam jeszcze bardziej ochoczo niż w Polsce pobudowano lotniska, na które nikt nie chciał latać. Efekt jest opłakany. W zeszłym roku sprzedano np. zbudowany za prawie 1 mld euro port w Ciudad Real, który był zamknięty od 2010 r. Lotnisko kupiła chińska firma Tzaneen International za 10 tys. euro.

Autorzy raportu wskazują wiele przyczyn takiej sytuacji. Przede wszystkim na niewielkie zainteresowanie małymi portami ze strony linii lotniczych. Jak zauważył Marcin Wasilewski, w artykule „Osierocone porty lotnicze w Hiszpanii, jako przykład niepokojącego zjawiska nadpodaży lotnisk komunikacyjnych[5]" opublikowanym w branżowym portalu PRTL.PL, problem osieroconych portów lotniczych zwraca uwagę na to jak ważnym czynnikiem, przy podejmowaniu decyzji co do uruchomienia portów lotniczych, jest przeprowadzenie odpowiednich i rzetelnych analiz ekonomiczno-finansowych. Planowanie inwestycji w infrastrukturę transportu lotniczego powinno wynikać przede wszystkim z przesłanek czysto merytorycznych (rynkowych), a najmniej z pobudek politycznych i ambicji lokalnych decydentów.
- *Niestety, przykład Hiszpanii wyraźnie pokazuje, że te ostatnie odegrały w wielu przypadkach główną, jeśli nie najważniejszą rolę* – zauważył Marcin Wasilewski[6].

Wg niego, korzyści dla regionu związane z funkcjonowaniem portu lotniczego będą mogły zaistnieć tylko i wyłącznie w warunkach istnienia realnego popytu na usługi transportu lotniczego, zapewniającego odpowiedni poziom ruchu lotniczego. W przeciwnym razie zarządzający portami lotniczymi będą postawieni przed podstawowym dylematem: postępować niezgodne z zasadami pomocy publicznej i subsydiować połączenia przewoźników lotniczych oraz utrzymywać bieżącą nierentowną działalności portu czy ogłosić upadłość?

[5] *http://www.prtl.pl/porty_lotnicze_artykuly/10250*
[6] *tamże*

Z podobnym dylematem borykają się od dawna także nasze władze samorządowe i zarządy portów lotniczych. Dodatkowo u nas sprawę skomplikowały dotacje unijne i PLL LOT. Na budowę lotnisk samorządowcy uzyskali dotacje unijne, ale w zamian zobowiązali się do zapewnienia odpowiednio dużej i stale rosnącej liczby pasażerów, co stanowiło ekonomiczną podstawę uzasadniającą ich budowę i jednocześnie groziło zwrotem środków UE w przypadku nie zrealizowania tych deklaracji. Kiedy po ich powstaniu PLL LOT ograniczył swą obecność w portach regionalnych, likwidując połączenia do niemieckich centrów przesiadkowych, nad większością z nich zawisła wizja zwrotu unijnych dotacji lub wręcz bankructwa.

Ruch lotniczy okazał się bowiem zbyt mały, aby można było osiągnąć deklarowane wcześniej do Unii Europejskiej wzrosty ruchu pasażerskiego. Jak twierdzi Mariusz Szpikowski, naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", który zarządza bezpośrednio Lotniskiem Chopina oraz Zieloną Górą i posiada akcje lub udziały w 10 innych portach lotniczych w Polsce, nadpodaż kanibalizujących się wzajemnie portów, desperacko walczących między sobą o przewoźników zapewniających ruch pasażerski, skutkowała tym, że tzw. tanim liniom lotniczym porty zaczęły składać oferty wsparcia finansowego w zamian za realizowanie u nich połączeń.
- *Beneficjentami takiego stanu stali się oczywiście tani przewoźnicy zza granicy, a także te linie, których usługi transportowe w dużej mierze oparte są na transferze pasażerów do dużych centrów przesiadkowych zlokalizowanych w państwach ościennych: w Niemczech, Francji, Holandii, Wielkiej Brytanii czy Zatoce Perskiej* - twierdzi Mariusz Szpikowski.

Przeinwestowane porty regionalne, budowane przez samorządy bez rządowej strategii, stały się więc zakładnikami zagranicznych linii lotniczych. W efekcie porty regionalne, prześcigając się w poszukiwaniu przewoźników, by spełnić wymogi dotyczące wzrostu ruchu pasażerskiego, licytowały się oferując szerokie wsparcie finansowe dla tanich przewoźników. Były to koszty ponoszone nie tylko przez nie same, ale też wprost i bezpośrednio przez lokalne samorządy. W różnych formach np. w ramach tzw. wsparcia marketingowego port lotniczy w Rzeszowie płacił irlandzkiemu Ryanairowi 5 mln zł rocznie przez 4 lata z rzędu. Ujawniono też duże subsydia w Bydgoszczy, która oprócz dotowania lotniska kwotą 40 mln dodatkowe 20 mln przeznacza na promowanie miasta poprzez linie lotnicze.

Należy podkreślić, że w ten sposób porty te stały się wspieranymi z pieniędzy polskich podatników (w sposób zakłócający konkurencję) przyczółkami zagranicznych przewoźników lotniczych, często będących bezpośrednimi rywalami rynkowymi narodowego przewoźnika PLL LOT.

Z punktu widzenia budżetów samorządowych zlikwidowanie części takich lotnisk, o której to konieczności mówi się coraz częściej w związku z planami budowy Centralnego Lotniska, byłoby więc zbawienne. Zasadnicze wydaje się jednak pytanie czy na pewno budowa nowego portu wymusi takie działanie?

W dokumencie przygotowanym przez hiszpańskie konsorcjum Ineco - Sener zastrzeżono, że po otwarciu nowego portu inne lotniska w najbliższym regionie, takie jak: Łódź, Bydgoszcz, Modlin, Sochaczew, a nawet Okęcie, nie mają dalszej racji bytu.

Ale już autorzy studium „Lotnisko Centralne dla Polski – prace analityczne" z 2010 r. uważają, że nowo zbudowany port nie będzie mieć znaczącego wpływu na rozwój ruchu lotniczego w portach regionalnych.

Na kilka regionalnych portów lotniczych Centralny Port wpłynie jednak negatywnie (pod względem łącznej liczby pasażerów). Najbardziej odczuje to port lotniczy Łódź (-24 proc. spadek odpraw pasażerów) w związku z jego położeniem w niedużej odległości od najbardziej prawdopodobnej lokalizacji portu lotniczego CPL. Znacznie mniejszy wpływ takie lotnisko będzie mieć na inne porty lotnicze: w Katowicach (-1 proc.), Wrocławiu (-3 proc.) oraz Poznaniu (-2 proc.).

