

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

– w stronę
racjonalnych
decyzji



Tomasz Wardak

Warszawa, czerwiec 2024

Autor: Tomasz Wardak

Redakcja: Marcin Zieliński

Niniejszy raport został przygotowany na zlecenie Fundacji Forum Obywatelskiego Rozwoju (FOR). Opinie i wnioski zawarte w dokumencie są wynikiem pracy autora i nie muszą w pełni odzwierciedlać oficjalnego stanowiska FOR. Publikacja raportu przez FOR ma angażować do otwartej i konstruktywnej dyskusji na tematy w nim poruszone.



Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR
ul. Ignacego Krasickiego 9A 02-628 Warszawa
www.for.org.pl

ISBN 978-83-63408-02-2

czerwiec 2024

Łamanie: PanDawer
pandawer@pandawer.pl

Spis treści

Synteza.....	5
Wstęp.....	9
1. Komponent lotniskowy.....	13
1.1. Rynek lotniczy po pandemii – odbudowa i rozwój.....	13
1.2. LOT kontra tanie linie lotnicze.....	17
1.3. Hub lotniczy dla Europy Środkowo-Wschodniej.....	23
1.4. Lotniska regionalne, Radom.....	27
1.5. CPK czy duoport – fałszywa alternatywa.....	29
1.6. Cargo lotnicze.....	39
1.7. Znaczenie militarne CPK.....	45
2. Komponent kolejowy.....	49
2.1. Ocena koncepcji „szprych” kolejowych.....	49
2.2. Wybrane projekty w ramach komponentu kolejowego.....	54
3. Polityka informacyjna.....	59
4. Koszty i finansowanie projektu.....	63
5. Harmonogram projektu.....	71
Podsumowanie i postulaty.....	75

Synteza

Centralny Port Komunikacyjny jako projekt infrastrukturalny

- Polska od wielu lat boryka się z problemem złej jakości projektów infrastrukturalnych. Jednak CPK to przykład wyjątkowo skandaliczny, a konieczność jego racjonalizacji stała się oczywista również dla zespołu, który go realizował. Obecnie kluczową sprawą jest ograniczenie deficytu informacji oraz weryfikacja informacji posiadanych przez spółkę i przedstawionych opinii publicznej. Niezbędne jest przygotowanie i upublicznienie szczegółowych analiz. Dotyczy to w szczególności inwestycji lotniskowych w centralnej Polsce – nie tylko nowego lotniska, ale też zapowiadanych obecnie inwestycji na Okęciu i Modlinie.
- CPK jest skrajnym przykładem szerszego problemu niedopasowania inwestycji do potrzeb w naszym kraju. Pomocą w walce z tym problemem mogą być tu doświadczenia międzynarodowe w zarządzaniu megaprojektami. Wykorzystanie w tym obszarze rozwiązań proponowanych przez międzynarodowych ekspertów mogłoby być pozytywną spuścizną projektu CPK.
- Przez kilka lat polityka informacyjna była jednym z najbardziej skandalicznych aspektów projektu CPK. W wielu obszarach zamiast rzetelnych informacji uprawiana była propaganda, a opinii publicznej nie udostępniano podstawowych informacji dotyczących projektu. Optymistyczne zapowiedzi nowej ekipy dotyczące wyeliminowania tej luki informacyjnej w dużym stopniu czekają ciągle na realizację.
- Ponad sześć lat po rozpoczęciu największego projektu infrastrukturalnego w naszej historii nie są znane prognozowane koszty całego projektu. Według upublicznionego już po wyborach planu wydatków do 2030 roku koszt budowy lotniska wraz z infrastrukturą towarzyszącą ma być niemal dwukrotnie większy od deklarowanej przez wiele poprzednich miesięcy kwoty. Ciągłe nie są znane wydatki na projekt po 2030 roku. Sposób finansowania budowy lotniska przedstawiony w planie wieloletnim budzi wiele wątpliwości. Obsługa zakładanego w planie olbrzymiego długu oznaczałaby konieczność ustalenia bardzo wysokich opłat lotniskowych. Wbudowanie w plan założenia, że znaczna większość inwestycji kolejowych zostanie sfinansowana w formule PPP, podważa wiarygodność tego dokumentu.
- Elementem propagandy wokół projektu CPK były nierealistyczne terminy i harmonogramy realizacji poszczególnych elementów projektu. Wstrzymanie rozbudowy Lotniska Chopina i zawyżone koszty prac przygotowawczych projektów kolejowych to jedne z negatywnych konsekwencji tych działań.

- Przestrożą powinien być przypadek otwartego rok temu lotniska w Radomiu, które dołączyło do grupy najmniejszych, trwale nierentownych lotnisk regionalnych. W pierwszych miesiącach bieżącego roku lotnisko zbudowane jako odciążające dla Lotniska Chopina obsłużyło niemal 200 razy mniej pasażerów niż port na Okęciu. Spektakularna klęska radomskiego projektu powinna być ostrzeżeniem, że źle zaplanowany rozwój infrastruktury lotniczej nie tworzy żadnych impulsów rozwojowych, a prowadzi jedynie do marnowania środków publicznych.

Lotnisko

- Model przesiadkowy w lotnictwie ma istotne zalety. Jednak wskaźnik tzw. łączności hubowej dla większości europejskich hubów lotniczych jest ciągle znacznie poniżej wartości z 2019 roku, co wskazuje na systemowe skurczenie się podróży lotniczych opartych na przesiadkach. Warszawa jest wśród kilku europejskich hubów dotkniętych największym spadkiem tego wskaźnika, co jest wynikiem wojny za naszą wschodnią granicą. Jednocześnie wskaźnik łączności bezpośredniej w Europie szybko rośnie, co potwierdza rozwój modelu biznesowego *point-to-point*. Punkt wyjściowy do budowy dużego hubu w projekcie CPK jest więc niekorzystny. Fundamentalna dla projektu CPK teza o wyjątkowo korzystnym położeniu Warszawy, szczególnie w obsłudze ruchu Europa–Azja, jest w obecnej sytuacji geopolitycznej nieaktualna – na skutek wojny Polska znalazła się na peryferiach lotniczej mapy Europy.
- Ekspansja tanich linii i związany z nią rozwój tzw. lotnisk odciążających był bodźcem do powstania w różnych miejscach świata specyficznego typu duoportu, w którym większe, lepiej położone lotnisko jest nastawione na obsługę linii tradycyjnych, a mniejsze i gorzej położone specjalizuje się w obsłudze tanich linii. Duoport nie jest modelem idealnym, jego wprowadzenie i rozwój zależą od miejscowych warunków i możliwości rozwoju infrastruktury. Niezależnie od planów rozwoju dwóch warszawskich lotnisk przewidywany rozwój rynku lotniczego centralnej Polski spowoduje zapewne wyczerpanie możliwości rozbudowy Okęcia w ciągu kilkunastu lat, więc budowa nowego lotniska w lokalizacji wskazanej w projekcie CPK (ale w okrojonej wersji) będzie niezbędna. Po zakończeniu tej inwestycji Lotnisko Chopina powinno zostać zamknięte, a elementem dyskusji o wykorzystaniu terenu po lotnisku powinno być wykorzystanie środków pozyskanych ze sprzedaży terenu na budowę nowego lotniska. Funkcjonujący już warszawski duoport przetrwa – po otwarciu lotniska CPK paradoksalnie Modlin uzyskałby dodatkową szansę na rozwój.
- Polski rynek cargo rośnie i jego perspektywy są obiecujące, a nowe lotnisko, bez ograniczeń w ruchu nocnym, otworzyłoby przed nim dodatkowe szanse. Jednak stoją przed nim również istotne zagrożenia. Lektura raportu EY i prognozy opracowanej przez IATA – dwóch dokumentów będących podstawą dyskusji o potencjalnych wpływach budżetowych z rozwoju cargo – wywołuje jednak zasadnicze wątpliwości. Oba dokumenty zawierają liczne zastrzeżenia i założenia, które bardzo

osłabiają wiarygodność prezentowanych liczb. W efekcie wyniki tych prognoz należy określić jako zupełnie oderwane od rzeczywistości. Przygotowana również w ubiegłym roku prognoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedstawia dużo bardziej realistyczną ocenę perspektyw tego rynku.

- Według niektórych zwolenników projektu CPK nowe lotnisko miałyby istotne zalety dla obronności – znacznie poprawiłoby możliwości szybkiego przetrzutu wojsk sojusznicznych do Polski w sytuacji zagrożenia. Mimo że intensywnie wykorzystywany w sferze propagandowej aspekt ten nie znalazł odzwierciedlenia ani w kluczowych dokumentach dotyczących projektu, ani w realnych działaniach Ministerstwa Obrony Narodowej. W sferze realnej realizowane są w uzgodnieniu z naszymi sojusznikami znaczące inwestycje na istniejących lotniskach cywilnych i wojskowych. Wyjątkowe znaczenie projektu CPK dla obronności Polski jest więc jedynie propagandowym hasłem.

Komponent kolejowy

- Komponent kolejowy projektu CPK w swoim oryginalnym i docelowym kształcie to projekt budowy nowego systemu transportowego kraju. Ten olbrzymi i bardzo skomplikowany projekt nie doczekał się solidnej, podbudowanej merytorycznie debaty. Analiza tego projektu powinna odnosić się m.in. do też przedstawionych przez dwa gremia naukowe (KPZK PAN i Polskie Towarzystwo Geograficzne) w 2020 roku, będących miazdzącą krytyką samej koncepcji tzw. szprych kolejowych i wskazujących na fundamentalne słabości i zagrożenia płynące z jej realizacji.
- Wśród kilkunastu projektów z tzw. komponentu kolejowego CPK jest tylko jeden, co do którego potrzeby panuje konsensus – tzw. Ygrek, który ma zapewnić szybką podróż między Warszawą, Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. Jednak nawet ten projekt będzie musiał zostać skorygowany. Wśród pozostałych projektów przeważają takie, które można określić jako zupełnie bezsensowne.

Wnioski

- Konieczna racjonalizacja projektu CPK powinna odnosić się do kwestii częściowej prywatyzacji sektora lotniskowego. Nowe lotnisko może być bodźcem dla rozwoju LOT-u, ale nadrzędne z punktu widzenia polskiego państwa powinno być rozwijanie konkurencji na rynku lotniczym poprzez odpowiednie kształtowanie infrastruktury lotniczej. W odniesieniu do komponentu kolejowego konieczna jest otwarta i merytoryczna debata nad alternatywnymi kierunkami rozwoju infrastruktury, aby jak najlepiej wykorzystać potencjał kolei pasażerskiej. W całościowych planach infrastrukturalnych państwa potrzebne jest przyjęcie perspektywy nie na lata, ale na dekady.

Wstęp

Ostry spór polityczny wokół projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego i gorąca debata publiczna na ten temat wskazują na pilną potrzebę rzetelnych analiz dotyczących całego projektu i jego poszczególnych aspektów. Kilka miesięcy temu wydawało się, że zaistnieje szansa na ostudzenie emocji wokół CPK i osiągnięcie częściowego choćby konsensusu co do jego dalszych losów. Bezpośrednio po wyborach ustępująca ekipa upubliczniła znaczną (jak na dotychczasowe fatalne standardy informacyjne) ilość informacji: przede wszystkim obszerny raport dotyczący prognozy lotniczej dla CPK¹ oraz przyjęty przez rząd program wieloletni na lata 2024–2030², obejmujący zagadnienia kosztów i finansowania poszczególnych elementów projektu. Pojawiły się też deklaracje odchodzącego zespołu świadczące o mniej dogmatycznym podejściu do projektu (m.in. *downsizing* projektu lotniska czy zapowiedź nieznacznej rozbudowy Okęcia). Po przejściu władzy przez nową koalicję ze strony jej przedstawicieli padła obietnica gruntownej analizy projektu, jednak niestety do tej pory nie upubliczniono zbyt wielu nowych istotnych informacji. Olbrzymia luka informacyjna zmniejszyła się, ale do tej pory nie została w zasadniczy sposób wypełniona. W tej sytuacji próba racjonalizacji komponentu lotniskowego CPK podjęta przez nową ekipę bez przedstawienia wyczerpującej argumentacji chwilowo wręcz zaogniła ten konflikt.

Szansę na poprawę poziomu dyskusji daje wskazanie realnych możliwości dotyczących tempa rozbudowy infrastruktury kolejowej – tu informacje zawarte w programie wieloletnim można potraktować jako początek schodzenia na ziemię po wieloletnim karmieniu opinii publicznej kompletnie nierealnymi terminami budowy. Z drugiej strony szybkie tempo odbudowy rynku lotniczego w Polsce skłania wielu dotychczasowych przeciwników projektu CPK do spojrzenia bardziej przychylnym okiem na projekt nowego lotniska dla centralnej Polski.

W dyskusji publicznej o CPK jest nieco mniej propagandy, choć ciągle pojawiają się argumenty „ad Berolinum”. Obok lotniska w stolicy Niemiec w debacie pojawiło się lotnisko wiedeńskie – jako bardziej adekwatny punkt odniesienia dla naszego projektu, do tej pory konsekwentnie pomijany w oficjalnej narracji i w analizach dotyczących projektu. W efekcie przygotowania bardziej realnych niż poprzednie prognoz lotniczych przedstawiono koncepcję zmniejszenia skali pierwszego etapu projektu lotniczego (tzw. etap 0,8). Zwolennicy projektu podkreślają, że w obecnym wariantcie nie będzie to czołowy port w Europie, ale zaledwie lotnisko

1 *Prognoza IATA 2023 dla CPK – Scenariusz Strategiczny na potrzeby inwestorskie. Streszczenie*, grudzień 2023, https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Prognoza-IATA-2023-dla-CPK-Streszczenie_Grudzien_2023.pdf.

2 *Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II 2024–2030*, 20 listopada 2023, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20230001258/O/M20231258.pdf>.

z drugiej dziesiątki. W tej nowej narracji nie chodzi więc o gigantyczny hub i operujący z niego potężny LOT, ale o lotnisko uszyte na miarę państwowego przewoźnika, który mimo planowanego dynamicznego wzrostu zamierza pozostać europejskim średniakiem. W ten sposób powszechne wcześniej zarzuty o megalomanię i gigantomanię powoli stają się coraz mniej aktualne.

Również ogłoszona pod koniec ubiegłego roku nowa pięcioletnia strategia LOT-u została dość dobrze przyjęta. Przewoźnik w ostatnich tygodniach zaczął jej realizację, podejmując pierwsze decyzje dotyczące wymiany i powiększenia floty – to dodaje wiarygodności scenariuszowi „skromnego CPK”. Jest też coraz więcej zrozumienia dla naturalnych ograniczeń modelu duoportu – to też pozwala inaczej ocenić zalety budowy nowego lotniska. Deklaracje nowej ekipy dotyczące budowy linii kolei dużych prędkości Warszawa–Łódź–Wrocław przybliżyły także stanowiska stron co do kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej.

Jednak całości inwestycji kolejowych w ramach projektu, czyli tzw. komponentowi kolejowemu, poświęca się w dyskusji bardzo mało uwagi. W konsekwencji debata na ten temat jest często bardzo powierzchowna. Chociaż z jednej strony wśród zwolenników projektu CPK powoli rośnie zrozumienie, że ten gigantyczny projekt jest w całości nie do zrealizowania, i jednocześnie narastają wątpliwości co do sensowności przyjętego w projekcie nowego układu sieci kolejowej, to jednak z drugiej strony dyskusja często przebiega według uproszczonego schematu – skoro kolej, a w szczególności kolej dużych prędkości, jest dobra, a w naszym kraju takich inwestycji do tej pory było bardzo mało, to komponent kolejowy CPK z pewnością jest bardzo potrzebny.

Zdecydowanie zbyt mało uwagi poświęca się także realnym kosztom projektu CPK i jego głównych elementów oraz ich wpływowi nie tylko na finanse publiczne i gospodarkę, ale też na funkcjonowanie państwa. W tej kwestii w przestrzeni publicznej dominują ciągle zafałszowane i źle interpretowane informacje i liczby. Również jeśli chodzi o możliwości finansowania poszczególnych elementów projektu, więcej w debacie publicznej jest przekłamań i uproszczeń niż rzetelnych analiz i faktów. Dominuje w niej przedstawiona przez spółkę CPK w połowie ubiegłego roku wizja olbrzymich wpływów z ceł i podatków, jakie rzekomo ma zapewnić rozwój ruchu cargo na nowym lotnisku. Hasło przyszłych gigantycznych dochodów budżetowych z tego tytułu dość skutecznie zawładnęło wyobraźnią zwolenników projektu i przesłoniło zdecydowanie bardziej realne kwestie dotyczące gigantycznych jego kosztów.

Te dwa aspekty – merytoryczna ocena projektu szprych kolejowych oraz kosztów poszczególnych elementów projektu i realnych możliwości ich sfinansowania – są kluczowymi elementami debaty na temat CPK, które czekają na solidną podbudowę w formie rzetelnych analiz. Prowadzone w spółce audyty mają takich analiz dostarczyć. Tylko wtedy będzie szansa na zbliżenie stanowisk dotyczących dalszych losów projektu.

Wiele z ujętych w tym raporcie zagadnień zasługuje na osobne, szczegółowe opracowania. Jednak szczupłość miejsca i charakter dokumentu wymusiły dość pobieżne potraktowanie wielu z nich, a niektóre kwestie (takie jak koncepcja budowy nowego miasta przy lotnisku) zostały pominięte. Mam nadzieję, że mimo to czytelnicy uznają, że przynajmniej najistotniejsze kwestie zostały omówione w sposób wyczerpujący.

1. Komponent lotniskowy

1.1. Rynek lotniczy po pandemii – odbudowa i rozwój

Rynek lotniczy szybko odbudowuje się po pandemii, ale w kształcie innym niż dotychczasowy. Bardzo szybko rosną podróże związane z odwiedzinami rodzin i znajomych czy podróże wakacyjne, dużo wolniej odbudowuje się bardzo lukratywny segment biznesowy. Tempo tej odbudowy jest również zróżnicowane w różnych krajach. Perspektywy lotnictwa w Europie na najbliższe kilka czy kilkanaście lat są dobre. Również opublikowane w ubiegłym roku prognozy dla rynku polskiego i warszawskiego wskazują na szybki wzrost, napędzany przez rozwój gospodarczy i rosnącą zamożność społeczeństwa. W efekcie wielkość tych rynków ma się podwoić do 2040 roku. Z drugiej strony czynnikami niepewności pozostają wojna na Ukrainie i zamknięcie nieba nad Rosją, a także wpływ walki ze zmianami klimatycznymi na lotnictwo. Warto jednak zauważyć, że instytucje zajmujące się przygotowaniem prognoz zarówno dla rynków globalnych, jak i dla Polski, prezentują kilka wariantów rozwoju, a rozróżnienie między wariantami optymistycznymi i pesymistycznymi jest zazwyczaj bardzo duże – niekiedy warianty negatywne przewidują stagnację niektórych segmentów rynku. Niepewność co do tempa wzrostu jest więc bardzo duża, co przekłada się na ryzyko dla projektu nowego lotniska w ramach CPK.

Po bezprecedensowej katastrofie, jaką dla rynku lotniczego na całym świecie była pandemia, następuje jego **szybka odbudowa**. Mimo problemów związanych z inflacją, wysokimi cenami biletów i wojną na Ukrainie ubiegły rok był bardzo dobry dla lotnictwa europejskiego. 2024 rok ma być rokiem pełnej odbudowy, w którym rynek pasażerski na naszym kontynencie przekroczy rekordowy wynik sprzed pandemii³. Warto zwrócić uwagę na strukturę tej odbudowy – wszyscy spodziewali się szybkiego odbicia segmentu VRF (ang. *Visiting Relatives and Friends* – podróże związane z odwiedzinami rodziny i znajomych), ale dynamicznie rośnie również segment turystyczny, w tym dalekodystansowy (szczególnie rynek północnoatlantycki). Gorzej wygląda bardzo zyskowny przed pandemią segment biznesowy – tu potwierdziły się prognozy ekspertów z czasu pandemii co do długoterminowego negatywnego wpływu upowszechnienia spotkań on-line na podróże biznesowe⁴.

3 *Full passenger traffic recovery finally in sight for Europe's airports*, 11 października 2023, <https://www.aci-europe.org/media-room/466-full-passenger-traffic-recovery-finally-in-sight-for-europe-s-airports.html>.

4 *Global business travel recovery starts to slow. Is the industry reaching a ceiling?*, 25 października 2023, <https://centreforaviation.com/analysis/reports/global-business-travel-recovery-starts-to-slow-is-the-industry-reaching-a-ceiling-664724>.

Tempo odbudowy w różnych krajach jest bardzo zróżnicowane. Polska jest, obok takich krajów jak Portugalia czy Grecja, jednym z najszybciej odbudowujących się rynków w Europie – w ubiegłym roku polski rynek z 52,2 mln pax (pasażerów)⁵ osiągnął 107% poziomu z 2019 roku. Stało się tak pomimo wojny za naszą wschodnią granicą, której wpływ na region był bardzo dotkliwy – nastąpił paraliż rynku ukraińskiego i zamknięcie nieba nad Rosją i Białorusią (zob. [podrozdział 1.3](#)). Na drugim biegunie są takie kraje jak Niemcy, Finlandia czy Szwecja, gdzie luka w porównaniu z 2019 roku wynosi ponad 20%⁶. W warunkach popandemicznej odbudowy w lotnictwie trwają długoletnie trendy – jednym z nich jest wydłużanie dystansu przeciętnej podróży. W wielu krajach europejskich, takich jak Francja, Wielka Brytania, Szwecja, Finlandia czy Niemcy, można zaobserwować związany z tym wieloletni trend spadku lotów krajowych⁷.

Perspektywy rynku europejskiego są dobre. Siedmioletnia prognoza ruchu lotniczego organizacji Eurocontrol dla Europy na lata 2024–2030 zakłada w scenariuszu bazowym kontynuację odbudowy – przewidywany wzrost liczby lotów dla obszaru ECAC⁸ na 2024 rok wynosi 4,9%, później tempo wzrostu ma się obniżyć: do 2,8% w 2025 roku, 2,3% w 2026 roku i 1,8% w 2030 roku (ostatnim roku prognozy). Ponownie Polska jest wśród krajów, w których przewidywany wzrost ma być wyższy od przeciętnej – średnio 3,9% rocznie w całym okresie prognozy.

Również prognoza liczby pasażerów w europejskich portach lotniczych organizacji ACI Europe na lata 2024–2027 zakłada, że po odbudowie rynku w 2024 roku w następnych latach będzie kontynuowany wzrost – na poziomie ok. 2,5% rocznie. Znacznie wyższą prognozę opartą na uwzględniającym długość podróży mierniku RPK (pasażerokilometry) przedstawiła pod koniec 2023 roku organizacja IATA – według niej rynek europejski już w 2025 roku powinien przekroczyć 115% poziomu z 2019 roku, a średni wzrost tego rynku w latach 2024–2040 wyniesie 2,8% rocznie⁹.

W tym miejscu warto podkreślić, że niemal wszystkie renomowane instytucje przygotowują prognozy wielowariantowe, w których obok zwykle wykorzystywanego w planowaniu wariantu centralnego występują warianty niskie i wysokie. W niektórych przypadkach **rozrzut prognoz jest olbrzymi**,

5 Dane ULC – liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym w portach lotniczych (w związku z metodologią pasażerowie w ruchu krajowym liczeni są podwójnie).

6 Dermot Davitt, „A multi-speed recovery” – *Europe’s airports reach 95% of pre-pandemic passenger traffic*, 1 lutego 2024, <https://moodiedavittreport.com/a-multi-speed-recovery-europes-airports-reach-95-of-pre-pandemic-passenger-traffic/>.

7 *Eurocontrol forecast update 2024–2030*, wiosna 2024, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2024-02/eurocontrol-seven-year-forecast-2024-2030-february-2024.pdf>.

8 ECAC – Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego, zrzeszająca 44 państwa europejskie należące do Eurocontrol.

9 *Global Outlook for Air Transport – a local sweetspot*, grudzień 2023, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/>.

np. w przygotowanej przez firmę doradczą Bain & Company prognozie rynku lotniczego roku do 2030 roku skumulowany wzrost rynku północnoatlantyckiego waha się pomiędzy 2% w wariantcie niskim a 30% w wariantcie wysokim¹⁰.

W Polsce dane z początku bieżącego roku i te dotyczące tzw. oferowania (czyli liczby foteli w samolotach w ruchu rozkładowym) na sezon letni 2024 potwierdzają kontynuację korzystnych trendów. Wszystko wskazuje na to, że będzie to drugi z kolei rekordowy rok dla naszego rynku. Jeśli chodzi o perspektywy wieloletnie, warto poświęcić trochę miejsca opublikowanej we wrześniu 2023 roku prognozie Urzędu Lotnictwa Cywilnego¹¹. Prognoza, przygotowana przez naukowców z Uniwersytetu Gdańskiego, obejmująca horyzont czasowy do 2040 roku, zakłada w wariantcie bazowym **podwojenie polskiego rynku** do 96,4 mln pax. Warto zwrócić uwagę, że już pierwszy rok prognozy (2023) okazał się w rzeczywistości znacząco lepszy – 52,2 mln pax przy prognozie w wariantcie bazowym na poziomie 48,1 mln pax. Według wariantu bazowego prognozy ULC polski rynek będzie rósł w tempie ok. 5% rocznie w pierwszym okresie prognozy, a potem tempo wzrostu będzie spadać – do ok. 2,5% między 2035 i 2040 rokiem.

Rynek aglomeracji warszawskiej odbudowywał się wolniej niż pozostała część rynku krajowego – w 2023 roku dwa warszawskie lotniska obsłużyły 21,9 mln pax. Było to efektem przede wszystkim spowodowanej m.in. wojną na Ukrainie wolniejszej odbudowy ruchu transferowego na Lotnisku Chopina (WAW), który w ubiegłym roku odpowiadał za 26% całkowitej liczby pasażerów w tym porcie¹². Perspektywy tegoroczne są dobre mimo kłopotów lotniska Warszawa Modlin (WMI). Jeśli chodzi o perspektywy długoterminowe, to według wspomnianej już prognozy ULC rynek aglomeracji warszawskiej ma w wariantcie bazowym urosnąć do 30,5 mln pax w 2030 roku i 44,9 mln pax w 2040 roku. Według drugiej prognozy z ubiegłego roku – przedstawionej już po wyborach parlamentarnych zaktualizowanej prognozy IATA dla CPK – rynek warszawski (łącznie z lotniskiem w Radomiu – RDO) urosnie w wariantcie bazowym do ok. 33 mln pax w 2030 roku i 45 mln pax w 2040 roku. Według tych dwóch prognoz tempo rozwoju warszawskiego rynku będzie zbliżone do tempa rozwoju rynku krajowego.

Z obydwu prognoz wyłania się dość spójny obraz: **rynek warszawski ma szybko rosnać przez najbliższe kilkanaście lat** i można przyjąć, że mniej więcej się podwoi do 2040 roku. Oczywiście chodzi tu o długookresowy trend, bo po drodze zapewne będą występować kryzysy i okresy hossy (dlatego warto również zwracać uwagę na warianty niskie). Jak jednak pokazuje

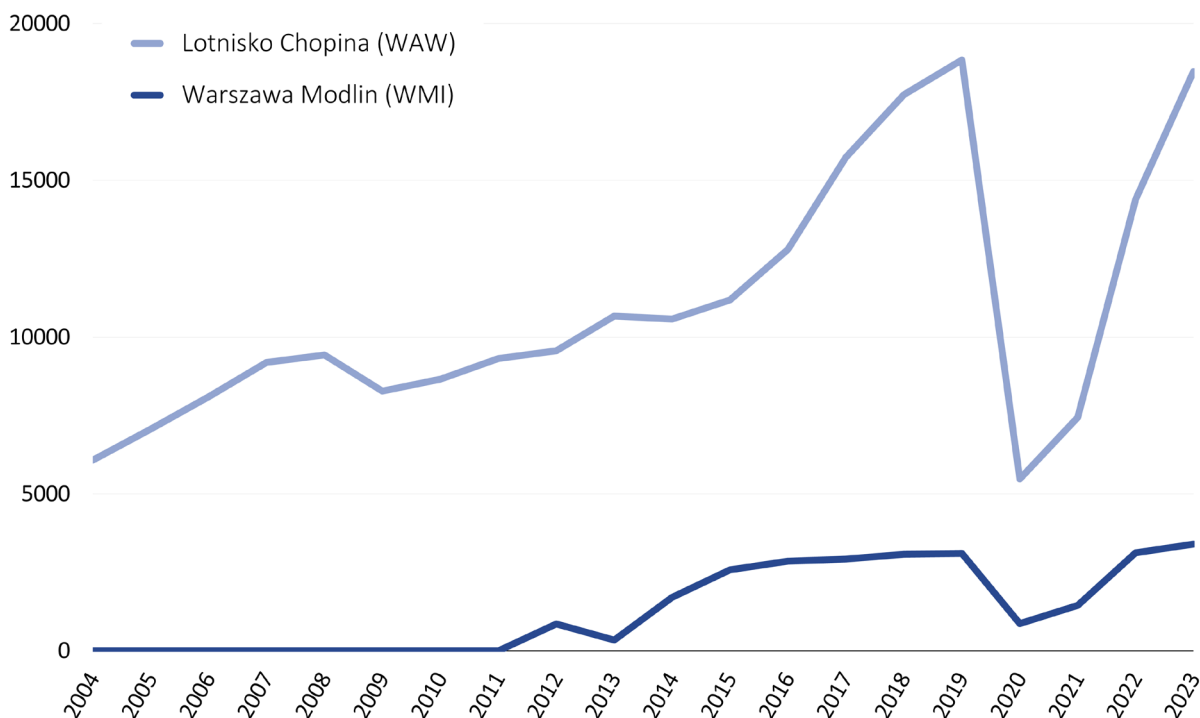
10 Bain, *Air travel forecast to 2030: the Recovery and the Carbon Challenge*, 27 marca 2024, <https://www.bain.com/insights/air-travel-forecast-interactive/>.

11 *Prognoza ruchu lotniczego w Polsce na lata 2022–2040*, wrzesień 2023, <https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/6287-prognoza-ruchu-lotniczego-w-polsce-na-lata-2022-2040>.

12 *Lotnisko Chopina zamknęło 2023 rok wynikiem, który znacznie przewyższył prognozy. Rekordowy okazał się tonaż obsłużonego cargo. W sierpniu stołeczny port zanotował najwyższą w historii liczbę odprawionych podróżnych w ciągu doby – 67.968 osób*, <https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/1095/szczegoly.html>.

historia, długoterminowy trend rozwoju rynku lotniczego jest wyjątkowo odporny na kryzysy finansowe i pandemiczne.

