GOSPODARKA · OPINIA

CPK A MIEJSCE POLSKI NA LOGISTYCZNEJ MAPIE EUROPY

Jakub Pyza · 27 grudnia 2024

Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego to jedna z najważniejszych inwestycji, której realizacja powinna być strategicznym celem państwa polskiego.



W ciągu ostatnich lat wzrasta świadomość potrzeby rozwoju infrastrukturalnego naszego państwa, w tym realizacji inwestycji strategicznych wspomagających rozwój Polski. Warto więc zapoznać się z historią projektu oraz przypomnieć korzyści, jakie wynikną z jego finalizacji.

Historia inwestycji pod Baranowem

Kwestia budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego to zagadnienie, które od kilku lat stale pojawia się w polskiej debacie publicznej. Realizacja tej inwestycji to jedno z najbardziej ambitnych przedsięwzięć infrastrukturalnych w historii powojennej Polski i jednocześnie przedmiot sporu dzielącego klasę polityczną. Zwolennicy realizacji projektu już od dłuższego czasu podkreślają, że inwestycja ta może znacząco podnieść gospodarczą oraz polityczną pozycję Polski na arenie międzynarodowej.

Efekty i korzyści płynące z powstania tego rodzaju infrastruktury w Polsce omówione zostaną w dalszej części tekstu. Na początku jednak należy rzucić światło na historię tego przedsięwzięcia i inwestycji lotniczych w rejonie stołecznym. Ich krótki zarys pozwoli nam lepiej zrozumieć, z czego wynika potrzeba bu-

dowy CPK.

Wraz z odzyskaniem niepodległości przez państwo polskie zaczęło ono wznosić instytucje i rozwijać dotąd niezagospodarowane gałęzie infrastruktury, przemysłu i usług. Okres międzywojnia był również okresem dynamicznego rozwoju branży lotniczej, właściwie na całym świecie, ale przede wszystkim w Europie i Stanach Zjednoczonych, gdyż to te regiony stanowiły wówczas gospodarcze centrum świata. Potrzeba szybkiego przemieszczania się pomiędzy metropoliami była wodą na młyn dla rozwoju lotnictwa cywilnego. 29 grudnia 1928 r. doszło do nacjonalizacji, a w następnie fuzji dwóch prywatnych spółek lotniczych działających na polskim rynku – Aero oraz Aerolot. Spółki przekształcono w Linie Lotnicze LOT, które od tego czasu stały się filarem polskiego rynku lotniczego. W szybkim tempie państwowej spółce udało się uruchomić pokaźną ilość połączeń lotniczych, dzięki czemu za pośrednictwem polskich linii lotniczych pasażerowie mogli dotrzeć do znacznej części większych europejskich miast, a także wielu aglomeracji znajdujących się na Bliskim Wschodzie oraz w Afryce Północnej. Liczba obsługiwanych podróżnych z roku na rok rosła, zaczęto więc coraz poważniej myśleć o zlokalizowaniu na terenie Polski portu lotniczego, który w swojej skali znacznie przewyższałby istniejące wówczas lotniska.

Większość lotnisk z tamtego okresu charakteryzowała się ograniczoną infrastrukturą. Do 1934 r. istniało (wyłączając szereg lotnisk prywatnych oraz tych niedostępnych dla transportu pasażerskiego) kilka portów lotniczych w Polsce, regularnie obsługujących ruch cywilny. W roku 1934 doszło do likwidacji funkcjonującego od 1910 r. lotniska mokotowskiego jedynego portu lotniczego stolicy. Na jego miejsce zdecydowano się utworzyć trzy odrębne warszawskie lotniska – wojskowe lotnisko na Okęciu, sportowe na Bielanach oraz lotnisko na Gocławiu, którego zadaniem miała stać się obsługa cywilnego ruchu lotniczego. Z trzech wymienionych portów do dnia dzisiejszego przetrwało jedynie lotnisko na Okęciu, znane szerzej jako Warszawskie Lotnisko Chopina. Finalnie zmieniło ono swoją specyfikę i dziś obsługuje cywilny ruch pasażerski. To jednak lotnisko na Gocławiu w planach przedwojennych architektów i autorytetów w dziedzinie lotnictwa miało stać się projektem przełomowym i przekształcić Polskę w państwo wiodące prym w lotniczej innowacyjności. Plan nowo zaprojektowanego portu zakładał, że będzie on w stanie obsługiwać największe samoloty, a długość jego pasa startowego miała sięgać nawet 2600 m, co czyniłoby gocławskie lotnisko jednym z największych portów lotniczych ówczesnej Europy. Dodatkowo projekt zakładał budowę dworca przy terminalu lotniczym. Autorami jego finalnej wersji byli Zbigniew Czech i Janusz Kieszkowski. Prace nad inwestycją rozpoczęły się w roku 1939, jednak wybuch wojny pogrzebał wizję wzniesienia megaportu. Po zakończeniu II wojny światowej lotnisko faktycznie powstało, jednak w formie znacznie ograniczonej względem przedwojennego planu. W 1971 r. podjęto decyzję o jego likwidacji.

