

Rozwój i przyszłość rynku lotniczego w Polsce

Aspekty gospodarcze i militarne



WARSAW ENTERPRISE INSTITUTE

**ROZWÓJ I PRZYSZŁOŚĆ RYNKU
LOTNICZEGO W POLSCE.
ASPEKTY GOSPODARCZE I MILITARNE**

WARSZAWA 2022

Spis treści

Synteza	5
1. Ogólna sytuacja lotnictwa cywilnego w Polsce	7
1.1. Porty lotnicze w Polsce	7
1.2. Ruch lotniczy	7
1.3. Sytuacja finansowa	12
2. Konieczność stworzenia przemyślanej infrastruktury lotniczej odpowiadającej na aktualne potrzeby	14
2.1. Obecna infrastruktura	14
2.2. Przepustowość istniejących lotnisk	14
2.3. Potrzeba stworzenia hubu w Europie Środkowo-Wschodniej	15
2.4. Rola lotnisk regionalnych	15
3. Centralny Port Komunikacyjny jako możliwość stworzenia węzła transportowego dla Europy Środkowo-Wschodniej	17
3.1. Idea stworzenia węzła transportowego w Polsce	17
3.2. Plany powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego	18
3.3. Szanse związane z powstaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego	21
3.4. Ryzyka związane z powstaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego	21

4. Rola istniejących lotnisk w systemie	23
4.1. Konsekwencje powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego	23
4.2. Skutki dla Lotniska Chopina	23
4.3. Skutki dla lotnisk regionalnych	24
5. W jakiej sytuacji CPK miałby znaczenie dla obronności Polski i państw tzw. wschodniej flanki NATO?	26
5.1. Zdolność do przerzutu sił przed i w czasie konfliktu zbrojnego	26
5.2. Przepustowość i położenie wojskowych baz lotniczych w Polsce a przepustowość i położenie CPK	27
5.3. Możliwości i znaczenie przerzutu na transport kołowy i kolejowy	28
5.4. Rozwiązanie z potencjałem na przyszłość	29
6. Położenie geograficzne CPK a obronność	30
6.1. Dogodny punkt pojawiania się sił sojusznicznych	30
6.2. Częściowo poza zasięgiem przeciwnika	30
6.3. Możliwość ochrony CPK przed atakami z powietrza	31
6.4. Znaczenie innych portów lotniczych w obronności przy założeniu realizacji CPK	32

Synteza

Aspekty gospodarcze

- Obecnie w Polsce funkcjonuje 15 portów lotniczych – 1 hubowe i 14 regionalnych. Największe polskie lotnisko – Lotnisko Chopina – nie pełni istotnej roli na arenie europejskiej, a większość lotnisk regionalnych jest nierentowna. Jednocześnie ruch cargo jest marginalny w skali Europy.
- Konieczne jest stworzenie przemyślanej infrastruktury lotniczej, bowiem dotychczas wiele lotnisk regionalnych powstało bez rzetelnej analizy finansowej, w wyniku realizacji partykularnych interesów. Skutkiem tego wiele lotnisk regionalnych generuje straty.
- Brak znaczącego lotniska hubowego w Europie Środkowej oraz idealne położenie Polski, stanowią szansę na stworzenie istotnego węzła komunikacyjnego łączącego Zachód ze Wschodem.
- Uzupelnieniem hubu powinny być rentowne lotniska regionalne. Mogą one pełnić istotną rolę w regionie – wpływać na rozwój gospodarczy, pobudzać turystykę, umożliwiać łatwy i szybki transport osobom podróżującym i emigrantom zarobkowym. W związku z negatywną sytuacją finansową należy rozważyć restrukturyzację tych obiektów lub przekształcenie ich w inne obiekty np. general aviation lub wojskowe.
- Zbyt niska przepustowość Lotniska Chopina oraz brak możliwości rozbudowy, przy jednoczesnym istotnym przeciążeniu uniemożliwiają mu pełnienie znaczącego hubu. Tym samym konieczne jest powstanie nowego obiektu, który będzie miał odpowiednią infrastrukturę.
- Powstanie Centralnego Portu Komunikacyjnego wiąże się z szeregiem szans i ryzyk, obejmujących:
 - » możliwość stania się kluczowym hubem Europy Środkowej, obsługującym zarówno transport pasażerski, jak i cargo;
 - » rozwój rodzimego przewoźnika PLL LOT;
 - » wzrost znaczenia na arenie międzynarodowej, większe zainteresowanie zagranicznych przewoźników wiążące się z otwarciem nowych połączeń oraz intensyfikacją stosunków gospodarczych (np. w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku);
- Utworzenie Centralnego Portu Komunikacyjnego wiąże się z koniecznością ustalenia roli poszczególnych lotnisk w systemie, w tym:
 - wygaszenie ruchu pasażerskiego na Lotnisku Chopina, który stanowi konkurencję dla CPK i osłabia jego rolę jako hubu, przy jednoczesnym wykorzystaniu jego infrastruktury poprzez przekształcenie go w obiekt wojskowy;
 - restrukturyzacja lub przekształcenie lotnisk regionalnych, w celu zapewnienia ich rentowności, po przeprowadzeniu szczegółowych analiz.

Militarne argumenty za budową CPK:

- Radykalne podniesienie zdolności do przyjmowania w Polsce jednostek sojusznicznych w okresie przed i w czasie konfliktu. Inwestycja typu greenfield umożliwia stworzenie nowoczesnej infrastruktury doskonale dopasowanej do aktualnych oraz przyszłych potrzeb. Na teatrze mogłaby się pojawiać dziennie średnio jedna dodatkowa brygada dziennie. Nawet gdyby to była brygada stacjonująca wcześniej w Stanach Zjednoczonych.
- Uzyskanie możliwości przerzucenia przybyłych jednostek i rozwinięcia ich w ciągu 1-3 dób od pojawienia się

ich w CPK gdziekolwiek na wschodniej flance NATO;

- Możliwość obrony CPK przy pomocy środków OPL/OPR broniących także m.in. Warszawy, Łasku i Sochaczewa;
- Możliwość skoncentrowania obrony i osiągnięcie przez to efektu synergii
- Szansa na wyspecjalizowanie innych

portów lotniczych do prowadzenia działań innych niż przyjmowanie ciężkich samolotów transportowych – dodatkowe bazy dla lotnictwa bojowego i śmigłowego – jeżeli Polska zdecyduje się na zrobienie z nich obiektów podwójnego przeznaczenia.



1. Ogólna sytuacja lotnictwa cywilnego w Polsce

1.1. Porty lotnicze w Polsce

Zgodnie z danymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego¹ w Polsce funkcjonuje 65 lotnisk cywilnych², w tym 48 użytku publicznego i 17 użytku wyłącznego oraz 473 lądowiska³, które w znaczącej większości należą do jednostek opieki medycznej, aeroklubów lub stanowią obiekty prywatne. Z perspektywy niniejszego raportu kluczowe są porty lotnicze, które zgodnie z art. 2 ust. 17 Prawa lotniczego stanowią lotniska użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. W Polsce funkcjonuje 15 takich portów lotniczych:

- Lotnisko Chopina w Warszawie;
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice;
- Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach;
- Port Lotniczy Wrocław im. Mikołaja Kopernika;
- Port Lotniczy Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego;
- Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta;
- Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność”;
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego Bydgoszcz;
- Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka;
- Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost;
- Port Lotniczy Warszawa-Modlin;
- Port Lotniczy Lublin;
- Port Lotniczy Olsztyn-Mazury;
- Lotnisko Warszawa-Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 roku (w trakcie przebudowy).

Pierwszy z nich jest obecnie największym, obsługującym szereg połączeń dalekodystansowych oraz pełniącym rolę hubu dla PLL LOT. Pozostałe należy określić jako regionalne, przy czym prawie wszystkie z nich również obsługują połączenia poza granice Polski. Trzy porty lotnicze zlokalizowane są w województwie mazowieckim, w pozostałych województwach (poza opolskim, podlaskim i świętokrzyskim) występuje jeden taki obiekt.

Należy przy tym wskazać na istotny podział portów lotniczych na hubowe i regionalne. Pierwsze z nich umożliwiają pasażerom przesiadanie się między lotami bez konieczności opuszczania strefy zastrzeżonej, co oznacza, że nie muszą ponownie przechodzić kontroli granicznej. Drugie natomiast nie oferują takiej możliwości, co do zasady nie służą do zorganizowanych lotów przesiadkowych i pasażerowie mogą jedynie samodzielnie się przesiadać bez dodatkowych ułatwień, posiadając dwa oddzielne bilety na kolejne loty bez gwarancji dalszej podróży np. w przypadku opóźnień.

1.2. Ruch lotniczy

Analizując sytuację portów lotniczych w Polsce, należy mieć na uwadze, iż w związku z pandemią COVID-19 nastąpił istotny kryzys w lotnictwie pasażerskim. Tym samym obecne wyniki mogą nie być w pełni reprezentatywne, gdyż oprócz czynników ekonomicznych czy zarządczych, wpłynęła na nie również sytuacja epidemiologiczna, uniemożliwiająca prowadzenie normalnej działalności, która jest katastrofalna dla branży na całym świecie.

¹ <https://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/rejestr-lotnisk-i-ewidencja-ladowisk>.

² https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/regulacje_europejskie/Rejestr_Lotnisk_Cywilnych_13.06.2022.pdf.

³ https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/kontrola-nadzor-certyfikacja/Wykaz_ladowisk_cyw_03_06_2022.pdf.



W 2021 roku porty lotnicze w Polsce obsłużyły 19,65 mln pasażerów⁴. Jest to o prawie 60 proc. mniej niż w 2019 roku (49,01 mln), jednak już widać odbicie po pandemii – liczba pasażerów wzrosła o ponad 35 proc. względem 2020 roku (14,55 mln). Porty lotnicze w 2021 roku obsługujące największą liczbę pasażerów to Lotnisko Chopina w Warszawie (7,44 mln), Port Lotniczy Kraków-Balice (3,07 mln), Port Lotniczy Katowice (2,31 mln), Port Lotniczy Gdańsk (2,14 mln) oraz Port Lotniczy Warszawa-Modlin (1,45 mln), nieznacznie wyprzedzający Port Lotniczy Wrocław (1,41 mln). Oprócz wskazanych lotnisk, ponad 1 mln pasażerów zostało obsłużonych w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica, natomiast pozostałe porty lotnicze nie przekroczyły 255 tys. podróży. Najmniejszą liczbę pasażerów obsłużyły: Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost (21 tys.), Port Lotniczy Olsztyn-Mazury (47 tys.), Port Lotniczy Łódź (69 tys.), Port Lotniczy Bydgoszcz (95 tys.) i Port Lotniczy Lublin (107 tys.). Należy przy tym zaznaczyć, że klasyfikacja lotnisk w zakresie liczby pasażerów nie uległa znaczącym zmianom między rokiem 2019 a 2021. Następowaly oczywiście zmiany ilościowe, ale co do zasady układ miejsc wyglądał analogicznie.

Rozkład operacji pax (przyloty i odloty samolotów pasażerskich) kształtował się podobnie do zestawienia dotyczącego liczby pasażerów. W 2021 roku największą liczbę tych operacji wykonały lotniska: Lotnisko Chopina w Warszawie (80 tys.), Port Lotniczy Kraków-Balice (28 tys.), Port Lotniczy Gdańsk (21 tys.), Port Lotniczy

Katowice (18 tys.) i Port Lotniczy Wrocław (13 tys.). Oprócz wskazanych obiektów tylko jeszcze jeden obiekt przekroczył 10 tys. operacji – Port Lotniczy Warszawa-Modlin (12 tys.). Najmniejsza liczba operacji została wykonana przez Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost (512), Port Lotniczy Olsztyn-Mazury (656), Port Lotniczy Łódź (666), Port Lotniczy Bydgoszcz (1,2 tys.) i Port Lotniczy Lublin (1,3 tys.).

