

**CHANCES AND CHALLENGES OF THE POLISH CENTRAL
AIRPORT PROJECT - TIME FOR DECISIONS.
SZANSE I WYZWANIA CENTRALNEGO PORTU LOTNICZEGO
(KOMUNIKACYJNEGO)-CZAS NA DECYZJE.**

Tomasz BALCERZAK, PhD. Eng.¹
Katarzyna KOSTUR, Magistry Eng.²

ABSTRACT: The Polish government adopted a resolution outlining its plans for the airport after it earlier said Poland needs a new airport as soaring passenger numbers are expected to see Warsaw's Chopin international airport reach maximum capacity within a few years. The project- the airport is expected to be built on some 3,000 hectares in Baranów, about 40 kilometres from Warsaw. It is expected to initially service some 45 million passengers annually with possible expansion to accommodate 100 million.

KEY WORDS: Warsaw's Chopin international airport, Polish Central Airport, Polish aviation, Polish transport.

KLUCZOWE SŁOWA: Port im. Fryderyka Chopina, Centralny Port Lotniczy, Polskie lotnictwo, Transport w Polsce.

STRESZCZENIE

Centralny Port Komunikacyjny (CPK) – to koncepcja węzła transportowego opartego na zintegrowanych ze sobą węzłach: lotniczym i kolejowym, spójnych z układem sieci drogowej; węzeł ma być zlokalizowany pomiędzy Warszawą a Łodzią. Port Solidarność, czyli Centralny Port Komunikacyjny, ma być inwestycją, jakiej jeszcze w Polsce nie było. Zgodnie z zapowiedziami polskiego rządu "To będzie najlepiej skomunikowane miejsce na mapie Polski".

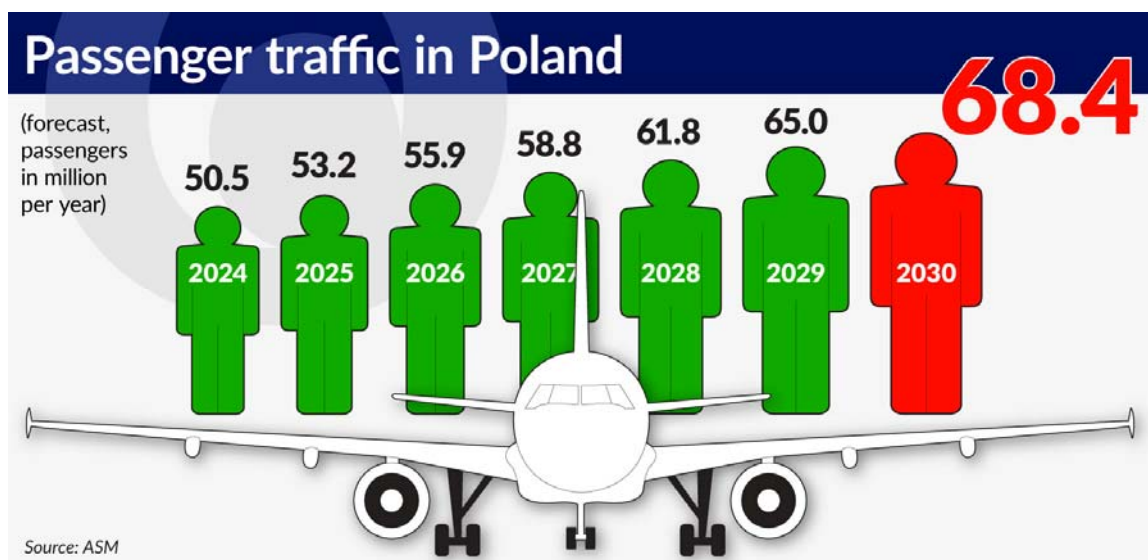
Nowe lotnisko i węzeł kolejowy powstaną w gminie Baranów, około 40 km na zachód od Warszawy. Prognozowanym terminem uruchomienia CPK jest połowa 2027 r. Po uruchomieniu CPK, Lotnisko Chopina w Warszawie miałyby zostać zamknięte dla ruchu cywilnego. W pierwszych latach działalności CPK ma posiadać dwie drogi startowe, a docelowo cztery. Koncepcja zakłada, że po pierwszym etapie budowy port lotniczy ma obsługiwać do 45 mln pasażerów rocznie, a docelowo nawet ok. 100 mln. Lotnisko ma powstać na powierzchni ok. 3000 ha gruntów.