Wykres 1. Warszawskie lotniska w latach 2004–2023 (tys. pax)



Źródło: Wikipedia, ULC

Wzrost naszego rynku lotniczego ma być napędzany przede wszystkim przez przewidywany rozwój gospodarczy i wzrost dochodu rozporządzalnego w Polsce, ale również w skali europejskiej i globalnej. Motorem wzrostu będzie także ciągle dość **niski współczynnik mobilności**¹³, na co wskazuje prognoza ULC. Nasz współczynnik mobilności w 2022 roku wyniósł 1,09 i był na podobnym poziomie jak w innych krajach regionu (Czechy, Węgry, Rumunia), ale znacznie poniżej Niemiec (1,87) czy Francji (2,01). Polska systematycznie nadrabia te różnice: w ubiegłym roku współczynnik dla naszego rynku wzrósł do 1,39, a w 2040 roku ma wynieść 2,76 (nieznacznie więcej niż w Niemczech w 2019 roku).

Z drugiej strony istotne problemy – konflikty międzynarodowe, odwrót od globalizacji, trendy demograficzne i koszty walki ze zmianami klimatu – negatywnie przekładają się na długoterminowe perspektywy wzrostu w skali globalnej i lokalnej. W przypadku rynku warszawskiego szczególne znaczenie ma trwająca **wojna na Ukrainie** – przed wojną Ukraina, Rosja i Białoruś

¹³ Statystyczna liczba pasażerów obsłużonych na mieszkańca.

generowały 7,5% całkowitego ruchu i ponad 10% ruchu transferowego na Okęciu. Jeśli chodzi o pasażerów z Ukrainy, utrata ruchu transferowego została częściowo zrekomensowana wzrostem ruchu bezpośredniego (O&D – ang. *Origin and Destination*). W swojej ubiegłorocznej prognozie IATA przyjęła, że odbudowa ruchu z Ukrainą zacznie się w 2025 roku, a odbudowa ruchu z Rosją i Białorusią nie wcześniej niż w 2029 roku.

W prognozie IATA (s. 29) opisany został negatywny wpływ **kosztów walki ze zmianami klimatu** (przede wszystkim narzędzi polityki klimatycznej Unii Europejskiej) na ruch lotniczy w WAW/CPK. Według prognozy ten negatywny wpływ będzie rósł z 1,4% w 2025 roku do ponad 8% w latach 2033–2037, potem zacznie stopniowo spadać do 1,6% w 2060 roku, dzięki m.in. postępowi technicznemu czy wzrostowi udziału paliwa SAF (ang. *sustainable aviation fuel* – zrównoważone paliwo lotnicze) i obniżeniu jego ceny. Dodajmy, że te narzędzia walki ze zmianami klimatu będą miały największy wpływ na loty wewnątrz Unii Europejskiej, a znacznie mniejszy na ruch dalekodystansowy. O ile negatywny wpływ w pierwszych latach prognozy jest wysoce prawdopodobny, o tyle jego stopniowe łagodzenie w kolejnych latach jest dość optymistycznym założeniem, choćby ze względu na prawdopodobny dalszy wzrost presji ekologicznej i bardzo prawdopodobne problemy z podażą SAF (w prognozie IATA udział SAF w zużyciu paliw ma wzrosnąć z 2% w 2025 roku do 63% w 2050 roku).

1.2. LOT kontra tanie linie lotnicze

LOT dobrze wykorzystał okres popandemicznej odbudowy, ale musiał dostosować się do zmieniającego się rynku – ze względu na osłabienie ruchu biznesowego rozwinął segment wakacyjny, gdzie konkuruje z tanimi liniami (LCC) oraz liniami czarterowymi. Państwowy przewoźnik rozpoczął realizację pięcioletniej strategii. Jednak plany flotowe głównych graczy i trendy w lotnictwie sugerują, że w najbliższych latach będzie się rozwijał wolniej od polskiego rynku. Dwaj główni gracze LCC – Ryanair i Wizz Air – umocnili swoją pozycję w trakcie odbudowy rynku, a jeśli wziąć pod uwagę ich programy rozbudowy floty i deklaracje dotyczące naszego regionu w kolejnych latach, ich pozycja jeszcze zapewne się wzmocni. Ekspansja tanich linii postępuje niemal na całym świecie od wielu lat, a w Europie Polska należy do grupy krajów o wysokim udziale LCC w rynku lotniczym. Jednak model biznesowy LCC ma swoje ograniczenia, dobrze widoczne w przypadku segmentu dalekodystansowego. Silna pozycja LOT-u w tym segmencie na polskim rynku oraz bardzo mocna pozycja na macierzystym Lotnisku Chopina to dwie przewagi państwowego przewoźnika, które będzie się starał wykorzystać w walce rynkowej z dwoma gigantami LCC.

LOT dobrze wykorzystał okres popandemicznej odbudowy rynku, ale odrodził się w innym kształcie niż ten z 2019 roku. Państwowy przewoźnik był zmuszony do adaptacji do nowych warunków, czego efektem były próby rozwijania działalności tam, gdzie to było możliwe, np. w ramach konkurencji z tanimi liniami (LCC) oraz liniami czarterowymi na kierunkach wakacyjnych. **Ubiegły rok był dla LOT-u udany** – przewiózł nieco ponad 10 mln pax, minimalnie mniej niż w rekordowym 2019 roku, za to znacznie więcej

niż w częściowo pandemicznym 2022 roku¹⁴. Jeśli chodzi o udział w polskim rynku, to w trakcie pandemii państwowy przewoźnik dał się wyprzedzić Wizz Airowi, który rósł jeszcze szybciej i z wynikiem 11 mln pax uplasował się na drugim miejscu za Ryanaiem, który umocnił się na pozycji lidera¹⁵. Korzystając z koniunktury, LOT, podobnie jak wiele innych linii lotniczych, osiągnął w ubiegłym roku dobre wyniki finansowe – według wstępnych danych zysk wyniósł ok. 1 mld zł (na poziomie zysku ze sprzedaży, EBIT i zysku netto). Przewoźnik pod koniec ubiegłego roku spłacił też pierwszą transzę pomocy publicznej – uspokoiło to nieco obawy o jego kondycję, a nawet przetrwanie.

Również początek bieżącego roku jest dla LOT-u pomyślny – zanotował kilkuprocentowy wzrost w stosunku do poprzedniego roku¹⁶. W sezonie letnim 2024¹⁷ przewoźnik w liczbie foteli oferowanych rośnie o 7,2% w lotach zagranicznych i 4,5% w krajowych – jest to więc zapowiedź kolejnego udanego roku¹⁸. Cały polski rynek wzrośnie w sezonie letnim (w oferowaniu) o 9,5%, więc LOT na razie będzie rozwijać się wolniej. Liderem będzie oczywiście Ryanair, który oferuje na sezon letni dwa razy więcej foteli niż LOT, na drugim miejscu utrzyma się Wizz Air, którego wzrost będzie jednak niewielki ze względu na problemy z silnikami w samolotach. Wśród innych linii obecnych na naszym rynku trzeba zwrócić uwagę na silne wzrosty Luft-hansy, Finnair, Turkish Airlines, Flydubai i Smartwings.

Ogólne trendy w lotnictwie i plany flotowe głównych graczy sugerują, że **LOT również w kolejnych latach będzie się rozwijał, ale nieco wolniej od rynku**. Szansą dla państwowego przewoźnika byłoby otwarcie rynku ukraińskiego – to całkiem realne w perspektywie kilkuletniej choć na ten rynek ostrzą sobie zęby inne linie, w tym tanie. Jednak mimo dobrych krótkoterminowych perspektyw obawy o sytuację LOT-u w długim okresie pozostają aktualne, choćby kwestia utrzymania przewagi kosztowej (związanej m.in. z powszechnym wykorzystywaniem kontraktów B2B w umowach z personelem) i miejsca na konsolidującym się europejskim rynku.

Pod koniec ubiegłego roku LOT przedstawił **pięcioletnią strategię**¹⁹. W 2028 roku przewoźnik chce obsłużyć 16,9 mln pax – planuje więc rosnąć

14 Łukasz Malinowski, *LOT: ponad 10 mln pasażerów w 2023 r. (aktualizacja)*, 26 stycznia 2024, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lot-ponad-10-mln-pasazerow-w-2023-r-19879.html>.

15 Oczywiście ten miernik nie odzwierciedla precyzyjnie skali działalności, trzeba uwzględnić też RPK, który odzwierciedla udział lotów *long haul*.

16 Paweł Cybulak, *LOT: 693 tysiące pasażerów w lutym*, 19 marca 2024r. <https://www.pasazer.com/news/465064/lot,693,tysiace,pasazerow,w,lutym.html>. Sporo innych linii, w tym tradycyjnych odnotowało w tym okresie dużo bardziej spektakularne wzrosty – np. Etihad o 46% rok do roku w lutym, Singapore Airlines o ponad 20%.

17 Sezon letni w lotnictwie cywilnym zaczyna się w ostatnią niedzielę marca i trwa ok. 7 miesięcy, a sezon zimowy zaczyna się w ostatnią niedzielę października i trwa 5 miesięcy.

18 Krzysztof Loga Sowiński, *Raport: sezon lato 2024 w Polsce*, 26 marca 2024, <https://www.pasazer.com/news/465102/raport,sezon,lato,2024,w,polsce.html>.

19 Łukasz Malinowski, *LOT ogłosił nową strategię: 110 samolotów w 2028 roku i nowe kierunki*, 6 października 2023, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lot-oglosil-nowa-strategie-rozwoju-18815.html>.

o 10% rocznie, czyli szybciej niż rynek. Niewiele wskazuje na to, że osiągnie tak ambitne cele. Dla ludzi, którzy wierzą w dobre perspektywy LOT-u, punktem odniesienia są doskonałe lata 2016–2019 – okres szybkiego rozwoju, dzięki m.in. dynamicznemu wzrostowi tranzytu, który w liczbie pasażerów wzrósł z 45% w 2015 roku do 56% w 2019 roku²⁰. Przestały wtedy obowiązywać ograniczenia rozwoju państwowego przewoźnika związane z udzieloną w 2012 roku pomocą publiczną, co pozwoliło mu rozbudować siatkę połączeń.

W obecnej strategii ujęty jest również rozwój siatki połączeń, który ma napędzać ruch transferowy. Do 2028 roku będzie to kilkanaście nowych kierunków, pierwsze zostały już uruchomione. W strategii zawarte jest też powiększenie floty z 75 do 110 samolotów, w tym także zwiększenie liczby samolotów szerokokadłubowych o 12. Wraz z rozbudową floty przewoźnika nastąpi też wzrost średniej wielkości samolotów o 30%. Jednak udział samolotów szerokokadłubowych w całości floty wskazuje, że LOT, podążając za przewidywanym rozwojem rynku, nastawia się przede wszystkim na segment krótko- i średniodystansowy. Powiększenie floty już powoli się rozpoczyna – od zakontraktowanych w firmie leasingowej 11 samolotów B737 MAX (pierwsze dwa już dołączyły do floty). LOT rozpoczął też proces zapowiadanej wcześniej wymiany floty samolotów regionalnych, która ma się powiększyć²¹ (pierwsze trzy samoloty Embraer E2 mają dołączyć do floty w ciągu kilku tygodni). Szansą dla przewoźnika jest obserwowany wzrost udziału segmentu premium w rynku turystycznym i przewidywany długookresowy ogólny wzrost oczekiwań co do komfortu podróżowania – ten trend będzie wspierał rozwój linii tradycyjnych kosztem LCC.

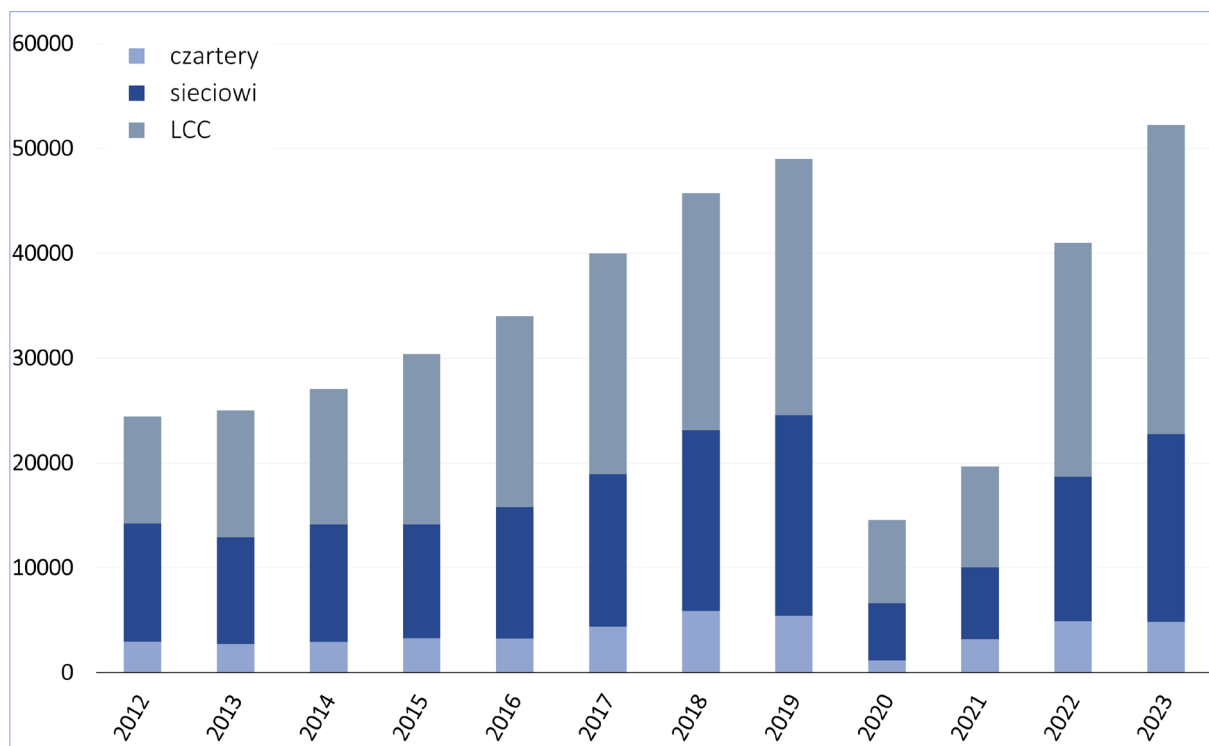
Głównymi konkurentami LOT-u są **Ryanair i Wizz Air** – liderzy segmentu LCC na naszym rynku. Obaj przewoźnicy szybko rozwijali się w okresie popandemicznym, mają też ambitne plany dotyczące naszego regionu, a w szczególności Polski. W krótkim horyzoncie czasowym realizację tych planów utrudniają problemy operacyjne – Wizz Aira z silnikami Pratt&Whitney i Ryanaira z opóźnieniami w odbiorze nowych samolotów B737 MAX. Mimo to jest wysoce prawdopodobne, że w kolejnych latach będzie trwała ekspansja tych dwóch linii na naszym rynku. Warto jednak pamiętać, że ich model biznesowy opiera się na oportunistycznym korzystaniu z okazji w odniesieniu do poszczególnych połączeń i do całych rynków. W szczególności linie te lubią wykorzystywać kłopoty lokalnych konkurentów (np. rynek włoski), a z drugiej strony bez wahania zmniejszają obecność na rynkach, których krótkoterminowe perspektywy oceniają negatywnie (np. rynek niemiecki ze względu na wysokie opłaty lotniskowe). W podstawowym dla projektu CPK dokumencie tzw. koncepcji rządowej z 2017 roku cechy siatki tworzonej przez LCC – jednowymiarowość, częste zmiany i mała częstotliwość lotów – zostały

²⁰ Krzysztof Loga Sowiński, *Raport strategia PLL LOT 2028*, 10 października 2023, <https://www.pasazer.com/news/464071/raport,strategia,pll,lot,2028>.

²¹ Łukasz Malinowski, *MAP: LOT chce kupić 84 samoloty. Airbus i Embraer w resorcie*, 10 marca 2024, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/map-lot-chce-kupic-84-samoloty-airbus-i-embraer-w-resorcie-20381.html>.

przedstawione jako wady²². Jednak tanie linie właśnie w ten sposób budują swoją przewagę kosztową i dlatego m.in. były w stanie, oferując atrakcyjne ceny, zrewolucjonizować lotnictwo.

Wykres 2. Segmenty rynku lotniczego w latach 2012–2023 (tys. pax, udziały w 2023 roku za trzy kwartały)



Źródło: ULC

Ekspansja tanich linii trwa praktycznie na całym świecie – jeszcze przed pandemią ich udział w globalnym oferowaniu wzrósł z 25% w 2015 roku do 29% w 2019 roku. Pandemia była dla tanich linii, które nie operują na rynku cargo, szczególnie trudna, ale w trakcie odbudowy właśnie one najlepiej wykorzystały boom na loty wypoczynkowe i obecnie odpowiadają za ok. 1/3 globalnego rynku. W takich regionach jak Azja Południowa i Południowo-Wschodnia ich udział przekracza nawet połowę rynku²³. Jednak po uwzględnieniu parametru ASK (ang. *available seat kilometer*), który lepiej obrazuje skalę działalności linii lotniczych, ich udział jest sporo niższy ze względu na absolutną dominację linii tradycyjnych w lotach dalekodystansowych²⁴.

²² *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*, listopad 2017, s. 22.

²³ Deirdre Fulton, *Unstoppable LCCS – growth indicates a new norm*, 8 czerwca 2023, <https://www.oag.com/blog/unstoppable-lccs-growth-indicates-new-norm>.

²⁴ *Low-cost carriers in the aviation industry – what are they?*, 13 września 2023, <https://www.oag.com/blog/what-are-low-cost-carriers-aviation>.

Polska jest w szerokiej grupie krajów europejskich o **wysokim udziale LCC w całości ruchu** – obok takich krajów jak Hiszpania, Wielka Brytania, Irlandia, Węgry i kilka mniejszych z naszego regionu. W debacie na temat CPK pojawia się nieraz krytyka tanich linii jako przewoźników żerujących na polskich lotniskach regionalnych i ogólnie na całym polskim rynku, napędzających emigrację i drenaż talentów z Polski w okresie poakcesyjnym i obsługujących turystykę wakacyjną Polaków w Europie Południowej. Jest to fałszywy obraz sytuacji – obie linie, które pojawiły się na naszym rynku bezpośrednio po wejściu Polski do Unii Europejskiej, walnie przyczyniły się do jego gwałtownego rozwoju. Częścią tego rynku jest ruch turystyczny przyjazdowy, również z takich krajów jak Hiszpania i Włochy. Coraz większą częścią jest także ruch przyjazdowy zarobkowy z takich krajów jak Gruzja. Dla szerokiej rzeszy Polaków wyjeżdżających do pracy w Europie Zachodniej pojawienie się LCC było błogosławieństwem – zapewniło szybkie i wygodne podróże zamiast często kilkudziesięciogodzinowych podróży autokarem, umożliwiło też częste wizyty w rodzinnym kraju. Tanie linie są rzeczywiście mocno usadowione w portach regionalnych i zazwyczaj bezwzględnie wykorzystują swoją pozycję, ale z drugiej strony umożliwiły spektakularny rozwój pięciu głównych lotnisk regionalnych w naszym kraju. Można założyć, że dwaj główni gracze segmentu LCC po znaczącym rozbudowaniu flot samolotów będą chcieli dalej zwiększać swój kawałek tortu w naszym rynku.

Warto dodać, że w biznesie lotniczym przed pandemią obserwowaliśmy stopniową konwergencję między modelami biznesowymi LCC i linii tradycyjnych w takich aspektach jak m.in. struktura oferty dla pasażerów czy kanały sprzedaży. Jej częścią była ekspansja tanich linii na głównych lotniskach, których w początkowym okresie rozwoju unikały. JetBlue, EasyJet czy Flydubai to tanie linie ewoluujące w stronę modelu hybrydowego. Jednak popandemiczna odbudowa odbywa się raczej w kierunku segmentacji, w ramach której dwaj liderzy segmentu LCC w naszym regionie rozwijają się w oparciu o oryginalny model.

Jeśli chodzi o przewidywania dotyczące kierunków rozwoju, również w kontekście projektu CPK, pojawia się kwestia potencjalnej **ekspansji tanich linii w segmencie lotów dalekodystansowych**. Tu oczywiście naturalne przewagi kosztowe LCC są znacznie mniejsze niż w lotach na krótkie i średnie dystanse, również pasażerowie przykładają większą wagę do komfortu wielogodzinnej podróży. Potwierdza to historia nieudanych prób wejścia kilku tanich przewoźników na bardzo lukratywny rynek północnoatlantyki. Pandemia niemal wymiotła graczy LCC w tym segmencie, potem pojawili się nowi, ale z nowym i zróżnicowanym produktem (np. JetBlue). udział LCC w tym rynku ciągle jest nieznaczny, na poziomie kilku procent²⁵. W najbliższej przyszłości trudno oczekiwać tu rewolucji – np. próba wejścia Wizz Air na rynek amerykański z nowymi samolotami A321XLR zakończyła się porażką ze względu na opór amerykańskiego regulatora pod wpływem związków zawodowych zrzeszających pilotów amerykańskich linii lotniczych.

25 CAPA Perspective: LCCs make North Atlantic gains, 7 marca 2023, <https://aviationweek.com/air-transport/airlines-lessors/capa-perspective-lccs-make-north-atlantic-gains>.

Można więc przypuszczać, że zagrożenie dla LOT-u nie przyjdzie z tej strony. Bardziej prawdopodobne jest pojawienie się na naszym rynku amerykańskich i azjatyckich przewoźników tradycyjnych – nie tylko na lotnisku WAW czy w przyszłości CPK, ale też na dużych lotniskach regionalnych.

W długim horyzoncie szansą dla LOT-u jest rozwój swojego hubu w oparciu o rynek Warszawy i centralnej Polski, czyli tam, gdzie jego pozycja jest najsilniejsza. Jest to typowa strategia linii tradycyjnej – budowa przewagi w oparciu o **silną pozycję na macierzystym rynku**. Korzyści z rozwoju LOT-u nie będą więc rozłożone równomiernie w całym kraju – jest to dylemat rozwojowy powszechny w wielu krajach, w których funkcjonuje linia krajowa: np. British Airways, Air France, w mniejszym stopniu też Lufthansa.

W perspektywie realizacji projektu CPK zasadnicze pytanie brzmi, czy LOT będzie w stanie zrealizować swoją strategię i wykorzystać szansę związaną z otwarciem nowego lotniska jako samodzielna linia. Można realizować strategię „rozpychającego się średniaka”, pozostawiając LOT poza trendem konsolidacyjnym, ale trzeba zrozumieć, z jakim ryzykiem się to wiąże. Branża lotnicza jest bardzo konkurencyjna, w związku z czym niska jest jej rentowność. Rynek lotniczy jest cykliczny, a szczególnie narażeni na kryzysy są słabsi gracze. Warto wskazać, że proces konsolidacji rynku europejskiego trwa – właśnie dołączyły do niego skandynawskie linie SAS, w których pakiet mniejszościowy przejęła grupa Air France-KLM. Mimo braku kontroli lotniczy gigant zapowiedział nawiązanie ścisłej współpracy handlowej, m.in. wejście SAS do północnoatlantyckiego *joint venture* z Deltą i Virgin Atlantic. Grupa Air France-KLM zadeklarowała, że chciałaby docelowo uzyskać pakiet większościowy w skandynawskim przewoźniku²⁶. Do trendu konsolidacyjnego dołącza również następczyni Alitalii – włoska linia ITA, której właściciel, włoski rząd, negocjuje z Lufthansą sprzedaż pakietu mniejszościowego²⁷.

Logicznym krokiem w stronę ograniczenia ryzyka związanego z sytuacją LOT-u na konsolidującym się rynku byłoby dołączenie do tego trendu. Być może dobrym rozwiązaniem byłoby zaoferowanie pakietu mniejszościowego jednemu z gigantów lotniczych. Niestety grono potencjalnych zainteresowanych jest bardzo wąskie, a moment na zawarcie tej transakcji zły – atrakcyjność warszawskiego hubu dla obsługi ruchu Europa–Azja, która mogłaby być zachętą dla np. grupy IAG, w sytuacji zamknięcia nieba nad Rosją jest wątpliwa.

26 Vanja Popovic, *Air France-KLM seeks larger stake in SAS*, 6 marca 2024, <https://www.ch-aviation.com/news/137741-air-france-klm-seeks-larger-stake-in-sas>.

27 Luke Bodell, *Lufthansa Agrees More Time For ITA Takeover Negotiations*, 25 kwietnia 2023, <https://simpleflying.com/lufthansa-more-time-ita-takeover-negotiations/>.

1.3. Hub lotniczy dla Europy Środkowo-Wschodniej

W krytyce projektu CPK często pojawia się argument o zdominowaniu lotnictwa przez model biznesowy *point-to-point*, w którym specjalizują się tanie linie, i powolnym odchodzeniu modelu przesiadkowego do przeszłości. Model przesiadkowy ma swoje zalety, szczególnie w relacjach dalekodystansowych. Jednak wskaźnik tzw. łączności hubowej dla większości europejskich hubów lotniczych jest ciągle znacznie poniżej wartości z 2019 roku, co wskazuje na systemowe skurczenie się podróży lotniczych opartych na przesiadkach w Europie. Warszawa jest wśród kilku europejskich hubów dotkniętych największym spadkiem tego wskaźnika, co jest wynikiem wojny za naszą wschodnią granicą. Jednocześnie wskaźnik łączności bezpośredniej w Europie szybko rośnie, co potwierdza rozwój modelu biznesowego *point-to-point*. Projekt CPK zakłada, że nowe lotnisko ma stać się głównym lotniskiem nie tylko dla Polski, ale też dla całego regionu. Jednak punkt wyjściowy do budowy takiego hubu jest niekorzystny. Zasadne są pytania o realność szybkiego wzrostu ruchu tranzytowego, ujęte w prognozach będących podstawą dla projektu. Fundamentem projektu CPK była teza o wyjątkowo korzystnym położeniu Warszawy, szczególnie w obsłudze ruchu Europa–Azja. W obecnej sytuacji geopolitycznej ta teza jest już nieaktualna – na skutek wojny Polska znalazła się na peryferiach lotniczej mapy Europy. Również drugie fundamentalne założenie projektu CPK – o luce rynkowej w naszej części Europy – jest nieprawdziwe, co pokazują chociażby plany rozwojowe lotniska wiedeńskiego i wzmocnienie lotniska w Kopenhadze. Zarówno LOT, jak i warszawski hub działają na bardzo konkurencyjnych rynkach – musi to być uwzględnione w planach rozbudowy infrastruktury lotniskowej.

W krytyce projektu CPK dość często pojawia się argument o **zdominowaniu lotnictwa przez model latania *point-to-point*** i powolnym odchodzeniu od modelu przesiadkowego opartego na funkcjonowaniu hubu lotniczego. Bieżące dane dotyczące liczby pasażerów na największych lotniskach europejskich zdają się nie potwierdzać tej tezy. Co prawda tempo ich wychodzenia z kryzysu jest wolniejsze niż całego rynku europejskiego, ale poza dwoma lotniskami w Niemczech odbudowują się one bardzo dynamicznie. Doskonałe wyniki odnotowuje Stambuł i dwa główne lotniska hiszpańskie (Madryt i Barcelona). Również londyńskie Heathrow na początku bieżącego roku przebiło wyniki z 2019 roku, m.in. dzięki rozwojowi rynku transatlantyckiego. Dobre wyniki odnotowują także paryskie lotnisko Charles de Gaulle i Amsterdam²⁸. Wraz z odbudową ruchu powracają w niektórych wielkich portach lotniczych dawne problemy związane z brakiem przepustowości – przykładami są tutaj Amsterdam i Londyn.

Jednak dokładna analiza struktury łączności lotniczej w Europie przedstawiona w raporcie organizacji Airports Council International wskazuje

²⁸ Krzysztof Loga Sowiński, *Europejskie lotniska: pułap 2019 r. wreszcie przebity*, 25 marca 2024, https://www.pasazer.com/news/465098/europejskie_lotniska_pulap_2019_r_wreszcie_przebity.html.

na **osłabienie siły większości europejskich hubów lotniczych**²⁹. Wskaźnik tzw. łączności hubowej³⁰ obrazujący liczbę i siłę wygenerowanych przez hub lotniczy par połączeń dla większości europejskich hubów jest znacznie poniżej wartości z 2019 roku. W niektórych przypadkach ta zmiana jest dramatyczna: w Helsinkach -61% (wpłynęło na to zamknięcie nieba nad Rosją), a w Rzymie -60% (wpłynął na to upadek Alitalii – hub nowej linii ITA jest dużo mniejszy). Niewiele mniejszy spadek dotknął Warszawę (-43%), Sztokholm (-54%), Wiedeń (-41%) Brukselę (-40%) czy Monachium (-37%). Na drugim biegunie są dwa lotniska położone na południowym wschodzie kontynentu – Sztambuł (IST) i Ateny (ATH), które zanotowały ponad 30-procentowy wzrost. W całej Europie wskaźnik ten jest o 25% niższy niż w 2019 roku. Autorzy raportu określili tę sytuację jako systemowe skurczenie się łączności hubowej w Europie. Jednocześnie raport potwierdza dynamiczną odbudowę łączności bezpośredniej, której główną przyczyną jest szybka ekspansja LCC³¹.

Model przesiadkowy ruchu lotniczego ma oczywiste zalety – rozwija łączność lotniczą w relacjach, w których nie da się jej zapewnić bezpośrednio ze względu na zbyt mały popyt. Jednocześnie rozwój hubu wspiera łączność lotniczą dla lotniska hubowego dzięki potokom pasażerów transferowych, którzy wypełniają dużą część miejsc w samolotach i umożliwiają utrzymanie i rozwój połączeń. Teoretycznie hub lotniczy działa jako samonapędzający się mechanizm, gdyż nowe połączenie indukuje ruch w istniejącej sieci, a ruch bezpośredni wspiera tranzyt i odwrotnie. W praktyce bardzo ważnym elementem hubu jest ruch dalekodystansowy, gdyż pasażerowie transferowi z lotów krótkodystansowych zapewniają odpowiednie wypełnienie dużych szerokokadłubowych samolotów. Z drugiej strony model ten ma wady – w większości przypadków loty z międzylądowaniem są bardziej kosztowne (paliwo, operacje lotnicze), a zapewnienie wygodnych przesiadek wymaga organizacji tzw. fal przylotowych i wylotowych, co powoduje nierównomierne wykorzystanie infrastruktury hubowego lotniska.