Warto zwrócić uwagę na zmiany wolumenów pasażerów i operacji między latami 2021 a 2019 i 2020. Różnice między pierwszym rokiem pandemii a zeszłym rokiem pokazują oczywiste spadki, w zakresie liczby pasażerów od 37,7 do 77,0 proc. oraz w zakresie operacji od 36,9 do 63,3 proc. Natomiast ciekawsze jest porównanie roku 2021 i 2020, bowiem dla wielu lotnisk widać odbicie, skutkujące wzrostem pasażerów i operacji pax. Dotyczy to w szczególności największych portów lot-

W 2021 roku porty lotnicze w Polsce obsłużyły 19,65 mln pasażerów. Jest to o prawie 60 proc. mniej niż w 2019 roku (49,01 mln), jednak już widać odbicie po pandemii – liczba pasażerów wzrosła o ponad 35 proc. względem 2020 roku (14,55 mln).

niczych, bowiem wśród mniejszych obiektów doszło wręcz do pogorszenia sytuacji w tym zakresie. Dalszy spadek pasażerów odnotowały Port Lotniczy Łódź, Port Lotniczy Lublin, Port Lotniczy Olsztyn Mazury (wszystkie trzy przy jednoczesnym wzroście liczby operacji pax) oraz Port Lotniczy Szczecin-Goleniów i Port Lotniczy Bydgoszcz (oba przy jednoczesnym spadku operacji pax, przy czym pierwszy z nich zanotował największy spadek w obu kategoriach, odpowiednio o 23,6 proc. i 12,7 proc.). Natomiast jedynym przypadkiem wzrostu liczby pasażerów i zmniejszenia liczby operacji był Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost.

⁴ https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/wg_portow_lotniczych_4kw2021.pdf.

Tabela 1. Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2019–2021

Nazwa Portu	cały rok			dynamika	
	2021	2020	2019	2021/2020	2021/2019
Lotnisko Chopina w Warszawie					
Liczba pasażerów	7 445 468	5 473 224	18 844 591	36%	-60,5%
Liczba operacji pax	80 608	67 649	180 562	19,2%	-55,4%
Kraków-Balice					
Liczba pasażerów	3 065 957	2 588 970	8 402 859	18,4%	-63,5%
Liczba operacji pax	27 630	23 018	58 771	20%	-53%
Katowice					
Liczba pasażerów	2 311 586	1 437 876	4 843 650	60,8%	-52,3%
Liczba operacji pax	18 048	12 814	32 959	40,8%	-45,2%
Wrocław					
Liczba pasażerów	1 409 067	1 003 066	3 543 398	40,5%	-60,2%
Liczba operacji pax	13 388	10 636	28 199	25,9%	-52,5%
Poznań-Ławica					
Liczba pasażerów	1 045 751	652 833	2 372 184	60,2%	-55,9%
Liczba operacji pax	9 399	7 030	18 998	33,7%	-50,5%
Łódź					
Liczba pasażerów	69 296	75 275	241 707	-7,9%	-71,3%
Liczba operacji pax	666	578	1 664	15,2%	-60%
Gdańsk					
Liczba pasażerów	2 140 522	1 697 406	5 361 134	26,1%	-60,1%
Liczba operacji pax	20 591	17 823	41 088	15,5%	-49,9%
Szczecin-Goleniów					
Liczba pasażerów	181 849	185 848	580 479	-2,2%	-68,7%
Liczba operacji pax	2 188	2 320	4 934	-5,7%	-55,7%
Bydgoszcz					
Liczba pasażerów	95 118	124 545	413 472	-23,6%	-77%
Liczba operacji pax	1 152	1 319	3 138	-12,7%	-63,3%
Rzeszów-Jasionka					
Liczba pasażerów	253 210	234 355	769 252	8%	-67,1%
Liczba operacji pax	3 278	3 005	7 443	9,1%	-56%
Zielona Góra-Babimost					
Liczba pasażerów	20 596	19 266	33 078	6,9%	-37,7%
Liczba operacji pax	516	810	868	-36,3%	-40,6%
Warszawa-Modlin					
Liczba pasażerów	1 455 315	870 831	3 104 277	67,1%	-53,1%
Liczba operacji pax	11 525	6 974	18 270	65,3%	-36,9%
Lublin					
Liczba pasażerów	107 423	123 512	356 011	-13%	-69,8%
Liczba operacji pax	1 285	1 227	2 692	4,7%	-52,3%
Warszawa-Radom					
Liczba pasażerów	0	0	0	-	-
Liczba operacji pax	0	0	0	-	-
Olsztyn-Mazury					
Liczba pasażerów	47 039	61 114	147 446	-23%	-68,1%
Liczba operacji pax	656	646	1 110	1,5%	-40,9%
Suma					
Liczba pasażerów	19 648 197	14 548 121	49 013 538	35,1%	-59,9%
Liczba operacji pax	190 930	155 849	400 696	22,5%	-52,4%

Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych.

Tabela 2. Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w pierwszym kwartale lat 2019–2022

Nazwa Portu	pierwszy kwartał				dynamika		
	2022	2021	2020	2019	2022/2021	2022/2020	2022/2019
Lotnisko Chopina w Warszawie							
Liczba pasażerów	2 014 426	605 079	3 107 229	3 696 371	232,9%	-35,2%	-45,5%
Liczba operacji pax	22 807	8 628	34 813	40 298	164,3%	-34,5%	-43,4%
Kraków-Balice							
Liczba pasażerów	1 196 864	125 237	1 533 149	1 631 551	855,7%	-21,9%	-26,6%
Liczba operacji pax	10 049	1 725	11 558	12 180	482,6%	-13,1%	-17,5%
Katowice							
Liczba pasażerów	462 915	66 962	648 520	710 423	591,3%	-28,6%	-34,8%
Liczba operacji pax	5 802	918	5 351	5 252	532%	8,4%	-10,5%
Wrocław							
Liczba pasażerów	364 881	56 804	526 045	692 014	542,4%	-30,6%	-47,3%
Liczba operacji pax	3 584	954	4 859	6 089	275,7%	-26,2%	-41,1%
Poznań-Ławica							
Liczba pasażerów	246 082	17 268	331 136	386 393	1325,1%	-25,7%	-36,9%
Liczba operacji pax	2 501	327	3 225	3 618	664,8%	-22,4%	-30,9%
Łódź							
Liczba pasażerów	24 654	1 333	37 338	49 107	1749,5%	-34%	-49,8%
Liczba operacji pax	188	32	224	380	487,5%	-16,1%	-50,5%
Gdańsk							
Liczba pasażerów	625 988	102 539	883 407	998 432	510,5%	-29,1%	-37,3%
Liczba operacji pax	5 920	1 714	7 748	8 243	245,4%	-23,6%	-28,1%
Szczecin-Goleniów							
Liczba pasażerów	59 076	11 917	92 139	120 055	395,7%	-35,9%	-50,8%
Liczba operacji pax	634	260	1 014	1 025	143,8%	-37,5%	-38,1%
Bydgoszcz							
Liczba pasażerów	33 695	1 991	70 745	82 924	1592,4%	-52,4%	-59,4%
Liczba operacji pax	358	35	713	638	922,9%	-49,8%	-43,9%
Rzeszów-Jasionka							
Liczba pasażerów	85 017	11 005	116 403	163 966	672,5%	-27%	-48,1%
Liczba operacji pax	947	280	1 298	1 620	238,2%	-27%	-41,5%
Zielona Góra-Babimost							
Liczba pasażerów	4 345	2 550	6 612	4 309	70,4%	-34,3%	0,8%
Liczba operacji pax	165	139	208	147	18,7%	-20,7%	12,2%
Warszawa-Modlin							
Liczba pasażerów	525 336	45 047	489 153	718 158	1066,2%	7,4%	-26,8%
Liczba operacji pax	3 920	588	3 241	4 352	566,7%	21%	-9,9%
Lublin							
Liczba pasażerów	33 593	5 023	59 011	75 474	568,8%	-43,1%	-55,5%
Liczba operacji pax	359	82	540	620	337,8%	-33,5%	-42,1%
Warszawa-Radom							
Liczba pasażerów	0	0	0	0	-	-	-
Liczba operacji pax	0	0	0	0	-	-	-
Olsztyn-Mazury							
Liczba pasażerów	12 131	1 651	28 259	28 538	634,8%	-57,1%	-57,5%
Liczba operacji pax	172	66	240	202	160,6%	-28,3%	-14,9%
Suma							
Liczba pasażerów	5 689 003	1 054 406	7 929 146	9 357 715	439,5%	-28,3%	-39,2%
Liczba operacji pax	57 406	15 748	75 032	84 664	264,5%	-23,5%	-32,2%

Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych.



Oprócz lotów pasażerskich należy również uwzględnić transport towarów. W 2021 roku porty lotnicze w Polsce obsłużyły ponad 133 tys. ton cargo^{5,6}, z czego najwięcej Lotnisko Chopina w Warszawie (97,45 tys. ton), Port Lotniczy Katowice (23,71 tys. ton) oraz Port Lotniczy Gdańsk (9,11 tys. ton). Należy przy tym zaznaczyć, że dwa pierwsze posiadają oddzielne terminale cargo. Ponad 1 tys. ton zostało dodatkowo obsłużone przez Port Lotniczy Wrocław (1,76 tys. ton) i Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka (1,25 tys. ton), przy czym oba te lotniska zanotowały najwyższe, ponad dwukrotne, wzrosty względem roku poprzedniego. Natomiast 6 funkcjonujących portów w ogóle nie obsłużyło cargo:

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, Port Lotniczy Bydgoszcz, Port Lotniczy Kraków-Balice (na których odbywał się niewielki ruch cargo przed pandemią), Port Lotniczy Warszawa-Modlin, Port Lotniczy Olsztyn-Mazury oraz Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost.

Wielkość obsłużonych operacji cargo w 2021 roku jest dość podobna do wartości z 2019 roku, przy czym należy zaznaczyć istotne wzrosty Portu Lotniczego Katowice (gdzie w 2018 roku powstał oddzielny terminal cargo), Portu Lotniczego Gdańsk, Portu Lotniczego Wrocław oraz spadek Portu Lotniczego Poznań.

⁵ https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2021/wg_org_cargo_4kw2021.pdf.

⁶ https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_rynku/statystyki/2019/wg_org_cargo_4kw2019.pdf.

Tabela 3. Ilość obsłużonego cargo *on board* (w kg) w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w latach 2019–2021

Nazwa Portu	rok		
	2021	2020	2019
Lotnisko Chopina w Warszawie	97 453 465	74 983 486	97 784 243
Katowice	23 710 011	18 160 036	17 231 149
Gdańsk	9 111 037	6 835 134	6 680 996
Rzeszów-Jasionka	1 251 134	357 801	1 344 814
Poznań-Ławica	33 666	93 684	100 718
Wrocław	1 757 107	552 653	235 501
Szczecin-Goleniów	0	3 360	9 377
Bydgoszcz	0	38 190	9 223
Lublin	22 416	62 285	0
Warszawa-Radom	0	0	0
Warszawa-Modlin	0	4 403	0
Łódź	6 480	4 235	857
Kraków-Balice	0	6 130	1 175
Olsztyn-Mazury	0	0	0
Zielona Góra-Babimost	0	0	0
Suma końcowa	133 345 316	101 101 396	28 361 273

Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych.

Tabela 4. Ilość obsłużonego cargo on board (w kg) w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w pierwszym kwartale lat 2019–2022

Nazwa Portu	pierwszy kwartał			
	2022	2021	2020	2019
Lotnisko Chopina w Warszawie	24 510 244	20 176 297	22 251 233	21 448 655
Katowice	7 722 333	4 593 666	4 231 988	4 012 928
Gdańsk	2 388 273	2 094 849	1 641 073	1 690 404
Rzeszów–Jasionka	4 262 751	42 790	174 315	99 990
Poznań–Ławica	7 260	8 342	17 288	18 088
Wrocław	511 174	375 163	35 886	54 291
Szczecin–Goleniów	0	0	3 360	2 756
Bydgoszcz	23 494	0	0	0
Lublin	368 009	0	0	0
Warszawa–Radom	0	0	0	0
Warszawa–Modlin	0	0	0	0
Łódź	9 088	325	0	0
Kraków–Balice	0	0	6 130	1 175
Olsztyn–Mazury	500	0	0	0
Zielona Góra–Babimost	0	0	0	0
Suma końcowa	39 803 126	27 291 432	28 361 273	27 328 287

Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych.

1.3. Sytuacja finansowa

Przedstawione dane pokazują, że duże porty lotnicze skuteczniej odbudowywały wolumen pasażerów i operacji po złagodzeniu obostrzeń związanych z sytuacją epidemiologiczną. Zapewne wynika to z lepszej sytuacji finansowej, którą prezentowały przed pandemią, jak również istotniejszą rolę, jaką odgrywały w transporcie krajowym i międzynarodowym.