Together with road and rail infrastructure, the project's cost has been estimated at PLN 30-35 billion (EUR 7-8 billion). Under the resolution, legal and infrastructural changes to Baranów would allow for business parks, an exhibition centre, conference centres and office complexes to be set up. The Polish government said that Polish airports would handle 94 million passengers

¹ Faculty of Transport, The Silesian University of Technology, Krasińskiego 13 Street, 40-019 Katowice, Poland. E-mail: tomasz.balcerzak@polsl.pl.

² Polish Air Force Academy, Dywizjonu 303 35, 08-521 Dęblin, Poland, with the mail: kosturkatarzyna@gmail.com .

in 2035. According to the country's Civil Aviation Authority Polish airports last year serviced nearly 34 million passengers, a 12 percent year-on-year increase. Warsaw's Chopin airport, currently the biggest in the country, was used by 12.8 million passengers in 2016, but projections suggest that it will run out of spare capacity in 2020 while not being able to expand any further due to its location in the capital.



Rys. 1 Ruch pasażerski w Polsce-prognoza do 2030 roku, źródło: <https://financialobserver.eu/poland/the-limitations-of-warsaw-airport-are-forcing-quick-decisions/>, [dostęp 2017-12-26].

SZANSE

1. Centralny Port Lotniczy (CPL) to nowo planowane lotnisko mające zostać zbudowane w miejscowości Stanisławów w gminie Baranów, 40 kilometrów na zachód od Warszawy, w rejonie autostrady A2 oraz linii kolejowej z Warszawy do Żyrardowa, która niedawno została zmodernizowana. Docelowa przepustowość lotniska ma wynosić 50–60 mln pasażerów rocznie, koszt budowy szacuje się na poziomie ok. 30 mld zł, a czas budowy na ok. 10-15 lat. Plany Rządu przewidują uruchomienie pierwszej operacji lotniczej już 2027 roku. W zakresie kosztów budowy, szacunki nie uwzględniają dodatkowych inwestycji np. budowy linii szybkiej kolei. Port ma obsługiwać pasażerów pochodzących poza Polską m.in. z Ukrainy, Białorusi, części Rosji, Krajów Nadbałtyckich oraz krajów graniczących z Polską od południa-Czech i Słowacji.

2. Centralny Port nie będzie miał wyłącznie charakteru lotniczego. Będzie szerszym przedsięwzięciem-projektem komunikacyjnym, łączącym transport lotniczy z transportem kolejowym i samochodowym, ma być zatem Centralnym Portem Komunikacyjnym. Układ węzła ma zapewniać komfortowe przesiadki zarówno między pociągami i samolotami, jak i w ramach transportu kolejowego.

3. Korzyścią z inwestycji ma być również utworzenie centralnego węzła spajającego krajową sieć kolejową, a także integracja Warszawy i Łodzi w jedną aglomerację. Zakłada się, że czas dojazdu z nowo wybudowanego lotniska do Warszawy wyniesie 15 minut, a do Łodzi – 25min.

4. W związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego w tym rejonie ma powstać nowa aglomeracja- biznesowy i decyzyjny ośrodek mający stać się integratorem warszawskiej i łódzkiej metropolii i pozwolić na lepsze wykorzystanie ich obu potencjałów i synergii. CPK ma wpłynąć również korzystnie na rozwój miejscowości położonych między Warszawą a Łodzią, ponieważ istniejące potoki ruchu pasażerskiego kolejowej linii grodzkiej i sochaczewskiej mają zbiegać się właśnie w tej lokalizacji.

5. W 2016 r. polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie ponad 34 mln pasażerów. W ciągu roku przybyło 4 mln pasażerów. Prognozy przewidują, że liczba pasażerów lotniczych w Polsce wzrośnie do 2030 r. do ponad 60 mln. Takie dane publikuje m.in. Urząd Lotnictwa Cywilnego i Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych IATA.