W projekcie nowego lotniska CPK punktem odniesienia był dynamiczny rozwój warszawskiego małego hubu LOT-u w latach 2015–2019. Zgodnie z projektem nowe lotnisko ma wykorzystać potencjał stworzony przez WAW i stać się **głównym hubem dla naszego regionu Europy**. Pandemia, charakter popandemicznej odbudowy i wojna na Ukrainie zmieniły tę perspektywę. Co prawda Lotnisko Chopina w ubiegłym roku odbudowało się po pandemii – ruch lotniczy wyniósł 18,5 mln pax (w rekordowym 2019 roku

29 *Airport Industry Connectivity Report 2023*, <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202023.pdf>.

30 Syntetyczny wskaźnik łączności hubowej (ang. *hub connectivity*) mierzy liczbę portów lotniczych, które są połączone przez dany hub, biorąc pod uwagę czas przesiadki i długość podróży dla danej trasy.

31 Co ciekawe, *hub connectivity* jest obok generalnego wskaźnika *connectivity* uznawany w dokumencie koncepcji rządowej z 2017 roku (s. 17) za kluczową miarę dostępności komunikacyjnej dla społeczeństwa, mającą zasadnicze znaczenie dla ekonomicznych interesów państwa.

było to 18,9 mln pax), jednak zawdzięcza to przede wszystkim rozwojowi ruchu bezpośredniego. Udział pasażerów transferowych spadł w tym czasie z 34% do 26%³².

W przygotowanej w ubiegłym roku dla CPK prognozie IATA ruch transferowy na lotnisku WAW/CPK ma wzrosnąć z 5 mln pax w 2023 roku do 17 mln pax w 2040 roku – dużo dynamiczniej niż ruch bezpośredni³³. **Pytanie o realność tak szybkiego wzrostu** jest kluczowe dla oceny perspektyw projektu. Zwolennicy CPK wskazują na błyskawiczny rozwój warszawskiego hubu przed pandemią. Jednak ta prognoza idzie w poprzek obecnego popandemicznego trendu odbudowy rynku nie tylko w Polsce. Z pewnością perspektywy rozwoju warszawskiego hubu nie są tak dobre, jak można było je oceniać w 2019 roku, na co wskazuje słaby wskaźnik łączności hubowej ujęty w raporcie ACI.

W podstawowych dokumentach projektu CPK, w tym w dokumencie tzw. rządowej koncepcji CPK z 2017 roku, poświęcono dużo miejsca **wyjątkowemu położeniu Warszawy**, które predysponuje ją do stania się głównym lotniskiem przesiadkowym dla regionu i dla ruchu Europa–Azja. Jeszcze przed wybuchem wojny można było przyjąć, że rzeczywiście w wielu istotnych relacjach położenie Warszawy jest korzystne. Ta sytuacja uległa diametralnej zmianie na skutek przede wszystkim zamknięcia tzw. korytarza syberyjskiego i przestrzeni powietrznej nad Białorusią i Ukrainą. Mimo dynamicznej odbudowy rynku krajowego w ubiegłym roku ruch powietrzny nad Polską był o 29% niższy niż w 2019 roku, w tym samym czasie Europa Południowo-Wschodnia odnotowała kilkunastoprocentowy wzrost³⁴. Ruch lotniczy między Europą i Azją jest prowadzony obecnie nad Bałkanami i Turcją, a **Polska znalazła się na peryferiach lotniczej mapy Europy**. W gorszym położeniu znalazło się tylko lotnisko w Helsinkach, gdzie operuje przewoźnik Finnair, który przed wybuchem wojny, korzystając z wyjątkowego korzystnego wówczas położenia swojego hubu, rozwijał połączenia między Europą i Dalekim Wschodem. Oczywiście europejskie linie, latając na Daleki Wschód, mogą omijać Rosję trasą północną lub południową, ale to oznacza bardzo duże dodatkowe koszty, przede wszystkim paliwa (szczególnie istotne w lotach dalekodystansowych), i niedogodności dla pasażerów związane z dłuższą podróżą. W tym nowym układzie są również zwycięzcy – lotnisko w Stambule i Turkish Airlines oraz linie z Zatoki Perskiej i porty obsługujące te linie, funkcjonujące na rynku Europa–Azja jako bardzo efektywne huby kierunkowe³⁵. Wygrywają także linie lotnicze z kilku krajów, w tym przede wszystkim Chin, które nie są objęte zakazem lotów nad Rosją.

32 Według nieoficjalnych danych wśród dziesięciu najważniejszych kierunków tranzytowych na lotnisku WAW cztery kierunki są krajowe (Kraków, Wrocław, Gdańsk, Rzeszów), pięć kierunków regionalnych (Wilno, Tallin, Bukareszt, Praga, Budapeszt) i jeden kierunek międzykontynentalny (Toronto)

33 *Prognoza IATA 2023 dla CPK*, s. 42.

34 *Eurocontrol Forecast Update 2023–2029*, 29 października 2023, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-10/eurocontrol-seven-year-forecast-2023-2029-autumn-2023.pdf>.

35 Hub kierunkowy ogranicza w swojej siatce problem tzw. *detour factor*.

Ustalenie **perspektywy ponownego otwarcia nieba nad Rosją**, Białorusią i Ukrainą jest kluczowe dla określenia szans rozwoju warszawskiego hubu. W prognozie IATA z 2023 roku przyjęte są następujące założenia: zamrożenie działań wojennych do końca bieżącego roku, potem od 2025 roku stopniowe otwieranie rynku ukraińskiego, a od 2030 roku luzowanie sankcji oraz otwieranie rynku i przestrzeni powietrznej nad Białorusią i Rosją. Nie jest to scenariusz nierealny, ale z pewnością, zwłaszcza jeśli chodzi o Rosję i Białoruś, raczej nie pesymistyczny – warto pamiętać, że poprzednia zimna wojna, w trakcie której tzw. korytarz syberyjski był zamknięty dla zachodnich linii, trwała 40 lat!

Oceniając perspektywy hubu WAW/CPK, należy również uwzględnić plany i możliwości **rozwoju konkurencji**. Nie ma tu miejsca na dokładną analizę tego tematu, ale warto wskazać na kilka kwestii. W debacie publicznej pojawiło się lotnisko w Wiedniu jako ważny konkurent Warszawy. Wiedeń był do tej pory konsekwentnie pomijany w oficjalnych analizach, chociaż z wielu części naszego regionu, które według dokumentach strategicznych CPK mają być zapleczem dla naszego hubu, można tam bardzo wygodnie dojechać samochodem. Lotnisko wiedeńskie ma plany rozwoju krótkoterminowego (rozbudowa terminala) i długoterminowego (budowa trzeciego pasa). O ile ten pierwszy zaczął być już realizowany, o tyle drugi nie jest pewny ze względu na opór lokalnej społeczności i ekologów. Ten potencjalny problem nie jest unikalny. Uwidocznione w ostatnich miesiącach zatłoczenie niektórych wielkich lotnisk wraz z istotnymi ograniczeniami w możliwości rozbudowy (Amsterdam, Londyn) będzie z pewnością działało na korzyść projektu CPK. Z drugiej strony w pobliżu Polski obok rozwijającego się Wiednia również Kopenhaga z powiększonym właśnie terminalem i hubem wykorzystywanym przez linie SAS może okazać się coraz ważniejszym rywalem m.in. na rynku transatlantyckim. W przypadku odblokowania nieba nad Europą Wschodnią być może do gry wkroczy słabo obecnie wykorzystujące swój potencjał lotnisko w Berlinie jako as w rękawie Lufthansy.

Dla rozwoju portu przesiadkowego kluczowy jest **rynek dalekodystansowy**. W tym segmencie na naszym rynku pozycja LOT-u jest silna. Państwowy przewoźnik, obsługując duży ruch etniczny, ma szczególnie mocną pozycję na rynku północnoatlantyckim, ale zasadne jest pytanie, czy będzie w stanie znacząco zwiększyć udział w tym rynku, żeby wykorzystać potencjał CPK. W prognozie IATA z 2023 roku (s. 41) segment dalekodystansowy ma rosnąć w ciągu następnych kilku lat proporcjonalnie do rozwoju całego ruchu na lotnisku, dopiero po przeprowadzce na nowe lotnisko i usunięciu ograniczeń infrastrukturalnych zacznie rozwijać się dynamicznie (ok. trzykrotny wzrost ruchu średnio- i dalekodystansowego między 2023 i 2040 rokiem). W zamyśle planistów LOT będzie z pewnością głównym beneficjentem rozwoju tego segmentu ruchu, chociaż nie jedynym – planowane wejście Ethiopian Airlines może być zapowiedzią podobnych ruchów ze strony np. Korean Air czy któregoś z wielkich przewoźników amerykańskich. Na perspektywicznym kierunku bliskowschodnim i indyjskim takim rywalem może być Wizz Air. W prognozie IATA dotyczącej ruchu transferowego ciekawostką jest przewidywana istotna rola hubu CPK w transferach Azja Południowa–Ameryka Północna. Perspektywy rozwoju tego rynku są z pewnością bardzo obiecujące, ale wydaje się, że będzie to rynek bardzo konkurencyjny ze strony zarówno przewoźników tradycyjnych, jak i LCC.

Oceniając perspektywy wzrostu segmentu dalekodystansowego na CPK, warto też wskazać, że segment ten jest szczególnie wrażliwy na koniunkturę gospodarczą – w okresach dobrej koniunktury rośnie szybciej niż cały rynek, a w dekonunkturze również szybciej spada³⁶.

Na koniec należy podkreślić rzecz oczywistą: że powodzenie rozwoju warszawskiego hubu jest ściśle związane z szansami rozwoju LOT-u. W przypadku kryzysu państwowego przewoźnika nieuchronnym skutkiem będzie regres warszawskiego hubu. W naszym regionie są co prawda przykłady dużych lotnisk, które nie są lotniskami przesiadkowymi lub mają bardzo małe huby – wspomniany wcześniej Berlin, Sztokholm czy Oslo. Jednak korzyści związane z funkcjonowaniem hubu, które projekt CPK przewiduje, nie będą wtedy zrealizowane.

1.4. Lotniska regionalne, Radom

Dynamiczny rozwój pięciu głównych lotnisk regionalnych i ich ambitne plany rozwojowe spowodowały złagodzenie obecnej w projekcie CPK krytyki tych portów. Obecnie dyskusja koncentruje się wokół grupy najślabszych, trwale nierentownych lotnisk, a zwolennicy CPK wskazują na patologiczne mechanizmy ich subsydiowania z pieniędzy publicznych. Jednocześnie do grupy tych trwale nierentownych lotnisk dołącza otwarte rok temu lotnisko w Radomiu. W pierwszych miesiącach bieżącego roku lotnisko zbudowane jako odciążające dla Lotniska Chopina obsłużyło niemal 200 razy mniej pasażerów niż port na Okęciu. Spektakularna klęska tego projektu powinna być ostrzeżeniem, że źle zaplanowany rozwój infrastruktury lotniczej prowadzi jedynie do marnowania środków publicznych, a nie tworzy żadnych impulsów rozwojowych.

Wpływ projektu CPK na przyszłość lotnisk regionalnych w Polsce jest istotnym zagadnieniem, które było elementem dyskusji od samego początku tego projektu. Mimo zapowiedzi i tez zawartych w oficjalnych dokumentach projektu, że CPK nie zmniejszy szans rozwojowych tych lotnisk³⁷, zaprzeczyła temu m.in. prognoza IATA z 2019 roku, która przewidywała zmniejszenie liczby pasażerów w tych portach na skutek otwarcia CPK o 4 mln³⁸. Obawy przedstawicieli regionów o przyszłość lokalnych lotnisk podsycali również niektóre wypowiedzi promotorów projektu CPK, zawierające **krytykę lotnisk regionalnych** jako szeroko otwartych drzwi, przez które na polski rynek wchodzi zagraniczne linie lotnicze, szczególnie LCC³⁹. Jednak w kolejnych latach ten przekaz w odniesieniu do największych lotnisk

36 Bain, *Air travel forecast to 2030*.

37 *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji*, s. 57 i 58.

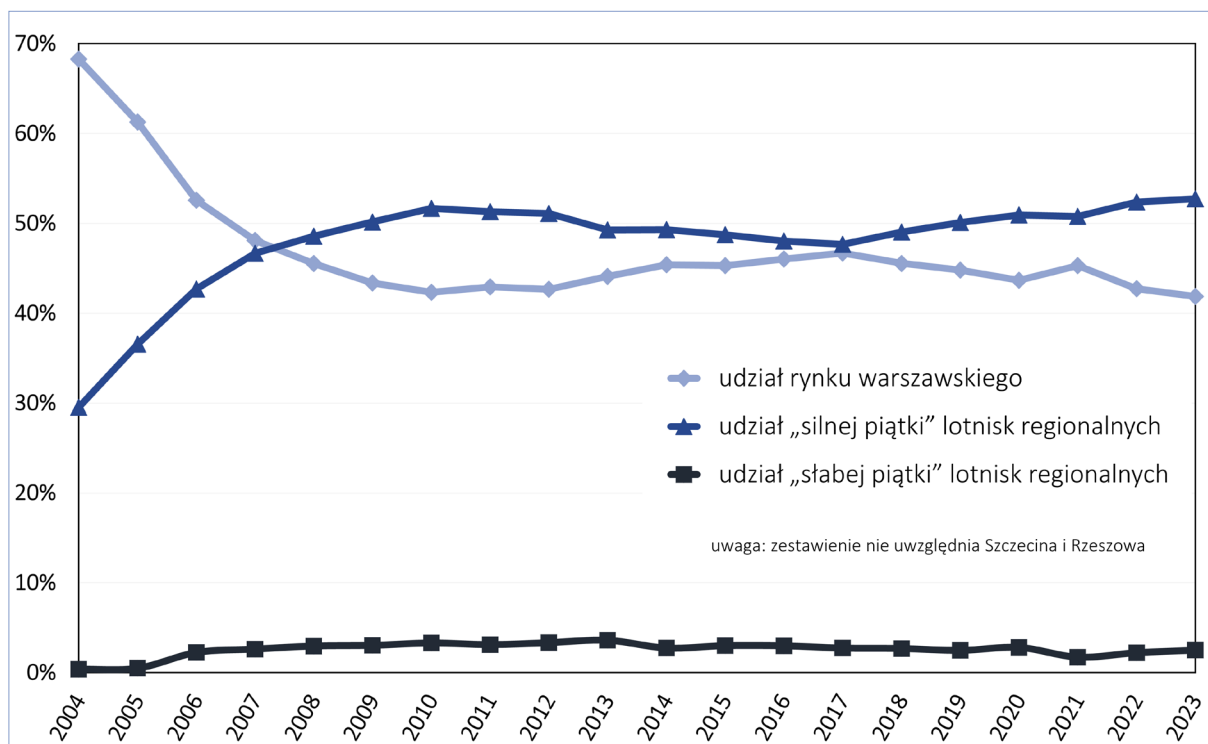
38 *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)*, 2023.

39 Warsaw Enterprise Institute, *Centralny Port Komunikacyjny. Historyczna szansa odbudowy polskiej podmiotowości w Europie*, marzec 2017, <https://wei.org.pl/wp-content/uploads/2021/06/file-9fa1fcce51820b4fa2d6798a88030ce6.pdf>.

regionalnych został złagodzony, a w aktualnej wersji prognozy IATA w kolejnych kilkunastu latach przewidziany jest dynamiczny wzrost głównych pięciu lotnisk regionalnych. Przyczyniła się do tego dynamika popandemicznej odbudowy na tych lotniskach, które jeszcze w ubiegłym roku pobiły rekordy liczby obsłużonych pasażerów sprzed pandemii. W ostatnich miesiącach krytyka ze strony zwolenników projektu CPK koncentrowała się na małych, trwale deficytowych lotniskach, subsydiowanych w różny sposób przez lokalne samorządy.

W dyskusji na temat portów regionalnych w Polsce zarysowało się bardzo pożyteczne wyodrębnienie dwóch grup tych lotnisk, zasadniczo się od siebie różniących. Z jednej strony funkcjonuje wspomniana już **piątka największych lotnisk regionalnych** – Kraków, Wrocław, Katowice, Gdańsk i Poznań. Są to lotniska dynamicznie się rozwijające i silne finansowo, które przygotowują nowe inwestycje, aby zapewnić obsługę prognozowanego rosnącego ruchu w kolejnych kilkunastu latach. Z drugiej strony jest grupa pozostałych lotnisk, z których większość należy uznać za trwale deficytowe. Powszechnie krytykowane są sposoby dofinansowania tych lotnisk przez władze lokalne w formie np. umów marketingowych. Dla dużej części tych lotnisk, które odnotowują ruch kilkukrotnie niższy od zapewniającego zrównoważenie przychodów i wydatków, nie ma perspektyw trwałej poprawy sytuacji. Nagłośnienie przez zwolenników CPK problemu małych lotnisk regionalnych należy uznać za pozytywny aspekt dyskusji o projekcie.

Wykres 3. Polski rynek lotniczy – udziały w rynku kategorii lotnisk 2004–2023



Źródło: ULC

Koncepcja rozbudowy portu lotniczego w Radomiu powstała jako recepta na wyczerpywanie przepustowości lotniska Chopina w okresie przejściowym przed otwarciem lotniska CPK. Wspierana przez prominentnych polityków byłej partii rządzącej budowa lotniska o przepustowości 3 mln pax rocznie (według premiera Morawieckiego docelowa przepustowość lotniska miała wynieść nawet 10 mln pax) kosztowała ok. 800 mln zł. Będąc alternatywą dla rozbudowy Okęcia i Modlina projekt od początku budził sprzeciw ekspertów wskazujących na zbyt duże oddalenie od Warszawy jako podstawową jego wadę. Port lotniczy w Radomiu jest położony 109 km od centrum Warszawy i 80 km od granic jej miejskiego obszaru funkcjonalnego⁴⁰. Port, który miał odciążać Lotnisko Chopina, w pierwszych dwóch miesiącach 2024 roku obsłużył ok. 15 tys. pax – niemal 200 razy mniej niż lotnisko w Warszawie. To dowód **spektakularnej klęski tego projektu**. W ubiegłorocznej prognozie IATA (s. 27) przedstawiona jest kilkuletnia perspektywa odciążenia przez Radom lotniska WAW w sezonach wakacyjnych poprzez przejście części destynacji wakacyjnych w ruchu czarterowym i FSC/LCC. Według IATA również po otwarciu CPK radomskie lotnisko mogłoby pozyskać część ruchu LCC dzięki wysokim opłatom w CPK i brakowi przepustowości w Modlinie.

Te elementy prognozy należy jednak uznać za myślenie życzeniowe. Nowe kierownictwo PPL zadeklarowało, że upatruje szansę dla Radomia w umożliwieniu prowadzenia operacji nocnych, które mogłyby pomóc przyciągnąć czartery⁴¹. Ta deklaracja budzi wątpliwości, tym bardziej, że połączona jest z sugestią, że rozwój lotniska jest utrudniony ze względu na prowadzone przez wojsko loty szkoleniowe (trudno sobie wyobrazić te utrudnienia w sytuacji, gdy na lotnisku odbywa się ok. 10 operacji tygodniowo). Niestety fatalna sytuacja wielu podobnie położonych lotnisk w Europie potwierdza tezę, że próba stworzenia w miejsce duoportu systemu trzech lotnisk obsługujących Warszawę nie powiedzie się i rola Radomia w obsłudze aglomeracji warszawskiej pozostanie marginalna.

1.5. CPK czy duoport – fałszywa alternatywa

Koncepcja duoportu jest często przywoływana w debacie na temat CPK. Duoport jest rodzajem systemu wielolotniskowego – rozwiązania bardzo często spotykanego w europejskich i światowych aglomeracjach. Ekspansja tanich linii i związany z nią rozwój tzw. lotnisk odciążających był bodźcem do powstania specyficznego typu duoportu, w którym większe, lepiej położone lotnisko jest nastawione na obsługę linii tradycyjnych, a mniejsze i gorzej położone specjalizuje się w obsłudze LCC. System

⁴⁰ Z tego powodu mimo marketingowej nazwy Warszawa-Radom lotnisko nie może być uznane za część systemu wielolotniskowego obsługującego aglomerację warszawską.

⁴¹ Ta propozycja jest bardzo wątpliwa, jeśli wziąć pod uwagę usytuowanie podejścia od strony zachodniej tuż nad dużym radomskim osiedlem Ustronie.

taki funkcjonuje w kilku miejscach świata, m.in. w Brukseli, Stambule czy Warszawie, powstaje też w Sydney. Nie jest to model idealny, jego wprowadzenie zależy od miejscowych warunków i możliwości rozwoju infrastruktury. Aby odpowiedzieć na pytanie, czy rozwój warszawskiego duoportu jest dobrym pomysłem, należy przeanalizować możliwości i ograniczenia rozbudowy dwóch warszawskich lotnisk. Ograniczenia te występują zarówno na Okęciu (przede wszystkim układ krzyżujących się dróg startowych i problem hałasu), jak i w Modlinie (położenie blisko cennych przyrodniczo terenów, monopol Ryanaira). Ograniczenia i problemy należy skonfrontować z zaletami obu lotnisk – m.in. atrakcyjnym położeniem i możliwościami rozbudowy. Niezależnie od planów ich rozbudowy przewidywany rozwój rynku lotniczego centralnej Polski spowoduje zapewne wyczerpanie możliwości rozbudowy Okęcia w ciągu kilkunastu lat, więc niezbędne będzie powstanie nowego lotniska. Jedyłą realną opcją w takiej sytuacji będzie prawdopodobnie budowa nowego lotniska w lokalizacji wskazanej w projekcie CPK. Po zakończeniu tej inwestycji Lotnisko Chopina powinno zostać zamknięte – ten postulat ujęty w projekcie CPK musi bez względu na protesty być zrealizowany, aby budowa nowego lotniska miała sens. Dyskusja powinna się toczyć wokół jak najlepszego wykorzystania terenu po lotnisku, a jej elementem powinno być wykorzystanie środków pozyskanych ze sprzedaży terenu na budowę nowego lotniska. Jednocześnie po zbudowaniu nowego lotniska Modlin dostanie dodatkową szansę na dalszy rozwój. W ten sposób przetrwa również warszawski duoport.

Istotnym elementem dyskusji o CPK jest koncepcja duoportu przedstawiana często jako alternatywa dla tego projektu. Zwolennicy CPK często wskazują, że taka alternatywa jest pomysłem zupełnie teoretycznym lub rozwiązaniem nieefektywnym.

Aby rozwinąć tę kwestię, warto przybliżyć pojęcie „**systemu wielolotniskowego**” (ang. *multi-airport system*) – zespołu znaczących lotnisk obsługujących ruch lotniczy w obszarze metropolitalnym z wyłączeniem lotnisk wojskowych i lotnisk General Aviation (obsługujących przede wszystkim małe prywatne samoloty) oraz bez względu na własność poszczególnych lotnisk w nim obecnych. Jak wygląda rozpowszechnienie systemów wielolotniskowych w Europie? Wszystkie cztery największe europejskie aglomeracje mające ponad 10 mln mieszkańców są obsługiwane przez systemy wielolotniskowe, z których system Londynu – największy na świecie (w 2019 roku obsłużył 181 mln pax) – składa się aż z sześciu lotnisk. We wszystkich tych czterech systemach największe lotnisko to jednocześnie hub miejscowej linii tradycyjnej. W grupie europejskich metropolii średniej wielkości (liczących między 4 i 10 mln mieszkańców) cztery mają systemy lotniskowe składające się z dwóch lub trzech lotnisk, a pozostałe trzy (Madryt, Berlin i Petersburg) są obsługiwane przez jedno lotnisko. W grupie najmniejszych europejskich metropolii (2–4 mln mieszkańców), wśród których jest Warszawa, siedem jest obsługiwanych przez dwa lub więcej lotnisk, a pozostałe 17 jest obsługiwane przez jedno lotnisko (w tym przez tak duże lotniska jak Amsterdam, Monachium czy Wiedeń). W sumie w Europie można wskazać (w zależności od przyjętej metodologii) co najmniej 15 systemów wielolotniskowych. Przy tym warto dla porządku odnotować dość

oczywistą tendencję – im większa aglomeracja, tym statystycznie więcej portów lotniczych ją obsługuje⁴².

Pojęcie „duoportu” nie jest ściśle zdefiniowane w literaturze przedmiotu – w najszerszym ujęciu są to dwa lotniska obsługujące aglomerację. Aby wyeliminować systemy, w których mniejsze lotnisko jest na tyle małe, że w praktyce nie odgrywa żadnej roli w obsłudze danej metropolii (np. lotnisko Hahn dla metropolii Frankfurt/Ren-Men czy Weeze dla Zagłębia Ruhry) warto przyjąć dodatkowy porządkujący warunek – mniejsze lotnisko powinno odgrywać istotną rolę w obsłudze danej metropolii. Przy uwzględnieniu takiego warunku można wskazać systemy Stambułu, Brukseli, Rzymu, Manchesteru i Warszawy, jako duoporty funkcjonujące na naszym kontynencie. Systemy takie występują oczywiście nie tylko w Europie, działają również w kilku metropoliach Azji – np. w Tokio, Osace, Seulu, Pekinie i Szanghaju. W dyskusji pojawia się też jeszcze jeden warunek zawężający: duoport jako dwa lotniska nie tylko obsługujące aglomerację, ale też współpracujące ze sobą i prowadzące wspólną politykę. Niekiedy pojawia się również warunek (lub postulat) wspólnej własności dwóch lotnisk. W końcu wskazuje się od czasu do czasu, że w systemie duoportu dwa lotniska nie tylko powinny prowadzić wspólną politykę, ale również być zintegrowane szybkim transportem naziemnym w celu zapewnienia przesiadek dla pasażerów (czyli *de facto* tworzyć wspólny hub oparty na dwóch lotniskach). Jest faktem, że w ostatnich latach taki pomysł dwóch lotnisk umożliwiających pasażerom przesiadki dzięki szybkiemu transportowi pojawiał się nierzadko w debacie o CPK, jednak warto przyznać tu rację jego krytykom – byłby on rozwiązaniem zupełnie niepraktycznym i jako taki jest i pozostanie koncepcją czysto teoretyczną.

Warto również przybliżyć kolejne pojęcia: lotnisko drugorzędne (ang. *secondary airport*) oraz lotnisko odciążające (ang. *reliever airport*). Pojęcia te związane są z wyczerpywaniem przepustowości głównych lotnisk, często na skutek ekspansji tanich linii. Z myślą o funkcji lotniska odciążającego dla Okęcia zostało zbudowane lotnisko w Modlinie.

Kształt systemu lotniskowego w danej metropolii jest wypadkową wielu czynników – w tym możliwości rozwoju istniejącej infrastruktury i pozycji poszczególnych linii lotniczych. Znaczący wpływ na ten kształt w ostatnich kilku dekadach wywarła **ekspansja LCC**. Przewoźnicy ci ze względu na swój model biznesowy chętnie rozwijają działalność na lotniskach słabiej wykorzystanych, gorzej położonych i wyposażonych niż główne lotniska obsługujące metropolie. Liniom tym zależy przede wszystkim na niskich kosztach i przyspieszeniu czasu obsługi ich samolotów. Zapewniają to lotniska mniejsze i słabiej wykorzystywane (zapewniające krótszy czas kołowania, mniej opóźnień itd.) z małymi terminalami (co oznacza niższe koszty), najchętniej

42 Tomasz Wardak, *Duoport lotniczy jako sposób efektywnego rozwoju infrastruktury lotniczej – doświadczenia międzynarodowe i krajowe*, 2022, <https://mazowsze.studiaregionalne.pl/duoport-lotniczy-jako-sposob-efektywnego-rozwoju-infrastruktury-lotniczej-doswiadczenia-miedzynarodowe-i-krajowe/>.

bez rękawów (co umożliwia wykorzystanie przednich i tylnych drzwi samolotu przy wymianie pasażerów). Jednocześnie główne lotnisko obsługujące metropolię często nie ma możliwości rozwoju, więc drugie lotnisko duoportu funkcjonuje jako lotnisko odciążające. W ten sposób może zostać ukształtowany system duoportu, w którym (w modelowym układzie) następuje specjalizacja i naturalny podział rynku między główne: lepiej położone i droższe lotnisko, nastawione na obsługę linii tradycyjnych (FSC), będące również hubem miejscowej linii lotniczej, oraz drugie – tańsze, gorzej wyposażone i położone lotnisko, nastawione na obsługę LCC. Takie systemy duoportu, nastawione na podział ruchu FSC/LCC, ukształtowały się w kilku miejscach na świecie. Przykładem takiego układu jest Stambuł z wielkim lotniskiem IST obsługującym linie tradycyjne i będącym hubem Turkish Airlines oraz drugim (również bardzo dużym) lotniskiem SAW nastawionym na obsługę tanich linii⁴³. Obok Stambułu w Europie można wskazać Brukselę i oczywiście Warszawę jako miasta obsługiwane przez duoporty.

Duoport powstaje również w Sydney, którego główne lotnisko (SYD), położone bardzo blisko centrum miasta, ale niemające możliwości rozwoju, od lat funkcjonowało na granicy przepustowości. Już niemal cztery dekady temu rząd Australii zdecydował o ulokowaniu na zachodnich obrzeżach aglomeracji drugiego lotniska dla tej metropolii – Western Sydney Airport (jednocześnie wykazując się zapobiegliwością wykupił teren przyszłego lotniska). Po latach opóźnień i zmian priorytetów (zdecydowano m.in. o budowie trzeciego pasa na lotnisku SYD) w ostatnich latach rozpoczęła się budowa pierwszego etapu nowego lotniska, który ma zostać ukończony w 2026 roku. Również w Meksyku, po kontrowersyjnej decyzji o wstrzymaniu budowy nowego megalotniska i szybkim otwarciu lotniska niskokosztowego Mexico City AIFA postawionego 35 km od miasta na terenie bazy wojskowej, powstał duoport. Co prawda, inaczej niż w przypadku Sydney, nie można tu mówić o długoterminowym planowaniu (a raczej o chaosie decyzyjnym), jednak szybki efekt w postaci odciążenia zatłoczonego lotniska w stolicy kraju został osiągnięty. Są też dwa miasta europejskie (Amsterdam i Lizbona), których lotniska osiągnęły granice możliwości rozwoju i które w związku z tym rozpoczęły realizację takiego systemu poprzez budowę typowych lotnisk odciążających nastawionych na obsługę LCC. Co ciekawe, w obu miastach z powodu problemów z kwestiami środowiskowymi i polityką klimatyczną projekty nowych lotnisk zostały zatrzymane – w przypadku holenderskiego lotniska Lelystad *de facto* już po zakończeniu inwestycji. Natomiast w przypadku Lizbony portugalski rząd zadeklarował powrót do dawnego pomysłu budowy nowego wielkiego lotniska poza miastem, jednocześnie obiecując, że do czasu otwarcia nowego obiektu rozbudowane zostanie obecnie funkcjonujące lotnisko LIS.