Co istotne, problemy finansowe polskich lotnisk, o których zrobiło się głośno w trakcie pandemii, nie wynikają jedynie z ograniczeń ruchu z nią związanych. W 2019 roku część portów lotniczych była nie-

Problemy finansowe polskich lotnisk, o których zrobiło się głośno w trakcie pandemii, nie wynikają jedynie z ograniczeń ruchu z nią związanych. W 2019 roku część portów lotniczych była nierentowna i nie były to jedynie lotniska o najmniejszym ruchu, ale również te o stosunkowo wysokiej liczbie pasażerów czy operacji.

rentowna i nie były to jedynie lotniska o najmniejszym ruchu, ale również te o stosunkowo wysokiej liczbie pasażerów czy operacji⁷. W szczególności ujemny wskaźnik rentowności netto dotyczył Portu Lotniczego Poznań–Ławica, Portu Lotniczego Łódź, Portu Lotniczego Bydgoszcz, Portu Lotniczego Rzeszów–Jasionka, Portu Lotniczego Warszawa–Modlin, Portu Lotniczego Lublin oraz Portu Lotniczego Olsztyn–Mazury. Przy czym najgorsze wyniki zanotowały Lublin, Łódź i Olsztyn, gdzie wskaźnik spadł poniżej -200 proc. Wskazane porty osiągały stratę netto na każdym pasażerze od 1,02 zł do 164,96 zł, co w praktyce oznacza dopłatę do obsłużonych podróży. Należy

⁷ <https://www.pasazer.com/news/44741/raport,polskie,lotniska,w,2019,roku.html>.

przy tym zaznaczyć, że dane nie obejmują Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost (zarządzanego przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, tak samo jak Lotnisko Chopina i Lotnisko Warszawa-Radom, które jest obecnie w trakcie przebudowy i nie funkcjonuje, w związku z czym ze względów księgowych trudno oddzielnie ocenić jego sytuację) i Portu Lotniczego Szczecin-Goleń (dla którego wyniki finansowe nie były dostępne w trakcie sporządzania raportu źródłowego), a biorąc pod uwagę zakres działalności, ich wyniki również mogą nie być satysfakcjonujące. Dodatkowo pandemia w oczywisty sposób pogłębiła jedynie istniejące problemy, przy czym część lotnisk uzyskała wsparcie ze środków publicznych, żeby zachować ciągłość funkcjonowania.

Za próg rentowności lotnisk uznaje się obsługę 1 mln pasażerów rocznie. W przypadku dwóch portów lotniczych, pomimo spełnienia tego warunku w 2019 r., wynik finansowy był ujemny. Szczególnie rażąca jest sytuacja Portu Lotniczego Warszawa-Modlin, który plasował się na 6. miejscu z wynikiem ponad 3 mln pasażerów, czyli jedynie ok. 400 tys. mniej niż Port Lotniczy Wrocław zajmujący miejsce wyżej, jednak nie pozwoliło to na zapewnienie rentowności. Zaniżone opłaty lotniskowe i praktyczne zmonopolizowanie przez jednego przewoźnika spowodowało, że nawet przy stosunkowo wysokiej liczbie pasażerów, lotnisko w Modlinie generuje straty i należy stwierdzić jego trwałą nierentowność.

Przyczyn negatywnej sytuacji finansowej, oprócz kryzysu epidemiologicznego, należy szukać przede wszystkim w braku przemyślanej infrastruktury lotniskowej. Decyzje

o powstawaniu portów lotniczych w wielu przypadkach wynikały ze względów prestiżowych czy politycznych, a nie na podstawie rzetelnej analizy ekonomicznej zapotrzebowania na

tego typu usługi. Nadal pojawiają się jednak pomysły tworzenia nowych lotnisk, w szczególności w województwach, które ich nie posiadają, na przykład na Podlasiu⁸. Należy przy tym zaznaczyć, że powstawania kolejnych obiektów nie można *a priori* oceniać negatywnie, w wielu krajach, chociażby w Wielkiej Brytanii, Francji czy Niemczech, występuje więcej portów lotniczych niż w Polsce, które pełnią istotną rolę w obsłudze krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego. Jednakże tworzenie lotnisk powinno być przemyślane, uwzględniać szereg czynników (ekonomicznych, finansowych, infrastrukturalnych czy środowiskowych) w kontekście istniejącego systemu oraz możliwej pozycji nowego obiektu na rynku. Zatem kluczowe jest podejmowanie decyzji popartych odpowiednimi analizami wraz z opracowaną strategią rozwoju, a nie kierowanie się partykularnymi interesami. Obiekty powinny być dostosowane do istniejących potrzeb oraz możliwości gospodarczych i turystycznych, z uwzględnieniem odpowiedniej infrastruktury lotniczej (zapewniającej przepustowość odpowiadającą planowanemu zakresowi działalności) oraz jej towarzyszącej.

Przyczyn negatywnej sytuacji finansowej, oprócz kryzysu epidemiologicznego, należy szukać przede wszystkim w braku przemyślanej infrastruktury lotniskowej.

⁸ <https://businessinsider.com.pl/finanse/ile-jest-w-polsce-lotnisk-budowa-lotniska-na-podlasiu/q8fkmp>.



2. Konieczność stworzenia przemysłanej infrastruktury lotniczej odpowiadającej na aktualne potrzeby

2.1. Obecna infrastruktura

Obecny system portów lotniczych obejmuje jeden hub oraz kilkanaście lotnisk regionalnych. Przy czym Lotnisko Chopina w Warszawie, będące jedynym węzłem przesiadkowym, nie znajduje się nawet w pierwszej dwudziestce europejskich portów lotniczych klasyfikowanych zgodnie z roczną liczbą obsłużonych pasażerów. Pokazuje to niestety, że żadne polskie lotnisko nie pełni istotnej roli w kontynentalnym, nie wspominając nawet o światowym, transporcie lotniczym.

Uwzględniając dynamikę kluczowych wartości dotyczących ruchu pasażerskiego oraz wyniki finansowe, należy wskazać, że jedynie największe polskie lotniska wypadają pozytywnie w tych zestawieniach i wykazują potencjał rozwojowy. Wśród obiektów, które utrzymują dobrą pozycję na lokalnym rynku, należy wskazać Lotnisko Chopina, Port Lotniczy Kraków-Balice, Port Lotniczy Katowice, Port Lotniczy Wrocław i Port Lotniczy Gdańsk.

Jednocześnie większość pozostałych lotnisk (Port Lotniczy Łódź, Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, Port Lotniczy Bydgoszcz, Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka, Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, Port Lotniczy Lublin i Port Lotniczy Olsztyn-Mazury) należy zaliczyć do małych obiektów o braku istotnej pozycji, które dodatkowo są nierentowne. Oferują one bardzo niewielką liczbę połączeń, ograniczoną do maksymalnie kilkunastu destynacji, a dzienna liczba operacji

pax nie przekracza 10. Co istotne, w przypadku tych lotnisk przed pandemią liczba operacji pax była maksymalnie 2,5-krotnie wyższa, tym samym również była niewielka.

Pozostałe dwa z funkcjonujących lotnisk – Port Lotniczy Poznań-Ławica i Port Lotniczy Warszawa-Modlin – należy określić jako obiekty średniej wielkości, które pod względem liczby pasażerów i operacji wypadają całkiem nieźle, jednak są one nierentowne i generują straty.

2.2. Przepustowość istniejących lotnisk

Największe porty lotnicze w Polsce, pomimo stosunkowo dobrej kondycji finansowej oraz dużego ruchu pasażerskiego i cargo, są przeciążone. Przepustowość Lotniska Chopina, które w tym kontekście jest w najtrudniejszej sytuacji, była szacowana w 2009 roku na 36 operacji lotniczych na godzinę oraz 12,95 mln pasażerów rocznie⁹, która już dziesięć lat później była znacznie przekroczona. Zgodnie z informacjami z 2018 roku¹⁰ ówczesna przepustowość dróg startowych (42 operacje na godzinę) była całkowicie wykorzystana, podobnie jak przepustowość procesów terminalowych,

a przepustowość środowiskowa (600 operacji dobowo) była na skraju wykorzystania w sezonie letnim. Istniał niewielki zapas przepustowości pa-

sażerskiej rocznej (szacowanej obecnie na ok. 22 mln pasażerów przy równomiernym rozłożeniu operacji lotniczych w ciągu doby, co

Największe porty lotnicze w Polsce, pomimo stosunkowo dobrej kondycji finansowej oraz dużego ruchu pasażerskiego i cargo, są przeciążone.

⁹ https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/przep_akt_300909.pdf.

¹⁰ <https://www.pasazer.com/news/38194/lotnisko.chopina,wykorzystana,przepustowosc,do,2020,roku.html>.

jest praktycznie niemożliwe), który miał być skonsumowany do 2020 roku. Jednocześnie z racji swojego położenia, bliskiej odległości osiedli mieszkaniowych oraz południowej obwodnicy Warszawy, rozbudowa Lotniska Chopina jest znacznie ograniczona. Ograniczenia środowiskowe uniemożliwiają normalną eksploatację portu w godzinach nocnych, a prawie całkowite wykorzystanie dostępnych slotów powoduje brak miejsca dla nowych, zainteresowanych przewoźników. Natomiast przepustowość lotnisk regionalnych, szacowana na około 32 mln pasażerów rocznie, w 2019 roku również prawie została osiągnięta¹¹. Należy przy tym zaznaczyć, że nie są to jedynie problemy występujące w polskim lotnictwie. Mając na względzie dynamikę wzrostu ruchu lotniczego, w 2040 roku brak wolnej przepustowości na europejskich lotniskach może uniemożliwić skorzystanie z tej formy transportu 160 mln pasażerom¹².

Jednocześnie, zgodnie z prognozami IATA, w ramach scenariusza bazowego (najbardziej prawdopodobnego) polskie lotniska mogłyby obsłużyć w 2024 r. ok. 50 mln pasażerów, a w 2040 r. – nawet ok. 100 mln¹³. Przy czym osiągnięcie tych wyników nie będzie możliwe bez stworzenia nowego lotniska o odpowiedniej przepustowości, gdyż obecne porty nie mają infrastrukturalnych możliwości do obsługi wskazanej liczby pasażerów.

2.3. Potrzeba stworzenia hubu w Europie Środkowo-Wschodniej

Uwzględniając potencjał geograficzny Polski oraz brak istotnych lotnisk hubowych w tej części Europy, inwestycja w tego typu obiekt wydaje

się uzasadniona. Jednocześnie należy rozważyć restrukturyzację lotnisk o niewielkiej istotności oraz nierentownych, w tym w ostateczności również przekształcenie ich z portów lotniczych w obiekty o niższej klasie, obsługujących *general aviation*. Popyt pasażerów dotychczas korzystających z lotów rejsowych obsługiwanych przez te obiekty mógłby zostać zaspokojony przez największe porty lotnicze, w tym nowopowstały hub, przy zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej (drogowej i kolejowej), która gwarantowałaby szybki transport do tych portów. Jednakże podjęcie decyzji o ewentualnych przekształceniach powinno zostać poprzedzone pogłębioną analizą każdego z lotnisk.

Mając na względzie ograniczone możliwości rozbudowy kluczowego Lotniska Chopina, jak również sytuację mniejszych portów lotniczych w Polsce, zasadne wydaje się skupienie na stworzeniu nowego hubu z odpowiednią infrastrukturą oraz ograniczenie lub zmianę charakteru działalności części regionalnych obiektów.

2.4. Rola lotnisk regionalnych

Pomimo, w większości, negatywnej sytuacji finansowej oraz ograniczonej oferty lotów, należy zauważyć rolę, jaką pełnią regionalne porty lotnicze. Co do zasady lotnictwo ma pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy regionów, w szczególności na sektor turystyczny¹⁴. Należy przy tym zaznaczyć, iż na tego typu obiektach funkcjonują przede wszystkim linie niskokosztowe, oferujące tanie loty. Jednocześnie, w wielu przypadkach, połączenia nie mają tylko charakteru czysto turystycznego, ale umożliwiają łatwy i szybki transport do miejsc emigracji zarobkowej (np. Wielkiej Brytanii). Tym samym

Zasadne wydaje się skupienie na stworzeniu nowego hubu z odpowiednią infrastrukturą oraz ograniczenie lub zmianę charakteru działalności części regionalnych obiektów.

¹¹ <https://turystyka.rp.pl/lotniska/art17843361-polskie-lotniska-regionalne-na-granicy-przepustowosci>.

¹² https://www.politykainsight.pl/_resource/multimedium/20167744.

¹³ <https://www.rp.pl/transport/art35658881-optimistyczne-prognozy-dla-polskiego-lotnictwa>.

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021IR0471&from=EN>.

drastyczne ograniczenie lotnisk regionalnych może utrudnić nie tylko podróże wakacyjne, ale również możliwość pracy za granicą, która z racji braku taniego, bezpośredniego lotu nie będzie tak chętnie podejmowana, zwłaszcza jeżeli ma charakter sezonowy.