Utrata niewielkiej części ruchu w przypadku tych portów spowodowana byłaby przesunięciem obszaru ciążenia CPL bliżej portów lotniczych w południowo-zachodniej Polsce, w porównaniu z obszarem ciążenia obecnego lotniska w Warszawie. Nie bez znaczenia będzie również zwiększenie obszaru ciążenia wskutek znacznych inwestycji w sieć drogową i kolej.

Niektóre regionalne porty lotnicze, mogłyby stać się nawet beneficjentami nowego portu. Gdyby port powstał więcej pasażerów miałby Kraków (+2 proc.), Gdańsk (+1 proc.), Rzeszów (+1 proc.), a nawet Szczecin (+2 proc.).

Największe wzrosty pasażerów miałyby Zielona Góra (+ 15 proc.) oraz Szymany ( +38 proc.). Prognoza wskazuje na to, że loty dalekiego zasięgu, które obsługiwane są przez samoloty szerokokadłubowe, nie będą oferowane przez Port Lotniczy Katowice w przypadku obecności dużego przewoźnika na CPL. Zamiast tego, Port Lotniczy Katowice będzie obsługiwał więcej lotów o charakterze przesiadkowym na i z Centralnego Portu Lotniczego.

## REKOMENDACJA WEI

**Lotniska w Polsce budowano dotąd bez strategicznej analizy na poziomie krajowym. O lokalizacjach często decydowały ambicje samorządów. Obecnie potrzebujemy dogłębnej analizy i strategii ogólnopolskiej dla sieci lokalnych lotnisk. Zarówno w kontekście ambitnego projektu Centralnego Portu jak i w kontekście całościowej polityki transportowej Polski. Częścią strategii powinien być plan zagospodarowania lokalnych portów w okresie przejściowym, jak i po upływie 15- 17 lat koniecznych na powstanie CPK.**

# DUOPOL JAKO ALTERNATYWA DLA CENTRALNEGO PORTU

Prof. Wojciech Suchorzewski przestrzega zwolenników budowy centralnego lotniska przed wysokimi kosztami budowy, które niekoniecznie muszą dać spodziewany efekt. Wg niego największą przestrogą powinna być historia portu lotniczego Montreal – Mirabel. Władze Kanady postanowiły zbudować dla tego miasta nowy port lotniczy podobny w założeniach do CPL-u, mimo, że aglomerację obsługiwały – podobnie jak Warszawę – dwa porty lotnicze. Finał był smutny. W 2004 r. port lotniczy Mirabel przestał obsługiwać ruch pasażerski, a znaczną część terenu przekazano poprzednim właścicielom. W 2014 r. zapadła decyzja rozebrania bezużytecznego budynku terminala pasażerskiego. Jak tłumaczy wykładowca Politechniki Warszawskiej, okazało się, że linie lotnicze nie podzieliły entuzjazmu planistów i pozostały w portach, w których dotąd operowały.

Inny przykład to duże centrum przesiadkowe w rejonie Berlina, czyli Berlin Brandenburg Airport. Nowy niemiecki hub powstaje w miejsce trzech regionalnych portów, które w chwili jego uruchomienia zostaną bezpowrotnie zamknięte. Już na etapie prac koncepcyjno – analitycznych został on wpisany w sieć połączeń i infrastruktury kolejowej oraz drogowej. W efekcie będzie w pełni intermodalny, zlokalizowany w rejonie krzyżowania się najważniejszych tras komunikacyjnych, z punktu widzenia transportu.

Profesor Suchorzewski przypomina o znaczącym przekroczeniu założeń finansowych tego projektu i kolejnych zmianach w ostatecznym oddaniu lotniska. Według niego, problem tkwi w Lufthansie, która posiada już centra przesiadkowe w Monachium i Frankfurcie, a zatem nowy port w Berlinie nie jest jej wcale potrzebny.

Dlatego w rozważaniach na temat portu dużą wagę odgrywać powinna także analiza dotycząca strategii naszego narodowego przewoźnika. W skrócie, sprawa sprowadza się do tego czy PLL LOT jest w stanie w przyszłości zapełnić nowy port wystarczająca liczbą pasażerów. PLL LOT przekonuje, że tak. Nowa strategia przewoźnika zakłada, że do 2020 roku będzie on przewoził ponad 10 mln pasażerów, czyli mniej więcej tylu ile obecnie odprawianych jest na Lotnisku Chopina przez cały rok.

W 2022 r. linia będzie posiadała 16 dreamlinerów i chce nimi rozwijać połączenia do Ameryki Północnej i Azji. W ocenie prezesa LOT-u w latach 2015-2030 realne jest podwojenie wielkości rynku przewozów lotniczych w Polsce. Dlatego docelowo konieczne będzie przeniesienie oferty linii na inne, nowe, centralnie zlokalizowane lotnisko w Polsce.
- *Budowa lotniska centralnego to mus z perspektywy rynku lotniczego w Polsce, ale też z perspektywy naszego interesu narodowego, przede wszystkim gospodarczego. Zdecydowanie zgłaszamy konieczność budowy nowego lotniska w Polsce* – stwierdził Rafał Milczarski, prezes PLL LOT.

Według prof. Włodzimierza Rydzkowskiego, kierownika Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego, strategia LOT-u to tzw. „rozpoznanie bojem".
- *Lufthansa przed otwarciem nowego połączenia przeprowadza bardzo wnikliwe studia ruchu przy wykorzystaniu wyrafinowanych narzędzi informatycznych. W sytuacji niezwykle silnej konkurencji na tym fragmencie rynku szanse LOT-u są znikome* - uważa prof. Rydzkowski.

Koncepcja duoportu bardzo podoba się lokalnym władzom Mazowsza oraz lotnisku w Modlinie. Na Forum Lotniczym 2016 reprezentanci tych dwóch ośrodków przedstawili koncepcję, która jest dla wielu zwolenników formalnego duoportu punktem wyjścia: stopniowe narastanie problemów z przepustowością lotniska Chopina powinno uruchomić mechanizm stopniowego, płynnego przejmowania przez Modlin roli głównego portu warszawskiego, w którym docelowo bazowany byłby polski przewoźnik sieciowy. Warszawa stałaby się portem miejskim, tak jak np. włoskie Linate. W tej koncepcji duoport jest organizacyjną koniecznością, aby proces ten przygotować i przeprowadzić optymalnie. Wg tej wersji, nawet bez całościowej koncepcji, istnieje ważny powód, aby rozważyć formalną współpracę Lotniska Chopina i Modlina. Chodzi o znacznie skuteczniejsze działania mające na celu odsuwanie w czasie momentu coraz dotkliwszych ograniczeń slotowych w porcie Chopina. Przy braku koordynacji w działaniach portów nie widać postępu w wielu obszarach - na przykład przenoszenia choćby części operacji charterowych do WMI. Tu istotną rolę pełnią wciąż liczne zgody na operacje nocne. Skuteczniejsza mogłaby być też polityka dotycząca opłat lotniskowych.

