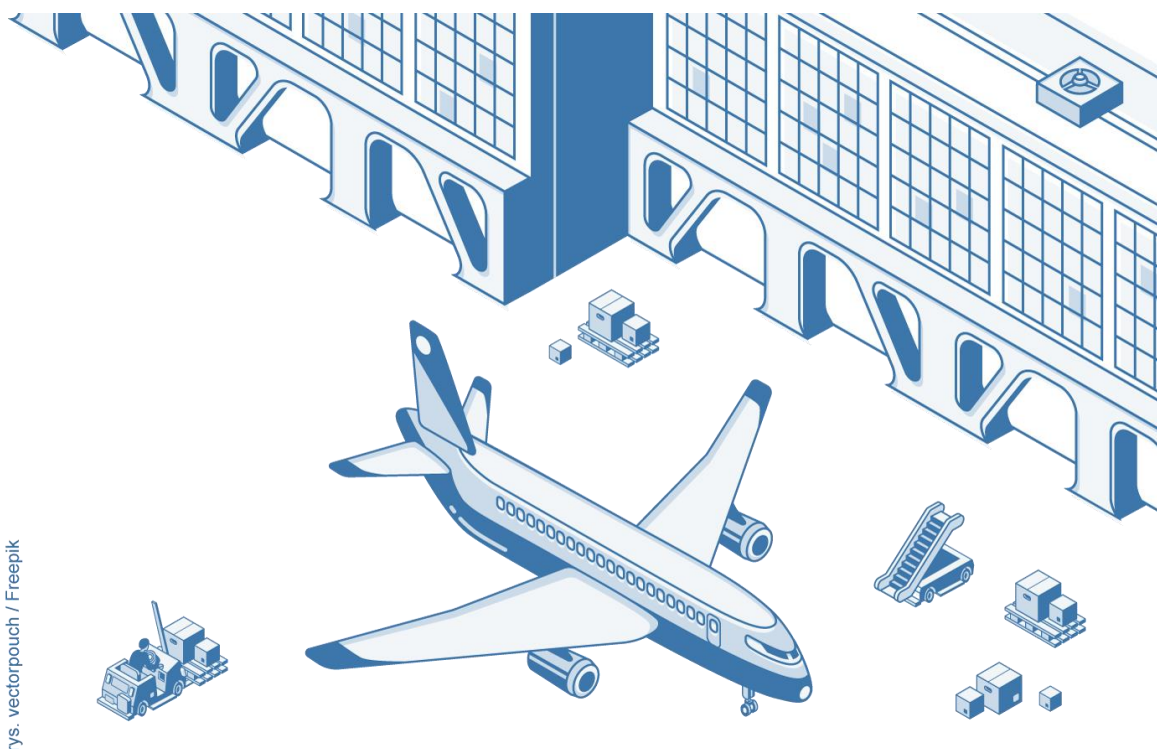


Tadeusz Syryjczyk

CPK: Miliardy w błoto? 10 pytań podatnika



rys. vectorpouch / Freepik

Warszawa, luty 2019 r.

Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego wchodzi w stadium na razie stosunkowo niewielkich, ale widocznych wydatków. Założono spółkę, zaprojektowano logo i zamawiany jest plan promocji portu, który ma zacząć działać dopiero za 10 lat. Można rozumieć, że na razie chodzi o przekonywanie o sensie budowy, gdyż na zachęcanie do latania jest trochę za wcześnie. Czyli teraz podatnik płaci za działania PR-owe, które mają go przekonać do zapłacenia jeszcze więcej w przyszłości. Byłoby chyba rozsądniej wydać pieniądze na zbadanie, jakie rozwiązanie jest optymalne, niż na wzmocnienie autosugestii o celowości już dokonanego wyboru. Tym bardziej, że wydatki podatnika już widać, a zapowiadają się kolejne, zdecydowanie poważniejsze od projektu logo, a związane z wywłaszczaniem i nabywaniem nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa – co przewiduje ustawa o CPK.

Zarówno dotychczasowe dokumenty, jak i wypowiedzi promotorów projektu ze strony rządu i zainteresowanych państwowych spółek – PLL LOT oraz Porty Lotnicze (PPL) – wciąż dyskretnie milczą na temat sposobu finansowania budowy lotniska: urządzeń lotniskowych i terminala do obsługi pasażerów. Oczywiście jest to, że konieczne linie kolejowe i drogi budować będzie państwo z pieniędzy podatnika lub funduszy unijnych. Ale to też są pieniądze podatnika, bo w wyniku tego, że z budżetu trzeba będzie sfinansować coś innego, nie zbuduje się czegoś bardziej potrzebnego. Trudno na razie powiedzieć, jaki udział w przedsięwzięciu przypadnie podatnikom bezpośrednio (poprzez Skarb Państwa), jaki pośrednio (poprzez wprowadzenie niektórych kosztów do państwowych spółek, które podatnik pokryje niższą dywidendą albo wyższymi cenami np. za paliwo, gdyby finansującym został któryś koncern paliwowy), a jaką część i w zamian za co pokryje inwestor prywatny. Wielce prawdopodobne jest to, że inwestor prywatny, jeżeli zacznie myśleć o inwestycji, poprosi o jakieś gwarancje i dostanie je w końcu od podatnika, który weźmie tym samym ryzyko powodzenia inwestycji na siebie.

Każda inwestycja wymaga pozyskania kapitału, z którego zwrot uzyskuje się pod warunkiem trafnego doboru celu i skali inwestycji. Kapitał może pochodzić od inwestora prywatnego – przedsiębiorcy, inwestora giełdowego czy banku – albo od podatnika poprzez Skarb Państwa. Nie wiedzieć czemu utarło się, że trzej

pierwsi, zanim wyłożą pieniądze, mają oczywiste prawo pytać o szczegóły, żądać biznesplanu itd., a podatnik ma płacić bez szemrania i nie zadawać kłopotliwych pytań. Jego prawa są w istocie mniejsze niż potencjalnego prywatnego akcjonariusza na giełdzie, któremu trzeba dostarczyć prospekt emisyjny.