> Okres zimnej wojny przyniósł spadek zainteresowania rozwojem przełomowych inwestycji lotniczych. Wynikało to przede wszystkim z izolacji państw bloku wschodniego i utrudnionej komunikacji lotniczej między Wschodem a Zachodem, w szczególności dla zwykłych obywateli.

Z drugiej strony władze PRL zwyczajnie nie uznawały takich projektów za atrakcyjne i priorytetowe w momencie, w którym państwo polskie zmagało się z koniecznością odbudowy z wojennych zniszczeń i szeregiem następujących po sobie kryzysów. Ponadto jako państwo satelickie, ludowa Polska zwyczajnie nie

wykazywała takich ambicji.

Nie oznaczało to jednak kresu rozwoju koncepcji dalszego rozwoju infrastruktury lotniczej. W 1978 r. Bogusław Jankowski przedstawił projekt nowego kompleksu infrastrukturalnego, okraszonego tytułem „Superekspresem do samolotu", którego głównym założeniem była konstrukcja portu lotniczego zintegrowanego z podwarszawskimi liniami kolei dużych prędkości oraz – będącą jeszcze w fazie koncepcyjnej – siecią autostrad. Był to pierwszy tego typu projekt uwzględniający międzygałęziowe powiązanie różnych rodzajów transportu, tworząc pewnego rodzaju megaport komunikacyjny. Warunki i nastroje, które wówczas panowały wśród decydentów, sprawiły, że nie zyskał on oczekiwanej przez autora aprobaty.

Po transformacji ustrojowej wrócono jednak do konceptu Jankowskiego. Zielone światło na rozpoczęcie przymiarek do realizacji budowy portu wydano jeszcze za rządu Leszka Millera. Wyłoniono wówczas kilka potencjalnych lokalizacji tej inwestycji. Po 2005 r. projekt Centralnego Portu Lotniczego podlegał dalszym analizom, jednak w sprawie lokalizacji i konkretów związanych z jego realizacją wciąż nie było konsensusu. W następnych latach kontynuowano prace analityczne, a na wzrost zainteresowania projektem wpłynął fakt, że warszawskie Lotnisko Chopina zbliżało się do osiągnięcia swojego limitu przepustowości. Przed osobami decyzyjnymi stanęły dwie możliwości – rozbudowa istniejącego już lotniska w Warszawie bądź też realizacja nowej, potężniejszej i potencjalnie obiecującej inwestycji w niedalekiej odległości od stolicy. O ile minister Cezary Grabarczyk, pełniący funkcję ministra infrastruktury w pierwszym rządzie Donalda Tuska, odnosił się pozytywnie do kwestii realizacji projektu CPL, tak po zniesieniu urzędu ministra infrastruktury i rozbicia jego kompetencji na dwa oddzielne organy, przejmujący decyzyjność nad projektem minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak zdecydowanie negatywnie odniósł się do projektu inwestycji.

Było to jednoznaczne z pogrzebaniem projektu centralnego portu na następne lata. Do konceptu CPL po latach wrócił rząd premiera Mateusza Morawieckiego, definitywnie rozszerzając i rozbudowując projekt, a także znacząco akcentując znaczenie innych sfer infrastruktury komunikacyjnej, które miały wejść w skład tejże inwestycji. Było to finalne przekształcenie konceptu Centralnego Portu Lotniczego w projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego. Pierwowzór, który zapoczątkował i położył podwaliny pod rozwój całego planu, koncentrował się w głównej mierze na lotniczym segmencie inwestycji. CPK stało się czymś zdecydowanie bardziej zaawansowanym i rozbudowanym. Późne plany CPK zakładają już nie tylko komercyjne i pasażerskie wykorzystanie obiektu jako węzła lotniczego, ale także rozwój infrastruktury kolejowej w postaci szeroko dyskutowanych „szprych" i stworzenie wokół portu strefy ekonomicznej powiązanej przede wszystkim z sektorem logistyki.