CPK będzie budowany jakiś czas (padają terminy od 5 do 15 lat, jednak terminy krótsze niż 6-8 lat nie wydają się realne). W tym czasie ograniczenia operacyjne w Warszawie będą szybko rosły. Warto rozważyć rozwiązanie przejściowe: duoport, jako pewien etap, przed emigracją do lepszej rzeczywistości. Przy proponowaniu konkretnych rozwiązań konieczne byłoby uwzględnienie razem z krokami poprawiającymi synergię działania Warszawy i Modlina kwestię ochrony konkurencji i unikania zmowy „anty-konsumenckiej.

Według zwolenników idei budowy centralnego lotniska taki duoport tylko w ograniczonym zakresie jest w stanie pełnić obecnie funkcję centrum przesiadkowego.

# Co dalej z lotniskiem Chopina

Obecnie maksymalna wartość operacji sięga 600 na dobę. Z danych PPL wynika, że szacowana przepustowość 22 – 25 mln pasażerów jest przepustowością wyłącznie teoretyczną, określoną przy równomiernym (dobowym i tygodniowym, bez sezonowości) rozłożeniu ruchu. Szacując ją nie brano pod uwagę fal przylotów i odlotów, w czasie których osiągane są już maksymalne pułapy, a już dziś port wykorzystuje w pełni limity nocnych lotów i osiąga górne granice normy w szczytowych porach prowadzenia operacji lotniczych (loty poranne i popołudniowe). W tym kontekście Lotnisko Chopina nie ma więc już potencjału do pełnienia funkcji docelowego lotniska przesiadkowego (hubu).

Poza tym warto pamiętać, że osiągnięcie granic przepustowości portu zależy w dużej mierze od rozwoju siatki połączeń narodowego przewoźnika oraz rozwoju połączeń realizowanych przez innych przewoźników. LOT, jak wiadomo, chce rozwijać swoje połączenia i to znacznie. Tymczasem dla Chopina nieprzekraczalnym limitem jest wspomniana maksymalna liczba 600 operacji na dobę (zapotrzebowanie na te operacje w ciągu doby nie jest liniowe, lecz ma charakter szczytowy). Nakładając na to prognozowaną siatkę narodowego przewoźnika można zakładać, iż limit ten zostanie wyczerpany w okolicach 2021 r.

Naczelny dyrektor PPL uważa, że MPL Modlin zlokalizowany na obrzeżach aglomeracji warszawskiej również nie jest w stanie pełnić funkcji centrum przesiadkowego.

Pomimo posiadania potencjału do dalszej rozbudowy (rozbudowa terminala oraz budowa drugiego pasa startowego), podobnie jak Lotnisko Chopina, posiada pewne ograniczenia środowiskowe, w tym przypadku wynikające z sąsiadujących z nim terenów chronionych. W przypadku tego portu najbardziej istotne jest jego położenie - zbyt odległe od głównych węzłów komunikacyjnych, zarówno drogowych, jak i kolejowych. Port ten jest też w niedostatecznym stopniu skomunikowany z aglomeracją warszawską. Dodatkowo od wschodu graniczy z obszarem o małej gęstości zaludnienia. Jego rozwój ograniczają ponadto warunki środowiskowe.

Budowa Centralnego Portu Lotniczego (stopniowo do docelowej przepustowości 50 mln pasażerów rocznie) faktycznie daje szansę na zlokalizowanie na terenie kraju centrum przesiadkowego zwiększającego dostępność komunikacyjną Polski, ze wszystkimi omówionymi powyżej korzyściami i konsekwencjami.

Położenie Lotniska Chopina w obrębie miasta oraz na podjęta w latach poprzednich decyzja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotycząca budowy obwodnicy Warszawy w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska ostatecznie zablokowało jakąkolwiek możliwość jego rozbudowy (np. nowej, równoległej do istniejącej drogi startowej).

Tym samym oznacza to brak możliwości dwukrotnego zwiększenia przepustowości portu, co byłoby konieczne, aby mógł on pełnić funkcję portu centralnego. Dodatkowo decyzje o zwiększeniu Ograniczonego Obszaru Użytkowania, wydane przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2011 r. skutecznie zmniejszyły dalsze możliwości. Istniejące ograniczenia natury urbanistyczno – przestrzennej (m.in. sąsiedztwo trasy szybkiego ruchu oraz dużych skupisk ludzkich), a także ograniczenia środowiskowe (uciążliwość portu dla miasta) nie pozwalają na podjęcie prac, w efekcie których przepustowość Lotniska Chopina zostałaby zwiększona (obecnie jest to 470 - 480 operacji lotniczych na dobę i 500 w szczytowym okresie letnim).

Wszelkie inwestycje, które mogą zostać podjęte, aby zwiększyć możliwości funkcjonowania portu - budowa dodatkowych stanowisk do obsługi pasażerów, rozbudowa pirsu i miejsc postojowych dla największych samolotów np. Dreamlinerów LOT-u - poprawią jakość świadczonych usług, ale finalnie nie pozwolą na zwiększenie jego przepustowości.

## REKOMENDACJA WEI

**Niezależnie od licznych ograniczeń, zarówno konceptu Duopolu, jak każdego z dwóch lotnisk wokół Warszawy, należy jak najszybciej przygotować osobną strategie możliwie najlepszego wykorzystania obydwu lotnisk w okresie przejściowym – 15 - 17 lat do czasu powstania CPK i drugiej analizy na okres po stworzeniu docelowego modelu.**

# INTEGRACJA POLSKIEGO SYSTEMU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Budowa centralnego portu dla całej Polski i Europy Środkowej zakłada, że oprócz funkcji hubu lotniczego byłby jednocześnie centralnym punktem pasażerskiej komunikacji kolejowej kraju oraz zwornikiem Megapolis Warszawa - Łódź. Centralne położenie portu - przy skrzyżowaniu nowo projektowanej szybkiej linii kolejowej Warszawa – Łódź z Centralną Magistralą Kolejową i jej przyszłym przedłużeniem na północ - umożliwia pełnienie przez ten obiekt również funkcji wielkiego dwupoziomowego krzyżowego kolejowego dworca przesiadkowego organizującego wewnątrzkrajowy transport kolejowy (budowany w oparciu o model Hub&Spoke). W takim wariancie położony blisko geograficznego środka Polski hub byłby lotniczą bramą do Polski i jej „oknem na świat", ale też pełnił funkcje multimodalnego węzła przesiadkowego, który umożliwiałby wzajemne skomunikowanie wszystkich głównych obszarów kraju transportem kolejowym z najwyżej jedną przesiadka.