Mimo wszystko byłoby dobrze, gdyby wbrew temu zwyczajowi poniższe pytania nie były traktowane jako retoryczne – nie z taką intencją są zadawane. Chodzi też nie o to, aby firmy PR-owe lub konsultingowe udzieliły odpowiedzi polegającej na udowodnieniu, że wybrane warianty są słuszne, lecz o to, by przedstawić prognozy, obliczenia i porównania ukazujące koszty i korzyści różnych wariantów w celu wyboru optymalnej realizacji – przynajmniej – niekwestionowanego celu, jakim jest zapewnienie niezakłóconego brakiem infrastruktury rozwoju ruchu lotniczego w Polsce. Komentarze do pytań nie zastępują odpowiedzi, nie są sugestią, jakie mają one być, ale służą przedstawieniu wątpliwości, jakie nasuwają się zwłaszcza w wyniku braku poważnej argumentacji w przestrzeni publicznej. Prawie każdy przedstawiony poniżej dylemat nadaje się do konkretyzacji i zwymiarowania, obciążonego oczywiście niepewnością, jak każda prognoza.

Pierwsze pytanie dotyczy prognozy ruchu lotniczego w Polsce

Najświeższe wiadomości to prognozy IATA, które przewidują podwojenie ruchu na świecie przez dwie dekady, czyli w okresie 2017–2037. Jednak wzrost w krajach europejskich będzie wolniejszy. Na podwojenie ruchu w skali światowej zapracuje głównie Azja. W Polsce wzrost zapewne będzie wyższy od średniej europejskiej, bo większe jest tempo wzrostu PKB – jesteśmy wciąż krajem „doganiającym”, ale też nie biegniemy z poziomu krajów Azji, do niedawna zacofanych i w przeliczeniu na mieszkańca ubogich. Promotorzy CPK zakładają zresztą, że część tego azjatyckiego tortu przypadnie nam jako krajowi tranzytowemu, którym zostaniemy, bo jesteśmy najbardziej na wschód wysuniętym krajem UE. Wymagałoby to szerszego uzasadnienia i przemyślenia, czy i jakimi atutami da się pokonać lotniska w Stambule i w Moskwie, gdzie już są napisy po angielsku

i chińsku. Sama ocena ustroju politycznego oraz braku członkostwa Rosji w UE kogo jak kogo, ale klienteli z Chin lub Indii nie odstraszy. Natomiast idea położenia w środku pomiędzy Waszyngtonem a Pekinem przeczy geografii: pomimo że Waszyngton to raczej wschodnie wybrzeże USA, to nawet stamtąd bliżej do Pekinu nad Pacyfikiem niż nad Atlantykiem przez Europę, nie mówiąc już o tym, że jeśli trzymać się idei kulistości Ziemi, to najkrótsze połączenie biegnie nad Morzem Arktycznym, a gdyby chcieć ominąć Rosję, to nad Morzem Beringa. Przyjmując, że nasz rozwój będzie odbiciem średniej światowej pomiędzy Azją a Europą, to podwojenie ruchu w Polsce z omal 40 mln pasażerów w 2017 roku do 80 mln nastąpi w 2037 roku. Ruch w 2027 roku byłby w okolicach 60 mln. Kalkulacja ta pomija negatywne zmiany demograficzne.

Ostatnia projekcja ogłoszona oficjalnie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego jest bardziej optymistyczna – zakłada podwojenie do ok. 80 mln już w 2030 roku. Oznaczałoby to nieco ponad dwie podróże na mieszkańca rocznie, czyli tyle, ile dziś jest w USA. Wyższe współczynniki spośród znaczących państw mają: Australia – ponad 3,5; Hiszpania i Wielka Brytania – ok. 3,0; oraz Kanada – 2,4. Statystyki pokazują silną korelację liczby podróży z PKB, przy czym wyraźnie odstają w górę kraje wyspiarskie, położone na krańcach kontynentu lub wyjątkowo rozległe (np. Norwegia). Wbrew spotykanej tu i ówdzie tezie, że centralne położenie sprzyja ruchowi lotniczemu, bogatsze od Hiszpanii Niemcy i Francja miały w 2016 roku mniejszy współczynnik, co jest zrozumiałe, gdyż dla tych krajów sporo celów podróży pozostaje w zasięgu komunikacji drogowej lub kolejowej (w rozsądnym czasie). Dla Polski w interesującym nas roku otwarcia CPK – **2027 – ULC zakłada 71 mln pasażerów**. Jeżeli przyjąć za GUS populację na poziomie 37,5 mln, jest to ok. **1,9 podróży na mieszkańca** Polski. W 2035 pasażerów ma być 94,5 mln, czyli 2,62 podróży na mieszkańca (ULC zakłada za danymi GUS populację w 2037 roku na poziomie ok. 36 mln, wobec niewiele poniżej 38 mln obecnie).

W przeszłości opublikowano kilka głębiej uzasadnionych prognoz ruchu, ich błąd nie przekroczył kilkunastu procent i teraz jest okazja, aby, zaoszczędziwszy nieco na propagandzie, zamówić niezależne prognozy. Biorąc pod uwagę, że demografia jest raczej ujemna, rozległość terytorialna i położenie w Europie

stałe, a nawet silny wzrost poziomu oceanów nie uczyni z Polski wyspy przyjmijmy na razie, że w 2027 roku będziemy mieli w Polsce ok. 70 mln pasażerów. Pewne jakościowe aspekty prognozowania zależą oczywiście od trendów i polityk. Tak więc jest istotne, czy zgodnie z polityką gospodarczą imigracja zarobkowa będzie mile widziana i częściowo wyrówna lukę demograficzną, czy też w rezultacie polityki tożsamościowej nastąpi jej zablokowanie i ogólne zmniejszenie liczby podróży. Nie jest też obojętne to, czy rozwój kontaktów z Chinami i Azją zostanie potraktowany jako szansa i nastąpi wzrost kontaktów, a więc i podróży, czy też jako zagrożenie. Nie jest to oczywiste wobec losów projektu logistycznego koło Łodzi, który został zatrzymany przez MON na bazie tezy znaczącego polityka, że chiński pomysł Nowego Jedwabnego Szlaku jest zмовą niemiecko-rosyjsko-chińską mającą na celu najpierw eliminację wpływów USA w Europie Środkowej, a potem pozbawienie Polski niepodległości. Prawda, że doświadczenia z Chinami są rozmaite, ale też szereg krajów w sąsiedztwie ich się nie boi i dobrze byłoby jakąś strategię wypracować.

Istotne jest też to, czy nastąpi wzrost protekcjonizmu w skali globalnej, który IATA słusznie postrzega jako czynnik hamujący rozwój lotnictwa na świecie, przekreślający możliwość ziszczenia się optymistycznych prognoz.