Współczesne projekty duoportu są więc kształtowane przede wszystkim jako **odpowiedź na ograniczenia rozwoju głównych lotnisk i równoczesną ekspansję LCC**. W tym kontekście powoływanie się w krytyce koncepcji duoportu przez zwolenników CPK na kilkunastoletnie lub nawet starsze

⁴³ To ciekawy przykład, bo nowe megalotnisko w Stambule jest często wymieniane w kontekście projektu CPK jako przykład sukcesu wielkiej inwestycji lotniskowej.

opracowania dotyczące konieczności budowy nowego centralnego lotniska w Polsce ma niewiele sensu. Trzy czynniki – liberalizacja rynku w Europie, upowszechnienie Internetu i wejście Polski do Unii Europejskiej – przyniosły gwałtowną ekspansję rynku lotniczego: w latach 2003–2015 wzrósł on ponad czterokrotnie. Ten błyskawiczny rozwój nastąpił przede wszystkim dzięki dwóm liderom rynku LCC (Ryanair i Wizz Air), którzy weszli do naszego kraju w 2004 i 2005 roku, a w 2015 roku wspólnie stanowili niemal połowę rynku. Mimo że od tego czasu tempo wzrostu tych dwóch graczy przyhamowało, a LOT był w stanie zatrzymać spadek udziału w rynku, nasz rynek lotniczy wygląda zupełnie inaczej niż przed tą rewolucją i inaczej musi być obsługiwany.

Warto zwrócić uwagę na rosnącą **obecność LCC w głównych lotniskach** obsługujących europejskie aglomeracje. Ta tendencja rozpowszechniła się we wszystkich systemach wielolotniskowych Europy (z wyjątkiem Londynu), gdzie główne lotnisko, nastawione przede wszystkim na obsługę linii tradycyjnych, obsługuje również tanie linie. Oczywiście jest ona widoczna również w Warszawie, także lotnisko CPK ma według deklaracji jego przedstawicieli obsługiwać takich przewoźników. Często obsługa LCC na głównym lotnisku jest realizowana w oparciu o wyodrębnioną infrastrukturę w formie np. oddzielnego terminala, specjalnie dostosowanego do potrzeb i preferencji tanich linii. Oddzielny terminal do obsługi LCC powstał na lotnisku w Berlinie i jest zapewne najlepiej wykorzystywaną częścią lotniska, podobne obiekty istnieją też na lotniskach na całym świecie. Niektórzy krytycy projektu CPK słusznie wskazują na brak dostosowania planów centralnego lotniska do obsługi LCC – jeśli projekt byłby realizowany, z pewnością ten mankament musiałby zostać usunięty.

Jak wspomniano w podrozdziale 1.2, modele biznesowe linii tradycyjnych i LCC ewoluują, zmieniają się też oczekiwania i zachowania klientów. Rozwijają się tzw. **self-hubbing**, czyli organizowanie lotów łączonych przez samych podróżnych w oparciu o siatkę połączeń **point-to-point** (w takim wypadku podróż odbywa się na dwóch biletach). Ciekawym zjawiskiem, które może wpłynąć na zapotrzebowanie na infrastrukturę ze strony LCC w przyszłości, jest też stworzenie na niektórych lotniskach możliwości lotów przesiadkowych przez tanich przewoźników (oczywiście minimalne czasy przesiadek są w nich o wiele dłuższe niż w przypadku hubów linii tradycyjnych). W przypadku dwóch liderów naszego rynku to zjawisko ma jeszcze marginalne znaczenie, ale np. EasyJet dał taką możliwość na wielu swoich lotniskach europejskich, tworząc w ten sposób wiele hubów w ramach swojej sieci.

W dyskusji na temat rozwoju infrastruktury lotniskowej dla centralnej Polski niezbędna jest przede wszystkim **ocena rynku aglomeracji warszawskiej** i scenariuszy jego rozwoju. Jak wspomniano w podrozdziale 1.1, rynek ten odbudowywał się nieco wolniej niż pozostała część rynku krajowego – oba lotniska obsłużyły w 2023 roku 21,9 mln pax, w efekcie m.in. wolniejszej odbudowy ruchu transferowego w WAW. Mimo kłopotów Modlina spowodowanych redukcją siatki połączeń przez Ryanaira perspektywy krótkoterminowe dla tego rynku są dobre, a początek roku i oferowanie na sezon letni na Lotnisku Chopina – rekordowe. W kolejnych latach, według ubiegłorocznych prognoz przedstawionych przez ULC i IATA, w scenariuszu

bazowym rynek warszawski będzie rozwijał się w tempie zbliżonym do rozwoju całego rynku i ma się podwoić do 2040 roku. W prognozie IATA rynek warszawski obejmuje również Radom z nieracjonalnie wysokim prognozowanym ruchem na poziomie 2 mln pax, ale zakłada się też stłumienie popytu na CPK w efekcie wysokich opłat na tym lotnisku o ok. 1 mln pax⁴⁴. Dodatkowym uwarunkowaniem, które należy wziąć pod uwagę, jest widoczny na Okęciu wzrost przeciętnej liczby pasażerów na samolot – uwidacznia się tu ekspansja LCC i czarterów⁴⁵.

Lotnisko Chopina ma istotne ograniczenia wzrostu wynikające z kilku aspektów. W kontekście postulowanego rozwoju hubu LOT-u najważniejszym i w zasadzie nieusuwalnym problemem są ograniczenia godzinowe liczby operacji, wynikające przede wszystkim z układu dwóch krzyżujących się dróg startowych. Obecnie według analiz Polskich Portów Lotniczych limit ten wynosi 46 operacji na godzinę i może być zwiększony poprzez modyfikacje infrastruktury lotniskowej i procedur maksymalnie do 50⁴⁶. Bardzo dobre wskaźniki punktualności osiągnięte przez WAW dowodzą, że obecnie lotnisko radzi sobie z tym ograniczeniem, jednak odbywa się to m.in. za sprawą odmawiania przydziału slotów w szczytowych godzinach przez koordynatora (WAW jest lotniskiem koordynowanym), a liczba wykonywanych operacji jest ciągle niższa niż w 2019 roku.

W kolejnych latach, przy założeniu realizacji prognozowanego scenariusza wzrostu rynku, to ograniczenie będzie coraz bardziej uciążliwe, szczególnie dla LOT-u, negatywnie wpływając na rozwój jego węzła przesiadkowego poprzez niemożność optymalnej organizacji fal przylotowo-odlotowych. W przypadku realizacji obecnych prognoz rynkowych i przy założeniu wzrostu LOT-u razem z rynkiem w horyzoncie kilkunastoletnim obsługa ruchu tego przewoźnika w WAW stanie się prawdopodobnie niemożliwa, nawet jeśli powiedzie się przeniesienie części ruchu LCC i czarterów na drugie warszawskie lotnisko. Niezależnie od decyzji dotyczącej budowy lotniska CPK, sygnalizowane przez PPL możliwości nawet niewielkiego zwiększenia limitu operacji godzinowych powinny być wykorzystane – umożliwi to rozwój lotniska i jego funkcji przesiadkowej w najbliższych latach. Najważniejszy mankament lotniska Chopina jest jednocześnie największą zaletą projektowanego lotniska CPK. Lotnisko to z układem równoległych dróg startowych i z odpowiednią odległością między nimi zapewni znacznie większą, przepustowość godzinową, sięgającą 90–100 operacji (w dalszej perspektywie jest również rezerwa na trzeci pas startowy – wtedy osiągnięcia będzie limit znacznie powyżej 100 operacji).

Lotnisko Chopina ma również dobowy limit liczby operacji lotniczych, wynikający z **decyzji środowiskowej** – wynosi on ok. 600 operacji (w zależności od hałasu generowanego przez samoloty wykonujące operacje w porze

44 *Prognoza IATA 2023 dla CPK*, s. 28.

45 *Lotnisko Chopina: Rekordowy luty i ponad 1,4 miliona podróży*, 15 marca 2024, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-w-warszawie-rekordowy-luty-w-historii-portu-20365.html>.

46 *Prognoza IATA 2023 dla CPK*, s. 49.

nocnej, gdzie obowiązuje system tzw. *quota count*). Już przed pandemią w niektórych dniach szczytu sezonu wakacyjnego lotnisko było bliskie wykorzystania tego limitu. Tendencja szybkiego rozwoju ruchu wakacyjnego widoczna również na WAW powoduje, że to ograniczenie staje się coraz bardziej uciążliwe, chociaż należy zauważyć, że jest to stosunkowo mniejszym problemem dla LOT-u, nastawionego bardziej na całoroczną obsługę swojej siatki połączeń, niż np. dla linii czarterowych. Warto też wskazać na problem hałasu związany z rosnącym ruchem lotniczym. O tym, że mimo postępu technologicznego, który umożliwia coraz cichsze latanie, ten problem nie zniknął z agendy i musi być uwzględniony w planach, przekonuje przykład lotniska w Amsterdamie, gdzie presja społeczna na ograniczenie hałasu poskutkowała ograniczeniem limitu rocznego operacji lotniczych⁴⁷.

Istotne są również ograniczenia WAW dotyczące **przepustowości terminala i stanowisk postojowych**. Jednym z argumentów przedstawianych obecnie przez zwolenników budowy CPK jest to, że znaczne zwiększenie przepustowości terminala i liczby stanowisk postojowych na Okęciu, chociaż technicznie możliwe, pochłonęłoby miliardy złotych i musiałoby oznaczać poważne, być może wieloletnie problemy operacyjne na intensywnie użytkowanym lotnisku. Rozważana rozbudowa pirsu północnego i tzw. procesora (budynku głównego terminala) „pod ruchem” rzeczywiście oznaczałaby poważne problemy operacyjne dla lotniska. Jednak przygotowywana już w 2019 roku dwuetapowa rozbudowa – najpierw przedłużenie pirsu południowego i budowa nowych stanowisk, potem rozbudowa pirsu północnego i procesora – dałaby zapewne szansę na ograniczenie uciążliwości dla bieżącego funkcjonowania. Tak czy inaczej ta kwestia będzie musiała być uwzględniona w planach rozwojowych PPL. Planem minimum mogłaby być prawdopodobnie realizacja jedynie pierwszego etapu oraz reorganizacja strefy Schengen – być może byłoby to najbardziej efektywne rozwiązanie, nawet jeśli zwiększyłoby przepustowość lotniska w niewielkim stopniu. Ważnym argumentem do rozważenia jest również problematyczna rentowność takiej inwestycji, która w przypadku otwarcia CPK w przyszłej dekadzie pracowałaby tylko kilka lat. Warto jednak pamiętać, że w normalnych warunkach rynkowych WAW to kura znosząca złote jajka, która może generować co najmniej pół miliarda złotych gotówki rocznie (które to środki mogłyby wesprzeć budowę nowego lotniska), a jednocześnie taka ograniczona rozbudowa zapewniłaby budowę masy krytycznej dla nowego lotniska, co poprawiłoby perspektywy ekonomiczne docelowej inwestycji.

Warto przypomnieć, że rozbudowa Okęcia przygotowana w latach 2018–2019 była przedstawiana jako inwestycja związana z projektem CPK – warszawskie lotnisko miało być rozbudowane właśnie jako rozwiązanie pomocowe, aby budować masę krytyczną dla ruchu LOT-u, który miał być potem przeniesiony do CPK. Przy uwzględnieniu realnych terminów oddania do użytku CPK takie podejście miało sens, niestety zdecydowano się wtedy zablokować inwestycje na Okęciu i rozbudować lotnisko w Radomiu.

47 Lauren Arena, *Amsterdam Schiphol declares limited reduction in 2024 capacity*, 4 stycznia 2024, <https://www.businesstravelnewseurope.com/Air-Travel/Amsterdam-Schiphol-declares-limited-reduction-in-2024-capacity>.

Co jakiś czas w debacie publicznej pojawia się pomysł radykalnej rozbudowy Okęcia poprzez budowę nowej drogi startowej równoległej do drogi startowej 15/33. Jest on zupełnie nierealny, jednak nie ze względu na koszty (m.in. usunięcie kolizji z Południową Obwodnicą Warszawy), które byłyby zapewne olbrzymie, ale jednak z pewnością mniejsze niż budowa nowego lotniska w szczerym polu. Podstawową przeszkodą byłaby konieczność przekonfigurowania tras dolotowych i wytyczenia nowych dróg podejścia nad gęsto zabudowanymi dzielnicami zachodniej Warszawy od północy i nad miejscowościami podwarszawskimi od południa, co ze względu na problem hałasu i oczywisty opór tysięcy mieszkańców tych terenów jest w praktyce niewykonalne.

Mimo uciążliwości związanych z funkcjonowaniem Okęcia dla mieszkańców niektórych dzielnic **bilans korzyści i kosztów jest dla miasta zdecydowanie pozytywny**. Podstawową jego zaletą jest położenie blisko centrum oraz wygodny i tani dojazd. Nie jest przypadkiem, że w kolejnych wyborach samorządowych kandydaci PiS na prezydenta Warszawy – Patryk Jaki i Tobiasz Bocheński – mimo oczywistego poparcia dla CPK jako sztandarowego projektu tej partii szybko stawali się obrońcami Okęcia i orędownikami utrzymania funkcjonowania tego lotniska po otwarciu CPK. Deklarowany przez byłe szefostwo CPK błyskawiczny dojazd do nowego lotniska koleją w czasie 15 minut z centrum jest oczywiście hasłem propagandowym – liczy się czas dojazdu *door-to-door*, więc do krótkiej jazdy pociągiem należy doliczyć dojazd na dworzec i przesiadkę. Jednocześnie większość dojazdów na lotnisko CPK będzie odbywała się samochodem – a tu odległość do pokonania z centrum Warszawy wynosi ok. 48 km, a z wielu dzielnic stolicy samochód będzie musiał przejechać na nowe lotnisko ponad 50 km. Mimo rozpaczliwych prób udowodnienia tezy przeciwnej przez zwolenników projektu CPK przeniesienie lotniska do nowej lokalizacji będzie oznaczało dużo gorszy dojazd dla warszawian i dużej części mieszkańców aglomeracji.

Pryncypialna **krytyka lotniska w Modlinie** pozostaje jednym z podstawowych kierunków argumentacji zwolenników projektu CPK. Przez wiele lat koncentrowała się ona na nierentowności tego lotniska, wynikającej przede wszystkim z niekorzystnej wieloletniej umowy z Ryanair, która zapewniała przewoźnikowi bardzo niskie opłaty i praktyczny monopol w Modlinie. Po wygaśnięciu umowy i wprowadzeniu cennika, który daje szansę na znaczną poprawę sytuacji finansowej lotniska, ten argument nie jest już aktualny, w związku z tym na czoło wybija się rzekoma niemożność zwiększenia limitu operacji na skutek otoczenia lotniska przez cenne przyrodniczo tereny. Pojawiają się też teorie spiskowe – m.in. o tym, że za wspieraniem Modlina stoją interesy prywatnych właścicieli nieruchomości i parkingów wokół lotniska. Otwarte w 2012 roku lotnisko ma czterech właścicieli – PPL, Agencję Mienia Wojskowego, województwo mazowieckie i miasto Nowy Dwór Mazowiecki, co z pewnością nie ułatwia zarządzania tym podmiotem.

Jednak w czasach, gdy projekty rozbudowy lotnisk napotykają w całej Europie zasadnicze kłopoty, warto zwrócić uwagę na **przychylnie nastawienie władz samorządowych i lokalnej społeczności** jako jedną z najważniejszych zalet tego lotniska. Inną jest dogodne położenie – odległość samochodem

do centrum Warszawy wynosi 41 km – dla dojazdu samochodem z wielu dzielnic Warszawy lokalizacja lotniska jest lepsza niż planowana lokalizacja lotniska CPK. Dostępność Modlina poprawi się w kolejnych latach wraz z dokończeniem budowy drogi S7 oraz budową kilkukilometrowej linii kolejowej łączącej lotnisko ze stacją kolejową Modlin. Atrakcyjna lokalizacja i dogodny dojazd, choć nie tak istotne jak w przypadku lotnisk obsługujących linie tradycyjne, jest warunkiem sukcesu lotniska dla ruchu LCC – wiele takich projektów w Europie zakończyło się porażką ze względu na zbyt duże oddalenie od obsługiwanego ośrodka. Z kolei szansą na poprawę sytuacji finansowej jest zapowiadana rozbudowa terminala, w tym zwiększenie strefy komercyjnej, co daje nadzieję na zwiększenie przychodów z działalności pozalotniczej. Rozbudowa musi być (najprawdopodobniej) poprzedzona uzyskaniem nowej decyzji środowiskowej. Limit 66 operacji lotniczych dziennie, obowiązujący w starej decyzji środowiskowej, był od dawna wskazywany przez zwolenników CPK jako główna przeszkoda w rozwoju lotniska. Aby inwestycje na lotnisku miały sens, nowa decyzja musi umożliwiać znaczne podniesienie tego limitu. Uzyskanie tej decyzji nie będzie zapewne formalnością, ze względu na położenie lotniska w sąsiedztwie cennych przyrodniczo terenów. W ramach analizy projektu CPK kwestia tego ryzyka i jego wpływu na rozbudowę Modlina powinna być rzetelnie ujęta, podobnie jak wpływ zwiększonego hałasu na jakość życia okolicznych mieszkańców.

Strony debaty o CPK zgadzają się obecnie, że administracyjny podział ruchu w celu wyprowadzenia LCC i czarterów z Okęcia jest w praktyce niemożliwy do przeprowadzenia i musi to być zrobione na zasadach rynkowych⁴⁸. Zatem dobre przygotowanie inwestycji w Modlinie musi obejmować przede wszystkim rzetelną ocenę szansy przyciągnięcia na rozbudowane lotnisko nowych istotnych graczy – np. Wizz Air czy Enter Air. Żeby zapewnić sukces lotnisku, konieczne będzie **przełamanie monopolu Ryanaira**. To, jak ważne jest to zadanie, pokazują bieżące problemy Modlina ze zmniejszaniem siatki połączeń przez lidera rynku po wprowadzeniu nowego cennika, skutkujące znacznymi spadkami ruchu na początku roku⁴⁹. Niedawne deklaracje pełnomocnika rządu ds. CPK i szefostwa PPL o odnowieniu relacji z branżą lotniczą dają nadzieję, że taki merytoryczny dialog z branżą w sprawie rozbudowy Modlina się odbędzie. Z pewnością ewentualnym przenosinom choćby części połączeń przez dużych graczy sprzyjać będzie coraz większe zatłoczenie Okęcia, chociaż należy zaznaczyć, że mimo planowanej poprawy dojazdu na lotnisko, szczególnie klienci linii czarterowych mogą ocenić takie posunięcie zdecydowanie negatywnie. Prawdopodobnie przy planowaniu inwestycji będzie trzeba przyjąć założenie, że Lotnisko Chopina będzie zawsze przyciągało dużą część ruchu LCC i czarterów, a Modlin w obsłudze rynku centralnej Polski, nawet jeśli ruch na lotniku urośnie dwu- albo trzykrotnie, będzie odgrywał rolę wspierającą. Paradoksalnie to przeniesienie głównego lotniska w okolice Baranowa może silniej zachęcić tanie linie

⁴⁸ Warto przypomnieć, że dokonanie administracyjnego podziału ruchu między WAW i lotniskiem w Radomiu było jednym z założeń przy poprzednich prognozach ruchu IATA.

⁴⁹ Paweł Cybulak, *Modlin: blisko 19 proc. spadek ruchu w lutym*, <https://www.pasazer.com/news/465091/modlin,blisko,19,proc,spadek,ruchu,w,lutym.html>.

i czartery do przeniesienia się do rozbudowanego i dobrze skomunikowanego z Warszawą Modlina. Dla zapewnienia sukcesu inwestycji w Modlinie konieczna jest też współpraca z PPL w obszarze polityki handlowej, być może oparta na większym zaangażowaniu kapitałowym PPL w lotnisko – zmiana władz PPL i zakończenie okresu otwartej wrogości między spółkami daje na to nadzieję.

Wobec przewidywanego szybkiego rozwoju rynku lotniczego w aglomeracji warszawskiej **konieczność przeniesienia ruchu z Okęcia na nowe lotnisko** w ciągu kilkunastu lat jest wysoce prawdopodobna. Czy w związku z tym alternatywą dla projektu lotniska CPK może **być radykalna rozbudowa Modlina**? Takie projekty były w przeszłości analizowane, jeszcze w 2016 roku lotnisko przygotowało wieloetapowy plan zakładający docelowe powstanie układu dwóch równoległych dróg startowych i nowego, centralnego terminala. Koszty realizacji tego planu szacowano wtedy na 8,5 mld zł (w tym ponad połowa to koszt infrastruktury komunikacyjnej), obecnie byłyby one z pewnością wielokrotnie większe i nie różniłyby się zapewne w sposób znaczący od kosztów zbudowania podobnej infrastruktury w lokalizacji CPK⁵⁰. Mimo dogodnej lokalizacji Modlina z punktu widzenia obsługi Warszawy transportem samochodowym lokalizacja CPK daje możliwość bardzo korzystnej integracji z planowaną linią KDP Warszawa-Łódź-Wrocław/Poznań, co da unikalną możliwość efektywnej integracji lotniska z krajową siecią kolejową. Jest również atrakcyjna z punktu widzenia obsługi aglomeracji łódzkiej, dla której Modlin jest położony niekorzystnie. Zaletą CPK w porównaniu z Modlinem w perspektywie kilku dekad jest także przewidziana w planie rezerwa na trzeci pas. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty oraz kwestie środowiskowe i społeczne (budowa drugiego pasa oznaczałaby prawdopodobnie znaczne uciążliwości dla mieszkańców np. Pomiechówka), można przypuszczać, że radykalna rozbudowa Modlina nie stanie się atrakcyjną alternatywą dla projektu lotniska CPK.

Elementem debaty o CPK jest kwestia **utrzymania części ruchu lotniczego na Okęciu** po otwarciu nowego lotniska. Zwolennicy takiego rozwiązania przedstawiają przykłady lotnisk typu *city airport* – National w Waszyngtonie, Linate w Mediolanie czy City Airport w Londynie. Niezależnie od wspomnianych już deklaracji polityków w tej sprawie należy przyznać rację autorom koncepcji rządowej z 2017 roku, że wymogiem powodzenia projektu nowego lotniska jest zamknięcie Okęcia dla ruchu pasażerskiego. W przeciwnym razie, niezależnie od ograniczeń narzuconych na zmniejszonym Okęciu, konkurenci LOT-u znajdą sposób, żeby obsługiwać je małymi samolotami, podobnie jak to się odbywa w Mediolanie czy Londynie. Wtedy sytuacja LOT-u funkcjonującego na nowym lotnisku byłaby dramatyczna. Debata publiczna powinna więc raczej kierować się w stronę zagadnienia, jak w kilkunastoletniej perspektywie wyprowadzki wykorzystać teren po zamkniętym Okęciu. W tym miejscu warto wskazać

50 Łukasz Malinowski, *Warszawa-Modlin: Jakie plany rozbudowy? Co zamiast CPK?*, 21 listopada 2023, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/warszawamodlin-jakie-plany-rozbudowy-co-zamiast-cpk-19264.html>.

kuriozalną decyzję zawartą w dokumencie koncepcji rządowej z 2017 roku, aby zostawić na Okęciu ruch wojskowy (czyli w praktyce rządowy), co niezależnie od skandalicznego aspektu politycznego dramatycznie obniżyłoby możliwości wykorzystania terenu po lotnisku z pożytkiem dla miasta i jego mieszkańców, oznaczałoby również brak możliwości wsparcia realizacji nowej inwestycji funduszami ze sprzedaży terenu po WAW (o tym więcej w [rozdziale 4](#)).

Uzasadnieniem tezy zawartej w tytule niniejszego rozdziału jest z jednej strony fakt, że Okęcie prawdopodobnie za kilkanaście lat nawet w przypadku maksymalnej rozbudowy będzie za ciasne i aglomeracja będzie potrzebowała nowego lotniska. Z drugiej strony przez najbliższe co najmniej kilka lat niezależnie od bieżących decyzji jesteśmy skazani na dwa istniejące lotniska, które muszą się rozwijać, aby obsłużyć rosnącą liczbę pasażerów. Jeśli decyzja o budowie CPK zostanie podtrzymana, po jego zbudowaniu nastawiony na obsługę LCC Modlin pozostanie istotnym elementem systemu lotniskowego obsługującego Warszawę i wspólnie z CPK zapewni możliwości rozwoju rynku lotniczego na następne dziesięciolecie. Tak więc [warszawski duoport przetrwa](#), tylko w innym niż obecny, kształcie.

1.6. Cargo lotnicze

Rozwój cargo lotniczego na lotnisku CPK jako generator olbrzymich wpływów do polskiego budżetu to w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy bardzo istotny element debaty o CPK. Polski rynek cargo rośnie i jego perspektywy są obiecujące, a nowe lotnisko, bez ograniczeń w ruchu nocnym, otworzyłoby przed nim dodatkowe szanse. Jednak stagnacja rynku niemieckiego, wpływ walki ze zmianami klimatu i problematyczne szanse Warszawy na kluczowym rynku Europa–Azja ze względu na zamknięcie nieba nad Rosją wskazują na duże zagrożenia. Podstawą dyskusji o lotniczym cargo jest zamówiony przez spółkę CPK raport firmy EY, a prognoza ruchu cargo na nowym lotnisku została opracowana przez IATA. Lektura dokumentów przygotowanych przez te dwie renomowane instytucje wywołuje jednak zasadnicze wątpliwości – oba dokumenty zawierają liczne zastrzeżenia i założenia, które bardzo osłabiają wiarygodność przedstawionych liczb. Skumulowanie kilku bardzo agresywnych (np. o siedmiokrotnym wzroście wolumenu cargo między 2027 i 2035 roku) i bardzo wątpliwych założeń dało wyniki, które należy określić jako zupełnie oderwane od rzeczywistości. Od realiów i praktyki systemów logistycznych oderwane jest również połączenie cargo lotniczego i transportu kolejowego, które miałyby zapewnić projekt CPK. Przygotowana również w ubiegłym roku prognoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedstawia dużo bardziej realistyczną ocenę perspektyw tego rynku.

Jednym z najbardziej kontrowersyjnych elementów debaty o CPK stała się w ciągu ostatnich kilku miesięcy kwestia [potencjalnych wpływów do polskiego budżetu w efekcie rozwoju cargo lotniczego](#) na CPK. Bezpośrednim impulsem do tej debaty była publikacja tuż przed ubiegłorocznymi wyborami parlamentarnymi poświęconego temu zagadnieniu raportu renomowanej

firmy doradczej EY⁵¹. Opublikowany na stronie CPK raport, a raczej jego interpretacja dokonana przez spółkę, znalazł bardzo szeroki oddźwięk w przestrzeni medialnej. Według sformułowanego przez CPK i powielonego przez dużą część mediów przekazu nakłady budżetu państwa na budowę CPK miały zwrócić się po 12 latach jedynie z dodatkowych dochodów z ceł i VAT, wygenerowanych dzięki ruchowi cargo na nowym lotnisku. Powiązany z nim został drugi przekaz – o możliwości przejęcia znacznego wolumenu cargo z lotnisk niemieckich i w efekcie dostarczenia olbrzymich wpływów do naszego budżetu kosztem budżetu naszego zachodniego sąsiada.

Raport EY zawiera liczne zastrzeżenia, m.in. takie, że ma charakter „wyłącznie orientacyjny, a zawarte w nim dane nie powinny zastąpić szczegółowej analizy problemu lub profesjonalnego osądu”. Podstawą do obliczeń zawartych w raporcie jest prognoza IATA z 2023 roku⁵², której to prognozy EY nie weryfikował (w tej sprawie w efekcie zainteresowania mediów wydał nawet oświadczenie⁵³). Punktem wyjścia do analizy rynku cargo przygotowanej przez IATA jest wskazanie, że większość cargo lotniczego z naszego regionu jest obsługiwane przez lotniska położone w Europie Zachodniej. Szacowany wolumen cargo w ruchu między Unią Europejską a resztą świata, który trafia do Polski albo z Polski wylatuje, wynosił przed pandemią ok. 1 mln ton, z czego tylko 16% było obsługiwane przez polskie porty lotnicze (s. 34 prognozy IATA). Już ten punkt wyjścia do prognoz wywołuje pytania, bo w przypadku podanych w raporcie dwóch innych krajów z naszego regionu te proporcje wyglądają zupełnie inaczej, mimo że nie posiadają one hubów ani „narodowych” linii. Dla Czech wolumen cargo zewnętrznego wynosi 0,2 mln ton (z czego 95% przez lokalne porty), a dla Węgier 0,3 mln ton (z czego 80% przez lokalne porty). Z drugiej strony w przypadku dwóch krajów posiadających silne „narodowe” linie lotnicze i hub lotniczy proporcje są następujące: dla Austrii 0,3 mln ton (z czego 41% przez lokalne porty), dla Hiszpanii 2,3 mln ton (z czego 39% przez lokalne porty). Jednocześnie są kraje, takie jak Litwa i Chorwacja, gdzie odsetek cargo zewnętrznego obsługiwanego przez własne lotniska jest znacznie niższy od naszego poziomu. Na podstawie podanych w raporcie przykładów można stwierdzić **brak korelacji między posiadaniem wielkiego lotniska i ilością cargo obsługiwanego w danym kraju**.

51 EY, *Prognoza w zakresie wpływu Programu CPK na ruch cargo na poziomie działań ISZTAR4 w Polsce oraz analiza prawna zmian w zakresie przepisów celno-podatkowych*, wrzesień 2023.

52 *Prognoza IATA 2023 dla CPK*.

53 *Informacja o raporcie EY pt.: „Prognoza w zakresie wpływu Programu CPK na ruch cargo na poziomie działań ISZTAR4 w Polsce oraz analiza prawna zmian w zakresie przepisów celno-podatkowych”*, 7 listopada 2023, https://www.ey.com/pl_pl/news/2023/11/informacja-o-raporcie-ey.

Rynek lotniczego cargo dzieli się na kilka segmentów – tzw. *express carriers* (np. UPS, DHL), tzw. *all cargo* (np. Cargolux, Atlas Air), *passenger belly only* (np. LOT, ale też wielcy amerykańscy przewoźnicy) i tzw. *combination carriers* (mający zarówno *belly*, jak i *all cargo* – Lufthansa, Korean Air, Turkish itd.). Ważnym elementem systemu cargo jest RFS (ang. *road feeder service*), czyli system dowozowy oparty na transporcie ciężarówkami. W naszej części Europy, gdzie w wielu relacjach wolumen cargo jest zbyt niski, aby przewozić go samolotem, rozwinął się system *truck-air* – regularne połączenia drogowe zsynchronizowane z dalekodystansowymi połączeniami lotniczymi. Wraz ze stopniowym wzrostem wolumenów na niektórych wewnątrz-europejskich trasach ciężarówki są zastępowane przez samoloty. Natomiast **połączenie cargo lotniczego z transportem kolejowym**, wskazywane przez niektórych zwolenników projektu CPK jako unikalna szansa dla tego projektu, w praktyce nie istnieje. Decyduje o tym mała elastyczność transportu kolejowego w porównaniu z transportem drogowym. Tezę o ekologicznych walorach takiego teoretycznego rozwiązania należy uznać za typowy *greenwashing* – cargo lotnicze stanowiące jego podstawę to transport szybki, ale zdecydowanie nieekologiczny.