Realizacja tego projektu byłaby najważniejszym krokiem do zasypania różnic pozaborowych w integracji sieci kolejowej Polski. Samo otoczenie CPL stałoby się obszarem o najlepszej dostępności transportowej w kraju, z możliwym bezpośrednim dojazdem koleją w każdy rejon Polski. Połączenie w jednym obiekcie - hubie - wielkiego lotniska poziomu interkontynentalnego i głównego dworca kolejowego poziomu krajowego - będącego jednocześnie centralnym punktem kilkumilionowej Megapolis (Warszawa - Łódź) jest okazją unikalną w skali światowej, co nie znaczy że nie ma analogicznych realizacji. Obiekt o podobnym przeznaczeniu istnieje w Chinach i jest nim Shanghai Hongqiao International Airport[7].




[7] *Nieprzypadkowo właśnie w Szanghaju – mieście znajdującym się w środkowej części chińskiego wybrzeża, nad którym mieszka ponad połowa populacji kraju (przy czym z powodu uwarunkowań przestrzennych układ komunikacyjny chińskiego wybrzeża ma charakter liniowy, a nie jak w realiach polskich gwiaździsty.*

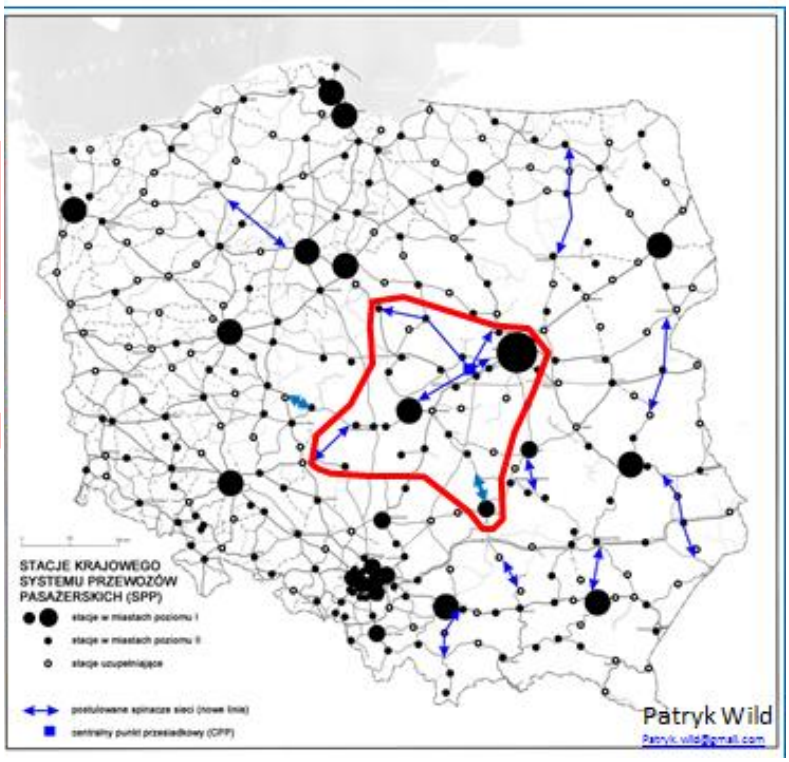
Aby taki projekt mógł zostać zrealizowany trzeba jednak rozbudować sieć kolejową o kilka łączników (spinaczy) istniejącej sieci zgodnie z rysunkiem poniżej, w postulowanym standardzie geometrii linii dla prędkości maksymalnej na poziomie 250 km/h. W zasadzie wszystkie z postulowanych łączników sieci kolejowej służą skomunikowaniu obszaru centralnej Polski z obszarami należącymi w XIX i w części XX wieku do innych państw i w związku z tym z powodów historycznych nieposiadających połączeń z centralną Polską. Budowa tych połączeń w dłuższej perspektywie czasowej i tak będzie konieczna niezależnie od budowy CPK.

**Spinacze sieci**

5 proc. istniejącej infrastruktury

| Odcinek | Długość (km) |
|---|---|
| Warszawa - Łódź Kaliska | 100 |
| Sieradz - Wieruszów | 54 |
| CMK-Baranów (CWP) - Płock-Włocławek | 119 |
| Baranów (CWP) - Nowy Dwór | 38 |
| Kalisz - Pleszew | 28 |
| Ostrołęka - Pisz | 70 (+52) |
| Bydgoszcz - Okonek | 80 |
| Radom - Ostrowiec | 45 |
| Kielce - Janów (Końskie) | 22 |
| Podłęże - Piekiełko | 54 |
| Busko – Zdrój - Tarnów | 40 |
| Nisko - Rzeszów | 37 |
| Świdnik – Zamość – Tomaszów Lubelski | 105 |
| Biała Podlaska - Czeremcha | 52 |
| Parczew – Biała Podlaska | 34 |
| RAZEM | 878 |

**Wartość inwestycji 20 – 22 mld zł.**




*Źródło: opracowanie własne Patryk Wild*

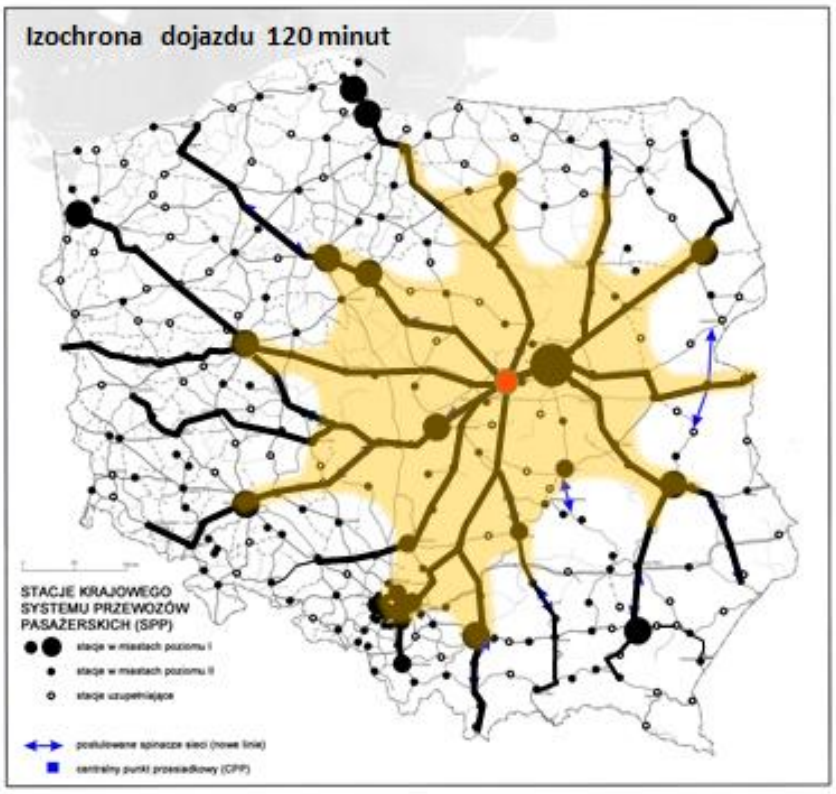
Łącznie odcinki bezpośrednio potrzebne w pierwszym etapie budowy do skomunikowania CPK z podstawowymi ośrodkami miejskimi sieci osadniczej Polski to około 350 kilometrów linii, czyli około 1,8 proc. obecnej czynnej sieci kolejowej kraju. Koszt bezpośredniego włączenie hubu w podstawowy układ kolejowy kraju (przy jednoczesnej radykalnej poprawie funkcjonalności tego układu to koszt około 10-13 mld zł – na mapce zaznaczone na czerwono).