Drugie pytanie to kwestia perspektywy podziału ruchu pomiędzy ośrodek stołeczny a lotniska regionalne położone poza Warszawą i okolicą

Kwestia portów regionalnych w kontekście budowy CPK jest czynnikiem niepokoju dla metropolii pozawarszawskich i regionów. Miała i nadal ma ona wymiar polityczny, gdyż stosunek władz centralnych wynika w dużej mierze z niewypowiedzianego wprost, ale z trudem skrywanego założenia, że interesy PLL LOT i lotniska w centrum kraju (firmy PPL) są zawsze zbieżne z interesem państwowym, który z kolei jest tożsamy z narodowym. Natomiast łatwy i, o ile to możliwe, bezpośredni dostęp do podróży lotniczych mieszkańców regionów oddalonych od stolicy, a więc i warunki rozwoju nauki, kultury, gospodarki w tym turystyki w metropoliach pozawarszawskich nie są wartościami narodowymi,

lecz podejrzanymi partykularyzmami, które muszą ustępować życzeniom kierownictw PLL LOT i PPL, nad którymi powiewał i powiewa patriotyczny sztandar bez względu na to, kto akurat rządzi.

Polityka inspirowana tego typu centralizmem doprowadziła niegdyś do udziału centrum w ruchu lotniczym na poziomie 70% ruchu krajowego. Po liberalizacji ruchu lotniczego w UE nie dało się już zapobiegać organizowaniu bezpośrednich połączeń z portów regionalnych do różnych miejsc w UE, co przez wiele lat było osią polityki zarządów PPL oraz PLL LOT. Takie tam jest powietrze w gabinetach i nawet najbardziej brutalne wietrzenie nie pomaga, każdy nowy prezes i dyrektor od razu albo po krótkim czasie nim nasiąka, przyjmując, że to najprostsza droga rozwoju jego firmy. Po otwarciu granic pojawiły się problemy, bo próby dyskryminacji lotnisk na ścianie zachodniej napędzają klientów nie tylko Warszawie, lecz także Berlinowi. Co ciekawe, tego jakoś nikt nie uważa za podszyte wrażliwym knowaniem lotnisk lub linii niemieckich. Jednak możliwości zablokowania połączeń z regionów poza UE są nadal duże, co potwierdza pobieżne nawet spojrzenie na mapę siatki. Jest oczywiste, że brak połączeń z portów regionalnych na wschód nie jest wynikiem naturalnej struktury popytu, ale skutkiem sztucznego ograniczenia podaży. Liberalizacja przyniosła jednak spadek udziału ośrodka stołecznego nawet do 40%, a w 2017 roku łączny udział lotniska Chopina i w Modlinie wynosił ok. 47%. Zważywszy obiektywne znaczenie połączeń ze stolicą oraz trendy demograficzne sprzyjające centrum, wydaje się, że naturalny udział to ok. 40–50% i, o ile nie nastąpi jakiś paroksyzm protekcjonizmu lub centralizmu, można chyba przyjąć takie założenie.

Ostatnio promotorzy CPK w Baranowie dość systematycznie składają zapewnienia, że projekt CPK nie zaszkodzi portom regionalnym, a nawet je wzmocni. Nawet jeśli takie są zapewnienia, to co będzie, gdy przyjdzie szybko napęlić CPK pasażerami w 2027 roku? Wszak w naturalny sposób z 70 mln w Polsce zrobi się 35 mln w centrum. Po odjęciu właśnie rozbudowywanego Radomia (10 mln) i, powiedzmy, 5 mln w Modlinie zostanie do obsłużenia 20 mln pasażerów, i to pod warunkiem zamknięcia Okęcia. To istotnie mniej od deklarowanych przez prezesa PLL LOT 33 mln w CPK już w 2027 roku. Osiągnięcie deklarowanego stanu wymagałoby więc jednoczesnego zamknięcia

Okęcia, Modlina i Radomia, bez pozostawienia w pobliżu Warszawy jakiegoś mniej luksusowego i niedrogiego lotniska dla tzw. tanich albo nisko kosztowych linii. Innym naturalnym rozwiązaniem będzie sięgnięcie po ruch z lotnisk regionalnych poprzez wykorzystanie różnych nacisków, a przecież większość tych portów jest zależna od PPL. Warto może pokazać zamierzoną politykę PPL i LOT w odniesieniu do całokształtu ruchu zanim posłowie reprezentujący podatników z różnych miast i regionów zagłosują z entuzjazmem za wydaniem pieniędzy tychże podatników na projekt, który może skutkować ograniczeniem rozwoju lotnisk im najbliższych. W końcu mogą oni uważać, że ich miasto i region, nie mówiąc już o ludziach tam mieszkających, też są wartością narodową i to porównywalną z czempionami takimi jak LOT i PPL.

Trzecie pytanie to uściślenie prognozy odnośnie podziału przyszłego ruchu pomiędzy tanie linie a linie konwencjonalne jak LOT czy Lufthansa

Dziś tanie linie to 60% pasażerów w Polsce. To istotne z dwóch powodów. Po pierwsze, tanie linie w celu obniżenia kosztów raczej unikają najlepszych na świecie portów (jakim ma być CPK), bo te są też drogie, a godzą się na skromniejsze porty oddalone od centrum lub regionalne, twardo negocjując ceny i stawiając różne warunki. Podobnie zachowują się firmy obsługujące loty czarterowe dla biur podróży. Tak więc CPK może stanąć wobec faktu, że ok. 60% ruchu – o ile nie zmieni się struktura – będzie szukać innego lotniska. Przy czym jeśli Okęcie przetrwa, to klasyczne linie będą gotowe płacić za jego usługi, byle korzystać z lotniska blisko centrum, a CPK będzie za drogi dla tanich linii, które będą wolały Radom i Modlin.