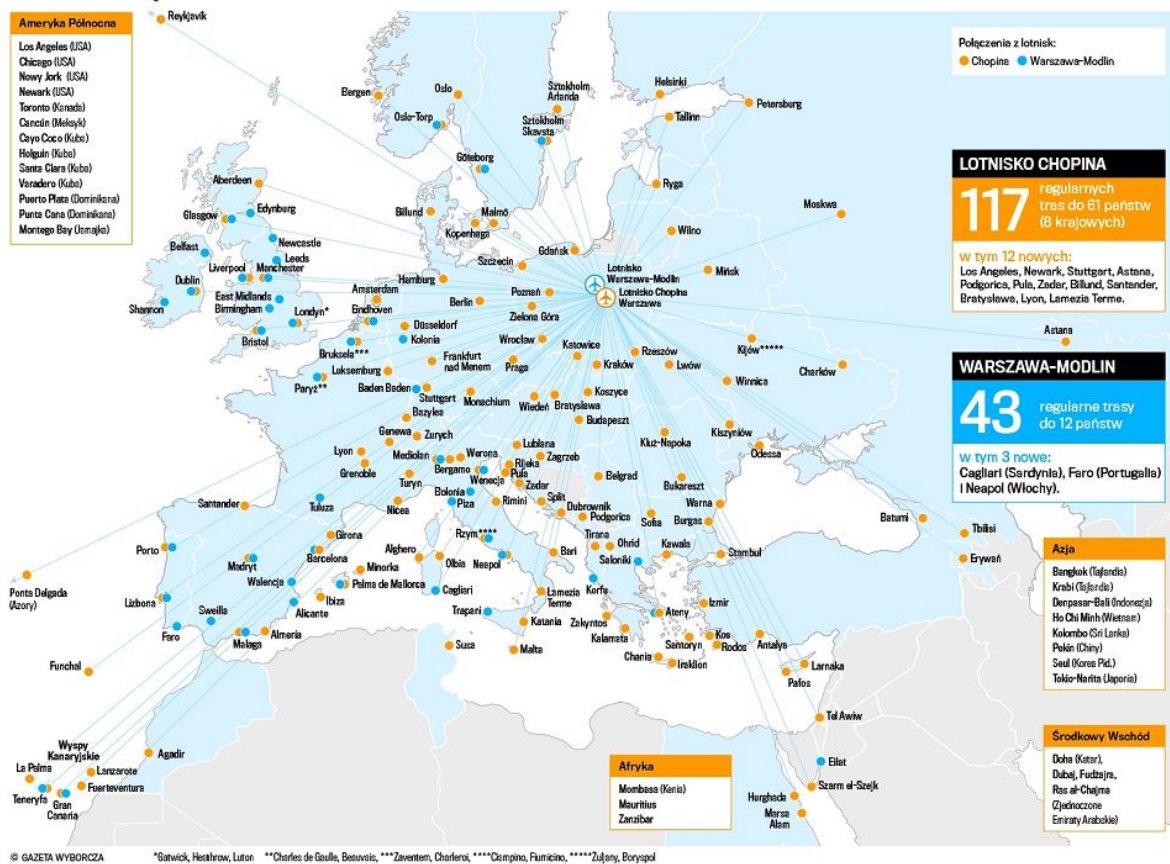
6. W analizie przyczyn budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, głównym argumentem jest zbliżająca się graniczna przepustowość portu lotniczego im. F. Chopina w Warszawie. Podana jest maksymalna możliwa liczba obsłużonych pasażerów na poziomie 20 mln, niektórzy analitycy twierdzą, że przy pewnych inwestycjach, możliwe jest osiągnięcie przepustowości ok. 24 mln rocznie. Należy zwrócić uwagę, że jest to przepustowość teoretyczna, wyliczona w oparciu o założenia równomiernego obciążenia lotami w poszczególne dni tygodnia i równomiernego rozkładu operacji lotniczych w ciągu doby. Z analiz wynika zatem, że górna granica przepustowości warszawskiego lotniska zostanie osiągnięta w przeciągu najbliższych 10 lat, a to jest minimalny okres na budowę nowego lotniska. Tak więc obecnie mamy czas na kluczowe w tym zakresie decyzje. W 2015 roku, liczba przewiezionych pasażerów na tym lotnisku wyniosła 11,3 mln, w 2016 – 12,8 mln. W 2017 roku planuje się wzrost do 15 milionów. Ruch pasażerów nie rozkłada się jednak równomiernie w ciągu doby, samoloty przylatują i odlatują w określonych „falach”, umożliwiających dogodnie przesiadki pasażerów. W związku z tym już obecnie, szczególnie w szczycie sezonu letniego na lotnisku robi się „bardzo ciasno”. Lotnisko Okęcie koordynowane jest slotowo to znaczy, przyznawane są tzw. „sloty”-określone przedziały czasowe-godziny startów i lądowań dla poszczególnych rejsów, których linie lotnicze już w chwili obecnej, nie otrzymują w takiej liczbie jaką oczekują. Flota LOTu jest w ostatnim czasie rozbudowywana, szczególnie w odniesieniu do samolotów szerokokadłubowych typu Boeing B787-Dreamliner., w związku z czym pojawiają się braki dostępności rękawów dla tego typu samolotów umożliwiających komfortowe przejście pasażerów z terminala portowego bezpośrednio na pokład samolotu. Oprócz tego tak zwane „wąskie gardła”, a więc obszary o ograniczonej przepustowości na warszawskim lotnisku to m.in. kontrola bezpieczeństwa, kontrola paszportowa (na granicy strefy non Schengen) i możliwości sortowni bagaży.