Połączenie centrum kraju z pozostałymi mniej priorytetowymi obszarami Polski dotkniętymi dziś wykluczeniem (Mazury, Pomorze Środkowe, Zamojszczyzna, Bieszczady czy Beskidy), możliwe do realizacji w dalszej kolejności i niebędące niezbędnym elementem dla budowy hubu CPL, to kolejne 400 km torów (nie zawsze w parametrach magistralnych) i około 7-10 mld zł.

Łącznie nowobudowane odcinki linii zapewniające bezpośrednie skomunikowanie węzła CPK z każdym rejonem Polski i umożliwienie pełnienia przez ten obiekt centralnego punktu krajowej komunikacji kolejowej dla wszystkich regionów Polski stanowiłyby około 750 kilometrów, czyli około 4 proc. obecnie użytkowanej sieci kolejowej kraju. Nie mówimy więc o niemożliwym do wykonania wysiłku inwestycyjnym, ani o bardzo istotnej skali rozbudowy istniejącej sieci.

W opisanej powyżej sytuacji wolne tereny wokół lotniska będące jednocześnie najlepiej skomunikowanymi terenami w kraju w przeciągu kilkunastu lat rozrosłyby się w wielkie centrum biznesowe, administracyjne i - czego szczególnie brakuje w Polsce - ogromne centrum wystawiennicze i kongresowe dla Europy Środkowej.

Realizacja projektu budowy nowego lotniska międzykontynentalnego i jednocześnie przebudowy układu komunikacji kolejowej kraju mogłaby by wygenerować zaangażowanie społeczeństwa, podobne do tego, jakie nastąpiło przy okazji budowy nowego portu morskiego w Gdyni - po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku (na marginesie – budowa Gdyni była dla Polski morskim „oknem na świat" i w tym znaczeniu stanowiła projekt ideowo nieco podobny – choć oczywiście oddziaływanie takiego centralnego hubu miałoby dla przeciętnego obywatela większe znaczenie praktyczne niż port morski). W przypadku Gdyni budowa portu wiązała się z budową całkiem nowego miasta. W przypadku realizacji projektu CPL mówimy o stworzeniu widocznej w skali światowej 4 milionowej Megapolios Warszawa - Łódź.




*Źródło: opracowanie własne Patryk Wild.*

Po zrealizowaniu całości inwestycji infrastrukturalnych Hub CPL objąłby bezpośrednią, bez przesiadkową komunikacyjną dostępnością kolejową ośrodki miejskie i metropolitalne zamieszkałe przez ponad 12 milionów ludzi we wszystkich regionach Polski. W 120 minutowej izochronie dojazdu poza Rzeszowem Trójmiastem i Szczecinem znalazłyby się wszystkie polskie ośrodki metropolitalne.

W okolicy CPK, ze względów komunikacyjnych (kolej i lotnisko), mogłaby powstać wielka strefa przemysłowo - handlowa nakierowana na gospodarczą wymianę handlową z Azją. Nakierowanie projektu na obsługę komunikacji z Azją, a w szczególności z Chinami, daje szanse na skorzystanie z chińskiego kapitału oraz doświadczeń przy szybkiej realizacji tego typu wielkich projektów – zarówno w zakresie budowy lotniska, jak i uzupełniającej infrastruktury – zwłaszcza kolejowej.

# KTO ZA TO ZAPŁACI?

Eksperci firmy konsultingowej EY szacują czas budowy centralnego portu lotniczego na 17 lat, z tego 3 lata pochłonąć mają prace koncepcyjno – projektowe, a 14 lat prace budowlane. Czas ten mógłby być skrócony, gdyby można było wykorzystać istniejące projekty CPL oraz skorzystać z odpowiednich specustaw. Budowa taka będzie się wiązała z poniesieniem kosztów rzędu 5 mld euro (20 – 22 mld zł). Dodatkowo obiekt CPL powinien być bardzo dobrze skomunikowany z resztą kraju za pośrednictwem sieci drogowej i kolejowej.

Budowa CPL nie wymaga istotnej przebudowy sieci dróg ekspresowych i autostrad. Postulowana lokalizacja CPL znajduje się w niedużej odległości od głównego węzła autostradowego Polski (A1/A2). Ewentualną inwestycją wspierająca budowę CPL może być Autostradowa Obwodnica Warszawy – nie jest to jednak warunek konieczny powodzenia projektu.

W przypadku infrastruktury kolejowej sytuacja wygląda zupełnie odwrotnie. Bezpośrednie włączenie CPL w sieć kolejową kraju wymagałoby poważnych inwestycji, które można szacować – w wariancie maksymalnym na około 10 - 13 mld zł. Łącznie więc wydatki bezpośrednio związane z budową CPL mieszczą się w przedziale 30-35 mld zł

Jednak zwolennicy projektu często argumentują, że tak duże wydatki wcale nie muszą być zrealizowane natychmiast. Sugerują zastosowanie modelu portugalskiego. Przykład budowy lotniska w Lizbonie pokazuje, że po wybraniu lokalizacji, całość inwestycji zrealizowano w dwóch etapach. W pierwszym zbudowano jeden pas i terminal, a w drugim powstał drugi pas startowy. Podobne rozwiązanie mogłoby być zastosowane u nas. W przypadku budowy CPL proces decyzyjny musi być przeprowadzony na szczeblu rządowym, a cała inwestycja, z oczywistych względów, powinna być traktowana jako strategiczny projekt narodowy. Do czasu zakończenia pierwszego etapu budowy CPL Lotnisko Chopina wraz z lotniskiem Modlin mogłoby pełnić dotychczasową rolę. W chwili oddania do użytku portu centralnego jego utrzymanie traci rację bytu i może negatywnie wpłynąć na rozwój CPL.

Co więcej, budowa CPL mogłaby wiązać się poważnymi przychodami ze strony budżetu państwa, które w bardzo dużym stopniu mogłyby pokryć związane z realizacją projektu koszty inwestycji. Likwidacja lotniska Chopina uwalnia pod zabudowę 500 hektarów terenu w bezpośrednim sąsiedztwie centrum stolicy. Wartość tych terenów to nie mniej niż 5 mld zł.