Regionalne porty lotnicze są również istotne dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej w regionach oddalonych od głównych węzłów komunikacyjnych, relatywnie słabo rozwiniętych gospodarczo, peryferyjnych¹⁵. Należy przy tym zaznaczyć, że lotnisko hubowe nie jest dla nich substytutem, bowiem w większości ma obsługiwać dalekodystansowe loty i być miejscem przesiadkowym. Oznacza to, że będą na nim dominowały tradycyjne linie lotnicze, dla których koszt połączeń będzie odpowiednio wyższy. Zatem za ewentualny substytut należy uznać jedynie pozostałe lotniska regionalne, jednak w razie likwidacji jednego obiektu może nie nastąpić przekierowanie całego ruchu pasażerskiego na inne. Nawet jeżeli będzie za-

pewniona dogodna komunikacja do dalszego lotniska, w związku z dłuższym czasem podróży i potencjalnie wyższymi kosztami (związanymi z dodatkowym dojazdem) część pasażerów może zrezygnować z tego środka transportu.

Rozważając zatem dalsze losy lotnisk regionalnych, należy przede wszystkim zastanowić się nad poprawą ich rentowności, dokonać pogłębionych analiz i podjąć próby restrukturyzacji, jeżeli będzie to możliwe, w celu osiągnięcia dodatnich wyników finansowych. Ewentualnemu ograniczeniu działalności lub przekształceniu obiektu powinno towarzyszyć występowanie alternatywnych form transportu, które umożliwią jak najpełniejsze przejęcie dotychczasowych pasażerów i zaspokojenie ich potrzeb. W szczególności należy rozważyć przekształcenie części obiektów w centra czarterowe, które zapewnią dostęp do połączeń lotniczych, generując znacznie niższe koszty funkcjonowania.

¹⁵

Ibidem.



3. Centralny Port Komunikacyjny jako możliwość stworzenia węzła transportowego dla Europy Środkowo-Wschodniej

3.1. Idea stworzenia węzła transportowego w Polsce

Położenie geograficzne Polski, na granicy Europy Środkowej i Wschodniej, już w przeszłości powodowało uzasadnione plany stworzenia węzła transportowego. Lotnisko na Okęciu powstało w dwudziestoleciu międzywojennym i miało pierwotnie być lotniskiem wojskowym, jednym z trzech warszawskich, obok cywilnego na Gocławiu i sportowego na Bielanach. Obiekty te miały zastąpić lotnisko na Polu Mokotowskim, którego usytuowanie w granicach miasta uniemożliwiło jego rozwój. Mimo że Okęcie tymczasowo pełniło rolę lotniska cywilnego (do czasu zbudowania właściwego obiektu na Gocławiu, który ostatecznie nie powstał), po wojnie zdecydowano, że zachowa swoją funkcję i zostanie przebudowane w Międzynarodowy Dworzec Lotniczy. Jednak już w latach 70. możliwości lotniska na Okęciu były niewystarczające, w związku z czym powstała koncepcja stworzenia nowoczesnego węzła komunikacyjnego, łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Obiekt miał powstać na terenie gminy Baranów, gdzie obecnie planowana jest budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Pomysł sprzed lat nie stracił na aktualności, wręcz przeciwnie – obecna dynamika rozwoju transportu lotniczego, korzystne usytuowanie oraz brak konkurencyjnych, znaczących hubów w regionie powoduje, że przedsięwzięcie ma duży potencjał gospodarczy. Utworzenie lotniska hubowego, które przejmie pasażerów transferowych podróżujących między Europą

Zachodnią i Amerykami oraz Europą Wschodnią, Afryką i Azją, a także transport towarów na tych trasach, powinny przynieść nie tylko wymierne korzyści finansowe, ale również społeczne i polityczne. W szczególności spowoduje to powstanie nowych miejsc pracy, wzrost znaczenia Polski na arenie międzynarodowej czy zwiększenie dostępności połączeń dla polskich pasażerów.

Kluczowym aspektem przy powstaniu istotnego węzła komunikacyjnego, jest obecnie brak podobnego obiektu w Europie Środkowej. Należy przy tym zaznaczyć, że Polska jest jednym z najbardziej wysuniętych na wschód krajów Unii Europejskiej, a w związku z obecną sytuacją w najbliższym czasie nie należy się spodziewać, żeby Ukraina (wyniszczona wojną oraz ze zrujnowaną infrastrukturą) czy Rosja (z powodów politycznych) były realnymi partnerami dla przewoźników, w szczególności z Europy Zachodniej czy Ameryki Północnej.

Najbliższe istotne lotniska hubowe znajdują się na terenie Niemiec i Austrii. Port lotniczy we Frankfurcie nad Menem obsłużył w 2021 roku prawie 25 mln pasażerów, plasując się na 6. miejscu w Europie, porty lotnicze w Monachium i Wiedniu odpowiednio – prawie 12,5 mln (miejsce 14.) i niecałe 10,5 mln (miejsce 18.). Przy czym są to wyniki stosunkowo niskie, w porównaniu z danymi sprzed pandemii, gdzie w 2019 roku Frankfurt nad Menem znalazł się na 4. miejscu, obsługując ponad 70,5 mln pasażerów, Monachium – na 9. miejscu przy niecałych

Pomysł sprzed lat nie stracił na aktualności, wręcz przeciwnie – obecna dynamika rozwoju transportu lotniczego, korzystne usytuowanie oraz brak konkurencyjnych, znaczących hubów w regionie powoduje, że przedsięwzięcie ma duży potencjał gospodarczy.

48 mln pasażerów oraz lotnisko w Wiedniu – na 15. miejscu przekraczając 31,5 mln pasażerów. Warto przy tym przypomnieć, że liczba podróżnych obsługiwanych przez wszystkie Polskie porty lotnicze wyniosła w 2021 roku prawie 20 mln, a w 2019 roku niecałe 50 mln, zatem istotnie mniej niż samo lotnisko we Frankfurcie.

Jednocześnie aktualne są również problemy, które zauważono kilkadziesiąt lat temu. Położenie Lotniska Chopina, wygodne dla pasażerów z racji usytuowania blisko centrum Warszawy, znacząco ogranicza

możliwości rozwojowe.

Przekształcenie tego portu lotniczego w liczący się w regionie hub jest technicznie

niewykonalne. Wśród kluczowych przeszkód należy wskazać wymieniony wcześniej brak odpowiedniej przepustowości, której nie można istotnie powiększyć. Wymagałoby to rozbudowy, jednak wokół lotniska nie ma odpowiedniej, wolnej przestrzeni w związku z bliskim położeniem zabudowań mieszkalnych i dróg. Istotnym ograniczeniem jest również *curfew* (*core night*). W celu poprawy komfortu i jakości życia okolicznych mieszkańców został wprowadzony w 2018 roku zakaz lotów pomiędzy 23:30 a 5:30, co dodatkowo pogłębiło problem przepustowości. Należy również wskazać na problem dotyczący osobnych ciągów komunikacyjnych. Obecnie ten, dedykowany pasażerom podróżującym poza strefę Schengen, ma niewystarczającą przepustowość w stosunku do możliwości przewoźników. Oznacza to, że połączenia pozaeuropejskie, dalekodystansowe nie mogą być dostatecznie rozwinięte, co znacząco ogranicza możliwość wyboru Lotniska Chopina jako hubu pełniącego rolę lidera Europy Środkowej. Zatem chcąc realizować wizję międzynarodowego węzła transportowego konieczne jest podjęcie nowej inwestycji, jaką jest Centralny Port Komunikacyjny. Mając na względzie istniejącą infrastrukturę lotniskową, jej położenie oraz ograniczenia wydaje się, że jest to jedyne rozwiązanie warte rozważenia.

Wiodąca rola PLL LOT nie wyklucza udziału innych przewoźników, których obecność jest wręcz konieczna.

Należy mieć jednak na uwadze, że faktyczne pełnienie funkcji hubu przez port lotniczy nie jest zależne od woli politycznej czy aktu prawa. Lotniska hubowe są „tworzone” przez decyzje biznesowe przewoźników, którzy organizują centrum przesiadkowe w ramach danego obiektu. Kluczowy jest zatem przewoźnik bazowy, który optymalizuje swoje trasy z uwzględnieniem hubu, będącego jego głównym portem i w nim koncentruje transfery pasażerów. W przypadku Centralnego Portu Komunikacyjnego taką rolę mógłby pełnić PLL LOT, jedyny krajowy tradycyjny przewoźnik regularnie realizujący szereg połączeń dalekodystansowych. Jest to również szansa na rozwój rodzi-

mej linii lotniczej, rozbudowanie siatki połączeń oraz obsługę nowych destynacji. Wiodąca rola PLL LOT nie wyklucza udziału innych przewoźników, których obecność jest wręcz konieczna, również w zakresie stworzenia bazy transferowej, jednak zapewnia stałego partnera, który w pełni wykorzystuje potencjał infrastrukturalny lotniska.

3.2. Plany powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego

Miejsce powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego powinno znajdować się w bliskiej odległości Warszawy oraz być z nią dobrze skomunikowane, jak również z innymi istotnymi ośrodkami miejskimi. Wybraną lokalizację – Baranów – należy uznać za spełniającą te kryteria. Miejscowość ta znajduje się w odległości 37 km od Warszawy przy autostradzie A2, która umożliwia sprawny transport do innych miast. Jednocześnie planowana infrastruktura kolejowa ma zapewnić dojazd do stolicy w 15 minut. Przy czym inwestycje związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmują w sumie 30 zadań inwestycyjnych, tworząc lub modernizując 1 981 km linii, które mają zostać zrealizowane do końca 2034 roku. Co istotne, zadania dotyczą wszystkich województw,

w celu zapewnienia szybkiej komunikacji z różnych regionów Polski. Jest to niezwykle istotny czynnik dla powodzenia całego przedsięwzięcia, bowiem odpowiednio skomunikowana inwestycja będzie umożliwiała faktyczny i nieuciążliwy dostęp pasażerom krajowym pomimo występujących odległości.

Natomiast do 2027 roku ma być ukończony komponent lotniskowy obejmujący terminal pasażerski oraz cargo, jak również niezbędną infrastrukturę towarzyszącą. Należy przy tym zaznaczyć, że jest to inwestycja typu *greenfield*, czyli port będzie budowany od podstaw, zamiast przebudowywania i dostosowania już istniejącego obiektu. Nie jest to zbyt częsta praktyka – większość lotnisk europejskich powstawała z przekształceń lotnisk wojskowych. Dzięki temu nie występuje konieczność dostosowywania się do istniejących zabudowań, co może skutkować koniecznością wyboru mniej efektywnych rozwiązań. Jednakże tego typu projekty generują dużo wyższe koszty, co oznacza konieczność pozyskania wyższych środków oraz większą presję na przyszły wynik finansowy, który będzie stanowił zwrot z kosztowniejszej inwestycji. Oprócz samego lotniska oraz infrastruktury kolejowej, projekt utworzenia Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmuje również *airport city* rozumiane jako zespół usługowy zlokalizowany na terenie albo w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, mający ściśle funkcjonalne powiązanie z lotniskiem (parkingi, budynki usługowe, centrum logistyczne).

Kluczowym elementem jest jednak port lotniczy, który ma umożliwiać obsługę intensywnych fal przylotowo-odlotowych, czyli specjalnie ułożonych rozkładów lotów, kierujących samoloty z wielu kierunków do hubu w tym samym czasie,

co prowadzi do kumulacji operacji i umożliwia szybsze przesiadki. Planowany minimalny czas obsługi ruchu przesiadkowego ma wynosić 35–45 min dla lotów krajowych i 45–60 min dla międzynarodowych. Samolotem krytycznym, czyli typem samolotu, który jest najbardziej wymagający dla odpowiednich elementów infrastruktury oraz wyposażenia, jest A380, czyli obecnie największy samolot pasażerski na świecie. W Baranowie nie będzie konieczności wprowadzania *curfew*, w związku z czym port będzie mógł obsługiwać ruch całodobowo każdego dnia. Lotnisko będzie wyposażone w dwie równoległe drogi startowe, umożliwiające prowadzenie niezależnych operacji oraz dwie pary równoległych dróg kołowania. Jed-

Kluczowym elementem inwestycji jest port lotniczy, który ma umożliwiać obsługę intensywnych fal przylotowo-odlotowych, czyli specjalnie ułożonych rozkładów lotów, kierujących samoloty z wielu kierunków do hubu w tym samym czasie.

nak jednym z najistotniejszych parametrów jest przepustowość. Centralny Port Komunikacyjny ma być przystosowany do realizowania 80–90 operacji lotniczych na godzinę, co daje praktyczną przepustowość roczną

na poziomie 400–450 tys. operacji lotniczych. Zgodnie z prognozami IATA w 2040 r. lotnisko mogłoby obsługiwać 45 milionów pasażerów rocznie¹⁶. Dodatkowo terminal ma być realizowany w koncepcji modułowej, co umożliwi w miarę dynamiczne skalowanie przepustowości do potrzeb.