Według prognozy IATA „ucieczka” cargo z krajów naszego regionu do portów lotniczych głównie Niemiec, Francji i Luksemburgu wynosi ok. 1,8 mln ton rocznie (2019) i to jest właśnie potencjał rynkowy, który może być zagospodarowany przez CPK. IATA sformułowało tezę (s. 35 prognozy IATA), że CPK mogłoby przejąć 50% potencjału polskiego rynku obsługiwanego poza naszym krajem (tj. ok. 400 tys. ton) i mniejsze udziały (5–30%) pozostałych krajów naszego regionu – w sumie dałoby to wolumen ok. 590 tys. ton (liczba za 2019 rok). Teza ta określona jest w raporcie określeniem *educated assumption*, czyli jest to jedynie założenie oparte na dostępnych informacjach i rozumowaniu. Oparcie całej prognozy na tego typu założeniu **bardzo osłabia jej wiarygodność**. Mimo tak wątpliwych podstaw merytorycznych przyjęte wartości nie wydają się zupełnie oderwane od rzeczywistości, jednak bardzo wątpliwa jest inna teza (str. 36 prognozy IATA): że CPK osiągnie te udziały rynkowe niemal natychmiast po otwarciu lotniska, tj. w 2030 roku (s. 36 prognozy IATA). Nie jest również wyjaśniony mechanizm błyskawicznego wzrostu wolumenu cargo i poczty lotniczej między 2030 i 2035 rokiem z 604 tys. ton do 1,045 mln ton (s. 44, 58 prognozy IATA). Realizacja takiego scenariusza musiałaby oznaczać dalsze szybkie zwiększanie udziału w rynku. Po 2035 roku w prognozie następuje stopniowe obniżanie tempa wzrostu do 1,492 mln ton w 2050 roku i 1,764 mln ton w 2060 roku.

IATA nie wyjaśnia mechanizmu tego gwałtownego tempa rozwoju po 2030 roku, ale prawdopodobnie jest on związany z jednym z warunków realizacji prognozy, czyli przyciągnięcia do CPK linii frachtowych (s. 36 prognozy IATA). Oznacza to, że poza cargo przewożonym w ładowniach samolotów pasażerskich (tzw. *belly cargo*) w CPK powstałaby również baza frachtowa – taka, jaka operuje np. na lotniskach w Lipsku, Kolonii, Liège czy Luksemburgu. Lista warunków, jakie musiałaby być spełniona, aby prognoza została zrealizowana jest dłuższa: obok przyciągnięcia linii frachtowych jest wśród nich **wprowadzenie ułatwień prawnych, a także „zmiana łańcuchów dostaw”** (s. 44). Ten pierwszy związany jest z negatywną oceną obecnych regulacji podatkowych i celnych, które zniechęcają przedsiębiorców do clenia towarów w Polsce, i można uznać, że jego

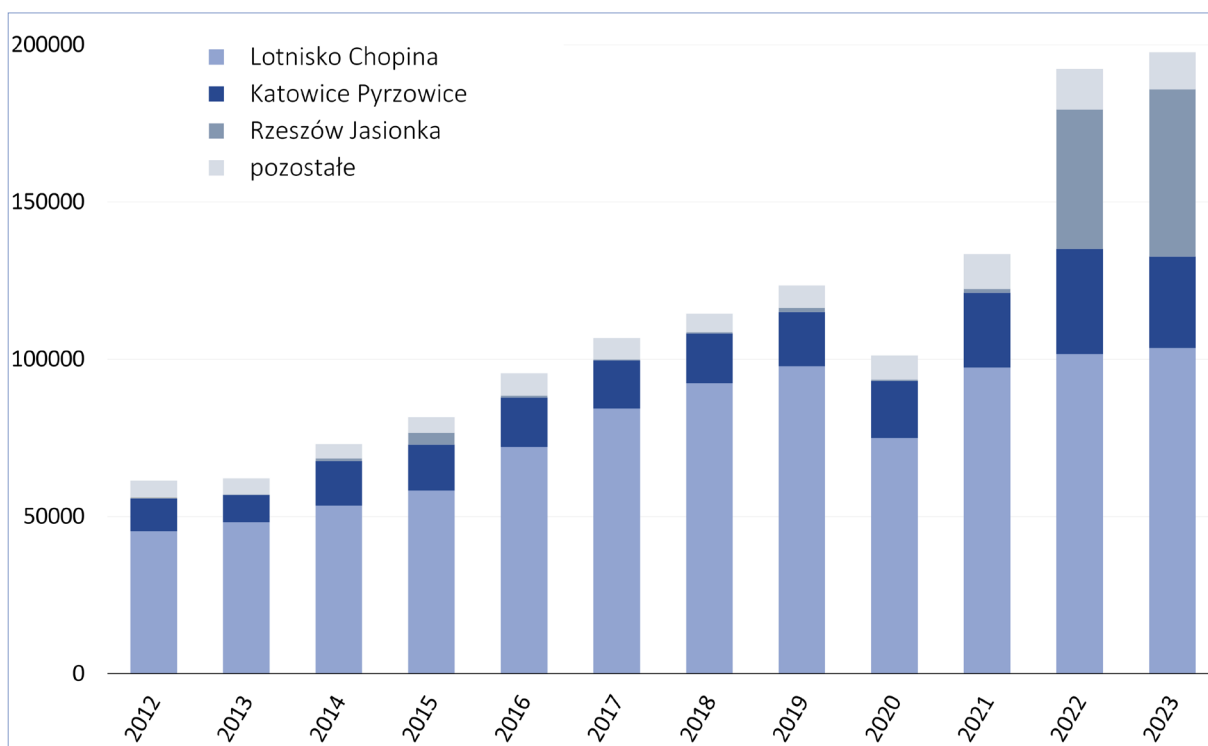
spełnienie jest zapewne możliwe do spełnienia. Mimo to warto postawić pytanie, czy polskie państwo, głośno walczące z oszustwami podatkowymi, jest gotowe na np. poluzowanie kontroli celnych. Drugi warunek, czyli zmiany łańcuchów dostaw, nie jest w dokumencie wyjaśniony, ale można przyjąć, że te zmiany wynikałyby z czynników, na które polskie państwo nie ma żadnego wpływu. Warto zwrócić uwagę, że obecnie, po załamaniu wielu globalnych łańcuchów dostaw na skutek pandemii i wojny, mamy do czynienia z zjawiskiem *nearshoringu*, które jest właśnie przykładem globalnej przebudowy łańcuchów dostaw. *Nearshoring*, który zapewne wpłynie negatywnie na potencjał rynku cargo w ruchu Europa–Azja, został odnotowany w raporcie IATA, chociaż uchylono się od oceny jego wpływu na prognozy (s. 37).

Podsumowując, prognoza IATA z 2023 roku zakłada, że CPK będzie *game-changerem* w regionie i spowoduje radykalną zmianę w rynku cargo. Jednak połączenie w niej założeń bardzo kontrowersyjnych z bardzo agresywnymi daje wynik prognozy, który należy określić jako **zupełnie oderwany od rzeczywistości**. To oderwanie od rzeczywistości jest szczególnie ewidentne wobec podkreślonej w samym dokumencie silnej korelacji wolumenu cargo ze wzrostem PKB (s. 32).

Również Urząd Lotnictwa Cywilnego w swojej ubiegłorocznej prognozie dla rynku lotniczego zawarł prognozę cargo i poczty lotniczej. Punktem wyjścia dla prognozy ULC jest ocena aktualnej kondycji naszego rynku, który w latach 2016–2022 wzrósł ok. dwukrotnie, ze 100 tys. ton do ok. 202 tys. ton (razem z pocztą), czyli szybciej niż przewozy pasażerskie. Przyczyniło się do tego przede wszystkim dużo mniejsze załamanie rynku w trakcie pandemii, ale też będący skutkiem wojny gwałtowny wzrost wolumenu cargo obsługiwanego przez lotnisko w Jasionce, które obecnie odpowiada za ok. jedną czwartą całego rynku⁵⁴. W wariantcie bazowym prognozy w 2040 roku wolumen dla całego rynku ma wynieść 496 tys. ton – rynek więc ma rosnać **nieco szybciej niż rynek pasażerski, ale znacznie mniej niż w prognozie IATA**. Warto wskazać, że w pierwszym roku prognozy (2023) realna dynamika rynku była znacznie niższa od wariantu bazowego. W kontekście perspektyw polskiego rynku cargo należy wskazać na potencjał lotniska w Pyrzowicach, bardzo dobrze położonego i skomunikowanego siecią dróg z ważnymi regionami gospodarczymi południowej Polski.

54 ULC, *Statystyki przewozy cargo, 4 kwartał 2023* https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2023/IV_kw_2023/wg_org_cargo_4kw2023.pdf

Wykres 4. Przewozy cargo w Polsce (cargo on board, bez poczty lotniczej) w latach 2012–2023 (w tonach)



Źródło: ULC

Żeby dyskusji na temat cargo na CPK nadać odpowiedni kontekst, warto pokazać **wolumen cargo na innych lotniskach europejskich**. W raporcie IATA znajdują się dane dla kilku czołowych lotnisk obsługujących cargo za 2019 rok: Frankfurt obsłużył 2,1 mln ton, Paryż CDG – 2,1 mln ton, a Amsterdam – 1,6 mln ton. Warto jednak wskazać również na dwa znaczące huby, które są lepszym punktem odniesienia dla projektu lotniska CPK – Monachium i Wiedeń. W ubiegłym roku Monachium, mimo że jako jedyne duże lotnisko w Niemczech odnotowało wzrost cargo, obsłużyło zaledwie 284 tys. ton. Cały niemiecki rynek cargo skurczył się w tym czasie o 7,1%, spadki odnotowały m.in. lotniska we Frankfurcie i Lipsku⁵⁵. Wiedeń, wyróżniający się w naszym regionie hub, obsłużył w ubiegłym roku nieco poniżej 250 tys. ton cargo. Wiedeńskie lotnisko chce rozwijać ten segment działalności, m.in. rozpoczęło współpracę z koreańskim lotniskiem Incheon i liniami Korean Air. Odbudowa całego europejskiego rynku cargo odbywa się powoli, w ubiegłym roku był on ciągle o 12,6%

⁵⁵ Munich airport is the only German airport to report growth in freight transportation, 13 marca 2024, <https://www.munich-airport.com/press-90-of-pre-pandemic-level-reached-23108714>

poniżej poziomu z 2019 roku, co jest najgorszym wynikiem wśród kilku głównych rynków na świecie⁵⁶.

Mimo to perspektywy rynku cargo w skali globalnej są oceniane jako dobre: rynek mają napędzać m.in. takie czynniki jak rosnący rynek e-commerce, farmaceutyki i popyt w regionie Azji i Pacyfiku. Wyniki polskiego rynku za ubiegły rok pokazują, że nasze cargo ciągle rośnie, a ubiegły rok i początek bieżącego roku na WAW był rekordowy⁵⁷. Jest wysoce prawdopodobne, że rynek cargo w całej Polsce a także rynek warszawski będzie również rósł w perspektywie kolejnych kilkunastu lat (choć prawdopodobieństwo realizacji prognozy IATA jest minimalne). Oczywiście nowe lotnisko **CPK otworzy przed tym rynkiem nowe szanse**. Możliwość realizacji lotów nocą będzie jego istotną przewagą, tym bardziej że nocne operacje na wielu głównych lotniskach europejskich podlegają restrykcjom i jest to rosnący problem⁵⁸.

Rynek Europa–Daleki Wschód to obok rynku Ameryka Północna–Daleki Wschód jeden z dwóch najważniejszych rynków cargo na świecie, ma również duży potencjał wzrostu (według prognozy Boeinga przeciętnie 4,5% rocznie do 2041 roku)⁵⁹. Ten rynek jest też kluczowy z punktu widzenia potencjału cargo w CPK. Znaczącym ryzykiem dla cargo na CPK jest scenariusz trwałego zamknięcia nieba nad Rosją, co mocno utrudni ekspansję hubu w tę stronę (zob. **podrozdział 1.3**). Dodatkowym czynnikiem ryzyka dla perspektyw cargo w CPK będzie m.in. wspomniany już *nearshoring* i związany z nim pośrednio rozwijający się konflikt Zachód–Chiny.

Podsumowując temat cargo w CPK, należy wrócić do ujętego w raporcie EY i intensywnie propagowanego w mediach wpływu realizacji potencjału cargo na przyszłe dochody budżetowe Polski. Według obliczeń EY z całkowitej kwoty przychodów do 2060 roku, szacowanej na ok. 200 mld zł, jedynie ok. 10% to dochody z cła. Pozostała kwota to dochody z VAT, które jednak pojawiają się dopiero w 2036 roku. Wynika to z założenia prognostycznego, że w latach 2028–2035 wzrost cargo na lotnisku CPK będzie efektem jedynie przejmowania ruchu z zagranicznych lotnisk (co nie będzie generowało dodatkowych wpływów z VAT), dopiero potem pojawiają się wpływy wynikające ze stymulacji gospodarki i poprawy dostępności transportowej (te dwa trudne do sparametryzowania efekty to kolejne założenia prognozy). Dodatkowo warto wskazać na dwie kwestie:

- Szacowanie wpływów do budżetu państwa, szczególnie z tytułu ceł, w bardzo długim okresie ma niewielką wartość poznawczą, choćby ze

⁵⁶ *Air cargo market analysis*, grudzień 2023, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-december-2023/>

⁵⁷ *Lotnisko Chopina: rekordowy luty i ponad 1,4 mln podróźnych*, 15 marca 2024, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-w-warszawie-rekordowy-luty-w-historii-portu-20365.html>.

⁵⁸ Np. lotnisko w Liege ma coraz większe problemy z nocnymi operacjami.

⁵⁹ *World Air Cargo Forecast 2022–2041*, https://www.boeing.com/content/dam/boeing/boeingdotcom/market/assets/downloads/Boeing_World_Air_Cargo_Forecast_2022.pdf.

względu na nieprzewidywalne zmiany w regulacjach celnych w takim czasie. W przypadku kluczowego rynku Unia Europejska–Chiny można sobie wyobrazić dwa zupełnie różne scenariusze rozwoju: scenariusz narastającego konfliktu i wojny celnej oraz scenariusz pogłębienia globalizacji i liberalizacji handlu. Wpływ obydwu tych scenariuszy na wysokość opłat celnych ponoszonych przez europejskich importerów mógłby być bardzo negatywny.

- W dwóch analizach firmy Kearney z 2020 roku, które miały określić wpływ inwestycji CPK na gospodarkę, możliwość rozwoju cargo w oparciu o nowe lotnisko została potraktowana bardzo zdawkowo, a kwestia wpływów budżetowych na skutek rozwoju cargo nie została wspomniana⁶⁰.

1.7. Znaczenie militarne CPK

Po wybuchu wojny za naszą wschodnią granicą w debacie o CPK pojawił się wątek militarny. Według niektórych zwolenników projektu nowe lotnisko znacznie poprawiłoby możliwości szybkiego przerzutu wojsk sojuszników do Polski w sytuacji zagrożenia. Mimo że intensywnie wykorzystywany w sferze propagandowej aspekt ten nie znalazł odzwierciedlenia ani w kluczowych dokumentach dotyczących projektu, ani w realnych działaniach Ministerstwa Obrony Narodowej. W sferze realnej realizowane są w uzgodnieniu z naszymi sojusznikami znaczące inwestycje na takich lotniskach jak Wrocław czy Powidz. Rola, jaką odgrywa obecnie lotnisko w Rzeszowie we wsparciu logistycznym armii ukraińskiej, oraz przegląd baz wojskowych w Europie Zachodniej i na Bliskim Wschodzie wskazują na rzecz oczywistą – wielkie lotniska nie są dobrym miejscem do lokowania instalacji wojskowych. Wyjątkowe znaczenie projektu CPK dla obronności Polski jest więc jedynie propagandowym hasłem.

Ponad dwa lata temu, po wybuchu wojny na Ukrainie, do debaty publicznej o Centralnym Porcie Komunikacyjnym został wprowadzony wątek militarny. Pojawiał się on już wcześniej – m.in. w 2018 roku została opublikowana analiza Fundacji Pułaskiego *Polityczne i wojskowe znaczenie projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego*⁶¹, zwracająca uwagę na znaczenie polityczne tego projektu w kontekście koncepcji geopolitycznej tzw. Trójmorza, a także znaczenie militarne związane z kwestią tzw. mobilności

60 *Centralny Port Komunikacyjny. Analiza wpływu przygotowania i realizacji inwestycji na gospodarkę w Polsce*, lipiec 2020, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/raport-gospodarczy-kearney-realizacja-programu-cpk-to-prawie-100-tys-nowych-miejsc-pracy>; *Centralny Port Komunikacyjny. Analiza wpływu działalności portu oraz otoczenia na gospodarkę w Polsce*, październik 2020, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/prawie-300-tys-nowych-miejsc-pracy-pozytywny-wplyw-cpk-na-gospodarke-w-latach-2028-2040>.

61 *Polityczne i wojskowe znaczenie projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego*, listopad 2018, <https://pulaski.pl/pulaski-policy-paper-polityczne-i-wojskowe-znaczenie-projektu-centralnego-portu-komunikacyjnego/>

wojskowej. Według tej analizy odpowiednio zaprojektowany intermodalny węzeł wraz z lotniskiem może pełnić rolę **hubu przerzutu wojsk**, umożliwiając transport żołnierzy i sprzętu drogą lotniczą, kolejową i drogową oraz szybki przerzut wojsk „na całej wschodniej flance NATO od Tallina po Konstancę w Rumunii”. Jednak kwestia ta nie została wtedy ujęta w dokumentach programowych projektu, m.in. w koncepcji rządowej, ani nie była wykorzystywana w narracji propagandowej dotyczącej projektu.

Sytuacja zmieniła się z chwilą wybuchu pełnoskalowego konfliktu za naszą wschodnią granicą. Od tego czasu możliwość wykorzystania CPK do szybkiego przerzutu wojsk jest dość regularnie nagłaśniana przez emerytowanych generałów i popularnych w Internecie speców od geostrategii. Warto w tym miejscu skrótowo odnieść się do tej kwestii.

Lotnisko, które daje możliwości szybkiego przerzutu dużych ilości wojska, jest w nomenklaturze amerykańskiej armii określane jako tzw. APOD (ang. *Aerial Port of Debarkation – lotnicza baza rozładunkowa*). Jest to jeden z elementów tzw. triady mobilności wojskowej, na które składają się przerzuty wojsk transportem powietrznym i morskim oraz wysunięte magazyny (ang. *prepositioned stocks*). W związku z prowadzonymi w ostatnich dziesięcioleciach konfliktami zbrojnymi lotnictwo Stanów Zjednoczonych i NATO zdobyło w obszarze logistyki wielkie doświadczenia i podjęło znaczące inwestycje. Największą bazą tego typu na Bliskim Wschodzie jest baza Al-Udein w Katarze, zbudowana po pierwszej wojnie w Zatoce i wykorzystywana w późniejszych konfliktach w tym regionie. Kosztujące miliard dolarów lotnisko, którego budowę sfinansowało państwo Katar, ma dwa pasy startowe o długości ok. 3,7 km i olbrzymie zaplecze pełniące różne funkcje. Największą w Europie amerykańską bazą lotniczą jest niemieckie Ramstein. Największa baza lotnicza brytyjskiego RAF-u to baza Brize Norton, posiadająca pas startowy o długości 3 km, oprócz funkcji załadunkowej będąca bazą floty samolotów-cystern. Spośród 12 europejskich baz transportowych podległych European Air Transport Command cztery funkcjonują przy lotniskach cywilnych (w Brukseli, Kolonii-Bonn, Eindhoven i Pizie), pozostałe na lotniskach wojskowych. Ten skrótowy przegląd wskazuje, że zarówno na Bliskim Wschodzie, jak i w Europie **znaczące instalacje wojskowe nie są budowane na wielkich lotniskach cywilnych**. Z pewnością wpływa na to wiele praktycznych powodów – zagęszczenie przestrzeni powietrznej wokół wielkich hubów, koszt budowy infrastruktury wojskowej w takich miejscach itd.⁶²

Kwestia rozwinięcia możliwości przerzutu wojsk na wschodnią flankę NATO stała się jednym z priorytetów Sojuszu w momencie wybuchu konfliktu na Ukrainie w 2014 roku. Polska i Stany Zjednoczone przyjęły uzgodnienia i podjęły szereg inwestycji, aby te możliwości poprawić. W 2020 roku zawarto w tej sprawie umowę, w której Polska zobowiązała się m.in. do rozbudowy infrastruktury lotniskowej umożliwiającej m.in. „natychmiastowy przerzut do naszego kraju dodatkowych sił, zapewniając łącznie obecność

62 Tomasz Wardak, *CPK idzie w kamasze*, 8 kwietnia 2022, <https://www.pasazer.com/news/461308/cpk,idzie,w,kamasze.html>.

do 20 tysięcy żołnierzy USA”⁶³. Kluczowym elementem infrastruktury szybkiego przetrzutu wojsk ma być **lotnisko we Wrocławiu**. Powiązana z rozwojem lotniska cywilnego inwestycja, która jest w trakcie przygotowań, obejmuje m.in. budowę nowej płyty postojowej, drogi kołowania, magazynów i stołówki dla żołnierzy oraz bocznicę kolejowej. Po zakończeniu inwestycji będą mogły być na nim obsługiwane największe na świecie samoloty wojskowe kodu F⁶⁴. Lotniskami zapasowymi dla Wrocławskiego APOD mają być krakowskie Balice i śląskie Pyrzowice. Z kolei w ramach realizacji polsko-amerykańskiej umowy przy rozbudowanym lotnisku wojskowym w Powidzu powstała już olbrzymia baza logistyczna amerykańskich wojsk lądowych tzw. Army Prepositioned Stock (APS-2). Inwestycja ta ma być rozbudowywana o kolejne elementy: magazyny paliwa, amunicji i docelowo ma być jedną z największych baz NATO w Europie. Posiadające trzykilometrowy pas startowy lotnisko w Powidzu umożliwi przyjmowanie najcięższych samolotów transportowych⁶⁵.

Warto też zwrócić uwagę, że od czasu wybuchu pełnoskalowej wojny za naszą wschodnią granicą głównym lotniskiem służącym obsłudze transportów zaopatrzeniowych dla ukraińskiej armii jest wspomniane już w rozdziale poświęconym cargo lotniczemu **lotnisko w Rzeszowie**, nieprzystosowane specjalnie do tej roli, ale mające długi i nowoczesny pas startowy. Ten przykład wskazuje, że także małe lotniska cywilne, o ile mają korzystne położenie i odpowiednią infrastrukturę do przyjmowania samolotów transportowych, mogą odgrywać kluczową rolę w warunkach konfliktu. Dodajmy, że w ramach scenariuszu przetrzutu wojsk amerykańskich transportem morskim do portów holenderskich i dalej transportem drogowym na wschodnią flankę Polska, Niemcy i Holandia tworzą specjalny korytarz drogowy, w ramach którego podejmowane są działania organizacyjne oraz usuwane techniczne przeszkody. Niektóre z wyżej wymienionych projektów uzyskały wsparcie finansowe europejskiego funduszu Military Mobility CEF.

Jak do tych planów i działań w obszarze mobilności wojskowej ma się CPK? Polsko-amerykańska umowa z 2020 roku o nim nie wspomina. W przyjętym Planie Generalnym planowanego lotniska w fazie 1 etap 1 (od otwarcia lotniska do 2035 roku) budowa instalacji wojskowych także nie jest przewidziana. Faza 1 etap 2 zakłada jedynie ewentualne przeniesienie z Lotniska Chopina do CPK 1. Bazy Lotnictwa Transportowego Sił Powietrznych, zabezpieczającej potrzeby transportowe VIPów. Tak więc mimo eksponowania wątku militarnego w wielu wypowiedziach m.in. byłego pełnomocnika rządu ds. CPK oficjalne plany budowy i rozwoju lotniska CPK w horyzoncie najbliższych kilkunastu lat **nie zakładają budowy w tym miejscu istotnego**

63 *Amerykańskie wojsko na wrocławskim lotnisku – jest umowa*, 15 sierpnia 2020, <https://www.radiowroclaw.pl/articles/view/98935/Amerykanskie-wojsko-na-wroclawskim-lotnisku-Jest-umowa>.

64 Michał Kurowski, *Wrocławskie lotnisko będzie dużo większe. Modernizacja i przebudowa za 350 mln zł*, 24 października 2022, <https://www.wroclaw.pl/komunikacja/wroclawskie-lotnisko-bedzie-duzo-wieksze-ogromna-unijna-dotacja-na-rozbudowe>.

65 Tomasz Dominiak, *Lotniska wojskowe – planowane inwestycje*, 16 listopada 2023, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotniska-wojskowe--planowane-inwestycje-19143.html>.

komponentu wojskowego. Czy jednak mimo braku planowanego przystosowania CPK do realizacji funkcji APOD lotnisko będzie mogło taką funkcję pełnić? Oczywiście tak, w podobnym zakresie jak istniejące już lotniska, takie jak Jasionka, Pyrzowice czy wiele innych, posiadających odpowiednią infrastrukturę *airside*. Posiadanie dwóch pasów startowych nie jest tu istotną przewagą CPK nad funkcjonującymi już lotniskami cywilnymi. Warto odnotować niedawny powrót wojska na lotnisko w Babimoście – być może w dalszych planach MON pojawi się możliwość zaangażowania do potrzeb wojskowych innych małych, będących w trudnej sytuacji lotnisk regionalnych (często byłych lotnisk wojskowych), takich jak Bydgoszcz czy nowo powstały Radom. Natomiast wykorzystanie wielkiego węzła kolejowego i układu linii KDP do przetransportowania wojsk w różne miejsca nie tylko Polski, ale też całej wschodniej flanki jest wizją naiwną, oderwaną od realnych potrzeb i możliwości transportu wojskowego.

Mimo propagandowego wykorzystywania „komponentu militarnego” CPK poprzednie rządy podejmowały w tym obszarze odpowiedzialne działania, uzgadniając realistyczne plany wzmocnienia możliwości szybkiego przetransportowania wojsk z naszymi sojusznikami i realizując wynikające z tych planów inwestycje. Żadne z tych realnych planów i działań nie uwzględniały **wykorzystania w tym celu lotniska CPK**, co w praktyce obala mit wyjątkowego znaczenia projektu w tym obszarze.

2. Komponent kolejowy

2.1. Ocena koncepcji „szprych” kolejowych

Komponent kolejowy projektu CPK w swoim docelowym kształcie to projekt budowy nowego systemu transportowego naszego kraju. Ten olbrzymi i bardzo skomplikowany projekt nie doczekał się solidnej, podbudowanej merytorycznie debaty, a jego oceny są często powierzchowne. Bardzo potrzebna wielowymiarowa analiza tego projektu powinna odnosić się do tez przedstawionych przez dwa gremia naukowe (Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN i Polskie Towarzystwo Geograficzne), opublikowanych w 2020 roku i zignorowanych przez ówczesnych decydentów. Oba dokumenty są miazdzącą krytyką samej koncepcji tzw. szprych kolejowych i wskazują na fundamentalne słabości i zagrożenia płynące z jej realizacji. Zagrożenia związane są z negatywnym wpływem przyjętego rozwiązania na przyszły charakter rozwoju kraju, natomiast słabości odnoszą się przede wszystkim do zasadniczej nieefektywności przyjętego rozwiązania. Model ruchu opracowany przez spółkę CPK daje możliwość obiektywnej oceny efektywności całego systemu i jego poszczególnych elementów, niestety szczegółowe informacje na jego temat nie zostały do tej pory opublikowane. Mimo ich braku fragmentaryczne informacje na ten temat potwierdzają obawy ekspertów – na wielu liniach kolejowych planowanych w ramach CPK ruch będzie minimalny, a przyjęty koncentryczny model sieci z głównym węzłem przy lotnisku pogorszy efektywność systemu kolejowego w naszym kraju.

Część uczestników debaty o CPK, krytykując projekt budowy nowego wielkiego lotniska, jednocześnie pozytywnie ocenia komponent kolejowy projektu. Często towarzyszy temu bardzo uproszczona argumentacja: skoro Polska potrzebuje rozwoju infrastruktury kolejowej, w tym w szczególności budowy kolei dużych prędkości (KDP), to projekt szprych kolejowych umożliwiający taki rozwój należy ocenić pozytywnie. Taka intuicyjna ocena olbrzymiego i bardzo skomplikowanego projektu jest bardzo szkodliwa. Komponent kolejowy CPK, który był pełnomocnik rządu słusznie określił jako **projekt budowy nowego systemu transportowego Polski**, wymaga nie powierzchownych ocen, ale rzetelnych analiz i otwartej debaty z udziałem ekspertów z różnych dziedzin. Takiemu poważnemu potraktowaniu tej kwestii nie sprzyja nastawienie innej części uczestników debaty, zarówno przeciwników, jak i zwolenników projektu, którzy lekceważą oficjalny projekt komponentu kolejowego i dają do zrozumienia, że w ramach niego powstaną jedynie nieliczne rzeczywiście potrzebne inwestycje, a cały docelowy układ szprych nie powstanie nigdy.

Jednak dziesiątki milionów złotych publicznych pieniędzy wydane już na studia przedprojektowe wielu inwestycji planowanych w ramach komponentu kolejowego w całym kraju i prowadzone szerokie konsultacje społeczne wskazują, że taka kompleksowa analiza koncepcji szprych powinna się odbyć, a jej wyniki zostaną przedstawione opinii publicznej. Kluczowym

elementem tych analiz powinna być kwestia efektywności przyjętego systemu. Mimo że opinia publiczna nie dysponuje informacjami na temat kosztów budowy komponentu kolejowego CPK, jest on z pewnością wielokrotnie większy od kosztów budowy lotniska. Zbudowanie całego komponentu wymagałoby nakładów rzędu setek miliardów złotych. Taka skala wydatków wpłynęłaby nie tylko na możliwości realizacji projektów strategicznych w innych obszarach, ale również na stabilność finansów publicznych.