Czwarte pytanie dotyczy kwestii przyszłego rozwoju węzłów przesiadkowych w pasażerskim transporcie lotniczym

Tradycyjne linie jak LOT czy Lufthansa opierały i opierają swoje działanie na tzw. hubach. Hub to węzeł przesiadkowy, a przewoźnik lotniczy wraz ze swoimi partnerami z aliansu, do którego należy, stara się centralizować połączenia w taki sposób, aby przez taki węzeł odbywało się maksymalnie dużo połączeń. Większość relacji jest obsługiwana z przesiadką (tranzytu) w węźle. Aby do tego doprowadzić, nie można rozwijać połączeń bezpośrednich, a być może trzeba nawet je tępić. Twórcy tanich linii spostrzegli, że jest sporo potencjalnych pasażerów, którzy nie dają sobie wmówić konieczności zachowania prestiżu, nie muszą więc korzystać z tych – w ich własnym przynajmniej mniemaniu – bardziej luksusowych linii lotniczych. Ci pasażerowie wybierają nie pomiędzy tradycyjnym przewoźnikiem, na którego ich nie stać, a tanimi liniami, lecz pomiędzy lotem tanimi liniami rzeczywiście bez luksusu przez 2–3 godziny a jazdą drogami 24 godziny. Nie są ani biznesmenami, ani urzędnikami, którym zapłaci firma lub rząd, ale muszą płacić swoimi ciężko zarobionymi na emigracji pieniędzmi i dzięki tanim liniom widzą rodzinę kilka razy, a nie tylko raz, w roku. Podobnie dzięki likwidacji monopolu „narodowych” linii lotniczych istotnie wzrosła liczba rodzin latających na tygodniowe wakacje do ciepłych krajów.

Kiedyś w USA, potem w małej Irlandii, a wreszcie w UE wpływy polityczne przedsiębiorstw lotniczych osłabły na tyle, że władze publiczne stanęły wreszcie po stronie pasażera, a nie dyrekcji oraz załóg linii lotniczych, i pozwoliły na tworzenie i działanie nowych przedsiębiorstw, co wywołało – miejmy nadzieję, że nieodwracalny – proces liberalizacji lotnictwa.

Nie rozwijając tyleż fascynującej, co w świecie klasycznego lotnictwa nie lubianej historii tanich linii, trzeba jednak wskazać, że jedna z ich innowacji to „no hubbing” – żadnych węzłów. Tanie linie zaryzykowały organizowanie bezpośrednich połączeń pomiędzy różnymi ośrodkami, nie przejmując się doktryną węzłów. Linie te walczą o obniżenie opłat na „prowincjonalnych” lotniskach i jednocześnie promują podróżowanie czy to turystyczne i rozrywkowe, czy dla migrantów zarobkowych

z punktu A do B – *peer to peer*. Nie próbują więc wmówić, że z Katowic do Edynburga należy koniecznie lecieć z przesiadaniem w Warszawie i Londynie, ale proponują połączenie bezpośrednie. W celu podtrzymania frekwencji przypuszczalnie muszą jakoś wmówić piwoszom z Edynburga, że z Katowic-Pyrzowic jest blisko do Krakowa, gdzie jest mnóstwo pubów. Jednak to dzięki nim pracujący w Szkocji Polak z południa kraju nie traci na lot całego dnia i, chociaż ma mniejsze wygody niż u narodowych przewoźników (w LOT lub British Airways), nie musi ganiać po lotniskach transferowych i leci taniej.

Z każdego większego lotniska w Polsce są loty na Wyspy Brytyjskie – łącznie do 10 portów (z samych Katowic do siedmiu) w Wielkiej Brytanii i Irlandii. To właśnie tanie linie zainspirowały i skonsumowały olbrzymi przyrost ruchu. Przykładowo irlandzki Ryan Air od jednego połączenia w 1985 roku wzrósł do wielkości takiej jak działająca wiele lat i bazująca na największej europejskiej gospodarce i bardzo tradycyjna Lufthansa. W Polsce stał się przewoźnikiem o udziale w rynku (30,6% w 2017 roku) większym niż LOT (23,6%). Na trzecim miejscu jest kolejny tani przewoźnik – Wizz Air (21,4%); a dopiero po nim Lufthansa (5,63%), pomimo posiadania w pobliżu wielkiego zaplecza i otwartego rynku. Ogółem udział tanich linii w polskim rynku to 58,5%. Oczywiście tanie linie nie trzymają się kurczowo ideologii „no hubbing”, ale warto byłoby obiektywnie ocenić, w którym kierunku idą linie lotnicze wzrastających gospodarek Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Można spotkać się z tezą, że podążają raczej śladami tanich niż tradycyjnych linii, wypełniając rynek połączeń bezpośrednich i nie paląc się do tworzenia węzłów.

Piąte pytanie jest natury historycznej i nawiązuje do poprzedniego. Oczywiście nie należy zrażać się niepowodzeniami, ale jednak warto pobierać lekcje z przeszłości. Jaka nauka wypływa z niepowodzenia w tworzeniu hubu przez linie szwajcarskie wraz z Lotem i aliansem Qualiflyer?

Hub w Warszawie już był. Po prywatyzacji LOT-u pod koniec XX wieku na rzecz nabywcy, który płacił najwięcej i w dodatku zapewniał największą podmiotowość

dla LOT (były to linie stosunkowo małe) oraz obiecywał poparcie hubu w Warszawie, taki węzeł powstał i siatka połączeń obejmowała dziennie cztery cykle przylotów i odlotów z Okęcia. Jak wiadomo, sprawa zakończyła się fiaskiem, Swissair w 2001 roku zbankrutował, a alians przestał istnieć. W 2003 roku LOT trafił do Star Alliance. Trudno powiedzieć, czy fiasko wynikało z generalnego trendu, i Swissair oraz alians, któremu przewodził, były od początku bez szans, czy też zdecydowały jakieś błędy. W każdym razie, zanim zacznie się tworzyć nowy hub w Warszawie, co najmniej wskazane jest przedstawienie dokładnej oceny, dlaczego nie udał się poprzedni i co się od tego czasu zmieniło. A skoro okazało się, że alians nieco mniejszy od dwóch dominujących wtedy w Europie nie wystarczył, to wątpliwe, aby kogokolwiek było stać na rozwinięcie siatki i hubu samodzielnie.

Szóste pytanie jest o to, z kim ma być ten hub

W świetle poprzednich wątpliwości powstaje pytanie, czy ktokolwiek poza LOT zechciałby współtworzyć węzeł w Warszawie i czy tego byśmy chcieli, czy byśmy się raczej obawiali. W każdym razie warto chyba zbadać tę sprawę i poinformować podatnika, jakie są perspektywy hubu w Baranowie po analizie trendów, a nie tylko prezentacji życzeń i nadziei.