Rola CPK na rynku usług lotniczych

Warto w tym miejscu pochylić się nad tym, jakie potencjalne korzyści i szanse niesie za sobą ta ambitna inwestycja. Realizacja projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego zakłada budowę lotniska o przepustowości początkowej wynoszącej 40 mln pasażerów rocznie z dalszą możliwością rozbudowy, tak by osiągnąć możliwość obsługi nawet do 100 mln pasażerów rocznie w przyszłości[1]. Są to potężne liczby, szczególnie gdy weźmiemy pod uwagę to, że według raportu Urzędu Lotnictwa Cywilnego w całym 2023 r. wszystkie polskie lotniska obsłużyły łącznie 52,2 mln. Według tego samego raportu stołeczne lotnisko Chopina obsłużyło wówczas 18,5 mln pasażerów[2]. Wszystko wskazuje na to, że popyt na podróże lotnicze będzie w następnych latach nieustannie rósł. Bez dostosowania infrastruktury do tych potrzeb Pol-

ska może stracić ogromną liczbę potencjalnych klientów, a co za tym idzie, zysków. Według prognozy Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych do 2060 r. Polska będzie tracić nawet do 26,5 mln pasażerów rocznie ze względu na przeciążenie przepustowości warszawskiego lotniska na Okęciu[3]. Powodem tych strat jest brak alternatywnego portu lotniczego, którego rolę mogłoby pełnić właśnie lotnisko pod Baranowem. Problem związany z wyczerpaniem się przepustowości Okęcia jest znany już od wielu lat, a w ostatnim czasie nagłaśniały go m.in Polskie Porty Lotnicze, gdy sytuacja stawała się coraz bardziej krytyczna[4].

CPK w tranzycie i transporcie towarowym

Położenie geograficzne Polski w samym sercu Europy niesie szereg szans. Do ich wykorzystania niezbędny jest rozwój infrastruktury transportowej i logistycznej.

Polska jako państwo członkowskie Unii Europejskiej jest częścią europejskiej unii celnej. W kontekście obsługi ruchu lotniczego i tranzytowego oznacza to tyle, że konkurujemy z innymi państwami Europy o wpływy finansowe z towarów dostarczanych i wprowadzanych na rynek europejski spoza państw członkowskich UE. Innymi słowy, im więcej dóbr i towarów trafi na rynek unijny poprzez polskie porty przeładunkowe, tym większe zyski z tytułu polityki celnej dla państwa polskiego.

Rozwój infrastruktury, która pozwoli polskim portom przyjmować więcej towarów i poszerzyć zdolności logistyczne w tym zakresie sprawi, że Polska będzie w stanie skutecznie konkurować o te zyski z portami holenderskimi, niemieckimi czy francuskimi. Państwa te czerpią największe wpływy z opłat tranzytowych i ceł związanych z ruchem lotniczym. Wynika to w głównej mierze z dużego wolumenu lotów międzynarodowych oraz roli tych państw jako głównych centrów logistycznych i hubów lotniczych. Gdyby sfinalizowano budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego, stałby się on jednym z największych węzłów transportowych w Europie Środkowo-Wschodniej, wzmacniając pozycję Polski na międzynarodowej mapie komunikacyjnej. Posiadając jeden z najnowocześniejszych i największych kompleksów tego typu w regionie oraz wykorzystując fakt pozycji bramy importowej do Europy, Polska mogłaby stać się ważnym punktem lotniczego cargo w regionie. Warto w tym miejscu przedstawić konkretne wyliczenia, oparte o raport firmy analitycznej EY opublikowany pod koniec 2023 r..

> Szacunki zawarte we wspomnianym raporcie mówią nawet o 200 mld zł zysków z przeładunków towarów w ramach CPK do końca 2060 r. Oznacza to tyle, że dzięki zyskom pobieranym z opłat celnych i opodatkowania całkowity koszt budowy obiektu zwróciłby się w pełni w zaledwie 12 lat[5].