7. Dodatkowe utrudnienie polega na tym, że warszawski port jest obłożony ograniczeniami środowiskowymi. Z powodu bliskości centrum Warszawy obowiązuje limit operacji w ciągu doby i poważne ograniczenia lotów w nocy. Maksymalna liczba operacji lotniczych na dobę na Lotnisku Chopina wynosi ok. 600. W szczytowych godzinach odbywają się dziś na Okęciu 38-42 operacje lotnicze/godzinę. Należy do tego dodać nowo wprowadzane od sezonu letniego 2018 ograniczenia operacji lotniczych w porze nocnej. Od godziny 23:30 do 5:30 nie będzie można planować żadnych rejsów do i z Warszawy. Możliwe będą jedynie operacje lotnicze opóźnione z przyczyn niezależnych od

przewoźników oraz loty ratunkowe i państwowe. Obecnie od godziny 23:00 do 6:00 obowiązuje ograniczenie liczby operacji, ale nie ich całkowity zakaz. Port posiada dwa pasy krzyżujące się ze sobą, co w praktyce ogranicza przepustowość tych pasów. Analizy wykazują, że trzeciego pasa startowego nie da się już zbudować, ponieważ w tej okolicy powstała południowa obwodnica Warszawy- trasa S2 i nie ma już na niego miejsca. Być może taniej od budowy CPL byłoby rozebrać i „odsunąć” trasę, ale na taką operację nie ma jednak rezerwy terenowej.

8. W latach 2010–2015 Region Europy Środkowo-Wschodniej zwiększył ruch lotniczy o jedną trzecią, czyli transport lotniczy wzrasta znacznie szybciej niż w nasyconych rynkach zachodniej Unii Europejskiej. Od strony popytowej budowa CPL wydaje się mieć podstawy.

SIATKA POŁĄCZEŃ ROZKŁADOWYCH I CZARTEROWYCH



Rys. 2 Mapa połączeń lotniczych z Lotniska Chopina i z lotniska w Modlinie w 2017r., –źródło: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/51,54420,21540153.Html?i=0>, [dostęp 2017-12-26].

WYZWANIA

1. Centralny port działający jako HUB-port tranzytowy musiałby opierać się w 70-80% na tranzytach (40-50% tranzytów posiada obecnie port im. F. Chopina).

2. Przykładem posiadania skutecznie działającego lotniska hubowego-tranzytowego jest Holandia, która liczy 17 mln mieszkańców, podczas gdy lotnisko w Amsterdamie obsłużyło w 2016 roku prawie 64 mln pasażerów. Tak działa hub linii KLM (obecnie w sojuszu z Air France). Kolejnym przykładem są Helsinki (ponad 17 mln pasażerów rocznie). Tu linia lotnicza Finnair posiada hub obsługujący kierunki azjatyckie, który linia lotnicza i zarządca portu budowali konsekwentnie od 15 lat.

3. Centralny Port Komunikacyjny to korzyść dla dominującego przewoźnika-PLL LOT S.A., ponieważ pozwala m.in. obsługiwać loty dalekodystansowe, w przypadku których marża jest najwyższa. To również dogodna opcja dla zarządcy portu, ponieważ pasażerowie wydają największe środki w sklepach i restauracjach. Zarządca lotniska czerpie przychody od najemców nie tylko z czynszu, ale również z prowizji od obrotu.