Jak na razie PLL LOT ma szanse na ponad 10 mln pasażerów w tym roku (8,5 mln w 2017). Aby utworzyć siatkę połączeń i hub w Warszawie, trzeba mieć spory potencjał i najprawdopodobniej jednak działać w aliansie z innymi przewoźnikami. Pobieżny nawet ogląd członkostwa w największych aliansach pokazuje, że jest to na ogół związek kilkunastu albo nawet kilkudziesięciu linii o dużej dywersyfikacji geograficznej. Przykładowo LOT jest członkiem Star Alliance, w którym najsilniejszą linią europejską jest Lufthansa, ale członkami są linie z Kanady, Egiptu, Singapuru, Indii, Chin. Pomimo dość licznych artykułów na temat niepowodzeń przy budowie nowego lotniska Berlin-Brandenburg stosunkowo mało mówi się o tym, że narodowy przewoźnik niemiecki, jakim jest Lufthansa, bynajmniej nie popierał budowy tego portu i nie obiecywał dla stolicy swego państwa i narodu żadnego hubu. Uznał, że Monachium i Frankfurt mu wystarczają. Nowe lotnisko w Berlinie miało być hubem dla linii Air Berlin, które później zbankrutowały i zostały

przejęte przez Lufthansę, a więc nie wiadomo, czy w Berlinie będzie jakikolwiek hub po zakończeniu budowy. To może być dobra wiadomość dla zwolenników hubu w Warszawie, choć wątpliwe, aby to Star Alliance chciał tego hubu, a więc rysuje się konieczność stworzenia jakiegoś nowego sojuszu. Na razie za CPK pochwaliły nas linie Emirates. Koncepcja związania się z kimś spoza UE jest ponętna i nie ma co jej dyskwalifikować, ale trzeba podjąć polityczną decyzję i wziąć na siebie ryzyko niepowodzenia operacji zmiany aliansu.

Siódme pytanie to, jakie naprawdę są granice rozwoju Okęcia i jaki jest koszt ich przekroczenia

Jak na razie w tej kwestii podatnicy usłyszeli, że nawet gdyby zburzyć połowę Warszawy, to nie da się zwiększyć przepustowości Okęcia. Obszar zajmowany przez lotnisko właściwe i terminal na Okęciu to trochę przycięty prostokąt długi na 4 km i szeroki na 1,3 km, miejscami szerszy, bo ok. 2 km w miejscu, gdzie jest ukośny drugi pas – oficjalnie powierzchnia wynosi 6,8 km². Lotnisko London-Stansted, mające przepustowość rzędu 32 mln pasażerów i przyjmujące ze względu na ograniczenia hałasowe tylko 25 mln pasażerów rocznie, zajmuje prostokąt 4 km na 1,3 km, czyli nieco mniej niż Okęcie. Niezależnie od tego jest zapewne kilka wariantów zwiększenia obszaru Okęcia, również z perspektywą stworzenia drugiego pasa do operacji równoległych, gdy istotnie przyszłoby przekroczyć 30 mln pasażerów rocznie na Okęciu, a zależnie od losów Modlina i Radomia 45–60 mln w całym ośrodku stołecznym, co odpowiada ok. 100 mln w kraju. A więc ok. 3 podróży na mieszkańca – na miarę dzisiejszej istotnie bogatszej i rozległej geograficznie Kanady. Nie należy z tych szybkich obliczeń i pomiaru wykonanego w Google Maps wyciągać eksperckich wniosków, ale jest to metodologia co najmniej tak samo poważna jak dywagacje o burzeniu połowy Warszawy. Nie warto też zachęcać do naśladowania Stansted, który wydaje się najmniej przyjaznym dla pasażera portem londyńskim, ale zapytanie o porównanie kosztów nie powinno być lekceważone. W przypadku Baranowa mówi się o wykupie 13–30 km², ale razem z budową Air Port City, centrum wystawienniczego i różnej infrastruktury, którą Warszawa zapewnia bez dodatkowych inwestycji zorientowanych tylko na CPK. Na Okęciu trzeba by dokupić trochę mniej, bo prawie

7 km² już jest i to z gotowym dostępem kolejowym i drogowym. Oczywiście cena gruntów jest na pewno niższa w Baranowie niż w Warszawie, poza tym trzeba na dalszą przyszłość oszacować rozmiary potrzebne dla zapewnienia dwóch równoczesnych operacji, co jest warunkiem rozwoju Okęcia w perspektywie kilku dekad po wyczerpaniu łącznych możliwości Okęcia zmodernizowanego, ale z jednym pasem, oraz Modlina i Radomia. Rzecz wymaga studium wariantów na Okęciu, a nie tylko Baranowa, i wyceny, aby uzyskać porównanie.

Ograniczenia Okęcia wynikają z różnych trudniej lub łatwiej usuwalnych przyczyn. Koegzystencja z portem wojskowym i terminalem dla VIP wydaje się łatwo rozwiązywalna. Lotniska wojskowe sensu stricto lepiej mieć poza miastem, a zastąpienie tzw. wojskowego portu lotniczego – czyli budynku o architekturze baraku, w którym VIP-y oczekują na samolot wojskowy – porządną ścieżką VIP w ogólnym terminalu byłoby chyba przyjęte przez zainteresowanych z ulgą. Przeniesienie pozostałych usług oraz zapleczy wojskowych, cywilnych i wszelkich innych, zapewne wielce strategicznych i dlatego muszących mieścić się w Warszawie blisko centrum byłoby kłopotliwe – przynajmniej w oczach każdego, komu nie chce się przenosić i kto woli, aby przenieść nie jego, lecz załogę portu pasażerskiego i kilkanaście milionów pasażerów Okęcia na inne lotnisko oraz ludzi i gospodarstwa spod nowego CPK dokądś tam. Jednak jest to prostsze od relokacji ruchu lotniczego stolicy dużego kraju o 40 km dalej od jej centrum.

Ważkim ograniczeniem jest też kwestia hałasu i zakazów lotów nocą. Jednak wystarczy spojrzeć na kilka dzielnic Londynu w pobliżu Heathrow, aby zobaczyć co jednak jest możliwe i to w kraju o mocnej pozycji właścicieli nieruchomości.

Nasuwa się pytanie, czy naprawdę nie można opłacić zmniejszenia wartości nieruchomości i odszkodowań za hałas, a także zwiększyć możliwości refundowania wymiany stolarki na dźwiękoszczelną? Jak na razie istotnie budujemy przy drogach ekrany, które zasłaniają widok, gdyż hałas mierzy się na zewnętrznym parapecie okna i nie możemy dojść do porozumienia z właścicielem, że będzie miał cicho wewnątrz i równocześnie otwarty widok przez okno, jeśli opłacimy mu wymianę stolarki na taką, jaka jest w lotniskowych hotelach, gdzie ludzie śpią bez przeszkód. Prawo? Wymagałoby to oczywiście zmiany prawa z pożytkiem nie tylko dla lotniska. Najpoważniejszym problem Okęcia jest niska zabudowa.

