

POLSKA INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA

DOI: 10.26399/meip.3(74).2022.19/t.szpikowski

SYTUACJA POLSKICH PORTÓW LOTNICZYCH

Warszawskie lotnisko było najważniejszym elementem polskiej infrastruktury lotniskowej już w dwudziestoleciu międzywojennym – przed wybuchem drugiej wojny światowej odpowiadało ono aż za 47% pasażerów lotniczych obsługiwanych na terenie drugiej Rzeczypospolitej². Władze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej kontynuowały postrzeganie portu lotniczego Warszawa-Okęcie jako najważniejszego ogniwa polskiej infrastruktury lotniskowej, traktując je jako Centralny Port Lotniczy i wielokrotnie je rozbudowując, oddając do użytku m.in. Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego oraz Międzynarodowego Dworca Lotniczego³. Port lotniczy Warszawa-Okęcie w 1989 r., czyli ostatnim roku trwania PRL, obsłużył aż 84% pasażerów lotniczych w Polsce⁴. Po upadku PRL polska infrastruktura lotniskowa była w tragicznym stanie. Polska sieć lotnisk była dosyć niewielka i prawie całkowicie oparta na lotniskach wojskowych. W pełni cywilnymi portami lotniczymi były jedynie Gdańsk-Rębiechów i Poznań-Ławica⁵. W stworzonym przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej w 1998 r. *Planie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015* założono kontynuację traktowania lotniska Warszawa-Okęcie jako najważniejszego. Jednocześnie

¹ Tymoteusz Szpikowski – student na Wydziale Ekonomii i Zarządzania Uczelni Łazarskiego w Warszawie, e-mail: Szpikowski.t@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2946-3880.

² J. Kaliński, *Lotniska komunikacyjne w Polsce po 1918 roku* [w:] Z. Zblewski, D. Golik (red.), *Prace Historyczne* nr 147 t. 3, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2020, s. 574.

³ *Ibidem*, s. 575.

⁴ *Ibidem*, s. 582.

⁵ *Ibidem*, s. 583.

zaplanowano rozwój trzech lotnisk – Gdańsk-Rębiechowo, Katowice-Pyrzowice i Kraków-Balice, traktując je jako lotniska zapasowe. Kolejny plan zawierał rozszerzenie tej listy o dwa kolejne porty lotnicze – Poznań-Ławica i Wrocław-Starachowice⁶. Lotnisko Warszawa-Okęcie było wielokrotnie rozbudowywane⁷, jednakże już w czasie przygotowań do mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012 zauważono brak perspektyw jego dalszego rozwoju i rozpoczęto rozważania o konieczności wybudowania nowego portu lotniczego poza Warszawą. Jednakże zamiast tego zdecydowano się na przebudowę wojskowego lotniska w Modlinie na port cywilny, przystosowany do potrzeb tanich linii lotniczych⁸.

Obecnie w Polsce funkcjonuje wiele lotnisk point-to-point oraz jedno małe lotnisko przesiadkowe (Warszawa-Okęcie).

Tabela 1.
Przychody polskich portów lotniczych (część 1)

Dane dla roku 2019					
Port Lotniczy	Przychód w mln zł	Struktura przychodu	Liczba pax (pasażerów) w mln	Struktura pax	Przychód na pax
PPL (Warszawa, Radom, Zielona Góra)	1057	45,74%	18,8	38,51%	56,08 zł
Kraków	319	13,80%	8,4	17,17%	37,93 zł
Gdańsk	198	8,58%	5,4	10,96%	36,99 zł
Katowice	169	7,32%	4,8	9,90%	34,90 zł
Wrocław	285	12,32%	3,5	7,15%	81,39 zł
Modlin	70	3,01%	3,1	6,34%	22,42 zł
Poznań	89	3,85%	2,4	4,85%	37,53 zł
Rzeszów	72	3,09%	0,8	1,57%	92,95 zł
Szczecin			0,6	1,19%	

⁶ *Ibidem*, s. 584.

⁷ *Ibidem*, s. 570, 575, 580.

⁸ *Ibidem*, s. 585.

Port Lotniczy	Przychód w mln zł	Struktura przychodu	Liczba pax (pasażerów) w mln	Struktura pax	Przychód na pax
Lublin	13	0,56%	0,4	0,73%	36,22 zł
Bydgoszcz	19	0,84%	0,4	0,84%	46,87 zł
Łódź	11	0,49%	0,2	0,49%	47,24 zł
Szymany	9	0,40%	0,1	0,30%	62,06 zł
Razem	2310	Razem	48,9	Średni przychód na pax	47,22 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej paxazer.com.