CPK jako czynnik pobudzający polską gospodarkę

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego pociągnie za sobą szereg innych pozytywnych następstw gospodarczych. Wnioski z raportu firmy Kearney, w którym skupiono się na badaniu konsekwencji gospodarczych wynikających z budowy CPK mówią, że sama budowa wygeneruje około 150 tys. miejsc pracy w sektorze budowlanym i usługowym. W perspektywie dalszego rozwoju, rozbudowy i wreszcie obsługi portu i podlegającej mu infrastruktury, liczba ta może wzrosnąć nawet do 300 tys. miejsc pracy w obsza-

rach takich jak logistyka, transport, handel czy usługi turystyczne[6].

Dzięki poprawie dostępności komunikacyjnej możliwe będzie także lepsze wykorzystanie potencjału gospodarczego regionów dotychczas wykluczonych transportowo. Rozwój CPK może również korzystnie wpłynąć na zwiększenie ruchu turystycznego. Warto także nadmienić, że inwestycja ta zadziała pobudzająco na rozwój krajowych linii lotniczych.

Kto chciałby mieć swoje CPK?

Po zmianie władzy w 2023 r. przyszłość projektu znów stanęła pod znakiem zapytania. Aktywność publiczna i społeczna ekspertów, którzy od wielu lat pracowali nad zwiększeniem świadomości społecznej na temat projektu CPK zdecydowanie pozytywnie wpłynęła na to, w jaki sposób społeczeństwo postrzega tę inwestycję i przekonała do niej setki tysięcy Polaków. Obecny rząd kierowany przez Donalda Tuska na długo przed wyborami zdecydowanie krytycznie odnosił się do planów budowy CPK. W momencie, gdy głosy zwolenników inwestycji słyszane w przestrzeni publicznej zaczęły znacząco przyćmiewać głosy jej przeciwników, koalicja rządząca zaczęła tonować swoją krytykę względem projektu – w pewnym momencie zaczęła nawet przekonywać, że budowa CPK znajduje się w obrębie jej zainteresowania i będzie realizowana – jednak wszystko wskazuje na to, że projekt stanął w martwym punkcie, a prace nad nim zastąpiły puste deklaracje.

Tymczasem działania podejmowane przez naszych sąsiadów wskazują na to, że popyt na budowę centrum logistycznego o takim charakterze oczywiście istnieje i coraz szybciej rośnie.

We wrześniu 2024 r. Lufthansa Cargo – filia niemieckich narodowych linii lotniczych – poinformowała o rozpoczęciu prac nad rozbudową kompleksu lotniczego o charakterze przeładunkowym, zlokalizowanym we Frankfurcie. Niemiecka państwowa spółka zajmująca się transportem lotniczym podjęła decyzję o zainwestowaniu 600 mln euro w modernizację znajdującego się tam lotniska w celu przekształcenia go w najnowocześniejszy obiekt tego typu w Europie[7]. Prezes Lufthansa Cargo w sposób następujący argumentował podjęcie kroków mających na celu rozbudowę centrum lotniczego:

„Ta inwestycja wzmacnia rolę lotniska we Frankfurcie jako centralnego węzła cargo w Europie. W czasach globalnych napięć chcemy innowacyjnych rozwiązań, które spełnią potrzeby nasze, naszych klientów i potrzeby niemieckiego społeczeństwa”[8].

W kontekście podobnych inwestycji strategicznych warto przypomnieć, że kilka miesięcy temu media obiegła informacja mówiąca o tym, że węgierskie spółki państwowe zaczynały robić przymiarki do realizacji podobnego konceptu. Chodzi o gruntowną rozbudowę budapesztańskiego lotniska im. Ferenca Liszta. Według informacji udzielonych przez węgierskiego Sekretarza Stanu ds. Komunikacji Międzynarodowej Zoltana Kovacsa, planowane modernizacje mają doprowadzić do przekształcenia portu lotniczego w najsilniejszy węzeł lotniczy Europy Środkowej[9]. Za rozbudowę i modernizację lotniska w Budapeszcie – w tym budowę zupełnie nowego terminala i ogólne usprawnienie działania obiektu – odpowiadać będzie francuska spółka VINCI. To ta sama spółka, która miała pełnić rolę inwestora strategicznego CPK.