To problem poważniejszy od ogródków działkowych na Paluchu, jaka wedle niektórych ocen uniemożliwia budowę drugiego równoległego pasa startowego, który byłby konieczny przy pokonywaniu bariery 30 mln pasażerów rocznie. Są lotniska o przepustowości na jeden pas większej niż 30 mln pasażerów, ale w razie jakichkolwiek zaburzeń rodzi to napięcia i powoduje wtórne opóźnienia oraz zakłócenia trudne do rozładowania w ciągu doby. Przepuszczalnie budowa drugiego pasa wymagałaby poświęcenia czegoś więcej niż ogródki działkowe na Paluchu. Jednak koszty terenu, przełożenia lub schowania w tunelu dróg, odszkodowań za hałas, dofinansowania adaptacji okien, przenosin różnych użytkowników Okęcia są zapewne możliwe do obliczenia i porównania z kosztami likwidacji części wsi Baranów, kosztami budowy nowych dróg i linii kolejowych oraz relokacji załogi. Poza tym bliskość Okęcia jest atutem Warszawy, a organiczna rozbudowa usuwa niektóre ryzyka, jakie będą towarzyszyć uruchamianiu nowego portu – zwłaszcza koszt początkowego funkcjonowania przy niepełnym wykorzystaniu przepustowości i w związku z tym deficytu w pierwszej dekadzie.

Warto sobie też uświadomić, że niektóre bolączki Okęcia niekoniecznie wynikają z braku terenu. Pasażerowie pokonujący trasę z non-Schengen do któregoś portu krajowego lub innego w Schengen wiedzą dobrze, że Okęcie nie jest przygotowane do takich transferów, o czym mówi się jako o przyczynie, dla której konieczny jest CPK. Jest to argument wątpliwy. Jednak bałagan, jaki na Okęciu panuje, jest efektem synergii kilku czynników: owszem ciasnoty, chyba jednak do uniknięcia, co jak słychać, już postępuje poprzez dzierżawę terenu od wojska, ale też trywialnego braku pudeł-kontenerów na rzeczy pasażerów, które mają być poddane kontroli. Brak ten wywołuje zatrzymania kolejek do raptem dwóch urządzeń i jednej bramki do kontroli. Na pytanie, czemu pudeł nie ma, obsługa odpowiada, że nie ona jest od kupowania pudeł. Jako żywo przypomina to socjalizm i żadne wielkie pieniądze na nowy port takich zjawisk nie wyeliminują.

Ósme pytanie, to co dalej z Okęciami, Modlinem i Radomiem w przypadku budowy CPK. Na to pytanie odpowiedzi jest aż nadto

Najpierw zapowiadano zamknięcie Okęcia i być może budowę na jego miejscu nowej dzielnicy. Taki wybór byłby podatny na zarzuty, że deweloperzy się bogacą, a warszawiacy mają dalej do lotniska. Już teraz co bardziej podejrzliwi obywatele pytają, kto tam dostanie możliwość zakupu gruntów oraz zabudowy, i uważają, że to właśnie jest odpowiedź na pytania o to, kto za tym stoi i kto faktycznie wymyślił CPK. Taka demagogia byłaby skuteczna w świetle podniesionych wcześniej wątpliwości dotyczących CPK. Gdyby zostały one merytorycznie odparte, to trzeba dodatkowo zaznaczyć, że CPK ma ekonomiczny sens pod warunkiem pozytywnych odpowiedzi na szereg pytań tu postawionych. Jeżeli analiza wbrew tym wątpliwościom wskaże odległy od miasta CPK jako optimum, to zamknięcie Okęcia jest jedynym logicznym rozwiązaniem, co do którego argumenty w uchwale Rady Ministrów są przekonujące. Zostało ono jednak w tejże uchwale odrzucone.

W uchwale Rady Ministrów mówi się o lotnisku wojskowym i VIP, co oznacza utrzymywanie dużej infrastruktury lotniskowej i innej dla znikomej liczby operacji i pasażerów. Z czasem nacisk na poszerzenie zakresu operacji wobec bliskości Warszawy oraz słabego wykorzystania infrastruktury będzie nie do odparcia, co oznacza, że CPK będzie funkcjonował obok nie tylko Modlina i Radomia, lecz także być może ograniczonego, ale jednak czynnego Okęcia. Przy okazji wyborów rząd obiecał rozwój i Okęcia, i Modlina, a co do Radomia, to jak się zdaje, podjęto ostateczną decyzję o rozbudowie do pojemności 10 mln pasażerów rocznie. Przytomnie zakłada się, że ruch czarterowy i tanich linii nie przeniesie się do Baranowa, ale czemu nie do Modlina? Ostatnio opinia publiczna dowiedziała się z jednej wypowiedzi, że w sprawie Radomia minister wyda decyzję, a z innej, że o przyszłości Modlina zdecyduje rynek. Osobliwy dualizm.

Kiedyś był pomysł na lotnisko klasy London City Airport – lotnisko „biznesowe” z dużą liczbą „taksówek” i samolotami kursowymi małych pojemności. Ale to także byłoby zupełnie nieekonomiczne wykorzystanie Okęcia. A poza tym jeżeli dopuści się jakiegokolwiek operacje cywilne, to każda linia będzie miała prawo domagać

się miejsca dla siebie w miarę wolnej przepustowości, czyli jest to po prostu pozostawienie Okęcia jako czynnego portu.

W załączniku do uchwały Rady Ministrów jest opis dwóch miast – Mediolanu i Montrealu – gdzie po wybudowaniu nowego lotniska nie udało się zamknąć starego. Skutkuje to słabym wykorzystaniem np. tylko dla cargo lub niepełnym pasażerskim. Nieszczęsnemu lotnisku Berlin-Brandenburg, skrojonemu na 30 mln pasażerów rocznie, które na razie służy jako parking dla nowych samochodów wymagających poprawek, też towarzyszy problem napełnienia w pierwszej fazie eksploatacji, kiedy ta w końcu się rozpocznie. Miało temu towarzyszyć zamknięcie lotniska Tegel, czemu sprzeciwiają się mieszkańcy i czemu dali wyraz w referendum. Trudno powiedzieć, co rząd landu Berlin poczyni z tą wolą swojego suwerena, ale w Warszawie też może być różnie. W Stambule zakłada się przeniesienie ruchu w ciągu mniej niż 48 godzin, tak aby nowy port od razu pracował pełną parą, ale na razie nie jest on otwarty pomimo odbytych już uroczystości i dwukrotnej zapowiedzi otwarcia dla ruchu, a nie tylko dla pompy z udziałem dostojników.