4. Polska nie ma doświadczeń w tak wielkich projektach infrastrukturalnych jak CPL. Przystrogą powinny być dla nas kolosalne trudności towarzyszące budowie centralnego lotniska Berlin-Brandenburg. Deklarowany przez inwestora na starcie koszt wynosił mniej niż 2 mld euro, dziś jest ponad trzy razy wyższy, a końca budowy nie widać. Otwarcie było już przekładane wielokrotnie m.in. z powodu wad systemu przeciwpożarowego. Najnowsza data to 2019 r., ale nie wiadomo, czy znów nie zostanie przesunięta.

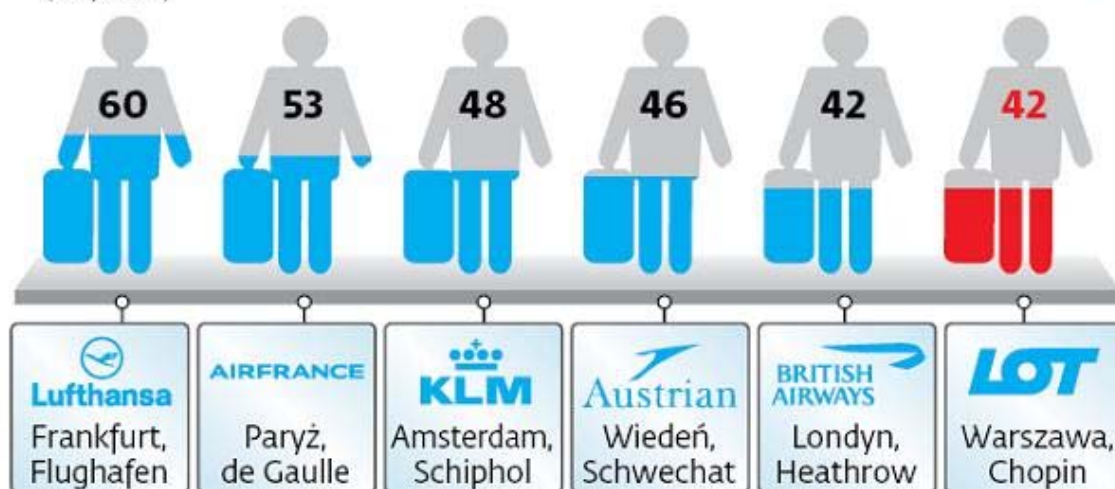
5. Strategia obecnego Rządu zakłada budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego, który to projekt jest na kilka kadencji i który wymaga konsekwencji budowy, mimo zmian ekipy rządzącej. Przykłady z przeszłości pokazują, że nawet zmiana na stanowisku ministra w ramach jednego ugrupowania partyjnego może skończyć się tym, że wielki projekt idzie w niepamięć.

6. Polski przykład nieudanej inwestycji-budowa lotniska pasażerskiego w Gdyni, 32 km od portu w Gdańsku, który nie był przeciążony ruchem, ruszyła w 2012 r., rok później Komisja Europejska wszczęła postępowanie wyjaśniające, którego efektem był nakaz zwrotu przyznanej dotacji. Port został zamknięty zanim został otwarty.

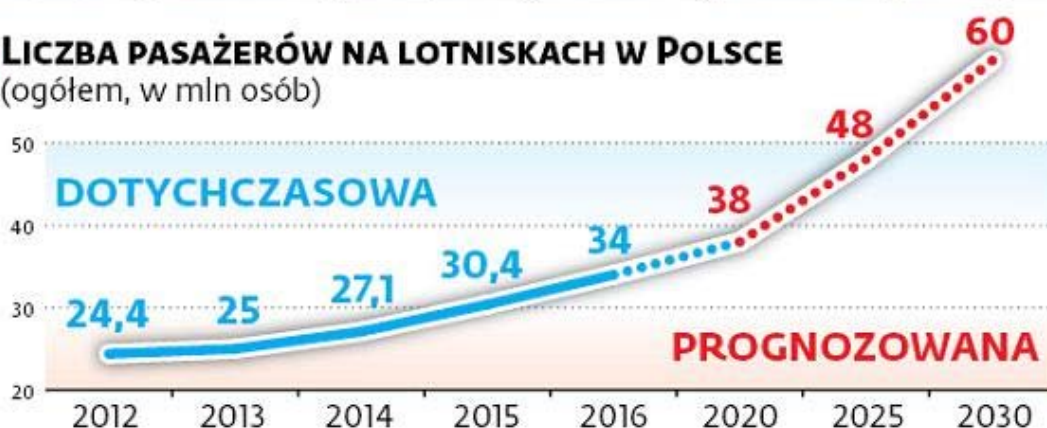
7. Warunkiem funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego jest posiadanie dużej, prężnej linii lotniczej. Tę rolę ma pełnić LOT. Narodowy przewoźnik ma plany posiadania w Centralnym Porcie Lotniczym własnego terminala, podobnego do tego, jaki posiada np. Lufthansa w Monachium. Należy wziąć pod uwagę, że w ciągu ostatnich lat LOT pod względem ilości przewożonych pasażerów w Polsce, został wyprzedzony przez niskokosztową linię lotniczą Ryanair, na trzecim miejscu jest również niskokosztowa linia lotnicza Wizz Air-na podstawie danych z 2016 r.