Rosnąca podaż lotniczego cargo i dynamicznie rozwijający się lotniczy rynek pasażerski generują coraz więcej nowych pomysłów na inwestycje w infrastrukturę lotniczą i logistyczną w Europie Środkowej. Posiadanie znaczącego węzła transportowego jest gwarancją silnej pozycji na mapie logistyczno-transpor-

towej. Inwestycja w takie centrum na terenie Polski to jedno ze strategicznych celów, jakie powinno postawić sobie państwo polskie, i szansa na polityczny oraz gospodarczy rozwój.

---

[1] *Prognozy IATA dla CPK: 40 mln pasażerów w 2035 roku*, Rynek Lotniczy, 08.02.2022, https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/prognozy-iata-dla-cpk-40-mln-przepustowosci-w-pierwszym-roku-13663.html, dostęp 23.12.2024

[2] *Podsumowanie przewozów pasażerskich na polskich lotniskach w 2023 roku*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, 14.03.2024, https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/6405-podsumowanie-przewozow-pasazerskich-na-polskich-lotniskach-w-2023-roku, dostęp 23.12.2024

[3] *Prognozy IATA dla CPK: 40 mln pasażerów w 2035 roku*, Rynek Lotniczy, 08.02.2022, https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/prognozy-iata-dla-cpk-40-mln-przepustowosci-w-pierwszym-roku-13663.html, dostęp 23.12.2024

[4] *Prezes Polskich Portów Lotniczych: przepustowość Lotniska Chopina na ukończeniu*, dlapilota.pl, 21.06.2024, https://dlapilota.pl/wiadomosci/prezes-polskich-portow-lotniczych-przepustowosc-lotniska-chopina-na-ukonczeniu, dostęp 23.12.2024

[5] *Efekt cargo CPK. Dzięki wpływom z cła i VAT lotnisko zwróci się już po 12 latach*, dlapilota.pl, 12.10.2023, https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/efekt-cargo-cpk-dzieki-wplywom-z-cla-i-vat-lotnisko-zwroci-sie-juz-po-12-latach, dostęp 23.12.2024

[6] K. Majszyk, *Prawie 300 tys. nowych miejsc pracy. Pozytywny wpływ CPK na gospodarkę w latach 2028-2040,* Centralny Port Komunikacyjny, 06.10.2020, https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/prawie-300-tys-nowych-miejsc-pracy-pozytywny-wplyw-cpk-na-gospodarke-w-latach-2028-2040, dostęp: 23.12.2024

[7] *Niemcy właśnie ogłosili, że do 2030 r., wybudują we Frankfurcie największy i najnowocześniejszy w Europie lotniczy port przeładunkowy*, NowyŚwiat24 (@NowySwiat24), X, 07.09.2024, https://x.com/NowySwiat24/status/1832302632871792729?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1832318301852066196%7Ctwgr%5Ecb9869747cd22a26124c6b315f1e45f4f1f46ff1%7Ctwcon%5Es3_&ref_url=https%3A%2F%2Fdorzeczy.pl%2Fekonomia%2F631088%2Fniemcy-wybuduja-swoj-cpk-lufthansa-przejmie-polski-rynek.html&mx=2, dostęp: 23.12.2024

[8] *Niemcy wybudują swój CPK. „Znów zarobią kosztem Polaków”*, „Do Rzeczy”, 07.09.2024, https://dorzeczy.pl/ekonomia/631088/niemcy-wybuduja-swoj-cpk-lufthansa-przejmie-polski-rynek.html, dostęp: 23.12.2024

[9] *Szykuje się wielka inwestycja firmy od CPK. Na Węgrzech,* „Do Rzeczy”, 26.06.2024, https://dorzeczy.pl/ekonomia/603117/hub-lotniczy-na-wegrzech-orban-dogadany-z-vinci-co-z-cpk.html, dostęp: 23.12.2024

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/cpk-a-miejsce-polski-na-logistycznej-mapie-europy/

DOBRA ANALIZA WYMAGA CZASU

Rzetelny tekst to dni pracy: źródła, dane, redakcja. Każda wpłata pozwala nam przygotować kolejny. Nawet niewielka kwota ma znaczenie.

WSPIERAM ANALIZY

wspieram.nlad.pl



Zeskanuj, aby wesprzeć