W razie równoległej eksploatacji Okęcia i CPK tanie linie wybiorą raczej port z dala od Warszawy, co nie przyniesie CPK takich zysków jak ruch tradycyjny. Linie tradycyjne będą chciały być bliżej centrum. Okręcie (weźmy tylko 25 mln) plus Radom (10 mln) i Modlin (powiedzmy, że 5 mln, choć w przypadku przełamania obstrukcji po rozbudowie zapewne więcej) obsłużą ok. 40 milionów rocznie, czyli więcej niż optymistyczna prognoza ruchu dla ośrodka stołecznego na 2027 rok.

Podatnik ma prawo oczekiwać skonkretyzowania ogłaszanych decyzji oraz uściślenia liczb dyskutowanych wyżej i w konsekwencji jasnego planu działania, aby nie popaść w koleje losu znane rządowi, przed którymi sam ostrzega – w zasadzie sam siebie – lub co gorsza nie dołączyć do znanego z Hiszpanii przypadku lotniska, na którym po wybudowaniu nic nie ląduje.

Dziewiąte pytanie dotyczy sensu szartycznego generowania nowego węzła przesiadkowego dla pasażerów kolejowych i przebudowy sieci pod tym kątem za 40 mld zł

Owszem, w Polsce kolejowy ruch dalekobieżny nie może obejść się bez przesiadania, gdyż potoki pasażerów pomiędzy większością miast i regionów poza połączeniami z Warszawą są na tyle małe, że nie uzasadniają tworzenia częstych połączeń bezpośrednich.

Pomysłodawcy CPK, zafascynowani – jak wiadomo, niekoniecznie rozwojową – ideą hubbingu w lotnictwie, postanowili uszczęśliwić hubem także pasażerów kolei. Już na pierwszy rzut oka analogia jest kiepska, gdyż międzylądowania samolotów są kłopotliwe i rzadko praktykowane, a z nastaniem obsesji kontroli w ogóle zanikają. W przypadku pociągów, jeżeli mamy dobry potok pasażerów z Katowic do Warszawy i z Warszawy do Gdyni, pomimo że mały jest ruch z Katowic do Gdyni, to uruchomienie połączenia bezpośredniego nic nie kosztuje. Przeciwnie, stworzenie obiegu Katowice–Warszawa–Gdynia obniża koszty w porównaniu do oddzielnego obsługiwania tych relacji. Przesiadki w centrum kraju wynikają z tego, że jednak nie każdą taką relację da się obsłużyć bezpośrednio z wystarczającą częstotliwością. Ale jak długo jest to połączenie któregoś z regionów na południu lub zachodzie (Kraków–Katowice–Wrocław–Poznań–Szczecin) z północą lub wschodem (Gdańsk–Olsztyn–Białystok–Lublin–Rzeszów), to lokalizacja przesiadania na którejkolwiek stacji średnicy warszawskiej (Zachodnia–Centralna–Wschodnia) jest równie, a nawet bardziej dogodna jak w Baranowie. Niekiedy, podróżując w obrębie któregoś z tych dwóch „rogalików”, korzystniej jest jechać z przesiadką w centrum kraju. Wynika to z kiepskich prędkości na liniach położonych na okręgu wokół Polski – na ogół gorszych niż biegnące do Warszawy, albo małego potoku pasażerów i w związku z tym małej liczby bezpośrednich pociągów w ciągu doby. Jednak w przypadku rogalika północno-wschodniego najlepszą stacją przesiadkową jest Warszawa Wschodnia i ewentualnie Centralna. W przypadku rogalika południowo-zachodniego ewentualna przesiadka na zachód od Warszawy byłaby racjonalna, gdyż istotnie są okresy czasu w ciągu dnia, kiedy przykładowo najszybciej

z Poznania do Krakowa jest z przesiadaniem w Warszawie Zachodniej. Możliwość przesiadania w Baranowie skróciłaby podróż. Niemniej źródłem tej absurdalnej geografii przesiadania był i w pewnej skali jeszcze jest kiepski stan linii kolejowych od Krakowa przez Katowice i Wrocław po Poznań. Jednak niektóre odcinki już są zmodernizowane, a inne pozostają w trakcie modernizacji i, zanim powstanie CPK, prędkość handlowa pociągów, a co za tym idzie potoki pasażerów i możliwa częstotliwość połączeń w sposób oczywisty sprawią, iż bezpośrednie połączenia lub przesiadanie np. we Wrocławiu będą konkurencyjne względem przesiadki w Baranowie.

Oczywiście jeśli port ma powstać, to połączenie kolejowe z Warszawą jest konieczne, ale zanim wstrząśniemy całą siecią kolejową i porzucimy projekty już dobrze uzasadnione, warto zbudować model ruchu z wariantami z/bez Kolei Dużych Prędkości lub z jakąś inną linią z Warszawy do Wrocławia oraz z/bez CPK, aby pokazać podatnikowi czemu wybrano ten, a nie inny wariant, zwłaszcza że w przypadku linii kolejowych finansowanie będzie tylko z budżetu. Oczywiście w projektach rozważanych przy okazji CPK są linie uzasadnione niezależnie od CPK, które podpięto pod popierany politycznie projekt CPK, i takie, które być może będą potrzebne, o ile zbuduje się CPK, ale to właśnie wyniknie z symulacji ruchu. Tak więc pozostaje pytanie, czy zostanie opublikowany model ruchu, o którym czasem mówi ministerstwo, czy też będą tylko kreślone arbitralnie kreski na mapie bez wglądu na to, ilu pasażerów kryje się za każdą z nich. Środki na budowę nie są i nigdy nie będą nieograniczone – zawsze będzie dylemat wyboru. Można co najwyżej nie pokazywać innych sposobów wydawania pieniędzy lub po prostu pozostawienia ich w kieszeni podatnika, aby stworzyć fałszywe wrażenie oczywistości takiej, a nie innej, ale jednak decyzji.