Ponadto w ramach specustaw związanych z budową CPL można i należy wprowadzić specjalny podatek adiacencki, który byłby naliczany od wzrostu wartości nieruchomości i płacony przez właścicieli nieruchomości położonych w pobliżu hubu w momencie ich sprzedaży.

Należy przyjąć, że nakłady infrastrukturalne szybko zaczęłyby przynosić dodatkowe korzyści. Połączony Centralny Port Lotniczy i Centralny Węzeł Kolejowy, w tym dworzec szybkiej kolei, byłyby idealnym miejscem do rozbudowy centrum biurowo - kongresowego i wystawienniczego EXPO, terenów usługowych etc. o bardzo atrakcyjnej lokalizacji. Szereg współcześnie budowanych lotnisk przesiadkowych, jak Monachium, Frankfurt, Singapur czy Dallas, dorobiło się nie tylko typowych przy-lotniskowych hoteli, ale również własnych ośrodków konferencyjnych dla osób, które często nawet nie zaglądają do miasta, cały biznes prowadząc na miejscu.

To oczywiście nie zmienia faktu, że zabudowa wokół Centralnego Portu będzie z czasem wypełniać całą przestrzeń między Łodzią a Warszawą. W wyniku realizacji CPK można się spodziewać lawinowego wzrostu cen nieruchomości prywatnych i ich sprzedaży przez dotychczasowych właścicieli. Obecnie kosztują[8] one 8 - 10zł/$m^2$, a po inwestycji w budowę CPK i linie kolejowe zapewniające bezpośredni dojazd do każdego regionu Polski, a do centrum Warszawy w 12-15 minut, można się spodziewać cen na poziomie przekraczającym 1000 zł/$m^2$. Nie byłoby ani sprawiedliwe i uzasadnione, aby właściciele gruntów, którzy wyłącznie w wyniku państwowej inwestycji uzyskali tak gigantycznie przysporzenie nie podzielili się nim z państwem. Ponieważ wartość tych gruntów wzrośnie jedynie w wyniku inwestycji państwa (bez jakiegokolwiek udziału właścicieli gruntów) podatek na poziomie 90 proc. od wzrostu ceny nieruchomości, w stosunku do stanu bazowego (czyli obecnego), wydaje się sprawiedliwy. Podatek adiacencki byłby płatny w przypadku sprzedaży w/w gruntów przez właścicieli i powinien być wprowadzony razem ze specustawą dotyczącą realizacji w/w projektu. Podatkiem można by objąć teren 10 kilometrów kwadratowych, z czego 75 proc. będą stanowiły nieruchomości budowlane. Kwota wpływów z tego podatku to około 6,5 - 7 miliardów PLN (wpływy w perspektywie 8 - 12 lat). Ponadto traktując CPK jako główny węzeł przesiadkowy krajowej komunikacji kolejowej większość (do 85 proc.) środków z komponentu inwestycji kolejowych synergicznie wspierających budowę lotniska mogłaby zostać sfinansowana z pieniędzy UE. Jest to kwota 8,5 -11 mld zł.

W sumie budowa CPK o wartości 30 - 35 mld zł może być sfinansowana związanymi z realizacją tego projektu przychodami do budżetu państwa na poziomie 20-23 mld zł. W takim przypadku konieczne do poniesienia wydatki z budżetu państwa, inwestorów zewnętrznych czy kredytów wynosiłyby 10 - 15 mld złotych.

Budowa centralnego portu musiałaby więc w istotnej części zostać sfinansowana ze środków budżetowych, ale możliwy jest też udział w inwestycji chińskich inwestorów, którzy są zainteresowani tym projektem. PPL jednoznacznie wyklucza możliwość finansowego wsparcia dla tego projektu, ale LOT nie mówi „nie". Rafał Milczarski, prezes PLL LOT uważa, że taki projekt powinien być zrealizowany także z funduszy unijnych.

[8] *https://otodom.pl/oferta/dzialka-12-000-m-baranow-ID36tQ2.html#124aa002bc.*

Obserwując kierunek, w którym zmierzają unijne narzędzia wsparcia można zauważyć, że nowy instrument finansowy Connecting Europe Facility (CEF), który w przyszłości ma być rozbudowywany jest wręcz dedykowany dla tego typu przedsięwzięć. Warto jednak pamiętać, że budowa CPK może stać w sprzeczności z interesami przynajmniej części państw z Europy, będących wpływowymi decydentami przy rozdziale unijnych środków - dlatego na potrzeby niniejszego opracowania elementów rozbudowy Infrastruktury Lotniczej CPK nie należy uwzględniać w wyliczeniu realnych do pozyskania środków zewnętrznych. W przypadku możliwości skorzystania ze środków CEF w nowej perspektywie UE na rozbudowę części lotniczej tego projektu kwota 10 - 15 miliardów własnego wkładu finansowego mogłaby być jeszcze pomniejszona.

## REKOMENDACJA WEI

**Konieczność przygotowania specustawy uwzględniającej innowacyjne aspekty finansowania, jak choćby podatek adiacencki, uwzględniająca również możliwość udziału kapitałowego obcych inwestorów, bez możliwości kontroli nad projektem i infrastrukturą.**

# Potencjalne konflikty interesów

CPK oraz powiązane z nim pośrednio wzmocnienie pozycji PLL LOT może stać w sprzeczności z co najmniej kilkoma interesami podmiotów zewnętrznych oraz wewnętrznych. Te potencjalne naruszenia interesów to:

1. Naruszenie interesów Republiki Federalnej Niemiec w regionie Europy Środkowej w zakresie osłabienia przez PLL LOT dominacji na rynku sieciowych przewozów lotniczych Lufthansy oraz w zakresie prawdopodobnego obniżenia atrakcyjności i poziomu wykorzystania największej inwestycji Infrastrukturalnej RFN - wielkiego Portu Lotniczego BBI w zakresie pełnienia przezeń funkcji głównego hubu obsługującego obszar Europy Środkowej. To naruszenie ma charakter bardzo prawdopodobny.

2. Naruszenie interesów USA poprzez budowę CPK, jako elementu składowego chińskiego projektu infrastrukturalnego nowego Jedwabnego Szlaku (OBOR), w związku z zaostrzająca się rywalizacją USA i Chin (to naruszenie ma charakter potencjalny - Jedwabny Szlak powstanie bowiem bez względu na to czy Polska do niego przystąpi czy nie). Z tego punktu widzenia przetrasowanie szlaku przez Polskę – bliskiego sojusznika USA może być korzystniejsze dla USA, niż gdyby przetrasowano go przez inny kraj w mniejszym stopniu związany z USA sojuszami politycznymi.

3. Naruszenie interesów Portów Regionalnych i ich samorządowych właścicieli. To naruszenie ma charakter potencjalny – powstanie CPK w rzeczywistości doprowadzi do wzrostu ruchu lotniczego w Polsce, w tym również może wpłynąć pozytywnie na ruch lotniczy w części portów regionalnych.