Wielowymiarowa analiza komponentu kolejowego CPK z pewnością powinna odnosić się do tez sformułowanych w dokumentach dwóch gremiów naukowych – **Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN66 i Polskiego Towarzystwa Geograficznego⁶⁷**. Oba dokumenty opublikowane zostały w marcu 2020 roku przy okazji konsultacji tzw. Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK (SSL CPK) – dokumentu określającego korytarze przebiegu nowych linii kolejowych i dróg w ramach projektu CPK. Niestety, nie tylko zostały one zignorowane przez decydentów, ale też nie znalazły odpowiedniego odbicia w debacie publicznej na temat CPK.

W stanowisku KPZK PAN do SSL CPK, które komitet określił jako dokument „redefiniujący układ transportowy kraju, a tym samym zmieniający organizację przestrzenną Polski”, zawarte są m.in. następujące tezy:

- Zaproponowany układ sieci „szprych” stanowi **zagrożenie dla policentrycznego (wielośrodkowego) i zrównoważonego rozwoju kraju**.
- Układ ten będzie mniej odporny na zagrożenia związane np. z awariami.
- Budowa wielu nowych tras na obszarach peryferyjnych i zagrożonych depopulacją oznacza ryzyko nieefektywności inwestycji kolejowych.
- W programie bezkrytycznie przyjęto tezę, że zasadnicza zmiana systemu transportowego kraju poprzez oparcie go na jednym centralnie położonym zintegrowanym węźle komunikacyjnym jest celowa; zabrakło uzasadnienia tej tezy oraz analiz, które powinny obejmować podejście scenariuszowe i przeprowadzenie wielokryterialnej oceny.
- Program inwestycji kolejowych kwestionuje wcześniej wypracowane rozwiązania (np. studium wykonalności linii KDP Ygrek) i ma być realizowany bez uwzględnienia wielu inwestycji kolejowych realizowanych lub planowanych przez PKP PLK.

Warto również zacytować w całości obszerne fragmenty stanowiska Polskiego Towarzystwa Geograficznego w sprawie strategicznego studium lokalizacyjnego CPK:

66 *Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK*, 5 marca 2020, https://kpsz.pan.pl/images/END_firmowy_stanowisko_SSL_CPK.pdf.

67 *Strategiczne Studium Lokalizacyjne CPK – Opinia PTG*, 11 marca 2020, <https://ptgeo.org.pl/2020/03/strategiczne-studium-lokalizacyjne-cpk-opinia-ptg/>.

Niestety z niepokojem zauważamy, że proponowane rozwiązania nie dyskontują aktualnej wiedzy na temat kształtowania efektywnych systemów transportowo-osadniczych. W szczególności nasza krytyczna uwaga jest skierowana na nieracjonalny docelowy układ połączeń kolejowych, zwanych popularnie „szprychami”. Proponowany układ głównych połączeń nie uwzględnia charakteru polskiego systemu osadniczego, jakim jest jego niezwykle korzystna policentryczność. [...]

W szczególności, **fundamentalnym błędem** jest skierowanie – poprzez planowane inwestycje, przyszłych kierunków i ciężarów transportowych wyłącznie na lokalizację CPK oraz Warszawę. Pogłębi to różnice w dostępności przestrzennej kraju i przekreśli – a co najmniej znacznie opóźni, możliwości spójnego powiązania największych ośrodków miejskich. [...]

Planowane trasowanie sieci połączeń kolejowych (tzw. „szprych”) jest **wysoce nieefektywne**. Po pierwsze, w części dubluje inne, korzystniejsze relacje. Po drugie propozycja, aby trasami najwyższych klas łączyć stosunkowo małe miasta w układzie „szprych” jest **wyjątkowo nieracjonalna**. Nie negujemy w tym miejscu w żadnym razie potrzeby wzmocnienia np. miast średnich (20–100 tys. mieszkańców), ale w polityce rozwoju powinny służyć temu inne instrumenty. W przypadku sieci transportowych właściwym sposobem jest hierarchiczne dowiązanie niższych klas szlaków kolejowych (i drogowych), zgodne z najbardziej efektywnym układem koncentryczno-radialnym (gdyż zapewnia najkrótsze połączenia i nie wydłuża nadmiernie długości dróg) oraz pozwala dokończyć budowę pełnej i spójnej sieci transportowo-osadniczej Polski znacznie niższym kosztem. W żadnym kraju na świecie (z wyłączeniem przypadków w Afryce kolonialnej po I wojnie światowej, co zostało wystarczająco opisane w literaturze ku przestrodze) ważne szlaki nie „omijają” największych ośrodków aktywności społeczno-gospodarczej, w których powinny być lokowane główne węzły transportowe.

A więc oba dokumenty przygotowane przez gremia naukowe zajmujące się m.in. rozwojem przestrzennym kraju i geografią transportu zawierają bardzo poważne merytoryczne zarzuty wobec koncepcji szprych kolejowych przedstawionej w projekcie CPK, można je wręcz uznać za **miażdżącą ocenę tej koncepcji**.

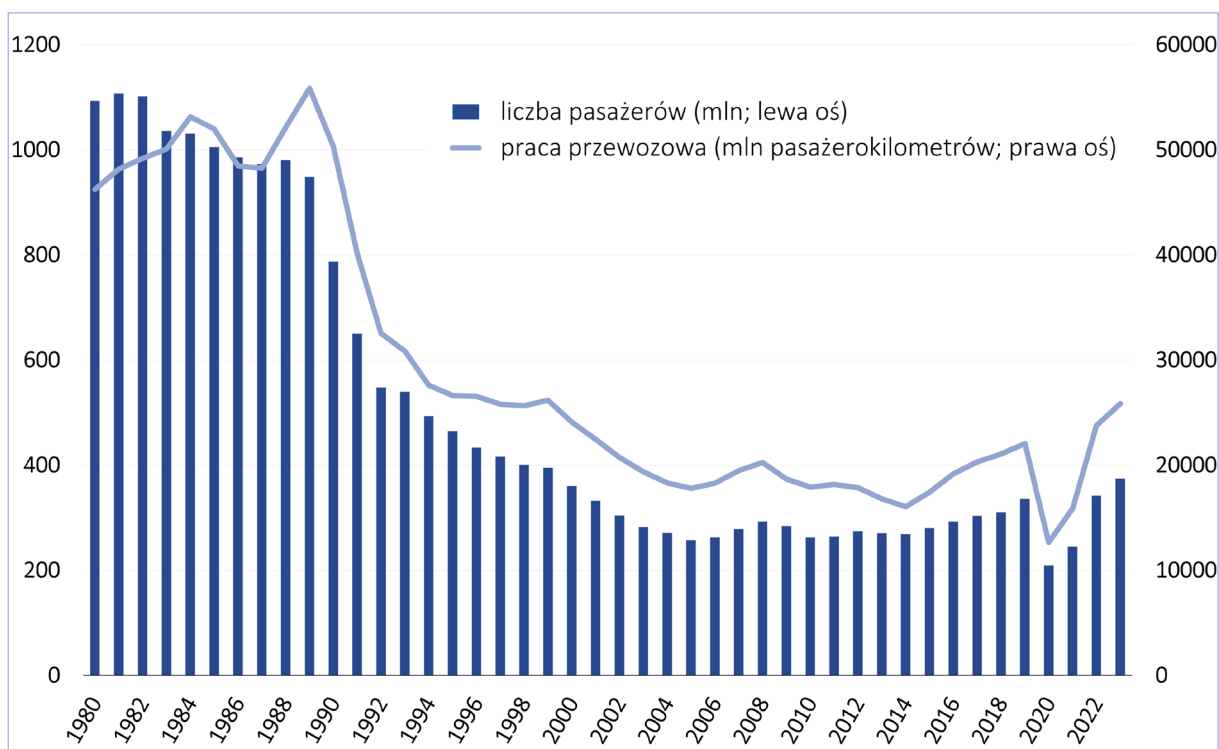
W obu wspomnianych wyżej dokumentach bardzo mocno wybrzmiewa **krytyczna ocena efektywności całego systemu** i poszczególnych jego elementów – pojawiają się w nich takie stwierdzenia jak „wysoce nieefektywne”, czy „wyjątkowo nieracjonalna”. Efektywności wybranych inwestycji w ramach komponentu kolejowego poświęcono więcej miejsca w kolejnym podrozdziale, w tym miejscu poruszony zostanie temat efektywności całego systemu. W stanowisku KPZK PAN zawarte jest stwierdzenie, że według teorii układów transportowych przyjęty w projekcie CPK układ szprych typu **hub & spoke** jest „mało efektywny w transporcie lądowym”. Jednocześnie niektóre inwestycje komponentu kolejowego mają obsługiwać tereny peryferyjne i słabo zaludnione, co stoi w sprzeczności z podstawową dla ekonomii kolei zasadą tzw. ekonomii gęstości i związaną z nią relacją między gęstością zaludnienia i przeciętnymi kosztami transportu. Nieefektywność komponentu kolejowego CPK jest oczywista dla fachowców, ale

szczegółowa analiza tego zagadnienia powinna być bardzo istotnym elementem formalnego procesu oceny całego projektu.

Warto tu wskazać, że spółka CPK opracowała narzędzie umożliwiające przeprowadzenie obiektywnego testu tej efektywności. Jest to **Pasażerski Model Transportowy**, przygotowany w 2020 roku na bazie oprogramowania Visum używanego do makrosymulacji i prognozowania ruchu transportowego. Na podstawie tego modelu spółka sporządziła sieciową prognozę ruchu, uwzględniającą wszystkie gałęzie transportu oraz planowane w ramach CPK i innych projektów inwestycje infrastrukturalne w horyzoncie do 2050 roku. Według informacji spółki prognoza ta wykazała, że do 2050 roku nastąpi dwukrotny wzrost liczby pasażerów w pociągach dalekobieżnych – liczba pasażerów osiągnie 120 mln, z tego 95 mln pasażerów w pociągach kategorii intercity, a pozostali w tzw. regionalnych ekspresach. Zostało to w komunikatach spółki przedstawione jako dowód na efektywność komponentu kolejowego CPK. Niestety pełne wyniki tej prognozy nie zostały upublicznione, więc weryfikacja oceny nie jest możliwa. Jednak krytycy projektu wskazują, że, biorąc pod uwagę olbrzymi zakres komponentu kolejowego, przedstawiony wynik w postaci dwukrotnego wzrostu liczby pasażerów należy uznać za bardzo skromny. Tę ocenę wspierają dane dotyczące bieżącego ruchu kolejowego: po gwałtownym załamaniu w trakcie pandemii pasażerski ruch kolejowy błyskawicznie się odbudował i wrócił do zapoczątkowanego dekadę temu trendu wzrostowego. Dynamicznie rozwija się segment przewozów dalekobieżnych: w ubiegłym roku PKP Intercity odnotowała rekordową liczbę pasażerów (68 mln pax). W pierwszym kwartale 2024 roku przewoźnik również pobił historyczny rekord, rosnąc rok do roku o niemal 20%, a plan na bieżący rok zakłada przewiezienie ponad 70 mln pax⁶⁸. Biorąc pod uwagę aktualne utrudnienia w ruchu kolejowym, wyniki PKP Intercity pokazują bardzo duży potencjał rozwojowy kolei pasażerskiej. Aktualnie prowadzone i planowane inwestycje infrastrukturalne PKP PLK i taborowe PKP Intercity będą wspierały ten „organiczny” wzrost w kolejnych latach, bez konieczności budowy nowego systemu linii kolejowych ujętego w projekcie CPK.

68 *Ponad 68 mln przewiezionych pasażerów, taborowe i cyfrowe nowości, wynik finansowy na plusie – tak PKP Intercity zamyka 2023 rok!*, 3 stycznia 2024, <https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosc/ponad-68-mln-przewiezionych-pasazerow,-taborowe-i-cyfrowe-nowosci,-wynik-finansowy-na-plusie-tak-pkp-intercity-zamyka-2023-rok!.html>; *PKP Intercity – pierwszy kwartał najlepszy w historii*, 3 kwietnia 2024, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-intercity-pierwszy-kwartał-najlepszy-w-historii-118237.html>.

Wykres 5. Statystyka kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce w latach 1980–2023



Źródło: Roczniki Statystyczne PKP i Roczniki Eksploatacyjne PKP (do 2000), UTK (od 2001)

Mimo wspomnianego już braku szczegółowych informacji przedstawione przez spółkę prezentacje i mapy dotyczące PMT wskazują, że na wielu nowych liniach KDP zbudowanych w ramach projektu **przewidywany ruch pasażerski w 2050 roku** będzie minimalny, co świadczy o nieefektywności całego systemu. Dostępne fragmentaryczne informacje potwierdzają również zasadność krytyki sformułowanej przez PTG i KPZK PAN, dotyczącej pomysłu skierowania ruchu pasażerskiego do nowego węzła. Wprowadzenie w życie tego rozwiązania zaszkodzi **wydłużeniem tras pociągów** w wielu istotnych relacjach między Warszawą i innymi w ważnymi ośrodkami o kilkanaście (np. Warszawa–Kraków/Katowice) lub nawet kilkadziesiąt kilometrów (np. Warszawa–Trójmiasto, Warszawa–Radom/Rzeszów). Będzie to oznaczało istotną niedogodność dla pasażerów korzystających z nowego systemu, co samo w sobie powinno zdyskwalifikować koncepcję „szprych” z węzłem zlokalizowanym przy lotnisku. Przy tym zasadniczym mankamencie inny, dotyczący nieuchronnego przeciążenia linii kolejowej Warszawa–CPK na skutek wprowadzenia w życie nowego systemu, wydaje się już tylko drobnostką⁶⁹.

⁶⁹ Michał Jamroz, *CPK. Gigantyczna inwestycja, marny efekt. Rozprawiamy się z liczbami, które mają bronić kolejową koncepcję*, 24 kwietnia 2024, <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,30912438,cpk-dane-nie-bronia-kolejowej-koncepcji.html>.

Jednak do precyzyjnej oceny powyższych problemów potrzebne byłyby ujawnienie precyzyjnych danych oraz dodatkowe symulacje w modelu PMT różnych wariantów w tym wariantu budowy całego systemu szprych, budowy jedynie linii Ygrek i wariantu bezinwestycyjnego. Miejmy nadzieję, że takie symulacje zostaną przeprowadzone, a ich wyniki będą zaprezentowane opinii publicznej. W pełnej analizie efektywności należy oczywiście uwzględnić inne elementy, w tym przede wszystkim koszty wariantów i poszczególnych projektów – tutaj też brakuje podstawowych informacji, które do tej pory były ukrywane przed opinią publiczną.

2.2. Wybrane projekty w ramach komponentu kolejowego

Wśród kilkunastu projektów z tzw. komponentu kolejowego CPK jest tylko jeden, co do którego potrzeby panuje konsensus – tzw. Ygrek, który ma zapewnić szybką podróż między Warszawą, Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. Jednak nawet ten projekt będzie musiał zostać skorygowany. Pozostałe można podzielić na dwie grupy: projekty kontrowersyjne i bezsensowne. Wśród kontrowersyjnych jest np. linia CPK–Trójmiasto, która w bardzo istotnej relacji Warszawa–Trójmiasto będzie konkurowała z istniejącą zmodernizowaną niedawno linią kolejową nr 9, czy linia kolejowa z Katowic do granicy, również konkurencyjna wobec aktualnie modernizowanej i rozbudowywanej infrastruktury kolejowej. W licznej grupie projektów bezsensownych są np. linie z Żarowa do granicy, Ostrołęka–Łomża–Giżycko czy Warka–Grójec–CPK.

Komponent kolejowy CPK składa się z kilkunastu projektów nowych linii kolejowych rozmieszczonych w różnych regionach Polski. Według informacji spółki w ramach projektu powstanie 1981 km nowych linii, które wraz ze zmodernizowanymi istniejącymi liniami mają utworzyć 10 szprych biegnących promieniście z olbrzymiego węzła kolejowego przy lotnisku do wszystkich regionów kraju⁷⁰. Poszczególne projekty są bardzo zróżnicowane co do wielkości, stopnia zaawansowania, ale też wagi dla systemu transportowego kraju – w związku z czym różna jest przypuszczalna zasadność ich budowy.

Zdecydowanie największy i najważniejszy projekt w całym komponencie kolejowym to linia **Warszawa–CPK–Łódź–Wrocław/Poznań** o długości niemal 500 km⁷¹. Linia ta jest również najbardziej zaawansowanym projektem komponentu kolejowego CPK – m.in. dla wszystkich jej części zatwierdzono tzw. warianty inwestorskie. Wśród wielu luk w naszej sieci kolejowej, spowodowanych głównie czynnikami historycznymi, wszyscy specjaliści na pierwszym miejscu wskazują na brak dobrego połączenia kolejowego między Warszawą, Łodzią i Wrocławiem. Koncepcja zapełnienia tej luki, a przy

⁷⁰ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej>.

⁷¹ CPK: *Igrek do Wrocławia i Poznania, szprychy przez Śląsk i Podkarpacie*, 8 czerwca 2023, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/igrek-do-wroclawia-i-poznania-a-do-tego-szprychy-przez-slask-i-podkarpacie-gotowe-przebiegi-linii-kolejowych-cpk-17750.html>.

okazji połączenia Warszawy i Łodzi z Poznaniem (tzw. Ygrek), powstała na początku stulecia, a w 2010 roku na zlecenie PKP PLK powstało studium wykonalności. Spółka CPK w przygotowanym projekcie nawiązała do wcześniejszych materiałów i decyzji, ale zdecydowała się zmienić jej przebieg i parametry. Mimo braku precyzyjnych danych mapy załączone do prezentacji Pasażerskiego Modelu Transportowego potwierdzają, że byłaby to jedna z najlepiej wykorzystywanych linii kolejowych w Polsce. Z drugiej strony wobec obecnej wersji Ygreka pojawiają się znaki zapytania, przede wszystkim jeśli chodzi o skromne efekty czasowe w relacji Warszawa–Poznań wynikające z przyjętego parametru prędkości oraz zmianę lokalizacji, w której linia będzie się rozgałęziała (z okolic Kalisza na okolice Sieradza). Bliższa analiza map wariantów inwestorskich dla nowego Ygreka wskazuje też na wiele problemów – m.in. bardzo rozbudowane powiązania z innymi liniami, dziewięciokilometrowy tunel zaprojektowany głównie pod terenami kolejowymi w Warszawie⁷², w niektórych miejscach linia jest czterotorowa. Te wszystkie elementy na etapie budowy będą oznaczać dodatkowe potężne koszty, więc racjonalizacja tego projektu wydaje się niezbędna.

Drugi największy projekt kolejowy w ramach CPK to linia **CPK–Płock–Gruździej–Gdańsk**, nawiązująca do dawnego planu przedłużenia Centralnej Magistrali Kolejowej w stronę Trójmiasta (tzw. CMK Północ). Linia ma mieć ok. 300 km i nie wywołuje tak pozytywnych opinii jak nowy Ygrek. Koszt jej budowy byłby olbrzymi, a podstawowy efekt w formie skrócenia czasu przejazdu między Warszawą i Trójmiastem skromny ze względu na znacznie dłuższą trasę. Zwolennicy tej inwestycji wskazują na szansę powiązania Płocka i Włocławka z systemem KDP. Dla Płocka budowa tej linii byłaby z pewnością istotną pozytywną zmianą. Jednak dla takich miast jak Włocławek, Toruń czy Bydgoszcz prawdopodobnie bardziej racjonalną alternatywą byłaby gruntowna modernizacja istniejącej linii nr 18 między Bydgoszczą i Kutnem (co jednocześnie poprawiłoby połączenia tych miast z Łodzią). Przy okazji pobieżnego omówienia tego projektu warto zwrócić uwagę na problem, wskazany w omówionych w poprzednim rozdziale stanowiskach KPZK PAN i PTG wobec komponentu kolejowego CPK – chodzi o **konkurowanie** między projektami planowanymi w ramach różnych programów kolejowych oraz pomiędzy planowanymi i istniejącymi liniami. Jeśli chodzi o obsługę kolejową Płocka, w planach rezerwowych PKP PLK jest od dawna postulowana linia Modlin–Płock, która, jeśli powstanie, będzie konkurencją w obsłudze ruchu pomiędzy tym miastem i Warszawą. Konkurencją dla nowej linii CPK–Trójmiasto jest też planowana rozbudowa przepustowości na istniejącej linii nr 9 na północ od Warszawy, w tym budowa tzw. obwodnicy Nowego Dworu Mazowieckiego.

Wśród pozostałych projektów komponentu kolejowego, które wyszły z fazy koncepcji i przeszły do fazy analiz, nie ma już projektów niekontrolowanych. Wśród tych budzących największą wątpliwość jest linia z **Żarowa do granicy**, która ma umożliwić połączenie polskiej sieci KDP z Pragą.

⁷² Jarosław Osowski, *Na papierze tunel kolejowy w Warszawie będzie najdłuższy w Polsce. Ale czy PKP go w ogóle zbuduje?*, 20 czerwca 2022, <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,28594232,w-warszawie-planuja-9-km-tuneli-dla-kolei-duzych-predkosci-pod.html>.

Ze względu na chęć włączenia Świdnicy do tego systemu zdecydowano się na bardzo wydłużony przebieg, linia ma przebiegać w trudnym górskim terenie, a dodatkowym wyzwaniem będzie samo przejście przez środek Świdnicy – być może potrzebny będzie tunel z podziemną stacją kolejową. Aby poprawić szacunek efektywności na etapie analiz, do projektu włączono modernizację istniejącej linii Wrocław–Żarów. Co ciekawe, strona społeczna w ramach konsultacji przedstawiła alternatywny przebieg, który wydaje się dużo bardziej rozsądny i nawiązuje do planowanych wiele lat temu inwestycji, niestety został on odrzucony przez CPK. Warto dodać, że czeskie koleje, koncentrując się na swoich priorytetach, nie planują budowy linii KDP po swojej stronie granicy przed 2040 roku. Nie jest wykluczone, że inwestycja po drugiej stronie granicy nie powstanie nigdy.

Poważne wątpliwości budzi również linia KDP z **Katowic do granicy**, dla której wybrano już wariant inwestorski. Przyjęty wariant budzi wiele wątpliwości co do kosztów społecznych (np. w Mikołowie) i środowiskowych (np. Pojezierze Palowickie), a także co do efektów ekonomicznych. Tu też pojawia się problem konkurencji z innymi projektami kolejowymi – z jednej strony z prowadzoną olbrzymim nakładem modernizacją istniejącej linii Katowice–Czechowice–Zebrzydowice, z drugiej z planowaną w ramach programu „Kolej Plus” rozbudową infrastruktury kolejowej między Katowicami i Żorami.

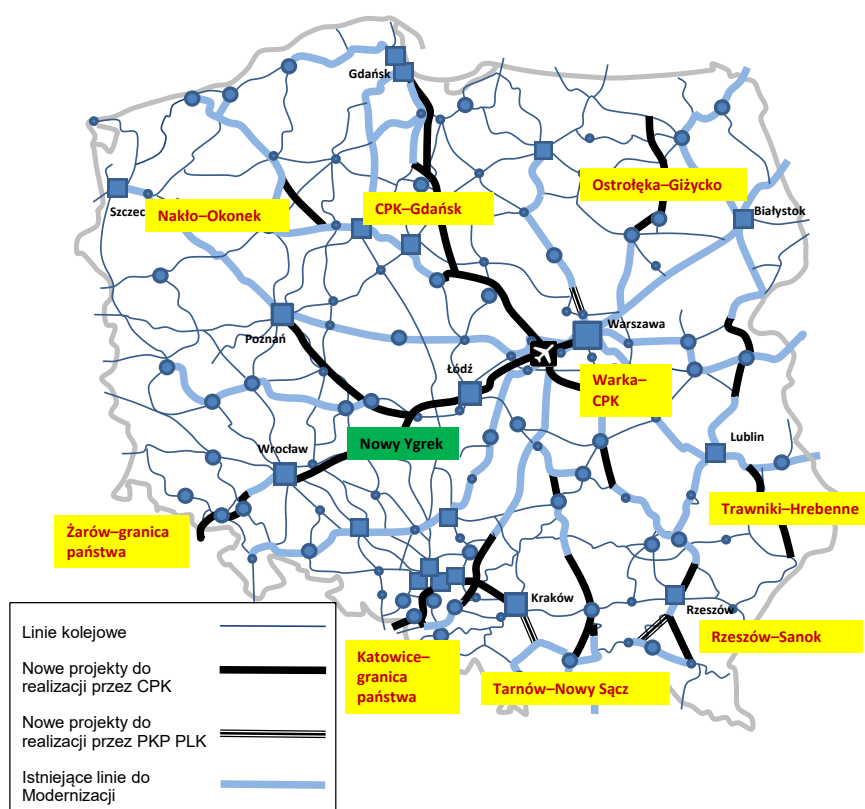
Inwestycją powszechnie krytykowaną przez grono eksperckie jest linia **Ostrołęka–Łomża–Giżycko**, która ma przechodzić przez wiele chronionych obszarów i co do której wszyscy przyznają, że jej wykorzystanie będzie minimalne. Projektem zupełnie kuriozalnym z punktu widzenia potrzeb polskiego systemu transportowego jest linia **Warka–Grójec–CPK**, która ma zapewnić dogodny przejazd między miastami położonymi wzdłuż szprychy nr 6 (m.in. Radom, Stalowa Wola, Rzeszów) i nowym lotniskiem.

Wątpliwości dotyczące inwestycji kolejowych CPK nie dotyczą tylko ich przebiegu, ale niekiedy wynikają z narzuconych i ortodoksyjnie pilnowanych parametrów KDP. Przykładem takiej inwestycji jest linia **Trawniki–Zamość–Hrebenne**, mająca w przyszłości stanowić część połączenia KDP Warszawy ze Lwowem. Poprawa komunikacji kolejowej dla miast leżących pomiędzy Lublinem i Zamościem wydaje się uzasadnionym zadaniem. Rozwiązaniem mogłaby być gruntowna przebudowa wraz z modyfikacją przebiegu i elektryfikacją istniejącej linii. Jednak narzucone w projekcie CPK wysokie parametry wykluczają taki wariant i powodują konieczność szukania tak drogich rozwiązań, jak wielokilometrowy tunel z podziemną stacją pod Zamościem. W tym przypadku również występuje konkurencja między projektami – PKP PLK szykuje modernizację starej linii Rejowiec–Zamość. Dla części tego typu projektów, których nieefektywność była z góry przesądzona, w dokumentach projektu i komunikacji CPK przyjęto specjalne określenie – „inwestycje solidarnościowe”, czyli wspierające rozwój obszarów peryferyjnych. Jednak eksperci, również reprezentujący poprzedniego ministra infrastruktury wielokrotnie podkreślali, że KDP nie jest dobrym narzędziem do walki z wykluczeniem komunikacyjnym⁷³.

73 CPK: *MF martwi się o fundusze, M1 punktuje słabości*; 17 lutego 2022, <https://www.pasazer.com/news/461045/cpk,mf,martwi,sie,o,fundusze,mi,punktuje,slabosci,projektu.html>.

Omawiając poszczególne projekty komponentu kolejowego, trzeba też wspomnieć o bardzo kontrowersyjnym projekcie **gigantycznego węzła kolejowego** wokół lotniska, którego skala i wynikające z niego olbrzymie koszty finansowe i społeczne są nieuchronnym efektem przyjętej koncepcji szprych kolejowych. Jeśli chodzi o projekty komponentu kolejowego, które nie wyszły poza etap koncepcyjny, znakomita większość z nich budzi zasadnicze zastrzeżenia: przykładami są odcinek Nakło nad Notecią–Okonek w ciągu nr 1, Tarnów–Nowy Sącz w ciągu nr 7 czy Rzeszów–Sanok w ciągu nr 6. Wyjątkiem w tej grupie jest koncepcja przedłużenia CMK na południe, które poprawiłoby czas przejazdu między Warszawą a Krakowem i Górnym Śląskiem. Koncepcja ta była już analizowana w trakcie prac studyjnych nad rozwojem polskiej sieci kolejowej w 2011 roku, jednak ze względu na przewidywane wysokie koszty i problemy środowiskowe projekt ten, jeśli zostanie kiedykolwiek zrealizowany, będzie musiał z pewnością poczekać na zakończenie innych, pilniejszych zadań.

Rysunek 1. Mapa wybranych projektów w ramach komponentu kolejowego CPK



Podsumowując powyższe bardzo pobieżne omówienie elementów komponentu kolejowego CPK, należy stwierdzić, że wszystkie projekty kolejowe w ramach tego projektu będą mniejsze lub większe zastrzeżenia, a **znaczna ich część wydaje się nie mieć sensu**. Stwierdzenie to pada ponad 6 lat po rozpoczęciu projektu CPK, w którym to czasie na różnych szczeblach odbywały się konsultacje całego projektu i poszczególnych jego elementów, a dla większości przedsięwzięć uruchomiono kosztowne prace studyjne

i projektowe. Ta sytuacja pokazuje zasadnicze problemy polskiego państwa z procesem decyzyjnym dotyczących najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych. W tym czasie ignorowane były krytyczne opinie zespołów naukowych i ekspertów, a zamiast oczekiwanej koordynacji i współpracy między CPK i PKP PLK w praktyce widać było nie tylko konkurencję, ale nawet wręcz wrogie działania (np. zawiadomienie do prokuratury w sprawie linii nr 170 z Katowic do granicy⁷⁴).

74 Łukasz Malinowski, *CPK złożyło zawiadomienie do prokuratury na PKP PLK!*, 15 lutego 2024, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/cpk-pozwalo-plk-za-brak-koordynacji-projektow-kolejowych--20063.html>.

3. Polityka informacyjna

Przez kilka lat polityka informacyjna była jednym z najbardziej skandalicznych aspektów projektu CPK. W wielu obszarach zamiast przedstawiać rzetelne informacje uprawiano propagandę. Jednocześnie opinii publicznej nie udostępniano podstawowych informacji dotyczących projektu. Należy zauważyć, że bezpośrednio po wyborach nastąpiła w tym obszarze pewna poprawa – spora ilość informacji została upubliczniona. Jednak luka informacyjna nie została zlikwidowana, a optymistyczne zapowiedzi nowej ekipy w tym obszarze czekają na realizację.

Przez kilka lat jednym z najbardziej skandalicznych aspektów projektu CPK była towarzysząca mu polityka informacyjna. Z jednej strony opinia publiczna nie miała dostępu do wielu podstawowych informacji o projekcie, a z drugiej bardzo często informacje były przedstawiane w sposób zmanipulowany. Oczywiście te dwa elementy polityki informacyjnej były ściśle ze sobą powiązane, a celem ogólnym było z jednej strony wyolbrzymianie zalet całego projektu i jego poszczególnych elementów, a z drugiej unikanie dyskusji o jego wadach i czynnikach ryzyka. Jednocześnie spółka CPK publikowała wiele materiałów, których podstawowym celem było, jak się wydaje, stworzenie wrażenia transparentności i profesjonalizmu, a które miały niewielką wartość informacyjną⁷⁵. Choć ta fatalna polityka uległa zauważalnej korekcie tuż po ubiegłorocznych wyborach, odchodząca ekipa i patroni projektu CPK nie skorzystali z okazji, aby całkowicie zlikwidować deficyt informacji w przestrzeni publicznej i w ten sposób umożliwić szybsze tempo koniecznej racjonalizacji projektu.