Rynek lotniczy przed budową CPL

UDZIAŁ GŁÓWNEGO PRZEWOŹNIKA W OBSŁUDZE PASAŻERÓW (w proc.)



LICZBA PASAŻERÓW NA LOTNISKACH W POLSCE (ogółem, w mln osób)



Źródło: PWC, ULC

© © NS

Rys.3. Udział głównego przewoźnika w obsłudze pasażerów w głównych portach lotniczych w Europie, źródło: <http://biznes.interia.pl/wiadomosci/news/centralne-lotnisko-w-polsce-szykuja-sie-wysokie-loty-czy,2512005,4199>, [dostęp 2017-12-26].

1. PLL LOT S.A. w 2012 roku, w związku z trudną sytuacją finansową, otrzymał pomoc publiczną. Nie mniej jednak w ostatnim czasie wyniki przewozowe i finansowe są coraz lepsze. W 2016 r otworzył 23 nowe połączenia i osiągnął poziom 5,5 mln pasażerów (o 1,2 mln więcej niż rok wcześniej). Założenie jest takie, że do 2025 r. liczba pasażerów ma urosnąć do ponad 17 mln rocznie. We flocie LOT znajduje się 45 samolotów, Zarząd zapowiedział podwojenie tej liczby. Pozyskiwanie leasingodawców jest w toku, szczególnie w segmencie szerokokadłubowym – domówione zostały nowe Boeingi B787-Dreamlinery. Wynik na działalności podstawowej za 2017 rok, ma wynieść ok. 200 mln zł, a zysk netto ok. 300 mln zł.

2. Efektem ubocznym budowy CPK może być likwidacja kilku lotnisk regionalnych, np. Radomia, Łodzi i Bydgoszczy oraz spadek ilości pasażerów w pozostałych portach regionalnych. Łódź jako jedno z nielicznych lotnisk w

Polsce w 2016 r. zanotowało spadki. A Radom to drugi najmniej odwiedzany przez pasażerów port w Polsce. Można sobie wyobrazić scenariusz, w którym Łódź i Radom zostaną zamknięte albo odrodzą się w formie lotnisk cargo, general aviation albo dla wojska.

3. Bardzo trudno będzie uzyskać finansowanie Unii Europejskiej na taki projekt. Skoro UE dofinansowała koncepcję budowy portów regionalnych, to będzie jej teraz trudno finansować Centralny Port Lotniczy, który oznaczałby być może likwidację m.in. portów w Łodzi, Radomiu i Bydgoszczy.

4. Obecnie nie są jeszcze znane szczegóły w zakresie możliwości finansowania Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jedno z założeń polega na tym, że w finansowanie portu miałyby bezpośrednio zaangażować się Polski Fundusz Rozwoju wspólnie z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Wcześniej jedna z koncepcji zakładała ściągnięcie kapitału chińskiego: inwestor z Dalekiego Wschodu miałby zbudować port i otrzymać go w użytkowanie np. na 30 lat, a po tym czasie lotnisko stałoby się własnością Skarbu Państwa. W grę wchodzi również pozyskanie finansowania ze sprzedaży nieruchomości po Lotnisku Chopina-w przypadku jego zamknięcia, po wybudowaniu CPK, a nawet ewentualnie z prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Porty Lotnicze, do którego należy Port im. F. Chopina w Warszawie, poprzez giełdę. Ostateczna koncepcja jest w trakcie wypracowywania i jest ona kluczowym wyzwaniem dla tego przedsięwzięcia.