4. Naruszenie interesów samorządu województwa mazowieckiego. Samorząd Mazowsza zainwestował w lotnisko Modlin ponad pół miliarda złotych i zrozumiała jest chęć osiągnięcia jak najwyższego poziomu rentowności tego projektu. Stąd min. pomysły budowy dworca kolejowego przy budynku lotniska, a nawet budowy linii kolejowej z Modlina do Płocka. Naruszenie ma charakter potencjalny i możliwy do wyeliminowania, o ile Lotnisko Modlin pozostałoby lotniskiem mającym wyłączność na obsługę Warszawy i regionu liniami nisko kosztowymi, które nie byłyby wpuszczane na CPL – dedykowany przewoźnikom sieciowym.

5. Naruszenie interesów politycznych kolejnych ekip rządowych. W Polsce poważnym ryzykiem obciążone są wszystkie projekty sięgające dalej w przyszłość niż dwie kadencje wyborcze. Prawdopodobieństwo, że budowa Portu Centralnego zostanie podjęta i zakończona przez jedną formację polityczną, w naszych realiach, jest mało prawdopodobne. Im więcej obecna ekipa rządząca zainwestuje kapitału politycznego w projekt Centralnego Lotniska, tym większe prawdopodobieństwo, że kolejne rządy zechcą rozmontować tę inwestycję w obawie, że w przeciwnym razie wzmocni opozycję.

# WEWNĘTRZNE SPORY POLITYCZNE WOKÓŁ CPK

Niniejsze studium rekomenduje kilka prostych rozwiązań, które pomogą w wypracowaniu szerokiego społecznego poparcia dla CPK i w rozwianiu wielu obaw, jakie pojawiają się w Polsce w związku z planowaną inwestycją. Gros z nich wynika z braku informacji i przejrzystej, długoterminowej strategii. Rząd w przeciągu miesiąca powinien zaprezentować możliwie szczegółowy projekt CPK, w którym uwzględniona zostanie rola lokalnych portów lotniczych, nowe założenia dla wykorzystania funduszy unijnych na kolei, ale też zarysy kampanii informacyjnej.

- Nie analizując już dalej motywacji i ekonomicznego sensu budowy poszczególnych lokalnych lotnisk trzeba uznać je za fakt zastany i w nowej strategii zastanowić się jak wykorzystać je w przyszłości. Jak już wspomniano, konieczne jest stworzenie strategii na okres przejściowy, do czasu powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego. To jest okres 15 - 17 lat, w ciągu których należy liczyć się ze wzmożoną, a nie ograniczoną aktywnością lokalnych portów lotniczych. W niektórych przypadkach może to wiązać się nawet z koniecznością dofinasowania poszczególnych projektów. Rozsądna i wielowymiarowa strategia zapewnienia płynności komunikacji lotniczej w okresie przejściowym najprawdopodobniej wykaże potrzebę czasowego wzmocnienia niektórych portów, co powinno rozwiać większość obaw lokalnych władz i obecnych zarządów lotnisk.
- Dla zapewnienia ciągłości projektu, niezależnie od ewentualnych zmian ekip rządzących, istotna będzie budowa powszechnego, narodowego konsensusu co do potrzeby i znaczenia CPK dla Polski. Szeroko zakrojona kampania powinna mieć charakter ponad partyjny i docierać zarówno do środowisk opiniotwórczych, skupionych na geopolitycznych interesach Polski, jak i do szeroko pojętych środowisk biznesu, rysując perspektywy możliwości zarobkowych dla małych i średnich firm, a w przyszłości zauważalnego wzrostu gospodarczego, nie mówiąc o korzyściach dla podróżujących. Czerpiąc wzory z przedwojennej Polski, można powielić szereg edukacyjnych projektów skierowanych do szkół, jak konkursy literackie, prace artystyczne, wszystko co tylko może pomóc w uświadamianiu znaczenia inwestycji dla kolejnych pokoleń.
- Rozsądnym rozwiązaniem może być również odłożenie kilku istotnych decyzji w czasie, tak, żeby kolejna ekipa mogła również przypisać sobie zasługi za ewentualne ukończenie projektu. Niezależnie od tego w jak infantylnym świetle stawia to środowiska polityczne, to w naszym przekonaniu rozłożenie inwestycji na kilka niezależnych etapów jest krytyczne dla jej ukończenia. Pomijając już wspomniane wcześniej wyzwania finansowe, stworzylibyśmy w ten sposób interesujący precedens dla przyszłych długoterminowych projektów, jak choćby budowa elektrowni atomowej.

## REKOMENDACJA WEI

**Konieczne jest opracowanie spójnej strategii budowy CPK, z uwzględnieniem wszystkich etapów realizacji i z opracowaniem kampanii marketingowej, wychodzącej daleko poza lakoniczną informację o samej decyzji rządu. Jeżeli raz uda się przekonać do projektu większość opinii publicznej, to tak jak mieliśmy do czynienia w przypadku budowy dróg czy Gazoportu, niezależnie od nastawienia formacji politycznej rządzącej w danym okresie, projekt będzie kontynuowany.**

# ZEWNĘTRZNE ZAGROŻENIA DLA CPK

Centralny Port Komunikacyjny stawia poważne wyzwanie przed polską dyplomacją. Zaprzyjaźnione rządy Niemiec czy Stanów Zjednoczonych, z rozmaitych względów, z niepokojem będą spoglądały na rosnącą współpracę Polski z Chinami. Napięcia w stosunkach niemiecko - chińskich szybko mogą rzutować również na nasze relacje z Chinami. Chińskie firmy, którym coraz częściej uniemożliwiane są inwestycje w niemiecki przemysł, mogą szukać nowych możliwości w Europie Środkowej. Niemcy, od lat pretendujące do roli centrum gospodarczego Europy i traktujące państwa Europy Środkowej jako sferę swoich wpływów gospodarczych, będą widziały w tym zagrożenia dla swoich strategicznych interesów ekonomicznych.

Z kolei Stany Zjednoczone, upatrujące w Chinach swojego największego rywala na Pacyfiku, będą żywotnie zainteresowane utrzymaniem dominacji gospodarczej w regionie. Z uwagi na amerykańskie militarne zaangażowanie w Europie Środkowej, Waszyngton może domagać się od Polski torpedowania wszelkich planów budowy chińskich kanałów dystrybucji na zachód. Obydwa państwa dysponują ogromnymi możliwościami finansowymi i rozległym doświadczeniem propagandowym, któremu ciężko będzie się przeciwstawić polskim politykom.