Podstawowa luka informacyjna dotyczy kosztów projektu CPK i jego poszczególnych elementów. Więcej miejsca temu tematowi poświęcono w rozdziale 4. Należy jednak podkreślić, że sytuacja, w której ponad 6 lat po rozpoczęciu największego w historii Polski projektu infrastrukturalnego opinia publiczna nie zna jego całkowitych prognozowanych kosztów, a także kosztów poszczególnych przedsięwzięć z komponentu kolejowego, jest absolutnym skandalem. Aby zilustrować problem deficytu informacyjnego, warto zwrócić uwagę na prognozy rynku lotniczego przygotowane przez IATA. Pierwsza prognoza przygotowana została w 2019 roku, jej aktualizację IATA przygotowała w 2021 roku po wybuchu pandemii, a kolejną aktualizację (o której wspomniano już w **podrozdziale 1.1**) w 2023 roku. Co do tego ostatniego dokumentu, po wyborach spółka zaprezentowała obszerne, 60-stronicowe omówienie z wieloma wykresami i tabelami. Natomiast informacje dotyczące prognozy IATA z 2021 roku były dozowane przez spółkę w ciągu kolejnych kilku miesięcy po pierwszych publikacjach i docelowo

75 Przykładem takiego materiału jest *Biała księga rozwoju kolei* (2023), dokument *Pasażerski Model Transportowy* (część szczegółowa) (oba dokumenty dostępne w bazie wiedzy CPK: <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/baza-wiedzy>) czy opracowanie *Metody planowania inwestycji kolejowych* (2023).

objęty zakres wielokrotnie mniejszy niż prezentacja prognozy z 2023 roku⁷⁶. Powodem takiego działania była chęć uniknięcia za wszelką cenę dyskusji na temat bardzo wątpliwych założeń i wyników tych dwóch prognoz.

Kolejną ilustracją deficytu informacyjnego w projekcie CPK jest zakres informacji udostępniony w związku z przygotowaniem Pasażerskiego Modelu Transportowego (wspomnianego już w **rozdziale 2**). Spółka w swoich materiałach informacyjnych wielokrotnie chwaliła się przygotowaniem tego narzędzia prognostycznego, podkreślając jego zalety, w tym przede wszystkim możliwość precyzyjnego prognozowania potoków pasażerskich. Udostępniła również dość obszerną prezentację dotyczącą sposobu przygotowania i założeń modelu⁷⁷. Jednocześnie mimo wielokrotnych próśb z różnych stron nigdy nie przedstawiła rzeczy najważniejszej: efektów jego wykorzystania w postaci **prognozowanych potoków pasażerskich** na poszczególnych liniach kolejowych oraz prognoz dla wariantu zerowego. Tu również można być pewnym, że intencją takiego działania była (słuszna poniekąd) obawa, że ujawnienie tych informacji obnażyłoby zasadnicze słabości projektu szprych kolejowych i poszczególnych jego elementów.

Warto zwrócić uwagę na pewien wzorzec postępowania spółki CPK związany z drugim narzędziem polityki informacyjnej – **manipulacją**. Było nim zlecenie **renomowanym firmom doradczym** raportów z różnych dziedzin, które miały na celu potwierdzenie wysokiej wartości projektu, jego korzyści dla polskiej gospodarki, budżetu itd. Firmy te przygotowywały takie raporty na podstawie założeń dostarczonych przez CPK – weryfikacja tych założeń nie była częścią ich pracy. Zastrzeżenie o braku tej weryfikacji znajdowało się każdorazowo w treści raportów, zazwyczaj wśród wielu innych zastrzeżeń, ale oczywiście spółka CPK w swoich kampaniach informacyjnych tego typu elementy pomijała, słusznie zakładając, że osłabiłoby one wydźwięk propagandowy raportu.

Przykładem takich dokumentów był wspomniany już w **podrozdziale 1.5** raport firmy EY na temat ceł i będący podstawą tych obliczeń raport IATA w części dotyczącej prognozy cargo – obydwie zawierające liczne zastrzeżenia, w praktyce minimalizujące wartość przedstawionych szacunków. Mimo to na bazie raportu EY spółka CPK przed ubiegłorocznymi wyborami uruchomiła bardzo udaną kampanię z dwoma głównymi hasłami: że „inwestycja w lotnisko zwróci się w ciągu 12 lat” oraz że „inwestycja wygeneruje dla skarbu państwa 200 mld zł dodatkowych wpływów podatkowych do 2060 roku”.

Warto przy tym zauważyć, że tego rodzaju zabiegi – sumowanie pewnych wartości w długim okresie – były stosowane często. Przykłady to obliczenia, ile milionów pasażerów czy cargo ominie Polskę w długim okresie prognozy, jeśli CPK nie powstanie (np. „według wyliczeń IATA, bez budowy CPK, do 2060 roku Polskę ominęłoby 35 mln ton cargo”).

⁷⁶ CPK – klucz dla bezpieczeństwa i rozwoju Polski, 4 października 2022, https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k10/komisje/2022/kgni/dok/cpk_prezentacja.pdf.

⁷⁷ Pasażerski Model Transportowy, marzec 2023, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej/pasazerski-model-transportowy>.

Inny przykład raportów, które stawały się narzędziem propagandy projektu, to wspomniane również w tym samym podrozdziale dwa raporty firmy Kearney z 2020 roku, również zawierające liczne zastrzeżenia i również wykorzystane do udanej kampanii propagandowej dotyczącej pozytywnego wpływu CPK na wzrost zatrudnienia (300 tys. nowych miejsc pracy) i wzrost polskiego PKB.

Podobną kategorią działań było angażowanie do prowadzonych przez spółkę projektów uznanych naukowców i ekspertów – np. zaangażowanie prof. Śleszyńskiego, sygnatariusza dwóch krytycznych wobec projektu stanowisk KPZK PAN i PTG, do analizy wpływu rozbudowy sieci kolejowej w ramach projektu na dostępność regionów Polski ze szczególnym uwzględnieniem miast średnich czy zaangażowanie prof. Szaraty, wybitnego specjalisty od modelowania transportu, do wsparcia rozwoju modeli symulacyjnych, m.in. tzw. Towarowego Modelu Transportowego. Projekty te obejmowały pewne ściśle ograniczone zagadnienia, nie dawały ekspertom okazji do przedstawienia oceny dotyczącej całego projektu CPK. Zaangażowanie znanych nazwisk miało stworzyć wrażenie, że osoby te projekt popierają. W przypadku niektórych elementów polityki informacyjnej CPK z pewnością została przekroczona granica pomiędzy manipulacją i **kłamstwem** – np. w przypadku informacji dotyczących terminów realizacji poszczególnych części projektu (zob. [rozdział 5](#))

Wszystkie powyższe elementy polityki informacyjnej CPK służyły tworzeniu złudzenia, że projekt jest popierany przez wybitnych doradców i naukowców, jego znakomite efekty w wielu dziedzinach naszego życia są na wyciągnięcie ręki, a budowa jest realna od strony kosztowej. Olbrzymie i wieloletnie projekty infrastrukturalne w krajach demokratycznych są zazwyczaj wyjęte z ostrej walki politycznej. Równocześnie rządzący bardzo dbają o jakość polityki informacyjnej – z jednej strony jest ona bardzo istotnym elementem oceny jakości prowadzenia projektu przez dany rząd, a z drugiej jest buforem bezpieczeństwa w bardzo częstych sytuacjach opóźnień lub wzrostu kosztów⁷⁸. Niestety tak się nie mogło stać w wypadku projektu CPK. Oderwany od poprzednich koncepcji rozwoju infrastruktury (m.in. Ygreka) i radykalny przede wszystkim w swoim komponentie kolejowym projekt nieuchronnie został wciągnięty do walki politycznej i stał się elementem propagandy rządowej. Decydenci zdawali sobie sprawę, że biorąc pod uwagę wiele zasadniczych wątpliwości i czynników ryzyka oraz olbrzymie realne koszty, nie ma szans na uzyskanie zgody politycznej dla budowy CPK, dlatego zdecydowali się na uczynienie z CPK projektu partyjnego. Wskutek tego zgodnie z naczelną zasadą propagandy komunikacja projektu CPK w dużym stopniu była odwoływaniem się do emocji, a nie do racjonalnych argumentów. Stąd ciągłe podkreślanie wstawania z kolan i liczne wątki antyniemieckie.

⁷⁸ Przykładem jest polityka informacyjna kolejnych rządów Wielkiej Brytanii w sprawie projektu High Speed 2.

Ubiegłoroczne wybory parlamentarne pozytywnie wpłynęły na jakość polityki informacyjnej dotyczącej projektu – ustępująca ekipa uznała, że te informacje i tak będą ujawnione przez następców, więc lepiej to zrobić same-mu, ograniczony został też element propagandowy. Niestety nowa ekipa po przejęciu władzy nie zdecydowała się na szybkie ujawnienie informacji, które spółka posiada (np. koszty, szczegóły modelu PMT), zamiast tego zaangażowała się w długotrwały i trudny (jak się okazało) proces audytu. Czy był to dobry wybór taktyczny? Z tą oceną należy się wstrzymać.

4. Koszty i finansowanie projektu

Ponad sześć lat po rozpoczęciu największego projektu infrastrukturalnego w naszej historii opinia publiczna nie zna prognozowanych kosztów, a analizy w tej kwestii muszą ciągle opierać się na licznych zastrzeżeniach i przypuszczeniach. Już po wyborach upublicznione zostały dość precyzyjne dane dotyczące zakładanych wydatków do 2030 roku, w tym kosztu budowy nowego lotniska. Koszt ten wraz z infrastrukturą towarzyszącą ma być niemal dwukrotnie większy od deklarowanej przez wiele poprzednich miesięcy kwoty 8,1 mld euro. Wciąż nie są znane wydatki po 2030 roku. Sposób finansowania budowy lotniska przedstawiony w planie wieloletnim budzi wiele wątpliwości, przede wszystkim jeśli chodzi o realność zorganizowania olbrzymiego finansowania dłużnego. Obsługa długu nawet w mniejszej skali będzie oznaczała konieczność ustalenia bardzo wysokich opłat lotniskowych, które uderzą w popyt. Jeśli chodzi o finansowanie inwestycji kolejowych, założenie przez poprzednią ekipę, że ich znaczna większość zostanie sfinansowana w formule PPP, podważa wiarygodność całego planu.

Ponad sześć lat po rozpoczęciu największego projektu infrastrukturalnego w naszej historii opinia publiczna nie zna **prognozowanych kosztów projektu** i analizy tej kwestii muszą opierać się na licznych zastrzeżeniach i przypuszczeniach – o tej skandalicznej sytuacji wspomniano już w poprzednim rozdziale. Pierwsze szacunki, przedstawione w dokumencie rządowej koncepcji z 2017 roku jako przedział 25,75–34,87 mld zł, nie są właściwym punktem odniesienia ze względu na ujęty w nich dużo mniejszy niż w wersji finalnej zakres komponentu kolejowego. W kolejnym roku pełnomocnik rządu przedstawił pierwsze szacunki całkowitych kosztów projektu na kwotę 75 mld zł. We wspomnianych już raportach firmy Kearney z 2020 roku szacunkowe koszty projektu zostały określone na 148 mld zł. Na podstawie dostępnych publicznie fragmentarycznych informacji można jedynie stwierdzić, że przypuszczalne całkowite koszty projektu są co najmniej trzykrotnością tej kwoty.

Jeśli chodzi o szacowany **koszt budowy lotniska** w ramach projektu CPK w 2022 i 2023 roku przez kilkanaście miesięcy w obiegu publicznym funkcjonowała kwota podana przez ówczesnego pełnomocnika rządu na poziomie 8,1 mld euro („pewnie około 8,1 mld euro” – cytata z ministra Horały⁷⁹). Obecnie na podstawie oficjalnych informacji ujętych w przyjętym przez odchodzący rząd tuż po wyborach tzw. planie wieloletnim⁸⁰ można przyjąć, że

79 Marcin Walków, *Prawie 40 mld zł na CPK. Tyle potrzebują na pierwszy etap budowy nowego lotniska*, 11 kwietnia 2023, <https://www.money.pl/gospodarka/prawie-40-mld-zl-na-cpk-tyle-potrzebuja-na-pierwszy-etap-budowy-nowego-lotniska-6886178680064960a.html>.

80 Uchwała nr 201 Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2030”.

ten koszt jest znacznie wyższy i składa się z następujących pozycji (w mld zł, w cenach stałych 2023 roku, bez kosztów poniesionych do końca ub.r.):

• Inwestycje lotniskowe	46,4
• Rezerwa inwestycyjna 10%	4,6
• Inwestycje w projekty komplementarne lotniska	11,9
• Inwestycje drogowe w okolicach lotniska	3,7
• Inne (w tym program społeczno-gosp. i obsługa ruchu lotniczego)	0,5
RAZEM	67,1

Inwestycje komplementarne to według powyższego dokumentu m.in. niewielka baza cargo, hotele, parkingi, biznes MRO (obsługa samolotów), tzw. front paliwowy (system dostarczania paliwa do samolotów), infrastruktura energetyczna itd. Z dokumentu przyjętego przez poprzedni rząd wynika więc, że koszt zbudowania funkcjonującego lotniska wraz z otaczającą infrastrukturą (w wersji minimum – bez połączenia kolejowego) wyniesie ponad 67,1 mld zł (w cenach z 2023 roku), czyli ponad 15,7 mld EUR. Po wliczeniu wydatków już poniesionych całkowita suma będzie prawdopodobnie **dwukrotnie większa** od kwoty podawanej wcześniej przez pełnomocnika rządu. W planie wieloletnim brakuje szczegółowych danych dotyczących komponentu kolejowego, ale można przyjąć, że szacunkowy koszt linii KDP Warszawa–Łódź wraz z dworcem kolejowym przy lotnisku wyniesie ok. 41,5 mld zł, czyli ok. 9,7 mld euro. W związku z tym planowany koszt budowy lotniska wraz z minimalnym programem kolejowym zapewniającym obiecany wygodny dojazd koleją z Warszawy i Łodzi wyniesie ponad 25 mld euro.

Jeśli chodzi o planowane koszty całego projektu CPK, po upublicznieniu planu wieloletniego w przestrzeni medialnej utrzymała się ujęta w nim kwota 155 mld zł. Kwota ta, powtarzana niekiedy również przez polityków i media niechętnie projektowi, jest całkowitym przekłamaniem, dotyczy bowiem jedynie wydatków planowanych w latach 2024–2030. Nie obejmuje ona więc ani wydatków poniesionych w ubiegłych latach, ani wydatków planowanych po 2030 roku. Kwota wydatków już poniesionych jest szacowana na 2,7 mld zł⁸¹. Niestety **nie są znane choćby szacunki wydatków do poniesienia po 2030 roku**. Kwoty te będą ogromne, bo w ramach programu kolejowego do 2030 roku oddana do użytku ma być tylko wspomniana linia KDP Warszawa–Łódź wraz ze stacją przy lotnisku oraz tunel KDP pod Łodzią – razem ok. 130 km linii kolejowych, czyli jedynie ok. 6% długości wszystkich linii planowanych w ramach KDP. W 2028 i 2030 roku będą zawarte umowy

81 Jolanta Nabałek, *Ministerstwo Infrastruktury przejmie inwestycję CPK. Tusk zapowiada zmiany w ustawie*, 13 lutego 2024, <https://forsal.pl/transport/aktualnosci/artykuly/9431050,ministerstwo-infrastruktury-przejmie-inwestycje-cpk-tusk-zapowiada-zm.html>.

odpowiednio na kolejne 254 i 401 km innych linii, tak więc zaawansowanie rzeczowe komponentu kolejowego w 2030 roku będzie niewielkie. Wskazówka co do skali wydatków na projekt po 2030 roku znajduje się w planu wieloletnim: „Wydatki ponoszone przez stronę publiczną, związane z realizacją niniejszego programu, które nastąpią po 2030 r., oszacowano na kwotę ok. 139 mld zł na inwestycje kolejowe (włączając obsługę kontraktu PPP), 5 mld zł na inwestycje rozwojowe oraz 1 mld zł na inwestycje w tabor KDP” (s. 53). Tak sformułowana informacja nie daje możliwości określenia kosztu całej inwestycji – z pewnością będzie ona jednak znacznie większa niż 300 mld zł.

Informacje dotyczące **sposobu finansowania** poszczególnych elementów i etapów projektu CPK znajdują się w dokumentach programów wieloletnich: w pierwszym z 2020 roku (rozdział 7 „Plan Finansowy”) i w drugim z 2023 roku (podrozdział 9.1 „Plan Finansowy”). Są w nich ujęte zakładane wydatki i źródła finansowania. Łączne finansowanie pierwszego programu wieloletniego (lata 2020–2023) miało wynieść 12,8 mld zł, z czego 1,6 mld zł miało być zrealizowane przez finansowanie komercyjne (czyli w praktyce kredyty bankowe), 2 mld zł – finansowanie unijne inwestycji kolejowych, a pozostałe 9,2 mld zł – finansowanie ze środków publicznych w formie przekazania papierów skarbowych⁸². Informacja o przybliżonej choćby realizacji pierwszego programu nie jest dostępna, wiadomo jedynie, że zaawansowanie projektu i wydatki były dużo mniejsze, niż zakładano w 2020 roku.

Struktura finansowania wielokrotnie większego **drugiego programu wieloletniego** (lata 2024–2030) jest również dużo bardziej skomplikowana – składają się na nie:

• skarbowe papiery wartościowe	61,5 mld zł
• dłużne finansowanie komercyjne	45,0 mld zł
• finansowanie UE	24,3 mld zł
• inwestorzy	13,0 mld zł
• finansowanie prywatne w formule PPP	4,9 mld zł
• przepływy grupy kapitałowej CPK	1,7 mld zł
• rezerwa inwestycyjna (skarbowe papiery wartościowe)	4,6 mld zł

Dłużne finansowanie komercyjne (czyli np. obligacje, kredyty bankowe) ma być przeznaczony przede wszystkim na projekty związane z lotniskiem – budowę samego lotniska (29,4 mld zł) oraz projekty komplementarne

⁸² Finansowanie w formie przekazania papierów skarbowych to swego rodzaju „inżynieria finansowa” stosowana po to, aby żeby nie podnosić oficjalnej wysokości deficytu budżetowego – formalnie deficyt budżetowy pozostaje bez zmian, ale zadłużenie skarbu państwa rośnie.

i rozwojowe (10 mld zł) a także na tabor kolejowy dla KDP (5,5 mld zł). Zorganizowanie finansowania dłużnego na przylotniskowe hotele, parkingi lub na zakup pociągów AeroExpress⁸³ do obsługi ruchu między lotniskiem i Warszawą nie będzie przypuszczalnie bardzo trudne. Jednak zorganizowanie prawie 30 mld zł na finansowanie dla nowego lotniska bez udzielenia gwarancji przez skarb państwa **jest bardzo mało prawdopodobne**. Nawet jeśli takie gwarancje zostaną udzielone, wątpliwe jest, czy spółka lotniskowa będzie w stanie tak olbrzymi dług spłacić. W dokumencie programu wieloletniego jest garść informacji na temat tego finansowania⁸⁴, przeprowadzonych konsultacji z bankami, planowanego finansowania pomostowego itd. – nie rozwiewają one jednak zasadniczych wątpliwości co do realności podanych kwot.

Kolejna kategoria – **inwestorzy** (inwestujący w akcje/udziały w spółkach) – mają również zainwestować w projekty związane z lotniskiem: w samo lotnisko (9,9 mld zł) oraz projekty komplementarne i rozwojowe (3 mld zł). Podobnie jak w przypadku poprzedniej kategorii, można założyć, że znalezienie inwestora, który zechce zainwestować w budowę hotelu czy parkingu przy funkcjonującym wielkim lotnisku, nie powinno być trudne. Jeśli chodzi o inwestorów gotowych do zainwestowania w lotnisko, nie są znane warunki zawarte w podpisanym w ubiegłym roku liście intencyjnym z wybranymi dwoma inwestorami, na jakich byłiby oni gotowi taką inwestycję zrealizować. Aby ocenić realność zadeklarowanego przyciągnięcia inwestorów do budowy lotniska, konieczna byłaby analiza listu intencyjnego i dokumentacji negocjacji (chodzi m.in. o warunki dodatkowe, dotyczące np. ograniczenia rozwoju innych lotnisk, poziomu opłat lotniskowych, gwarancji minimalnego ruchu na lotnisku itd.).

Inne ważne źródło finansowania projektu do 2030 roku to **finansowanie UE** dotyczące inwestycji w infrastrukturę kolejową (23,8 mld zł) oraz niewielką część taboru kolejowego (0,4 mld zł). Biorąc pod uwagę projekty, które mają być na tym etapie realizowane (przede wszystkim elementy nowego Ygreka), i to, że zakładane jest sfinansowanie przez UE jednej trzeciej całości wydatków w tym obszarze, można przypuszczać, że jest to założenie realne.

Ciekawym źródłem finansowania ujętym w programie są **przepływy grupy kapitałowej CPK** wynoszące w tym okresie 1,7 mld zł – w praktyce chodzi zapewne o transfer zysków generowanych przez PPL dzięki funkcjonowaniu lotniska WAW. Kwestia współfinansowania nowej inwestycji z dochodów z działalności istniejącego lotniska i celowości wydłużenia funkcjonowania starego lotniska z tego punktu widzenia została już opisana w **podrozdziale 1.4**.

W tym miejscu warto wspomnieć o innym, potencjalnie jeszcze ważniejszym zagadnieniu – dotyczącym wykorzystania na ten cel środków ze sprzedaży terenów warszawskiego lotniska. Temat został już uwzględniony w analizach dla nowego lotniska z 2010 roku firm PwC i Oliver Wyman⁸⁵. Z punk-

83 Które powinny być całkiem dochodowym interesem!

84 *Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny*, s. 54.

85 *Centralny Port Lotniczy. Podsumowanie prac analitycznych*, s. 16.

tu widzenia zasad racjonalnego gospodarowania jest oczywiste, że PPL w przypadku przeniesienia swojej głównej działalności z Okęcia na nowe lotnisko (czy to do CPK, czy do Modlina) powinny tak zadysponować terenem Okęcia, żeby wspomóc finansowanie nowego, bardzo kosztownego projektu. Lotnisko Chopina to teren o powierzchni ok. 700 hektarów o bardzo dużej wartości, rzędu co najmniej kilku miliardów złotych (w opracowaniu z 2010 roku oszacowano, że jednorazowy wpływ ze sprzedaży gruntów lotniska WAW przyniesie 1,19 mld EUR). Racjonalne podejście do tego zagadnienia jest bardzo utrudnione przez upolitycznienie tematu zagospodarowania terenu po lotnisku i formułowane podszyte populizmem obawy, że teren „padnie łupem” deweloperów. Debata nad wykorzystaniem tego terenu tak, aby w przyszłości najlepiej służył miastu i jego mieszkańcom, jest bardzo potrzebna. Jednak z punktu widzenia PPL jako właściciela ta debata musi również obejmować konieczność pozyskania przez przedsiębiorstwo istotnych środków, które będą potrzebne na budowę nowego lotniska – tak więc potrzebne jest rozwiązanie godzące oba cele. Dodajmy tu rzecz oczywistą – warunkiem zarówno atrakcyjnego dla miasta zagospodarowania terenu Okęcia, jak i maksymalizacji wartości przez PPL jest wyniesienie całego (nie tylko pasażerskiego) ruchu lotniczego z lotniska.

W programie wieloletnim do 2030 ujęte jest również wspomniane już **finansowanie komercyjne w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego** w kwocie 4,9 mld zł. Kwestia realności tego źródła finansowania jest fundamentalna w kontekście koniecznych do poniesienia olbrzymich wydatków na inwestycje kolejowe CPK po 2030 roku. Według wstępnych założeń ujętych w programie (s. 57) 50% nakładów na linie budowane w ramach PPP będzie pochodziło z funduszy EU, pozostałe zostaną zapewnione przez inwestora z jego środków własnych i z zaciągniętych kredytów. W ten sposób, przynajmniej na papierze, państwo nie wyda ani złotówki na budowę tych linii, będzie za to płaciło za ich wykorzystanie na podstawie kontraktu PPP. Taką formułę finansowania przyjęto aż dla 12 linii kolejowych – w tym dużej części nowego Ygreka (Sieradz–Poznań), linii CPK–Gdańsk oraz kilku mniejszych projektów.

Doświadczenia międzynarodowe dotyczące wykorzystania PPP w projektach kolejowych są niejednoznaczne. We Francji⁸⁶, która ma największe doświadczenia na tym polu, zrealizowano w tej formule kilka projektów, w tym największy projekt Tours–Bordeaux o długości 308 km, w tzw. modelu DBFOM⁸⁷. Doświadczenia francuskie były umiarkowanie pozytywne, dzięki wykorzystaniu PPP udało się przyspieszyć budowę kilku linii, choć

86 *Railway Reform: Toolkit for improving Rail Sector Performance, Second Edition September 2017 (Case Study: SNCF Réseau)*, wrzesień 2017, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/529921469672181559/pdf/69256-REVISED-ENGLISH-PUBLIC-RR-Toolkit-EN-New-report-date-2017-12-27.pdf>.

87 We Francji funkcjonuje kilka modeli PPP (BOT, DBOM, DBFOM), różniących się m.in. tym, kto ponosi ryzyko ruchu – partner publiczny czy inwestor. Różna też jest długość umów PPP: od 15 lat do 50 lat. Nawet w projekcie Tours–Bordeaux o bardzo dobrym prognozowanym ruchu ponad 50% kosztów zostało sfinansowanych przez strony publiczne (kolej, państwo, samorządy, Unia Europejska), a na kredyty francuskie państwo udzieliło gwarancji.

nie obyło się bez kłopotów. Warto też podkreślić, że i tak we francuskich projektach PPP znaczna część kosztów inwestycji jest ponoszona przez stronę publiczną – budżet centralny i budżety regionalne (współfinansowanie projektów nowych linii przez regiony to ciekawy aspekt rozwoju KDP we Francji). Obok niejednoznacznych doświadczeń francuskich są też przykłady mniej zachęcające (Tajwan, Holandia).

Odnosząc powyższe do finansowania komponentu kolejowego CPK, należy stwierdzić, że o ile zastosowanie formuły PPP dla linii z dobrymi prognozami ruchu (np. Ygrek) może mieć pod pewnymi warunkami sens, to proponowane jej zastosowanie dla linii o bardzo słabej ekonomice jest zupełnie nierealne. Założony udział PPP w finansowaniu komponentu kolejowego **stawia pod znakiem zapytania rzetelność całego dokumentu**.

Analizując dostępne i niepełne dane dotyczące kosztów projektu, warto poczynić dwa zastrzeżenia:

- Jakość tych danych nie jest znana – konieczna jest ich weryfikacja, choćby ze względu na dotychczasowe bardzo złe doświadczenia z polityką informacyjną CPK. Nie jest wykluczone, że niektóre kwoty zawarte w programie wieloletnim są zaniżone.
- Rozwiązania techniczne przyjęte dla linii Warszawa–Łódź wraz z węzłem kolejowym i dworcem przy lotnisku wymagają racjonalizacji. Być może podobny proces możliwy jest także w przypadku projektu lotniska, mimo zmniejszenia skali pierwszej fazy w ubiegłym roku. W takim wypadku odchudzenie tych projektów mogłoby oznaczać znaczne oszczędności na etapie budowy.

Na zakończenie niniejszego rozdziału należy wspomnieć o dwóch kwestiach. Pierwszą jest przewidywany w projekcie wzrost opłat lotniskowych na lotnisku CPK. Skala tego wzrostu w porównaniu z obecnymi opłatami na Okęciu nie jest znana, ale, jeśli wziąć pod uwagę skalkulowany przez IATA w prognozie z 2023 roku znaczny negatywny wpływ na popyt⁸⁸, będzie ona zapewne znacząca. Wielkie inwestycje lotniskowe najczęściej skutkują podniesieniem opłat lotniskowych – przykładami są zrealizowane i planowane inwestycje w Londynie i Atenach. Pokazuje to jednak niewygodny dla zwolenników projektu CPK aspekt budowy nowego lotniska – ma być ono sfinansowane w końcowym rachunku przez pasażerów płacących więcej za bilety lotnicze. Drugą kwestią jest koszt inwestycji kolejowych, które w ramach budowy szprych mają być zrealizowane przez PKP PLK. W Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) na liście planowanych inwestycji wyodrębniona jest kategoria „**inwestycji towarzyszących CPK**”, czyli takich, które są lub mają być zrealizowane przez PKP PLK na istniejących liniach i wraz z inwestycjami kolejowymi CPK

⁸⁸ Według raportu IATA efektem wzrostu opłat w CPK jest spadek popytu ze strony LCC i w „niewielkim zakresie” linii tradycyjnych. Dla LCC ta redukcja popytu wyniesie od 900 tys. pax w 2029 roku do 1,7 mln pax w 2040 roku, dla linii tradycyjnych odpowiednio od 100 tys. pax do 300 tys. pax.

mają tworzyć „szprychy” kolejowe. Budowa komponentu kolejowego przez CPK bez realizacji inwestycji towarzyszących przez PKP PLK nie ma sensu. Jednak w tej kategorii „inwestycji towarzyszących CPK” trudno wyodrębnić inwestycje, które ściśle wiążą się z CPK, bo wiele projektów w ten sposób określonych w Krajowym Programie Kolejowym zostało już w znacznym stopniu zrealizowanych albo musi być zrealizowanych niezależnie od losów CPK. Przykładami są inwestycje na liniach Poznań–Szczecin, Gdynia–Słupsk, Warszawa–Białystok czy Warszawa–Lublin. Ale jest też grupa inwestycji na istniejących liniach, które bez CPK nie miałyby żadnego sensu: np. linia Opoczno–Końskie czy Kielce–Busko. Koszt tego typu inwestycji PKP PLK powinien być uwzględniony w całkowitym koszcie projektu CPK.

5. Harmonogram projektu

Elementem propagandy wokół projektu CPK były nierealistyczne terminy i harmonogramy realizacji poszczególnych elementów projektu. Wstrzymanie rozbudowy Lotniska Chopina i zawyżone koszty prac przygotowawczych to negatywne konsekwencje tych działań. Takie praktyki tworzyły też ryzyko „ścinania zakrętów”. Ubiegłoroczne wybory parlamentarne przyniosły tu poprawę sytuacji, ale opinia publiczna powinna poznać szczegółowe informacje dotyczące realistycznych harmonogramów poszczególnych elementów projektu.