Łączny koszt całego przedsięwzięcia oszacowano na 34,9 mld zł. Wśród prawdopodobnych źródeł finansowania należy wskazać środki publiczne, jednak mimo rozłożenia inwestycji w czasie, poniesienie całości kosztów byłoby sporym obciążeniem, zwłaszcza mając na względzie obecną sytuację gospodarczą. Natomiast nie należy liczyć na wsparcie ze środków unijnych, w związku z negatywnym nastawieniem Komisji do finansowania inwestycji lotniskowych, które z racji swojej potencjalnej rentowności nie powinny wymagać dotacji.

¹⁶ <https://www.rp.pl/transport/art35658881-optimistyczne-prognozy-dla-polskiego-lotnictwa>.

Szansą na uzyskanie środków jest pozyskanie inwestora branżowego, który oprócz finansowania mógłby zapewnić odpowiedni know-how w zakresie funkcjonowania hubu¹⁷. Pod koniec 2021 roku partnerem strategicznym Centralnego Portu Komunikacyjnego zostało lotnisko Seul-Incheon, które również ma zaangażować się kapitałowo. Zawarte porozumienie zakłada wspólne przedsięwzięcia w formule *joint venture*, w którym koreański podmiot ma objąć mniejszościowy pakiet udziałów¹⁸. Wkład finansowy może wynieść nawet kilka miliardów złotych¹⁹. Należy przy tym podkreślić, iż jest to nie tylko pozyskanie środków na realizację projektu, ale również szansa na otwarcie się na rynek dalekowschodni i zacieśnienie współpracy w tym obszarze. Zainteresowanie azjatyckiego podmiotu wskazuje na potencjał inwestycji oraz jest ważną przesłanką pokazującą możliwość pełnienia istotnej roli nowego lotniska na arenie międzynarodowej.

Istotnym elementem funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego ma być również terminal cargo. Umożliwi on obsługę nie tylko towarów przewożonych przez samoloty pa-

sażerskie w lukach bagażowych, ale również samolotów przeznaczonych do wyłącznego transportu towarów. Cargo lotnicze ma wysoki potencjał rozwoju, obecnie ilościowo obejmuje poniżej 1 proc. wolumenu transportowanych towarów, ale wartościowo jest to aż 30 proc.²⁰. Przy czym aktualny udział polskich lotnisk w europejskich operacjach cargo jest marginalny, wynosi jedynie około 1 proc.²¹. Ekspansja w tym zakresie wymaga nie tylko odpowiedniej infrastruktury lotniskowej oraz komunikacyjnej (w szczególności drogowej), która ma zostać zapewniona, ale również dostosowania trybu pracy (wykonywania wielu operacji w godzinach nocnych i wczesnoporannych) oraz stworzenia hubu, analogicznie do przewozów pasażerskich, poprzez pozyskanie partnerów – przewoźników lotniczych lub firmy kurierskie²². Ponadto istotnym aspektem jest powstanie dodatkowych obiektów, np. magazynów, które pozwolą na przechowywanie części transportowanych towarów. Przy zaistnieniu wskazanych czynników, powstanie Centralnego Portu Komunikacyjnego może stanowić ogromną możliwość rozwoju lotniczych operacji cargo w Polsce.

¹⁷ https://www.politykainsight.pl/_resource/multimedium/20167744.

¹⁸ <https://www.money.pl/gospodarka/pieniadze-z-korei-poplyna-do-cpk-podpisano-dokument-6713534167833312a.html>.

¹⁹ <https://biznes.wprost.pl/gospodarka/infrastruktura/10569874/centralny-port-komunikacyjny-koreanczyzy-z-seul-incheon-chca-zainwestowac-w-projekt.html>.

²⁰ <https://www.rynekinfrastruktury.pl/mobile/horala-po-uruchomieniu-cpk-ruch-cargo-wzrosnie-10krotnie-80468.html>.

²¹ <https://businessinsider.com.pl/firmy/strategie/cpk-nowy-model-biznesowy-lotniska-lotnicze-cargo-i-transport-ladunkow-w-hubie/je0q4re>.

²² Ibidem.



3.3. Szanse związane z powstaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego

Wysokie koszty inwestycji powodują, że w 2030 r. Centralny Port Lotniczy powinien obsługiwać 24,3 mln pasażerów, żeby była ona opłacalna²³. Funkcjonowanie wyłącznie bazowego przewoźnika, jakim jest PLL LOT, zapewne nie będzie wystarczające. Polski przewoźnik obsługiwał w 2019 roku (ostatnim roku przedpandemicznym) „jedynie” 11,79 mln pasażerów²⁴. Zatem niezwykle istotne będzie zainteresowania innych przewoźników, którzy w zamierzeniu powinni zdecydować się stworzyć swój węzeł przesiadkowy właśnie w tym lotnisku. Wydaje się, że Centralny Port Komunikacyjny, z racji położenia geograficznego wraz z odpowiednią i nowoczesną infrastrukturą, powinien być atrakcyjniejszy dla przewoźników niż Lotnisko Chopina. W szczególności większa przepustowość pozwoli na pojawienie się nowych podmiotów zainteresowanych ekspansją w Europie, co umożliwiłoby stworzenie bezpośrednich, dotychczas niedostępnych połączeń dalekodystansowych. Zainteresowanie Centralnym Portem Komunikacyjnym na arenie międzynarodowej jest już widoczne – ofertę na doradcę strategicznego, oprócz lotniska Seul-Incheon, złożyło również lotnisko Tokio-Narita²⁵.

Jednocześnie należy spodziewać się przeniesienia całości operacji lotniczych z Lotniska Chopina na Centralny Port Komunikacyjny. Warto przypomnieć, że warszawski port lotniczy w 2019 r. obsługiwał 18,84 mln pasażerów. Wydaje się zatem, że jednym z warunków powodzenia Centralnego Portu Komunikacyjnego jest prze-

kierowanie ruchu z Lotniska Chopina i ograniczenie jego działalności, żeby nie stanowiło konkurencji dla nowego obiektu. Przy czym, widoczne jest już odbudowywanie się ruchu lotniczego po pandemii – liczba pasażerów obsługiwanych na polskich lotniskach na początku 2022 r. jest zbliżona do wyników z 2019 r. Dodatkowo zgodnie z prognozami Eurocontrol (Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej)²⁶ w scenariuszu bazowym liczba lotów w Europie w 2050 r. powinna wzrosnąć o 44 proc. względem roku 2019 r.

Ciekawą perspektywą dla Centralnego Portu Komunikacyjnego jest realizacja inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku, której celem jest odtworzenie historycznej drogi handlowej łączącej Chinę z Europą oraz Bliskim Wschodem²⁷.

Większa przepustowość pozwoli na pojawienie się nowych podmiotów zainteresowanych ekspansją w Europie, co umożliwiłoby stworzenie bezpośrednich, dotychczas niedostępnych połączeń dalekodystansowych.

Intensyfikacji współpracy gospodarczej ma służyć stworzenie korytarzy transportowych: drogi morskiej i kolejowej, która ma przebiegać przez Polskę. Obecnie inicjatywa zrzesza kilkadziesiąt państw. Centralny Port

Komunikacyjny, zarówno w związku z położeniem geograficznym oraz planowanym utworzeniem węzła łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy, może być istotnym partnerem w tym przedsięwzięciu i stanowić punkt przeladunkowy dla chińskich produktów przesyłanych Nowym Jedwabnym Szlakiem.

3.4. Ryzyka związane z powstaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego

Głównym ryzykiem związanym z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego jest brak zwrotu z inwestycji. Jak już wskazano, kluczowe

²³ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/centralny-port-komunikacyjny-czy-to-sie-moze-udac.html>.

²⁴ https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/2019/wg_przew_regularne_4kw2019.pdf.

²⁵ <https://businessinsider.com.pl/firmy/strategie/doradca-strategiczny-cpk-lotnisko-seul-incheon-albo-tokio-narita/gvv5gcl>.

²⁶ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-aviation-outlook-2050>.

²⁷ https://www.suus.com/pub/artykuly/ROHLIG_SUUS_Logistics_Nowy_Jedwabny_Szlak.pdf.

są działania przewoźników, którzy zdecydują się na stworzenie swojego hubu właśnie na tym obiekcie. Należy zwrócić uwagę, że w 2019 roku ruch tranzytowy PLL LOT, który jest kluczowy dla lotniska hubowego, wyniósł 4 mln pasażerów, natomiast według prognoz IATA powinien wzrosnąć do poziomu 17,5 mln w 2035 roku, co wydaje się trudne do osiągnięcia²⁸. Przy czym nie można ignorować wzrostu dynamiki ruchu lotniczego, która również powinna wpłynąć na poprawę sytuacji rodzimego przewoźnika oraz na wzrost liczby obsługiwanych pasażerów.

Istotni są również pozostali przewoźnicy, których decyzja odnośnie do wykorzystania Centralnego Portu Komunikacyjnego jest trudna do przewidzenia. W tym kontekście warto wskazać, że również inne państwa europejskie planują przeznaczyć znaczne fundusze na inwestycje lotnicze. Węgry również mają ambicje stworzenia w Budapeszcie europejskiego hubu oraz są w trakcie rozbudowy i reorganizacji sieci kolejowej²⁹, a w Berlinie powstało niedawno nowe lotnisko³⁰. Znacząca rozbudowa istniejących lub powstanie nowych lotnisk w regionie może stanowić istotną konkurencję i ograniczyć zainteresowanie Centralnym Portem Komunikacyjnym jako hubem.

Jednocześnie znaczącym kosztem, przekraczającym wydatki na komponent lotniskowy, jest stworzenie infrastruktury kolejowej, która może

nie spełnić swojej roli. Część połączeń została ustalona w nieoptymalny sposób, a przykłady innych państw, w tym Korei Południowej, której lotnisko jest partnerem strategicznym, pokazują, że rezygnuje się z takich rozwiązań³¹. Większość pasażerów wybiera dojazd na lotnisko własnym pojazdem, gwarantującym lepszy komfort podróży, zwłaszcza przy dużej liczbie bagaży czy podróżach z dziećmi. W związku z czym zainteresowanie transportem kolejowym może okazać się znacznie mniejsze, niż jest obecnie zakładane. Przy czym planowane połączenia kolejowe, a w szczególności ich dostępność oraz szybkość przejazdu, mogą zniwelować ten problem. Jednocześnie rozbudowanie sieci i stworzenie nowych tras może stanowić korzyść nie tylko dla podróżnych chcących dostać się na lotnisko, ale również w transporcie lokalnym.

Dodatkowo należy wspomnieć o ostatnich trendach, wśród których obserwuje się szybki wzrost popularności szeroko- i wąskokadłubowych samolotów długodystansowych, które obsługują połączenia bezpośrednie, omijając lotniska hubowe³². Dalszy rozwój tego zjawiska może doprowadzić do ograniczenia tranzytów na Centralnym Porcie Komunikacyjnym, osłabiając jego rolę jako hubu. Jednakże odejście od połączeń przesiadkowych na dużą skalę wydaje się obecnie mało prawdopodobne.

²⁸ <https://www.pasazer.com/news/461071/analiza,nowa,prognoza,iata,a,jednak,megalomania.html>.

²⁹ <https://fundacjarepublikanska.org/hub-budapesztenski-jako-konkurencja-dla-centralnego-portu-komunikacyjnego>.

³⁰ <https://www.rp.pl/opinie-ekonomiczne/art8881051-komu-potrzebny-jest-cpk>.

³¹ <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/rynek/2152334,1,lotnisko-w-sluzbie-idei-cpk-i-kolej-doniego-to-dziwolagi-na-swiatowa-skale.read>.

³² https://www.politykainsight.pl/_resource/multimedia/20167744.



4. Rola istniejących lotnisk w systemie

4.1. Konsekwencje powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego

Stworzenie hubu oraz zapewnienie mu odpowiedniej pozycji wymaga nie tylko inwestycji w powstanie Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale również reorganizację całego systemu lotniczego w Polsce. W szczególności należy rozważyć zmianę roli w systemie części lotnisk regionalnych. Lotniska o niskiej liczbie pasażerów i operacji lotniczych, w szczególności nieobsługujące cargo oraz nierentowne, stanowią jedynie wysokie koszty realizacji partykularnych interesów oraz „prestżu” posiadania portu lotniczego w danym województwie. Działalność każdego z regionalnych lotnisk powinna zostać poddana szczegółowej ocenie, w szczególności w kontekście finansowym oraz faktycznej przydatności w transporcie pasażerskim i cargo. Należy przy tym zaznaczyć, że wiele z nich znajduje się na obrzeżach miast i nie jest dostatecznie skomunikowana. Powoduje to paradoksalną sytuację dla połączeń krajowych, których łączny czas podróży (obejmujący transfer z centrum miasta, odprawę oraz sam lot) może być znacznie dłuższy niż analogiczna podróż innym środkiem transportu. Wydaje się, że część regionalnych portów lotniczych należałoby zrestrukturyzować, żeby zapewnić ich rentowność lub pozbawić tej funkcji i przekształcić w lotniska oferujące usługi *general aviation*, lub obiekty wojskowe. Kluczowe jest, żeby istniejące porty generowały zyski i samodzielnie utrzymywały się bez dodatkowego finansowania.