Należy liczyć się z formalnymi naciskami, które będą miały na celu odsunięcie realizacji projektu lub istotne obniżenie jego konkurencyjności. Silne, dobrze zorganizowane państwa i ich służby nie będą biernie przyglądały się realizacji inwestycji, którą będą uważać za bezpośrednio zagrożenie dla ich interesów. W związku z tym, należy spodziewać się działań wymierzonych w realizację CPK, podejmowanych za pośrednictwem mediów, środowisk eksperckich, lub trudne dziś do przewidzenia instytucje krajowe, które zewnętrznym graczom uda się zainteresować działalnością wymierzoną w realizację Centralnego Portu. Pierwszą próbkę tych możliwości mieliśmy w styczniu 2017 roku. Nadzorowana przez MON Agencja Mienia Wojskowego odwołała przetarg na sprzedaż działki w Łodzi. Miał tam powstać wielki kolejowy terminal przeładunkowy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Ostatecznie Chińczycy wycofali się z inwestycji. Z nieformalnych informacji wynikało, że przeciwna projektowi była Ambasada USA.

Niezależnie od tego czy była to bezpośrednia interwencja, czy tylko dobrowolny gest MON w stronę USA, należy założyć, że bez uregulowania tych kwestii z naszymi sojusznikami projekt skazany będzie na porażkę. Po pierwsze, polski rząd musi zacząć mówić jednym głosem i przygotować wyrazistą strategię, która uspokoi zarówno Niemcy jak i Stany Zjednoczone co do naszych intencji i ewentualnej roli Chin w Polsce. Jak głęboko mogą sięgać chińskie inwestycje w Polsce? Czy plany finasowania części projektu przez chińskie firmy oznaczać będą ich wpływ na naszą infrastrukturę, a jeżeli nie, to gdzie ustawione zostaną granice? Strategia powinna również obejmować ofertę udziału w projekcie amerykańskich i niemieckich firm, które z jednej strony są bezpieczniejszym inwestorem, a z drugiej mogą wtedy inaczej patrzeć na „globalne" plany Polski.

## REKOMENDACJA WEI

**Konieczne jest jak najszybsze wypracowanie długoterminowej Strategii Rozwoju Narodowego, uwzględniającej interesy naszych sojuszników, ale też wyważającej nasze długoterminowe interesy gospodarcze. Mowa o strategii, która pozwoli wypracować spójną linię polityki zagranicznej zapewniającą zgodę sojuszników na realizację projektu. Doskonałym przykładem skutecznej dyplomacji może tu być żmudna, acz owocna polityka Niemiec dążących do budowy Nord Stream czy większego udziału OZE w europejskim miksie energetycznym.**

# ŚWIAT SIĘ NIE ZATRZYMA TYLKO DLATEGO, ŻE ZABRAKNIE CPK

Niezależnie od niepokojów na arenie międzynarodowej, niepewności co do przyszłości UE czy NATO mamy szereg uwarunkowań historyczno - cywilizacyjnych, które przy wszelkich pokojowych scenariuszach, podkreślamy pokojowych, nie zmienią się niezależnie od tego jaką decyzję ostatecznie podejmie polski rząd.

W ostatnich 30 latach obserwujemy wyraźne przesunięcie centrum gospodarczego świata z nad Oceanu Atlantyckiego nad Pacyfik. Zwielokrotniona wymiana handlowa kosztem kontaktów handlowych z Europą, powoduje, że dwie największe gospodarki koncentrują się i konkurują ze sobą dziś głównie w basenie Oceanu Spokojnego. Dynamiczny rozwój gospodarczy Chin, Indonezji, Malezji, Korei Południowej czy Indii powoduje, że w swojej masie stanowią znacznie atrakcyjniejszy kierunek ekspansji gospodarczej niż Europa. Nie bez znaczenia jest tu również przeciągający się marazm, w jakim pozostaje Europa. Jej mniejsza konkurencyjność, innowacyjność i nadmiernie rozbuchane państwo socjalne.

Ostatni raz świat przeżywał podobne przenicowanie gospodarczo - polityczne 400 lat temu. W 1614 kiedy Hetman Żółkiewski odbierał przywileje rejestrowym Kozakom, w przekonaniu, że nic i nikt już nie zagrozi potędze korony, nie tylko nie wiedział, że wywoła to bunty, które zapoczątkują upadek mocarstwa, ale też nie był świadomy, że po drugiej stronie globu kupcy z Amsterdamu zawiązali Nową Niderlandzką Kompanię Handlową, która otrzymała 3-letni monopol na handel skórami na terytoriach w Ameryce Północnej. Coś, co z czasem odbierze Rzeczpospolitej ogromne źródło jej bogactwa. W 1626 roku kompania kupiła od Indian wyspę Manhattan i zbudowała tam fort - Nowy Amsterdam, z czasem przemianowany na Nowy Jork. To był początek wielkiej gospodarczej ekspansji na Zachód i odwrót od tradycyjnych daleko - wschodnich szlaków i tzw. Szlaku Jedwabnego, którego niewątpliwym beneficjentem była Polska i któremu możemy przypisać jeden z najlepszych okresów rozwoju gospodarczego w naszej historii w XVI i XVII wieku. Dziś przesunięcie głównych szlaków handlowych dalej od Polski, nad basen Oceanu Spokojnego, jak na ironię losu może być dla nas niepowtarzalną szansą. Europa niezależnie od wszystkich problemów, z jakimi musi się borykać, pozostanie istotnym rynkiem dla Azji. Chiny za wszelką cenę będą próbowały udrożnić dawny Szlak Jedwabny. Rywalizacja z Ameryką na Oceanie Spokojnym przybiera coraz bardziej agresywny charakter i z jednej strony każe Benjingowi szukać alternatywnych rynków zbytów, a z drugiej stronie Europie, usiłującej zdystansować się od Ameryki, każe szukać zbliżenia z Azją. Nie tylko z Chinami, ale i Indiami. Dla Polski może to być niepowtarzalna szansa gospodarcza. Jeżeli Polska nie podejmie wyzwania, to z pewnością lukę wypełnią Niemcy, które już rozważały pociągnięcie szerokotorowego połączenia kolejowego z Polski do swojej granicy. Rzecz nie otrzymała akceptacji polskiego rządu, ale pokazuje jak intratny to może być kąsek.

Strategia nie drażnienia Amerykanów czy ewentualnego ulegania Niemcom ma oczywiście uzasadnienie polityczno - strategiczne, ale z drugiej strony nie otwiera nam szerszych możliwości handlowych. Polska musi w krótkim czasie wypracować własną doktrynę polityczną, z jednej strony uspokajania naszych przyjaciół, a z drugiej konsekwentnego dążenia do budowania własnej podmiotowości gospodarczej.

# FUNDACJA
# WARSAW ENTERPRISE INSTITUTE

OFFICE@WEI.ORG.PL WWW.WEI.ORG.PL

## PARTNERZY RAPORTU

Porty Lotnicze

LOTNISKO CHOPINA WARSZAWA

***Autorzy i redakcja:***

*Patryk Wild*

*Eksperci Warsaw Enterprise Institute*