Dziesiąte pytanie, które w dużej mierze wynika pośrednio z poprzednich, dotyczy sposobu finansowania CPK i inwestycji towarzyszących

O ile rozbudowa istniejącego portu rodziłaby kłopoty projektowe (niemożność przyjęcia rozwiązań optymalnych z architektonicznego, technicznego

i funkcjonalnego punktu widzenia), o tyle taki organiczny wzrost dawałby szanse na dostosowywanie tempa nakładów do realnie istniejącego ruchu i krótkoterminowych – a więc dość pewnych – prognoz. Natomiast biznesplan nowego portu musi zakładać jakiś okres rozruchu, podczas którego nie są wykorzystane wszystkie możliwości inwestycji, którą już zrealizowano. Port lotniczy wraz z usługami, które mu towarzyszą jest dochodowym biznesem pod warunkiem, że lądują samoloty, przewoźnicy płacą za ich obsługę oraz bywają tam pasażerowie, którzy wydają pieniądze w supermarkecie, jakim jest współczesny port lotniczy. W innym przypadku trzeba ponosić wydatki na utrzymanie i konserwację budowli oraz urządzeń, które muszą być uruchamiane i konserwowane, aby nie uległy degradacji i nie utraciły atestów.

Co gorsza, opóźnienie uruchomienia skomplikowanych instalacji skutkuje czasami koniecznością ich wymiany wobec zmiany standardów bezpieczeństwa, jakie następują w okresie od ich wyprodukowania do końcowego odbioru. Włożony kapitał czeka na zwrot. Podatnik jest skazany na cierpliwość w oczekiwaniu na efekty inwestycji, którą sfinansował, ale banki naliczają odsetki. Efekt długiego zwrotu inwestycji infrastrukturalnych, duże ryzyko oraz stosunkowo późne rozpoczęcie spłat powodują duże koszty finansowe z tytułu odsetek. Zdarza się, że koszty finansowe przez wiele lat stanowią czwartą część kosztów firmy (niezależnie od spłaty kapitału). Koszty niepowodzenia poniesie podatnik i to przy każdym sposobie finansowania. Ma więc prawo oczekiwać, że powstanie wielowariantowy plan wskazujący ryzyka różnych rozwiązań i sposoby radzenia sobie z nimi.

Budowa czterdziestotysięcznego miasta koło CPK ma podobno mieć charakter komercyjny. Jednak warto chyba ocenić efekty Canary Wharf w Londynie i La Défense w Paryżu. Czy osiągnięto rozmiary pierwotnie założone? Urbaniści mają o nich złe zdanie. Krajowa demografia jest taka, jak każdy widzi, i poza Warszawą miasta są w stagnacji lub kurczą się. W Warszawie jest jeszcze sporo miejsca bliżej niż w Baranowie. Natomiast jeżeli chcemy przyciągnąć międzynarodowe towarzystwo profesjonalistów bankowych, IT, konsultingu, to zawsze lepszym miejscem pracy i zamieszkania będzie żywotne miasto, a nie betonowa pustynia bez korzeni. Rozwój Canary Wharf zatrzymał

się w pewnym punkcie, a presja na zabudowę nowych powierzchni w starym City trwa.

Uwagi końcowe

Powyższe dziesięć pytań wymaga odpowiedzi i w zdecydowanej większości tymi odpowiedziami są ilościowe, a nie tylko jakościowe i intuicyjne porównania wariantów, w tym pozostawienia i rozbudowy Okęcia jako portu centralnego lub budowy całkiem nowego lotniska. Jak na razie publicznie takich wariantów nawet nie zdefiniowano. Poszczególne warianty generują odpowiedzi liczbowe, wzajemnie porównywalne. Prognozy cechują się pewną niepewnością – wokół linii trendu jest pewien wachlarz możliwości, ale wynika z niego wariant optymistyczny i pesymistyczny. Potrzebne są więc opracowane z góry scenariusze uwzględniające optymistyczny i pesymistyczny rozwój wydarzeń.

Pełnomocnik rządu ds. CPK stwierdził publicznie: „Największym zagrożeniem jest woluntaryzm i decyzje pozbawione merytorycznego uzasadnienia.” Istotnie, przecież jedną z przyczyn porażki budowy portu Berlin-Brandenburg było upolitycznienie nadzoru – członkami rady nadzorczej zarządu portów realizującego przedsięwzięcie byli politycy landów Berlin i Brandenburgia. Dyrekcja nie raportowała im problemów, bo uważała, że są na tyle niekompetentni, że i tak nie zrozumieją, o co chodzi, i wszystko należy załatwić na poziomie wykonawczym. W rezultacie zabrakło kontroli, jaką jest raportowanie stanu spraw parlamentowi, a pośrednio opinii publicznej oraz niezależnym ekspertom. Nie zdecydowano się na prywatyzację projektu, a w trakcie realizacji zabrakło generalnego wykonawcy, toteż zarząd portów lotniczych sam koordynował prace kilkudziesięciu specjalistycznych podwykonawców, nie mając po temu ani kadr, ani doświadczenia. Kierowanie największymi nawet lotniskami nie daje kompetencji do kierowania budową, czego boleśnie doświadczono. Ambicje natury prestiżowej – przeprojektowanie portu tak, aby zapewnić obsługę największych samolotów, co pierwotnie pominięto wobec braku deklaracji jakiegokolwiek linii lotniczej, że zamierza tam takim samolotami latać – spowodowały wprowadzenie kilku fundamentalnych zmian technicznych. Dość łatwo zgodzono się na łącznie

ok. 300 zmian, co spowodowało utratę technicznej spójności projektu. Zbyt ciasne kanały nie pozwalały przeprowadzić wszystkich kabli i instalacji, a za mała nośność dachu nie pozwalała udźwignąć instalacji oddymiania i wentylacji, cięższych, bo koniecznych dla hal powiększonych w celu obsługi pasażerów z dużych samolotów, które wcale nie miały tam przylecieć. Działo się to pomimo interwencji federalnego ministerstwa finansów, w kraju o względnie wysokiej kulturze politycznej, organizacyjnej i technicznej.

Teza pełnomocnika rządu ds. CPK o niebezpieczeństwie płynącym z woluntaryzmu jest oczywiście prawdziwa. Pytanie, czy da się woluntaryzm przewyciężyć, skoro w ciągu raptem jednego roku różne odpowiedzialne osoby z łatwością żonglowały prognozami ruchu – nawet do 100 mln rocznie w samym CPK, a także sprzecznymi koncepcjami, co dalej z lotniskami w województwie mazowieckim. Tymczasem są to parametry i wybory podstawowe dla skali projektu i jego finansowania, a nade wszystko decyzji – rozwój Okęcia i innych portów na Mazowszu czy istotnie coś całkiem nowego.