Powstanie nowego lotniska hubowego istotnie wpłynie na krajobraz lotniczy w Polsce. Należy przede wszystkim zastanowić się nad przyszłością Lotniska Chopina, którego funkcjonowanie

w systemie, w przypadku stworzenia nowego hubu o znacznie większej przepustowości i możliwościach rozwojowych, nie znajduje uzasadnienia, oraz rozważyć rolę lotnisk regionalnych.

4.2. Skutki dla Lotniska Chopina

Stworzenie Centralnego Portu Komunikacyjnego istotnie wpłynie na zmianę obecnej pozycji Lotniska Chopina, bowiem faktycznym celem jest przejęcie jego roli głównego obiektu lotniczego w Polsce. Funkcjonowanie dwóch portów lotniczych o podobnym profilu w bliskiej odległości *de facto* tworzy między nimi konkurencję i może prowadzić do dywersyfikacji działań przewoźników, skutkując ograniczeniem efektywności nowej inwestycji. W przypadku

przeniesienia większości zasobów krajowego przewoźnika PLL LOT do nowego hubu, pozostali przewoźnicy mogą zdecydować się na pozostanie na Lotnisku Chopina, zmniejszając tym samym

istotność Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz ograniczając liczbę operacji, które mógłby wykonywać. Jest to sytuacja wysoce niekorzystna, bowiem inwestycja może wtedy nie przynieść oczekiwanego zwrotu, przy poniesionych istotnych nakładach finansowych.

Należy przy tym podkreślić, iż Lotnisko Chopina z racji ograniczonej przepustowości nie może odpowiednio pełnić roli hubu, co potwierdza jego obecna pozycja w europejskim ruchu lotniczym. Podniesione wcześniej okoliczności wskazują, dotychczasowa działalność obecnego kluczowego portu lotniczego nie może być kontynuowana. W tym kontekście plany wygaszenia ruchu cywilnego i przekształcenia Lotniska Chopina w obiekt wojskowy należy uznać za zasadne.

Działalność każdego z regionalnych lotnisk powinna zostać poddana szczegółowej ocenie, w szczególności w kontekście finansowym oraz faktycznej przydatności w transporcie pasażerskim i cargo.

Usytuowanie lotniska w granicach miasta jest wygodne dla pasażerów, jednak proponowane rozwiązanie nie powinno wpłynąć na komfort podróży związany z większą odległością Centralnego Portu Komunikacyjnego. Planowany program kolejowy ma zapewnić szybki transport z centrum Warszawy, którego czas docelowo będzie porównywalny z czasem potrzebnym obecnie na dojazd na Okęcie. Tym samym ograniczenie lotów pasażerskich z Lotniska Chopina nie powinno stanowić utrudnienia, a jest wręcz konieczne dla powodzenia zamierzonego przedsięwzięcia. Warto zwrócić uwagę, że porty lotnicze oddalone o kilkanaście czy nawet kilkadziesiąt kilometrów od centrum miasta nie są rzadkością na świecie. Szacunkowa średnia odległość 30 największych europejskich lotnisk (bez uwzględnienia portów lotniczych w Rosji i Turcji) od centrów miast wynosi niecałe 20 km³³. Większość portów lotniczych położonych w bliskiej odległości powstawała wiele lat temu, kiedy aglomeracje nie były tak rozbudowane. Co ciekawe, większość nowych portów lotniczych jest położona wyraźnie dalej od centrów miast (dla europejskich obiektów powstałych w XXI wieku średnia odległość wynosi 34 km³⁴). W tym kontekście kluczowa jest odpowiednio zaplanowana infrastruktura – kolejowa, drogowa – która umożliwi szybki i sprawny transport.

Jednocześnie, z racji ograniczonej przepustowości i braku wolnych slotów dla nowych przewoźników, można się spodziewać, że będzie wzrastała rola Lotniska Warszawa-Radom, które ma wznowić funkcjonowanie po przebudowie w 2023 r. Nowoczesna infrastruktura oraz szybkie połączenia kolejowe powinny zbudować silną pozycję tego lotniska, które docelowo ma być komplementarne dla powstającego Centralnego

Portu Komunikacyjnego w zakresie lotów niskokosztowych. Przejmowanie ruchu powinno się odbywać stopniowo, kończąc się całkowitym wygaszeniem ruchu cywilnego na Lotnisku Chopina w Warszawie.

4.3. Skutki dla lotnisk regionalnych

Powstanie Centralnego Portu Komunikacyjnego należy rozpatrywać w kontekście szansy dla lotnisk regionalnych, a nie postrzegać go jako konkurencję czy podmiot dominujący transport powietrzny w Polsce. Pozostałe porty lotnicze będą miały uzupełniającą rolę względem

głównego obiektu oraz zapewne skorzystają na zwiększeniu ruchu lotniczego wynikającego z powstania hubu. Zgodnie z prognozami IATA³⁵ w 2040 r. wszystkie

Pomimo stosunkowo dużego ruchu pasażerskiego port lotniczy Warszawa-Modlin nie osiąga satysfakcjonujących wyników finansowych i jest trwale nierentowny.

lotniska regionalne powinny zwiększyć, niektóre nawet kilkukrotnie, liczbę pasażerów w porównaniu z ostatnim przedpandemicznym rokiem 2019. Jednakże kluczową kwestią dla rozwoju lotnictwa w Polsce jest odpowiednie zarządzanie obiektami. Stworzenie hubu nie będzie magicznym rozwiązaniem, które poprzez zwiększenie wolumenu operacji lotniczych, pozwoli na rozwój pozostałych lotnisk. W wielu przypadkach konieczna jest dokładna analiza i restrukturyzacja obiektów, która zapewni trwałą rentowność, gdyż jest to kluczowy czynnik dla oceny zasadności dalszego funkcjonowania. Centralny Port Komunikacyjny stanowi szansę rozwojową, ale od aktywności poszczególnych lotnisk zależy czy tę szansę wykorzystają. Podejmowanie świadomych i uzasadnionych decyzji dotyczących kształtowania połączeń czy relacji z przewoźnikami będzie niezwykle istotne dla wypracowania odpowiedniej pozycji na mapie polskich lotnisk.

³³ <https://www.pasazer.com/news/33254/raport,ladowania,w,centrach,miast.html>.

³⁴ <https://www.ejournals.eu/pliki/art/228/pl>.

³⁵ <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/prognozy-iata-dla-cpk-40-mln-przepustowosci-w-pierwszym-roku>.

Przykładem obiektu wymagającego niewątpliwych zmian w zarządzaniu jest Port Lotniczy Warszawa-Modlin, oferujący przede wszystkim tanie loty, głównie jednej linii niskokosztowej. Preferencyjne opłaty lotniskowe, które miały „przyciągnąć” przewoźnika i zapewnić ruch na lotnisku, stały się przyczyną problemów finansowych, gdyż nie pokrywają kosztów działalności. Pomimo stosunkowo dużego ruchu pasażerskiego port lotniczy nie osiąga satysfakcjonujących wyników finansowych i jest trwale nierentowny – w 2019 r. koszty operacyjne przypadające na pasażera prze-

wyższały przychody, co w praktyce oznacza generowanie strat i konieczność dopłaty do każdego obsługanego pasażera³⁶.

Niewątpliwie lotniska regionalne mają potencjał i pełnią istotną lokalną rolę, jednak, żeby zostać to wykorzystane, konieczne jest podejmowanie odpowiednich decyzji bazujących na merytorycznych analizach. Jedynie od podmiotów zarządzających będzie zależało, czy dany obiekt zdoła utrzymać pozycję na rynku oraz osiągnie odpowiednie wyniki finansowe, gwarantujące stabilne funkcjonowanie.

³⁶

<https://www.pasazer.com/news/44741/raport,polskie,lotniska,w,2019,roku.html>.



5. W jakiej sytuacji CPK miałyby znaczenie dla obronności Polski i państw tzw. wschodniej flanki NATO?

5.1. Zdolność do przerzutu sił przed i w czasie konfliktu zbrojnego

Centralny Port Komunikacyjny ma zgodnie z bazowym scenariuszem rozwoju osiągnąć zdolność do przyjmowania rocznie co najmniej 0,5 miliona ton zaopatrzenia i około 30 mln pasażerów rocznie w najbliższej perspektywie, szacowanej na rok 2030. Po pięciu latach zdolność ta ma wzrosnąć do 1 miliona ton cargo i 40 mln pasażerów. W dalszej perspektywie (określanej obecnie na rok 2060) ma to być 1,75 mln ton i 72 mln pasażerów. Jego planowana powierzchnia to 30–35 km², czyli 3 000–3 500 hektarów.

Dla porównania lotnisko regionalne w Rzeszowie, na którym w lutym 2022 roku lądowali żołnierze amerykańskich dywizji powietrzno-desantowych zajmuje 450 hektarów gruntów i dysponuje powierzchniami postojowymi o łącznej powierzchni niemal 137 000 m² oraz jednym pasem startowym o długości 3,2 km i szerokości 45 metrów kwadratowych³⁷. To trzeci co do długości istniejących obecnie pas startowy w Polsce (po Okęciu i Powidzu), jednak dysproporcja między planowanym CPK a lotniskiem rzeszowskim jest, jak widać, ogromna.

Mimo to w lutym bieżącego roku Rzeszów stał się miejscem przyjmowania wojsk amerykańskich żołnierzy z 82. Dywizji Powietrznodesantowej. Zgodnie z oficjalnymi doniesieniami w dniach 7–11 lutego w Polsce pojawiło się ich

1700, z czego większość lądowała w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka na pokładach ciężkich samolotów transportowych C-17 Globemaster III i przynajmniej jednego samolotu pasażerskiego Boeing 747. W kolejnym tygodniu (mniej więcej w dniach 14–21 lutego) w Polsce pojawiło się kolejnych 3000 żołnierzy amerykańskich, głównie z 82. Dywizji i 101. Dywizji Powietrzno-Desantowej³⁸. Przerzuty sił były wykonywane bezpośrednio z terytorium Stanów Zjednoczonych – Fortu Bragg (Północna Karolina) i Fortu Campbell (Kentucky).

Na pierwszy rzut oka wydaje się, że przeniesienie pododdziałów amerykańskich było imponującym dokonaniem. Trzeba jednak pamiętać, że należały one do jednostek powietrzno-desantowych, a zatem wyspecjalizowanych w tego rodzaju przerzutach. Są to jednostki,

które Amerykanie przetrzucają w pierwszym rzędzie w razie zagrożenia, a przede wszystkim lekko wyposażone i wyspecjalizowane

w szybkim przemieszczaniu się w rejonny zapalne. Tymczasem przerzut ciężkich brygad, dywizji pancernych i zmechanizowanych US Army przenoszonych spoza Europy do Polski odbywałby się w razie, przynajmniej w oparciu o obecną infrastrukturę, drogą morską.

Drogę morską były przetrzucane siły amerykańskie na wschodnią flankę NATO w przeprowadzanych do tej pory ćwiczeniach Defender Europe. W pierwszym przedsięwzięciu tej serii miało wziąć udział 20 tys. żołnierzy US Army przetrzucanych z Ameryki Północnej w tym

Centralny Port Komunikacyjny ma osiągnąć zdolność do przyjmowania rocznie co najmniej 0,5 miliona ton zaopatrzenia i około 30 mln pasażerów rocznie.

³⁷

<https://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/dla-przewoznikow/informacje-o-lotnisku>.

³⁸

<https://abcnews.go.com/Politics/3000-us-troops-82nd-airborne-head-poland-amid/story?id=82834091>.

pododdziały pancerne i zmechanizowane³⁹. Żołnierze ci trafiali do Polski drogą lotniczą, ale większość z nich bez sprzętu i uzbrojenia. Ten był dla nich przywożony właśnie drogą morską bądź przybywał drogami i koleją ze składnic uzbrojenia w Europie Zachodniej (podobna składnica jest budowana obecnie w Powidzu, ale tylko dla jednej brygady zmechanizowanej). Przywiezieni drogą lotniczą żołnierze byli dowożeni do swojej broni autobusami.