5. Inwestycja w budowę CPK będzie wymagała zsynchronizowania i jednoczesnego powstania infrastruktury lotniczej, drogowej i kolejowej. Będzie to zatem wieloletnia inwestycja (w perspektywie docelowego kształtu CPL zapewne ok. 20-letnia). Polska posiada ograniczone doświadczenie w tak złożonym i wieloletnim procesie inwestycyjnym, którego powodzenie zależy od współpracy i koordynacji pracy między wieloma urzędami, regulatorami i wykonawcami.

6. Budowa centralnego węzła komunikacyjnego w Stanisławowie w gminie Baranów może być dla operujących stamtąd linii lotniczych oraz przewoźników kolejowych szansą na znaczne zwiększenie przewozów pasażerskich i towarowych. Realizacja tak skomplikowanego przedsięwzięcia wymaga jednak od wszystkich zainteresowanych stron konsekwencji, wysokich kompetencji i odpowiedniego przygotowania całości przedsięwzięcia.



Rys. 4. Lokalizacja Centralnego Portu Lotniczego, źródło: http://londynek.net/wiadomosci/Polish+government+New+central+airport+like+a+city+wiadomosci+news,/wiadomosci/en/article?jdnews_id=48261, [dostęp 2017-12-26].

PODSUMOWANIE

Celem projektu CPK zgodnie z oświadczeniem polskich władz jest "budowa i eksploatacja rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który z jednej strony uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do powstania krajowego systemu pasażerskiego transportu kolejowego stanowiącego atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego.

Pod hasłem "budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego - Port Solidarność" kryją się przede wszystkim: budowa międzynarodowego lotniska w rejonie wsi Stanisławów w gminie Baranów, na zachód od Warszawy; budowa węzła kolejowego, który ma wykraczać poza funkcję stacji kolei lotniskowej; budowa nawet ponad 900 km linii kolejowych w Polsce; budowa od 65 do blisko 250 km dróg na terenie kraju, w zależności od wybranego wariantu; umożliwienie dynamicznego rozwoju PLL LOT jako głównego przewoźnika w Europie Środkowej; reorganizacja ruchu lotniczego w aglomeracji warszawskiej na czas budowy CPK oraz po jego otwarciu; eliminacja wykluczenia transportowego miast i mieszkańców, poprzez zapewnienie szybkiego dojazdu do CPK, a tym samym również do Warszawy; integracja aglomeracji warszawskiej i łódzkiej; rozwój "Airport City" z hotelami, terenami wystawowymi, kongresowymi, siedzibami firm.



Rys. 5. Centralny Port Komunikacyjny-podsumowanie, źródło: <https://businessinsider.com.pl/finanse/makroekonomia/centralny-port-komunikacyjny-cpk-koncepcja-projekt-inwestycja/76n7506>, [dostęp 2017-12-26].

Przypisy: Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju, 2017-11. (Załącznik nr 1 do Uchwały nr 173/2017 Rady

Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.); Projekt Centralnego Portu Lotniczego Polski Przedsiębiorstwa Churchill-Jankowski Sp. z o.o. [dostęp 2017-11-09]; Centralny Port Lotniczy (Lotnisko Centralne dla Polski) + dokumenty SISKOM; Łukasz Malinowski: CPK: Jakiej kolei chce PKP?. W: Rynek-Lotniczy.pl. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., 2017-10-19. [dostęp 2017-11-18]; Spór o węzeł kolejowy skrzępował Centralny Port Komunikacyjny. W: Business Insider Polska. Onet SA, 2017-10-06. [dostęp 2017-10-07]; Wiadomość z 15.01.2004 – Lokalizacja lotniska centralnego dla Polski. Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2007-03-11. [dostęp 2017-11-18]. Marcin Walków-Rząd przyjął koncepcję budowy centralnego lotniska. Oto jej założenia w: <https://businessinsider.com.pl/finanse/makroekonomia/centralny-port-komunikacyjny-cpk-koncepcja-projekt-inwestycja/76n7506>, [dostęp 2017-12-26].

Recibido el 30 de diciembre de 2018