Wyznaczenie ambitnego harmonogramu każdego projektu jest pomocne w mobilizacji zespołu odpowiedzialnego za jego realizację. Jednocześnie harmonogram musi być realistyczny – inaczej element mobilizacji przestaje działać. W przypadku CPK ta granica pomiędzy terminami ambitnymi i nierealnymi została przy wielu projektach przekroczona. Przedstawiane terminy i harmonogramy nie były ambitne, ale nierealne. **Nierealistyczne terminy** realizacji poszczególnych elementów projektu służyły nie mobilizacji różnych podmiotów zaangażowanych w projekt do sprawnego działania, ale celom propagandowym – miały budować poparcie opinii publicznej dla projektu, którego efekty miały być rzekomo na wyciągnięcie ręki. Takie działania dawały jednak jedynie krótkoterminowy efekt, a miały negatywne konsekwencje – w przypadku lotniska CPK było to m.in. wstrzymanie rozbudowy portu na Okęciu⁸⁹.

W tym obszarze, tak jak w kilku innych, ubiegłoroczne wybory parlamentarne poprawiły nieco sytuację: zawarte w programie wieloletnim 2024–2030 elementy harmonogramu budowy linii kolejowych są dużo bardziej realistyczne niż fragmentaryczne harmonogramy przedstawiane do tej pory w różnych dokumentach i materiałach spółki. Z programu wynika, że do 2030 roku zostanie zbudowana jedynie linia Warszawa–Łódź, węzeł kolejowy i stacja przy lotnisku oraz tunel KDP pod Łodzią, a budowa wybranych pozostałych linii zacznie się w 2028 roku lub później. Obiecana przez obecne władze weryfikacja projektu i przedstawienie opinii publicznej szczegółowych harmonogramów poszczególnych elementów projektu są niezbędnymi elementami koniecznej racjonalizacji projektu.

Dla porównania: według prezentacji CPK sprzed wyborów, którą wciąż można znaleźć na stronie internetowej spółki, roboty budowlane na linii Warszawa–Łódź miały rozpocząć się w ubiegłym roku, linia ta oraz linia Ostrołęka–Łomża miały być gotowe w 2027 roku, a w 2030 roku gotowy miał być cały Ygrek, a także linie Rzeszów–Łętownia oraz Zamość–Trawniki. Według tej samej prezentacji cały komponent kolejowy miał być

⁸⁹ Bardzo prosty w porównaniu z CPK projekt lotniskowy w Radomiu zrealizowany przez poprzednie władze zaliczył potężne opóźnienie – według pierwszych deklaracji lotnisko miało być oddane do użytku pod koniec 2019 roku, ostatecznie zostało otwarte niemal 3,5 roku później.

zrealizowany do 2035 roku⁹⁰. Jeszcze bardziej nonsensowne harmonogramy realizacji były prezentowane w poprzednich latach w odniesieniu do poszczególnych projektów kolejowych – przykładem może być skomplikowany technicznie projekt przebiegającej w bardzo trudnym terenie linii z Żarowa do granicy, dla której w 2021 roku przy okazji podpisania umowy na studium wykonalności (STES) przedstawiono publicznie harmonogram zakładający rozpoczęcie budowy w 2023 roku oraz jej zakończenie w 2027 roku⁹¹. Aktualny stan realizacji tej inwestycji jest taki, że wciąż trwa przygotowanie wspomnianego studium wykonalności. Tego typu deklaracje wprawiały w zażenowanie ekspertów, a duża część społeczeństwa przestała poważnie traktować obietnice spółki i pełnomocnika rządu.

Pomijając całkowitą nierealność wielu terminów deklarowanych przez CPK, mocna presja na realizację bardzo ambitnych harmonogramów niesie za sobą pewne zagrożenia. Jednym z nich jest **ryzyko „ścianienia zakrętów”** – przyjmowania rozwiązań, które w krótkim horyzoncie pozwolą osiągnąć kolejny „kamień milowy”, ale w długim okresie mogą oznaczać znaczne dodatkowe opóźnienia lub nawet klęskę projektu. Taki właśnie przypadek dotyczy głośnej budowy lotniska Berlin Brandenburg, gdzie zarządzający projektem do ostatniej chwili próbowali otworzyć lotnisko bez sprawnie działającego systemu przeciwpożarowego, co skończyło się skandalem i wieloletnim opóźnieniem.

W przypadku projektu CPK warto w tym kontekście wskazać na ryzyko prawne związane z konsultacjami Planu Generalnego lotniska odbytymi w 2022 roku. Wymóg odbycia takich konsultacji jest warunkiem niezbędnym do wydania promesy na założenie lotniska przez Urząd Lotnictwa Cywilnego – spółka uzyskała ją w ubiegłym roku. Promesa jest załącznikiem do wniosku o decyzję lokalizacyjną, która z kolei jest potrzebna do uzyskania pozwolenia na budowę. Wspomniane ryzyko polega na tym, że niektóre gminy, z którymi plan generalny był konsultowany, twierdzą, że konsultacje dokumentu nie odbyły się, bo przedstawiono im jedynie jego streszczenie. Sprawa została skierowana do sądu administracyjnego – jeśli potwierdzi on stanowisko samorządów, będzie to prawdopodobnie oznaczało konieczność powtórzenia całego procesu. Przestrogą przed bagatelizowaniem przepisów prawnych i szczegółów administracyjnych w inwestycjach infrastrukturalnych jest zamrożona od lat inwestycja Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Także przykłady zastopowanych inwestycji lotniskowych w Europie pokazują, że w dzisiejszych czasach łatwiej jest rozpocząć budowę lotniska niż je otworzyć dla pasażerów.

Innym zagrożeniem dla próby realizacji bardzo agresywnego harmonogramu projektu jest **ryzyko wzrostu kosztów**. Eksperci wskazują na to, że zupełnie niepotrzebna z punktu widzenia realnego harmonogramu budowy

⁹⁰ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej>.

⁹¹ *Nowa trasa kolejowa z Wrocławia do granicy z Czechami. Umowa na studium wykonalności podpisana*, 18 sierpnia 2021, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/nowa-trasa-kolejowa-z-wroclawia-do-granicy-z-czechami-umowa-na-studium-wykonalnosci-podpisana>.

komponentu kolejowego (co udowadnia m.in. aktualny plan wieloletni) kumulacja projektów studiów wykonalności poszczególnych linii kolejowych oraz narzucenie bardzo krótkich terminów wywołały kilkuletnią hossę na rynku firm inżynierskich i przyniosły efekt w postaci bardzo wysokich cen podpisywanych umów.

Niedawno ze strony zwolenników projektu pojawiła się teza, że to obecnie prowadzone audyty powodują jego opóźnienie, czyli że z jednej strony nowy pełnomocnik mówi o dotychczasowych nierealnych harmonogramach i nieuchronnych opóźnieniach, a z drugiej przez audyty sam te opóźnienia powoduje. Pomijając kwestię sprawności działań obecnej ekipy w sprawie audytów, należy stwierdzić, że w sytuacji skumulowania w projekcie CPK tak wielu nieprawidłowości, wątpliwości, luk informacyjnych i zagrożeń nowe władze nie miały innego wyjścia niż bardzo dokładne zdiagnozowanie sytuacji.

Podsumowanie i postulaty

Polska od wielu lat boryka się z problemem złej jakości projektów infrastrukturalnych. Jednak nawet na tle mankamentów projektów realizowanych przez GDDKiA czy PKP PLK projekt CPK to przykład wyjątkowo skandaliczny. Konieczność racjonalizacji tego projektu jest oczywista dla wszystkich, również dla zespołu, który go realizował. Obecnie kluczową sprawą jest ograniczenie deficytu informacji oraz weryfikacja informacji posiadanych przez spółkę i przedstawionych opinii publicznej. Decyzje dotyczące dalszych losów projektu i jego poszczególnych elementów powinny być poprzedzone szczegółowymi analizami. Dotyczy to w szczególności inwestycji lotniskowych w centralnej Polsce – nie tylko nowego lotniska, ale też zapowiadanych inwestycji na Okęciu i w Modlinie.

Konieczna racjonalizacja projektu CPK powinna odnosić się do kwestii częściowej prywatyzacji sektora lotniskowego – tu furtkę do tego procesu uchyliła poprzednia ekipa. Po racjonalizacji projekt może być również szansą na uporządkowanie sytuacji najmniejszych i strukturalnie deficytowych lotnisk regionalnych. Nowe lotnisko może być bodźcem do rozwoju LOT-u, ale nadrzędne być rozwijanie konkurencji poprzez odpowiednie kształtowanie infrastruktury lotniczej. W odniesieniu do komponentu kolejowego konieczna jest otwarta i merytoryczna debata nad alternatywnymi kierunkami rozwoju infrastruktury, aby jak najlepiej wykorzystał potencjał kolei pasażerskiej. W całościowych planach infrastrukturalnych państwa potrzebne jest przyjęcie perspektywy nie na lata, ale na dekady.

CPK jest skrajnym przykładem szerszego problemu niedopasowania inwestycji do potrzeb. Być może do walki z tym problemem konieczne jest przyjęcie rozwiązań instytucjonalnych i regulacyjnych. Pomocą mogą być tu doświadczenia międzynarodowe w zarządzaniu megaprojektami – eksperci proponują tu rozwiązania oparte na zapewnieniu transparentności i odpowiedzialności osób i instytucji realizujących takie projekty. Wprowadzenie takich rozwiązań mogłoby być pozytywną spuścizną projektu CPK.

Wraz z rozwojem infrastruktury transportowej w Polsce rośnie **znaczenie jakości realizowanych projektów**. W pierwszych dwóch dekadach po zmianie ustrojowej potrzeby infrastrukturalne były olbrzymie, a priorytety oczywiste – przede wszystkim remonty i modernizacje głównych dróg, aby dostosować je do gwałtownie rosnącego ruchu drogowego, oraz rozpoczęcie nowych inwestycji w budowę kluczowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych. Na kolei realizowane w dużo mniejszej skali projekty inwestycyjne miały na celu zatrzymanie degradacji technicznej i dostosowanie kluczowych linii kolejowych do nowych standardów. Skoncentrowano inwestycje na głównych korytarzach transportowych, ryzyko błędu w wyborze inwestycji było więc niewielkie. Jednak potem, wraz z wejściem do Unii Europejskiej, z biegiem czasu tych oczywistych projektów do realizacji („nisko zawieszonych owoców”) ubywało, a przybywało pytań o priorytety, alternatywy, standardy czy rozwiązania techniczne. Pytania te, coraz trudniejsze, obecnie są warte setki miliardów złotych.

Świadczy o tym nie tylko proces decyzyjny i dyskusja wokół CPK. Również GDDKiA siłą rozpędu skoncentrowana jest na realizacji coraz większego programu budowy autostrad i dróg ekspresowych, chociaż wśród tych nowych inwestycji coraz więcej jest takich, których zakres nie jest w żadnym stopniu uzasadniony aktualnym i prognozowanym ruchem. Natomiast w PKP PLK główną troską przez wiele lat było zapewnienie wykorzystania środków unijnych – również dużo mniej uwagi poświęcano jakości projektów inwestycyjnych.

Projekt CPK trafił częściowo w próżnię – w 2015 roku ustępujący rząd w spadku zostawił zamrożoną budowę linii KDP Ygrek, nie zostawił również następcom dalekosiężnej wizji dotyczącej nowych kierunków i priorytetów rozwoju infrastruktury transportowej, a także jednoznacznej decyzji dotyczącej rozwoju infrastruktury lotniczej w centralnej Polsce. Projekt CPK wypełnił tę lukę, a spółka rozpoczęła skomplikowane prace przygotowawcze w szybkim tempie. Jednocześnie na samym początku projektu nie przygotowano rzetelnej całościowej analizy, która odpowiadałaby na pytanie, czy w tym kształcie ma on sens. Ujawnione niedawno w mediach bulwersujące kulisy procesu zatwierdzania ostatecznego kształtu komponentu kolejowego CPK⁹² są z pewnością kompromitacją dla wspierających projekt promotorów i decydentów, ale powinny zwrócić uwagę na bardziej zasadniczy problem – **dysfunkcyjny proces decyzyjny** dotyczący największego projektu infrastrukturalnego w historii Polski. Po kilku latach prac, nierozsądnych zapowiedziach dotyczących efektów i terminów (część z nich została już bezlitośnie zweryfikowana przez czas) i wydaniu pierwszych miliardów złotych **konieczność racjonalizacji projektu**, wskazywana wcześniej przez ekspertów i naukowców, stała się oczywista dla wszystkich, w tym dla zespołu, który przez kilka lat prowadził ten projekt. Przyczyniła się do tego m.in. trudna do ukrycia, obnażająca fatalną jakość planowania, klęska lotniska w Radomiu. Swoją rolę odegrały również trwająca wojna za naszą wschodnią granicą skazująca polskie państwo na realizację zupełnie innych priorytetów, rosnące wątpliwości co do sensowności wielu elementów komponentu kolejowego oraz świadomość realnych gigantycznych kosztów, które polskie państwo musiałoby ponieść, aby projekt w docelowym kształcie zrealizować. Te realistyczne decyzje rozpoczęły się tuż po wyborach – wśród nich była zapowiedź odblokowania inwestycji na Okęciu, dalszego fazowania inwestycji lotniskowej CPK czy uwzględnienia przez GDDKiA racjonalnego przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Aby optymalna wersja projektu CPK miała kiedykolwiek szansę realizacji, ten proces racjonalizacji musi być kontynuowany.

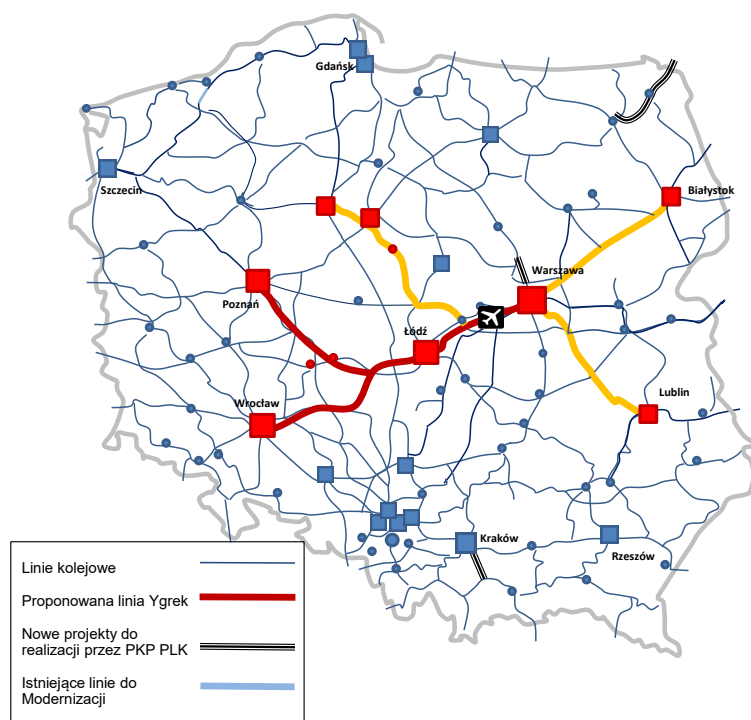
Najpilniejszym zadaniem jest **ograniczenie deficytu informacji oraz weryfikacja informacji** już posiadanych w odniesieniu do m.in. kosztów i efektów poszczególnych inwestycji oraz harmonogramów projektu. Jako podstawę działań weryfikujących nowe władze przyjęły niezbyt fortuną formułę audytu, co sugeruje przede wszystkim dokonanie formalnej oceny działalności

92 Michał Jamroz, *CPK. Jak dwóch braci postanowiło wydać 100 mld zł na wizję jednego z nich*, 23 kwietnia 2024, <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,30909299,cpk-jak-jeden-czlowiek-znalazl-sobie-100-mld-zl-na-spelnienie.html>.

poprzedników. Wydaje się, że od tego zadania bardziej istotne jest uzyskanie (i zaprezentowanie opinii publicznej) wszechstronnych i rzetelnych informacji o projekcie. Mimo problemów z tempem działań sprawdzających weryfikacja informacji o projekcie jest absolutnie kluczowa. Być może w dalszym etapie celowe byłoby przygotowanie z udziałem szerokiej grupy ekspertów i naukowców z różnych dziedzin „białej księgi” projektu CPK, która w sposób zrozumiały dla przeciętnego czytelnika przedstawiłaby jego różne aspekty – taki dokument poprawiłby jakość debaty publicznej i dał szansę na uzyskanie choćby częściowego konsensusu dla dalszych działań.

Oczywiste jest, że projekt CPK w **obecnym kształcie nie powinien być realizowany**, bo nie ma ani sensu (ze względu na założony kuriozalny, całkowicie nieefektywny system szprych kolejowych), ani szansy realizacji (ze względu na gigantyczne, idące w setki miliardów złotych koszty). Trudniejsza jest odpowiedź, czy powinniśmy zrealizować zracjonalizowany projekt, obejmujący lotnisko i ograniczony komponent kolejowy (być może tylko linię Ygrek). Taki „mini-CPK”, niejako przy okazji realizacji dwóch strategicznych projektów dla infrastruktury kolejowej i lotniczej stworzyłby możliwość unikalnej w skali co najmniej Europy efektywnej integracji tych dwóch gałęzi transportu. Z drugiej strony wciąż oznaczałby olbrzymie wydatki dla polskiego budżetu i zawierał wiele niewiadomych i zagrożeń, szczególnie po stronie lotniskowej. Prognozy dla rynku lotniczego wskazują wzrost, ale również bardzo dużą niepewność zobrazowaną znaczącą różnicą pomiędzy wariantami prognoz. Trendy rynkowe w lotnictwie są niejednoznaczne, huby lotnicze przeżywają regres w porównaniu z lataniem *point-to-point*. Z tego choćby powodu niezbędne jest rzetelne przeanalizowanie możliwości rozbudowy duoportu – określenie kosztów, terminów i czynników ryzyka dla inwestycji na Okęciu i w Modlinie. W przypadku WAW kluczowe będzie zapewne zarządzanie problemem hałasu, a w przypadku Modlina zagrożenia związane z lokalizacją w pobliżu terenów cennych przyrodniczo i realność złamania monopolu Ryanaira. Konieczna jest również aktualizacja prognoz lotniczych w oparciu o dane z 2023 i początku 2024 roku, w tym przygotowanie wariantu utrzymania zamkniętego nieba nad Rosją przez kolejne dekady. Ze względu na wysokie prawdopodobieństwo rozwoju rynku lotniczego nowe lotnisko dla Warszawy będzie prawdopodobnie potrzebne w ciągu kolejnych kilkunastu lat – z tego punktu widzenia rozbudowa Okęcia byłaby zapewne traktowana jako rozwiązanie pomostowe. Rynek lotniczy centralnej Polski to bardzo skomplikowana, wielowymiarowa materia. Dlatego nawoływania, aby bezzwłocznie podejmować decyzje, czy to o budowie CPK, czy o rozbudowie Okęcia lub Modlina są nieodpowiedzialne. Wręcz przeciwnie, **potrzebne są dokładne i rzetelne analizy** wielu aspektów tych projektów.

Rysunek 2. Integracja nowego lotniska z linią Ygrek – przykład racjonalizacji projektu CPK



Poprzednia ekipa uchyliła furtkę do **prywatyzacji sektora lotniskowego**, proponując udział mniejszościowy inwestorów zewnętrznych w strategicznym projekcie lotniskowym CPK. Wejście kapitału prywatnego dałoby szansę na ograniczenie nieracjonalnych, motywowanych politycznie i propagandowo decyzji w tej branży. Skoro poprzednia władza była gotowa na udział inwestorów zewnętrznych w CPK, być może warto wzorem kilku odpowiedników z Europy Zachodniej rozważyć wprowadzenie PPL na giełdę przy zachowaniu większościowego udziału skarbu państwa. Byłby to sposób na wzmocnienie *corporate governance* i polepszenie procesu decyzyjnego w tym sektorze.

Sytuacja **małych lotnisk regionalnych** w Polsce wymaga uporządkowania. Trudno zabronić samorządom realizowania swoich ambicji w tym obszarze, ale polskie państwo poprzez np. PPL powinno wspierać rozwiązania merytoryczne, a nie motywowane politycznie. Sytuacja lotniska w Radomiu powinna być dla PPL, rządu i marzących o swoim lotnisku samorządów lekcją – o tym, czy zostanie ona odrobiona, przekonamy się, patrząc na efekty zaangażowania PPL w projekt utworzenia nowego lotniska regionalnego w Białymstoku. Potrzebna jest tu mądra polityka właścicielska i inwestycyjna na poziomie centralnym i samorządowym. Dodajmy, że problem z nierentownymi lotniskami regionalnymi jest powszechny w całej Europie – znaczna większość portów lotniczych obsługujących poniżej 1 mln pax jest deficytowa⁹³.

93 <https://www.aci-europe.org/about/about-us.html>.

Zracjonalizowany projekt CPK, oferujący dobre połączenie kolej-samolot dla sporej grupy polskich miast, mógłby pod pewnymi warunkami być dobrą okazją do znacznej poprawy sytuacji w tym obszarze. Elementem takiego połączenia kolej-samolot byłaby również oczywiście integracja biletowa przewoźników lotniczych i kolejowych – tu warto skorzystać z ciekawych doświadczeń niemieckich.

Posiadanie silnego **narodowego przewoźnika** jest pewnym aktywem z punktu widzenia państwa, przede wszystkim ze względu na poprawę atrakcyjności naszego kraju dla inwestorów, turystów i polskiego biznesu. Te trudno mierzalne zalety powinny być wzięte pod uwagę w polityce wobec sektora lotniczego i w kierunkach inwestycji. Pozostawienie LOT-u poza trendem konsolidacyjnym europejskiego lotnictwa podnosi ryzyko dla przewoźnika i co za tym idzie, dla projektu nowego lotniska. Tu „polityczne” pole manewru jest niewielkie, ale wydaje się, że rozsądnym kompromisem między pełną prywatyzacją (która jest prawdopodobnie politycznie niewykonalna) i pozostawieniem obecnego stanu mogłoby być zaoferowanie pakietu mniejszościowego w linii któremuś z silnych międzynarodowych graczy. Niestety w sytuacji zamknięcia nieba nad Rosją moment na taką transakcję nie jest zbyt dobry. Warto zauważyć, że po stronie niektórych zwolenników CPK pojawił się postulat wejścia LOT-u na giełdę – mimo pewnych zagrożeń jest to pomysł z pewnością wart rozważenia. Nadzębne wobec wspierania LOT-u jest dla państwa wspieranie konkurencji na rynku lotniczym, co powinno się odbywać poprzez odpowiednie kształtowanie infrastruktury lotniczej.

W odniesieniu do **komponentu kolejowego** konieczna jest konstruktywna debata nad alternatywnymi kierunkami rozwoju sieci kolejowej. Aby to umożliwić, celowe byłoby przeprowadzenie analiz w przygotowanym przez CPK modelu PMT różnych wariantów rozwoju tej sieci, w tym wariantu budowy całego systemu szprych, budowy jedynie linii Ygrek i wariantu bezinwestycyjnego. Zamiast „inwestycji solidarnościowych”, czyli linii kolejowych KDP na słabo zaludnionych obszarach, trzeba szukać takich projektów infrastrukturalnych, które będą dla tych regionów prawdziwą ochroną przed postępującą marginalizacją. **Potencjał kolei pasażerskiej** w Polsce jest bardzo duży – pokazują to wyniki przewozowe osiągnięte mimo remontów i lokalnych utrudnień oraz w warunkach rosnącej dzięki inwestycjom drogowym konkurencyjności transportu samochodowego. Potrzebne są mądre, dobrze przygotowane inwestycje kolejowe, aby ten potencjał rozwijać. Bardzo pozytywnie brzmią zapowiedzi i pierwsze działania nowych władz Ministerstwa Infrastruktury w tym obszarze – z jednej strony usuwanie wąskich gardeł, dbałość o racjonalny zakres poszczególnych projektów i maksymalne efekty, z drugiej konkretne kroki dotyczące realizacji bardzo istotnej dla południowo-wschodniej Małopolski linii Podłęże–Piekietko oraz wyraźne deklaracje dotyczące kontynuacji realizacji linii Warszawa–Wrocław/Poznań.

Powszechnym dylematem w wielkich programach i projektach inwestycyjnych jest nierównomierna dystrybucja korzyści przy jednoczesnym centralnym finansowaniu tych inwestycji. W niektórych krajach ogranicza się ten niekorzystny efekt poprzez współfinansowanie takich inwestycji z budżetów lokalnych. W Polsce taka regionalizacja kosztów i korzyści nie jest

praktykowana, zamiast niej odbywają się polityczne targi. Program szprych kolejowych CPK był nieudaną próbą rozwiązania tego problemu i zaoferowania udziału w korzyściach wszystkim regionom – nawet gdyby szprychy powstały, nie dawałyby regionom peryferyjnym kraju prawdziwego bodźca do rozwoju, a realne korzyści byłyby skoncentrowane wokół planowanego lotniska, na słabo zaludnionych terenach, na których nowy duży ośrodek miejski, przewidziany w dokumencie rządowej koncepcji CPK miałby dopiero powstać.

W tym kontekście również obecna opowieść zwolenników CPK o planowanym lotnisku jako lotnisku dla całej Polski jest fałszywa. Jeśli zostanie ono zbudowane, będzie lotniskiem dla centralnej Polski oraz kilku miast dobrze skomunikowanych linią Ygrek i modernizowanymi obecnie liniami kolejowymi – dla Lublina, Białegostoku, aglomeracji kalisko-ostrowskiej. Mogłoby być także sensowną alternatywą lotniczą dla Wrocławia i Poznania, ale korzyści dla pozostałych regionów byłyby niewielkie. Aby tak gigantyczny projekt mógł być zrealizowany przez polskie państwo z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, należy ten bilans regionalnych kosztów i korzyści uczciwie pokazać i jednocześnie przedstawić atrakcyjne plany rozwoju dla wszystkich regionów kraju.

W tworzeniu infrastruktury niezbędne jest **długoterminowe planowanie** – w perspektywie kilkudziesięciu lat. Z tej perspektywy rezerwa terenu pod trzeci pas ujęta w planie lotniska CPK była jak najbardziej pozytywnym przykładem takiego myślenia. Wśród wielu zalet takiego podejścia bardzo ważne jest ograniczenie kosztów społecznych inwestycji – szczególnie potrzebne w kraju z rozwijającą się chaotyczną zabudową nie tylko wokół wielkich miast.

CPK to bardzo istotny, ale jednak tylko fragment szerszego **problemu niedopasowania projektów infrastrukturalnych do potrzeb**. Przekop Mierzei Wiślanej, trzecia linia metra w Warszawie oraz wiele elementów programu budowy dróg krajowych to inne przykłady takiego niedopasowania. Zła jakość projektów infrastrukturalnych w Polsce stała się problemem strukturalnym. Ochronę tworzy nieraz procedura uzyskania finansowania z funduszy europejskich, ale to jednak dalece niedoskonałe zabezpieczenie. Warto rozważyć stworzenie rozwiązania instytucjonalnego, które ograniczałoby takie przewymiarowane, często politycznie motywowane inwestycje. Być może właściwym pomysłem byłoby systemowe zaangażowanie środowisk eksperckich i naukowych w tym obszarze (omówione w **podrozdziale 2.1** opinii KPZK PAN i PTG do Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK pokazują, że środowiska eksperckie potrafią wykazać się sporą odpornością na polityczne naciski). Dałoby to szansę na odejście od sytuacji, w której to politycy wypowiadają się jako eksperci i narzucają rozwiązania w tym obszarze. Warto przeanalizować tu doświadczenia innych krajów realizujących megaprojekty, np. Francji, Wielkiej Brytanii czy Korei Południowej.

Chociaż nagromadzenie patologii w projekcie CPK wyróżnia go wśród realizowanych na całym świecie **megaprojektów**, różnorakie problemy w takich projektach są raczej regułą niż wyjątkiem. Naukowcy zajmujący się tą tematyką sformułowali nawet określenia dotyczące megaprojektów – np. 6C autorstwa Karen Trapenberg Frick (ang.: *colossal, captivating, costly*,

controversial, complex, and laden with control issues – kolosalne, przyciągające uwagę, kosztowne, kontrowersyjne, skomplikowane i obciążone problemami kontroli), czy też „żelazne prawo megaprojektów” Benta Flyvbjerga (ang. *over budget, over time, under benefits, over and over again* – przekroczony budżet, przekroczone terminy, korzyści poniżej prognoz, wciąż powtarzające się). Obok diagnozy naukowcy przedstawili też swoje recepty, jak poprawić zarządzanie megaprojektami. Bent Flyvbjerg, zwracając uwagę na częsty w megaprojektach problem dezinformacji, zaproponował zastosowanie przyjętych w demokracji mechanizmów ograniczających nadużycia władzy – transparentności i odpowiedzialności. W odniesieniu do prognoz stanowiących podstawę megaprojektów przedstawił również cały katalog zalecanych działań, poczynawszy od weryfikacji, poprzez porównania z innymi prognozami, dyskusje publiczne (w tym konferencje naukowe, na których autorzy prognoz musieliby bronić wyników swojej pracy), aż po sankcje zawodowe dla autorów zmanipulowanych prognoz⁹⁴. Jeśli obecna gorąca debata na temat CPK zaowocuje wprowadzeniem podobnych racjonalnych rozwiązań, tak aby poprawić fatalną sytuację w obszarze planowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, byłoby to pozytywną spuścizną tego projektu.

94 Chantal C. Cantarelli, Bent Flyvbjerg i in., *Decision-making and major transport infrastructure projects: the role of project ownership*, 1 sierpnia 2015, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2656800.



TOMASZ WARDAK

Ekonomista i menedżer z doświadczeniem w doradztwie strategicznym, zarządzaniu funduszami i finansach korporacyjnych m.in. w branży energetycznej, telekomunikacyjnej i budowlanej. Pracował zarówno w firmach, które były liderami w swoich branżach, jak i w przedsiębiorstwach zyczących działalność. Absolwent Wydziału Handlu Zagranicznego SGH, stypendysta programu Tempus. Ekspert i pasjonat rozwoju infrastruktury transportowej, autor książki o Centralnym Porcie Komunikacyjnym *Piasta i szprychy* oraz artykułów o tej tematyce.



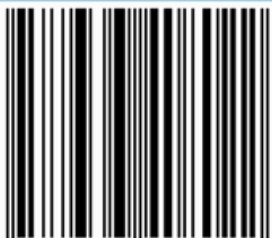
Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A
02-628 Warszawa
tel. +48 22 628 85 11
e-mail: info@for.org.pl

www.for.org.pl



@FundacjaFOR



9 788363 408022