Jak widać, ludzi da się przenieść do Polski sprawnie i w krótkim czasie nawet w oparciu o bieżącą infrastrukturę i udałoby się tego dokonać, nawet gdyby w przypadku wojny przerzut miał objąć wielokrotnie większą ich liczbę, czyli kilkaset tysięcy. Zupełnie inaczej jest jednak w przypadku, gdyby chcieć przetransportować drogą lotniczą ciężki sprzęt i tutaj sytuacja może zmienić CPK wspólnie z innymi inwestycjami.

5.2. Przepustowość i położenie wojskowych baz lotniczych w Polsce a przepustowość i położenie CPK

Siły Powietrzne RP dysponują obecnie 10 bazami lotniczymi, z czego tylko trzy⁴⁰ to bazy lotnictwa transportowego.

Największą i najbardziej dogodnie rozmieszczoną jest baza w Powidzu, z której na co dzień operują najcięższe samoloty lotnictwa transportowego SZ RP – C-130 Hercules. Jest ona przystosowana do przyjmowania najcięższych samolotów USAF, C-5M Galaxy. Powidz dysponuje dwiema drogami lotniczymi o długości 3514 i 2727 metrów i dużą powierzchnią płyt postojowych i magazynów. Obecnie w Powidzu są realizowane dwie wielkie inwestycje. Pierwsza to wspomniany kompleks APS-2 (Army

Prepositioned Stock), czyli składnica sprzętu umożliwiająca przechowywanie wyposażenia brygady zmechanizowanej⁴¹. Druga inwestycja to rozbudowa samej bazy lotniczej umożliwiająca tam stałe stacjonowanie i operowanie dwóch batalionów śmigłowców (51 statków powietrznych).

Pomimo rozmiarów i parametrów bazy w Powidzu Amerykanie inwestują w Polsce w rozbudowę w Polsce cywilnych lotnisk, tak aby w efektywny sposób mogły one przyjmować uzbrojenie i zaopatrzenie. Są to tzw. APOD (Aerial Port of Debarkation). Najważniejszy z nich powstanie na lotnisku we Wrocławiu-Strachowicach. Będą tam płaszczyzny postojowe zdolne do przyjęcia jednocześnie (w tym prowadzenia wyładunku) czterech C-5M z opcją na jeszcze jedną taką maszynę, płaszczyzna przeładunku materiałów niebezpiecznych bądź ich przetrzymywania, o pojemności do 32 tys. funtów, a także obiekty portu przeładunkowego cargo, drogi kołowania, tymczasowe miejsce zakwaterowania dla 550 osób, stołówka i obiekt sypialny (każde dla 450 osób), bocznica i przedłużenie linii kolejowej plus infrastruktura do ochrony obiektu.

W Polsce powstaną też dwie dodatkowe bazy APOD. Jedna w wyniku rozbudowy lotniska w Krakowie-Balicach, druga w Katowicach-Pyrzowicach (tu następuje też rozbudowa pasa, aby mógł przyjąć on samoloty C-5M). Każdy z tych obiektów będzie mógł obsłużyć na powierzchniach postojowych po dwa C-5M i mieć tymczasowe miejsca zakwaterowania dla 550 osób, i płaszczyzny do przechowywania 30 tys. funtów materiałów niebezpiecznych.

Trzy dodatkowe bazy APOD plus będąca wojskowym hubem lotniczym baza w Powidzu stworzą na mapie Polski pierścień punktów przyjmowania, przechowywania i dalszej dystrybucji posiłków i zaopatrzenia, które przy-

³⁹ Między innymi 2. Brygadowy Zespół Bojowy ze składu 1. Dywizji Pancерnej z Fortu Bliss w Teksasie (3800 żołnierzy); 116. Brygadowy Zespół Bojowy z Boise w stanie Idaho (3800 ludzi); 2. Brygada ze składu 3. Dywizji Piechoty z Fortu Stewart w stanie Georgia (3800 ludzi).

⁴⁰ 8. Baza Lotnictwa Transportowego w Krakowie i 33. BLTr w Powidzu i 1. BLTr w Warszawie.

⁴¹ Zalicza się do niej infrastruktura umożliwiająca przechowywanie amunicji o łącznej masie 5,67 mln kg, magazyn paliw o pojemności 5,7 miliona litrów pojemności z systemem zaopatrzenia w paliwo o pojemności 3 mln litrów, a także budynki pozwalające przyjąć w dobrych warunkach około 2,5 mln ludzi.

bywałoby do Polski drogą lotniczą. Wszystkie te punkty mają cechy wspólne: są oddalone od terytorium rosyjskiego w maksymalnym możliwym stopniu (południe, południowo zachód, zachód kraju) przy powstaniu w oparciu o istniejącą infrastrukturę lotniskową. W razie gorącej fazy pełnoskalowego konfliktu czy to na terytorium Polski, czy innego/innych państw Wschodniej Flanki NATO to do tych punktów następowałby ich przerzut. We Wrocławiu jednocześnie obsługiwanych byłoby 4–5 samolotów transportowych C-5M⁴², a w Krakowie i Katowicach – po dwa.

Centralny Port Lotniczy ma powstać, tak czy inaczej, jako inwestycja przede wszystkim gospodarcza, a więc stworzenie z niego infrastruktury podwójnego zastosowania ma tutaj podobny sens. Port ten ma dysponować dwiema równoległymi drogami startowymi o parametrach (4000 na 60 m), a zatem zdolnych do przyjmowania C-5M i być zdolny do dokonywania 80–90 operacji lotniczych na godzinę⁴³. Parametry te w wyniku późniejszej rozbudowy miałyby być nawet podwojone (cztery drogi startowe), jednak na potrzeby obecnych rozważań przyjmujemy parametry wstępne.

Zgodnie z nimi i przy zakładanej zdolności całodobowego przyjmowania ruchu lotniczego oznacza to teoretyczną możliwość przyjęcia nawet 170 tys. ton zaopatrzenia (90 operacji x 24 godziny x 80 ton ładunku użytecznego samolotu C-5M). Oczywiście pod warunkiem, że lądowałyby wyłącznie samoloty C-5M (a wśród lotnictwa NATO dominują mniejsze samoloty transportowe, nie wspominając o maszynach pasażerskich przywożących żołnierzy) i to załadowane w maksymalnym możliwym stopniu. Nawet gdyby jednak z uwagi na wspomniane

czynniki zdolność do przyjmowania transportowców wojskowych była realnie 2–3-krotnie mniejsza to i tak oznaczałoby to możliwość przyjęcia do kilkudziesięciu tysięcy ton w ciągu jednej doby.

CPK byłby w stanie przyjąć w ciągu 24 h co najmniej jedną jednostkę aeromobilną bądź lekką albo ciężką w ciągu niewiele więcej niż 48 h.

W 1994 roku (dawno, ale masa jednostek wojskowych nie uległa przez ten czas istotnej zmianie) Biuro Budżetowe Kongresu USA dokonało wyliczenia, ile waży poszczególne jednostki dywizje US Army. Obliczono wówczas, że masa całej dywizji powietrzno-desantowej to 26,7 tys. ton, desantowo-szturmowej – 35,8 tys. ton, pancerniej – 110,4 tys. ton, zmechanizowanej 109 tys. ton, a lekkiej piechoty – 17 tys. ton⁴⁴.

Wydaje się więc, że CPK, potencjalnie w razie całkowitego przestawienia się na przyjmowanie transportów wojskowych i dobrze zorganizowanego mostu powietrznego, byłby w stanie przyjąć w ciągu 24 h co najmniej jedną jednostkę aeromobilną bądź lekką albo ciężką w ciągu niewiele więcej niż 48 h.

Biorąc pod uwagę, że obecnie przygotowywaną agresję militarną można wykryć z wyprzedzeniem minimum dwóch tygodni, doświadczenia ukraińskie, kiedy rosyjskie przygotowania były widoczne z wyprzedzeniem nawet wielotygodniowym, a jedna dywizja zmienia całą sytuację strategiczną na froncie (dla porównania całe Wojska Lądowe SZ RP to cztery dywizje) – taka przepustowość byłaby co najmniej wystarczająca.

5.3. Możliwości i znaczenie przerzutu na transport kołowy i kolejowy

Aby osiągnąć wyżej wymienione zdolności, CPK będzie musiał posiadać infrastrukturę do

⁴² Bądź też proporcjonalnie większa liczba mniejszych samolotów transportowych jak np. popularne C-130 Hercules czy C-17 Globemaster III.

⁴³ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/lotnisko>.

⁴⁴ Congressional Budget Office based on Department of Defense, Military Traffic Management Command, Deployment Planning Guide, 94-700-5 (Newport News, Va., September 1994), za: Gill, Preston L. *Analysis of Stryker brigade combat team strategic sealift deployment options*, Monterey, California. Naval Postgraduate School 2003.

szybkiego przeładunku przywożonego zaopatrzenia na transport kolejowy i drogowy. Inwestycja przewiduje stworzenie stacji i dworca kolejowego „ściśle zintegrowanego” z portem lotniczym. Ma ona zapewniać połączenia kolejowe we wszystkich kierunkach, obsługę do 52 par pociągów na godzinę (w tym 40 par pociągów dalekobieżnych) z ośmioma 400 m peronami i zdolnością obsługi „maksymalnego obliczeniowego dobowego ruchu przesiadkowego pomiędzy pociągami dalekobieżnymi w wysokości do 100 tysięcy pasażerów”⁴⁵.

Biorąc pod uwagę to i położenie geograficzne w centralnej części kraju i zakładane cechy portu takie jak: „modułowa koncepcja terminalu pasażerskiego umożliwiająca w miarę dynamiczne skalowanie przepustowości w zależności od potrzeb”⁴⁶, wydaje się, że rozprawianie drogą kolejową, a zatem najbardziej efektywnym środkiem masowego przetrzutu sił drogą lądową – powinno być wystarczające, szczególnie że możliwe będzie też skorzystanie z transportu drogowego.

Dzięki temu może zostać osiągnięty sukces dla całej tzw. wschodniej flanki NATO, na której w reakcji na ruchy wojsk rosyjskich bardzo szybko będą mogły pojawiać się siły sojusznicze. Jak ocenił generał Ben Hodges, były doradca US Army Europe, osiągnięta zostanie mobilność sił NATO taka sama albo większa niż mobilność wojsk rosyjskich⁴⁷.

5.4. Rozwiązanie z potencjałem na przyszłość

Port lotniczy z wielkimi pasami startowymi, magazynami i stacjami przeładunkowymi daje w Polsce także perspektywy na rozwój innych gałęzi działalności w dalszej i trudniejszej do przewidzenia przyszłości. Pomijając szanse, ja-

kie daje to nowym gałęziom gospodarki, trzeba stwierdzić, że może to być także infrastruktura przydatna do rozwoju nowych form z dziedziny obronności.

Duży port lotniczy może być bazą dla wielkich bezzałogowych systemów latających z aparatami latającymi wymagającymi albo długich pasów startowych (klasyczne samoloty), albo dużych powierzchni typu helipad (pionowzloty). To także miejsce, w którym przechowywane i serwisowane mogłyby być też np. dozorowe balony i aerostaty (sterowce), których powrót na współczesne pole walki już teraz następuje. Na razie w charakterze nosicieli sensorów (optoelektronicznych i radiolokacyjnych), które dzięki temu, że mogą długo przebywać w powietrzu na dużej wysokości, mogą mieć większy zasięg wykrywania zagrożeń w porównaniu z sensorami bazującymi na ziemi. Jednocześnie przebywanie bezzałogowego aerostatu w wyznaczonym obszarze jest wielokrotnie tańsze niż samolotu i może trwać wiele dni, a nawet tygodni.

CPK może potencjalnie być też miejscem skąd startowałyby, wymagające długiego pasa startowego, samoloty wynoszące satelity i mikro-satelity rozpoznawcze. Obecnie tą efektywną kosztowo metodę takiego wynoszenia satelitów stosuje jedna firma – Virgin Orbit – która używa systemu wynoszenia satelitów LauncherOne złożonego z samolotu Boeing 747 i podwieszanej pod niego rakiety. Nie jest wykluczone, że podobne loty firma ta, lub inne stosujące podobną metodę w przyszłości, mogłaby dokonywać startów np. w tym z polskimi wojskowymi satelitami rozpoznawczymi. Idąc dalej – Polska mogłaby tą metodą wysłać satelity na orbitę samodzielnie za pomocą własnego takiego systemu. Oczywiście tego rodzaju dywagacje dotyczą dalszej przyszłości i wiąże się z nimi wiele niewiadomych.

⁴⁵ Uchwała Nr 156 rady ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”, Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, Warszawa, dnia 18 listopada 2020 r., Poz. 1050.

⁴⁶ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/lotnisko>.

⁴⁷ *Defending Europe: Improving Military Mobility within and beyond the European Union*, 20.11.2018, https://www.eeas.europa.eu/node/48178_en.

6. Położenie geograficzne CPK a obronność

6.1. Dogodny punkt pojawiania się sił sojuszniczych

CPK jest relatywnie blisko potencjalnych punktów zapalnych i linii frontu. Do granicy Litwy z CPK będzie 270 km, Łotwy – 540 km, Estonii – 700 km, do granicy polsko-białoruskiej – 200–220 km (znów poza zasięgiem artylerii rakietowej), do Lwowa 370 km, a do granicy Rumunii – 500 km. Przerzucane do CPK siły będą mogły pokonywać te odległości w ciągu 24–48 h od czasu lądowania w Polsce. Innymi słowy, przeciwnik będzie musiał się liczyć z tym, że na terenie całej wschodniej flanki NATO w ciągu zaledwie kilku dni mogą pojawić się ciężkie jednostki Sojuszu – brygady, a nawet dywizje, co oznacza możliwość elastycznego dostosowania rozmieszczenia sił obronnych do stwierdzonych kierunków ataku agresora.

Wszystko to niezależnie od tego, czy agresja rosyjska dotyczyłaby państw bałtyckich, czy Rumunii, choć wydaje się, że w przypadku tej ostatniej rolę pomocniczą musiałyby wziąć na siebie także APOD-y na południu Polski i bazy lotnicze na południu wschodniej flanki NATO.

6.2. Częściowo poza zasięgiem przeciwnika

Hub przerzutu wojsk sojuszniczych będzie znajdował się około 240 km od granicy z potencjalnym nieprzyjacielem (obwód kaliningradzki), a więc poza zasięgiem artylerii rakietowej przeciwnika nawet po jego wejściu na kilkadziesiąt czy nawet 100 km w głąb Polski. Najbardziej dalekosiężna rosyjska artyleria rakietowa – systemu BM-30 Smiersz – dysponuje zasięgiem do 90 km. CPK będzie oczywiście w zasięgu rosyjskich środków napadu z powietrza, ale tego rodzaju zagrożenie

tyczy się jednak praktycznie każdej lokalizacji w Polsce.

Położenie CPK oznacza także, że wojska lądowe przeciwnika mogłyby zdobyć go tylko w razie upadku bądź całkowitego okrążenia Warszawy. Mogłoby się to zatem stać jedynie w warunkach całkowitej porażki Sił Zbrojnych RP i załamania się aktualnych planów obrony, które na dzisiaj przewidują obronę kraju na jego wschodnich granicach bez wpuszczania nieprzyjaciela w głąb kraju⁴⁸. CPK przestałby więc pełnić swoją funkcję tylko w przypadku

Przeciwnik będzie musiał się liczyć z tym, że na terenie całej wschodniej flanki NATO w ciągu zaledwie kilku dni mogą pojawić się ciężkie jednostki Sojuszu – brygady, a nawet dywizje, co oznacza możliwość elastycznego dostosowania rozmieszczenia sił obronnych do stwierdzonych kierunków ataku agresora.

⁴⁸

Stąd m.in. sformowanie 18. Dywizji Zmechanizowanej i zamówienie dla niej czołgów Abrams wersji M1A2 SEP v.3. „Minister Mariusz Błaszczak w 2018 roku podjął decyzję o utworzeniu 18. Dywizji Zmechanizowanej. Jej formowanie jest jednym z kluczowych elementów odbudowy i realnego wzmocnienia potencjału obronnego na tzw. ścianie wschodniej. W czerwcu 2020 r. dywizja osiągnęła wstępną gotowość operacyjną” – Powstają nowe jednostki 18. Dywizji Zmechanizowanej, 08.04.2021, <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/powstaja-nowe-jednostki-18-dywizji-zmechanizowane>.



całkowitej porażki i bankructwa polityki obronnej państwa polskiego, a wówczas i tak nie miałyby to już wówczas znaczenia.

6.3. Możliwość ochrony CPK przed atakami z powietrza

CPK byłby celem znajdującym się bliżej niż baza w Powidzu czy APOD-y, a zatem teoretycznie byłby łatwiejszy do zaatakowania. Będzie leżał o 200 km na wschód od Powidza oraz ok. 250–300 km od AP|OD-ów we Wrocławiu, Katowicach i Krakowie.

Biorąc pod uwagę zapewnianie możliwości przerzutu sprzętu wojskowego i zaopatrzenia, ale także znaczenie polityczne i gospodarcze tego obiektu, CPK z pewnością byłby celem ataków z powietrza. Środki, które Rosjanie mogliby wykorzystać to przede wszystkim pociski manewrujące, pociski balistyczne krótkiego zasięgu⁴⁹, ale także lotnictwo bojowe⁵⁰ bądź ciężkie bezałogowce statki latające⁵¹.

Pod warunkiem że przeciwnik nie użyłby broni masowego rażenia w tym w szczególności broni atomowej, CPK nie byłby łatwym celem do zniszczenia. 7 kwietnia 2017 roku okręty amerykańskie wystrzeliły w syryjską bazę lotniczą Asz-Sza'irat 59 pocisków manewrujących Tomahawk. Większość z nich dotarła do celu i detonowała, lecz mimo to kilka godzin później z bazy tej wzbiły się w powietrze samoloty sił wiernych prezydentowi Asadowi i wykonały misje bojowe⁵². Pod warunkiem budowy CPK jako infrastruktury podwójnego przeznaczenia, a więc także wzmocnionej na wypadek ataku i wspierającej m.in. działalność grup inżynierskich wyspecjalizowanych w naprawie nawierzchni startowych, doprowadzenie do wyłączenia portu z użycia wymagałoby uzyskania licznych trafień. A uzyskać będzie je niełatwo.

CPK to tylko jeden obiekt, do którego ochrony można przeznaczyć liczne systemy defensywne, które mogą osiągnąć dzięki współpracy między sobą w oparciu o nowoczesny system dowodzenia, synergii i wysoką skuteczność. Obrona jednego dużego obiektu zamiast licznych rozszaniach po kraju jest więc łatwiejsze, a także łatwiejsze do zorganizowania. Biorąc pod uwagę znaczenie CPK można byłoby przyporządkować mu silną ochronę naziemnych systemów obrony przeciwlotniczej i przeciwraкетowej oraz parasol ochrony lotniczej. Będzie to można uczynić, bez zużywania wielu dodatkowych, ponieważ CPK będzie znajdował się jednak w pobliżu innych wysokowartościowych celów, m.in.:

- 37 km od stolicy;
- 15 km od bazy 3. Warszawskiej Brygady Rakietowej Obrony Powietrznej w Sochaczewie. Pierwszej jednostki, która otrzyma systemy Patriot PAC-3MSE (pierwsze dwie baterie);
- 120 km od bazy lotnictwa taktycznego w Łasku (obecnie baza jednej eskadry F-16C/D, planowane dodanie eskadry F-35A);
- 250 km od Poznania i bazy lotnictwa taktycznego w Krzesinach (obecnie dwie eskadry F-16C/D);

Wprowadzane obecnie systemy obrony powietrznej średniego zasięgu Wisła (Patriot PAC-3MSE) mogą zwalczać cele aerodynamiczne (lotnictwo, pociski manewrujące) w promieniu 120 km, a pociski balistyczne w promieniu 50 km. Oznacza to objęcie ochroną okręgu o średnicy 240 km. Z kolei systemy krótkiego zasięgu Narew będą wykorzystywać pociski CAMM o zdolnościach do zwalczania celów aerodynamicznych w promieniu 25 km lub CAMM-ER w promieniu 40 km. Oznacza to okręgi o średnicach 50 i/lub 80 km. Odpowiednio rozmieszczone baterie systemów ochraniające CPK chroniłyby więc także inne strategicznie ważne cele w tym szczególnie Warszawę, Sochaczew i Łask.

⁴⁹ Odpalane z okrętów 3M-54 Kalibr, lotnicze Ch-55SM i Ch-101, pociski balistyczne 9K720 Iskander.

⁵⁰ Bombowce Su-24, Su-34, samoloty wielozadaniowe Su-30, Su-35 i kiedyś trudnowykrywalne Su-57, ewentualnie cięższe bombowce Tu-22 bądź samoloty pola walki Su-25.

⁵¹ Przynajmniej jak na razie Rosjanie nie posiadają w linii ciężkich bojowych BSP zdolnych do takiego ataku, jednak wydaje się, że niedługo takie systemy wprowadzą do linii, szczególnie po doświadczeniach ukraińskich.

⁵² Josie Ensor, *Syrian warplanes take off once again from air base bombed by US Tomahawks*, „The Guardian”, 8 April 2017.

CPK będzie też w niedużej odległości od baz lotnictwa taktycznego, co oznacza, że łatwo będzie utrzymać myśliwski parasol ochronny nad obiektem, a także eskortować przybywające transporty lotnicze.

6.4. Znaczenie innych portów lotniczych w obronności przy założeniu realizacji CPK

W chwili pisania tej analizy konflikt w Ukrainie trwa ponad trzy miesiące. Do tej chwili siły powietrzne Ukrainy pozostają aktywnym i mającym realne znaczenie elementem obrony. Pomimo ogłoszenia zniszczenia lotnictwa bojowego Ukrainy przez Rosjan w pierwszych tygodniach wojny i pomimo przedwojennych rachub na ten temat. Znaczna część ukraińskiego lotnictwa bojowego przetrwała, ponieważ w ciągu pierwszych dni wojny udało się je rozśrodkować – na drogowe ośrodki lotniskowe, ale także na cywilne lotniska na terenie całego kraju. Spowodowało to rozmnożenie z punktu widzenia Rosjan celów – baz lotniczych. Przed napaścią w lutym 2022 roku Ukraina miała 18 międzynarodowych portów lotniczych, nie licząc obiektów na terytoriach okupowanych i innych obiektów, których łącznie wszystkich ocenia się na 50⁵³.

Obiekty te są dzisiaj wykorzystywane jako bazy lotnictwa bojowego, rozpoznawczego, ale także do transportu, np. pilnego przetrzucania zaopatrzenia i sił po kraju, głównie przy pomocy śmigłowców. Polska sytuacja, jeśli chodzi o liczbę posiadanych lotnisk, jest porównywalna. W przypadku wybudowania CPK wszystkie pozostałe porty lotnicze byłyby odciążone, jeśli chodzi o przyjmowanie ciężkich transportów lotniczych zza granicy. Zamiast tego mogłyby się specjalizować w wyżej wymienionych zadaniach rozsyłania sił i zaopatrzenia do strefy przyfrontowej i wsparcia lotnictwa bojowego (jako bazy tymczasowe bądź zapasowe).

W razie problemów w CPK, będącego w danym momencie np. obiektem ataku raketowego, pozostałe porty lotnicze mogłyby też pełnić rolę lądowisk zapasowych dla przybywających z zachodu transportów.

Nie można przy tym pominąć możliwości związanych z przebudową Lotniska Warszawa-Radom. Dzięki odpowiednio zaprojektowanej, nowoczesnej infrastrukturze może również pełnić funkcje lotniska wojskowego w razie kryzysu militarnego. W szczególności umożliwi obsługę wspomnianych ciężkich transportowców, co w przypadku działań wojennych może być istotną kwestią oraz stanowić przewagę nad innymi lotniskami regionalnymi.

Militarne argumenty za budową CPK:

- Radykalne podniesienie zdolności do przyjmowania w Polsce jednostek sojusznicznych w okresie przed i w czasie konfliktu. Na teatrze mogłaby się pojawiać dziennie średnio jedna dodatkowa brygada dziennie. Nawet gdyby to była brygada stacjonująca wcześniej w Stanach Zjednoczonych.
- Uzyskanie możliwości przetrzucenia przybyłych jednostek i rozwinięcia ich w ciągu 1-3 dób od pojawienia się ich w CPK gdziekolwiek na wschodniej flance NATO.
- Możliwość obrony CPK przy pomocy środków OPL/OPR broniących także m.in. Warszawy, Łasku i Sochaczewa.
- Możliwość skoncentrowania obrony i osiągnięcie przez to efektu synergii.
- Szansa na wyspecjalizowanie innych portów lotniczych do prowadzenia działań innych niż przyjmowanie ciężkich samolotów transportowych – dodatkowe bazy dla lotnictwa bojowego i śmigłowcowego – jeżeli Polska zdecyduje się na zrobienie z nich obiektów podwójnego przeznaczenia.

⁵³ https://espreso.tv/news/2018/11/20/de_v_ukrayini_pobudyuyut_novyy_aeroport_poyasnennya_omelyana.

**Autorka składu:
Anna Śleszyńska**

Zdjęcia: Canva.com

**Użyto czcionek:
Poppins, Staatliches, Gill Sans**



**Warsaw Enterprise Institute
Al. Jerozolimskie 30/7
00-024 Warszawa**