Tabela 2.
Przychody polskich portów lotniczych (część 2)

Dane dla roku 2019						
Port Lotniczy	Liczba operacji lotniczych	Przychody lotnicze w mln zł	Przychody pozalotnicze w mln zł	Towary i materiały w mln zł	Przychody pozalotnicze/przychody %	Przychody pozalotnicze/pax
PPL (Warszawa, Radom, Zielona Góra)	181 430	717,6	336,0	3,177	31,79%	17,83 zł
Kraków	58 771	207,7	111,0	0,076	34,82%	13,21 zł
Gdańsk	41 088	99,8	98,5		49,69%	18,38 zł
Katowice	32 959	94,9	74,2		43,87%	15,31 zł
Wrocław	27 716	68,0	55,4	161,202	19,46%	15,83 zł
Modlin	18 270	27,0	42,6		61,22%	13,73 zł
Poznań	18 998	47,1	42,0	0,002	47,13%	17,69 zł
Rzeszów	7 443			34,354		
Szczecin	4 934					
Lublin	2 692					

Port Lotniczy	Liczba operacji lotniczych	Przychody lotnicze w mln zł	Przychody pozalotnicze w mln zł	Towary i materiały w mln zł	Przychody pozalotnicze/przychody %	Przychody pozalotnicze/pax
Bydgoszcz	3 138					
Łódź	1 664	6,4	4,9	0,032	43,25%	20,43 zł
Szymany	1 110	3,6	5,5		60,41%	37,49 zł
Razem	400 213	1272,1	770,1	198,842	Średnie przychody pozalotnicze na pax	15,74 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej pasażer.com.

Powyższe tabele pokazują, że przychody portu lotniczego nie wynikają jedynie z wielkości ruchu, ale także z jego struktury. Struktura ruchu jest ściśle powiązana z infrastrukturą danego portu lotniczego. Przy analizie danych zawartych w powyższych tabelach dla lotnisk, które obsługują powyżej 2 milionów pasażerów i wyłączeniu PPL (zawarte lotnisko Warszawa-Okęcie, które jest małym hubem, a nie lotniskiem point-to-point) oraz Wrocławia (tamtejsze lotnisko prowadzi również sprzedaż paliwa lotniczego, co zniekształca wyniki), widoczna jest znaczna dysproporcja między portem lotniczym w Modlinie, a pozostałymi lotniskami. To lotnisko ma najmniejszy wskaźnik przychodu na pasażera spośród wszystkich analizowanych portów lotniczych. Wysoki udział przychodów pozalotniczych na pasażera w przychodach może powodować mylne wrażenie, że port lotniczy w Modlinie ma z tego tytułu duże przychody, jednakże tak wysoki udział przychodów pozalotniczych na pasażera w przychodach wynika z drastycznie niskich przychodów lotniczych. Niższe przychody lotnicze na pasażera ma jedynie Kraków, mający o wiele wyższe przychody lotnicze (207,7 mln zł przychodów lotniczych w Krakowie do 27 mln zł w Modlinie) oraz łączne przychody (319 mln zł przychodów lotniczych w Krakowie do 70 mln zł w Modlinie).

Genezę problemów lotniska w Modlinie można ukazać, zestawiając je z dobrze zarządzanym lotniskiem w Katowicach. Modlin wybudowano dla ruchu niskokosztowego, a Katowice rozwijane są dla ruchu tradycyjnego i czarterowego. Pasażerowie różnych typów ruchu mają różne skłonności, które przekładają również na przychody pozalotnicze, przykładowo pasażerowie linii niskokosztowych są nastawieni na jak najmniejsze wydatki i nie mają w większości skłonności do korzystania z oferty komercyjnej i gastronomicznej dostępnej na terenie portu lotniczego, w przeciwieństwie do

pasażerów czarterowych, którzy mają tę skłonność⁹. Poza strukturą ruchu i uwarunkowaniami infrastrukturalnymi, które są ze sobą ściśle powiązane, kluczową przewagą lotniska w Katowicach nad lotniskiem w Modlinie jest brak dominacji jednego przewoźnika i pomimo istnienia schematu opłat degresywnych na obu lotniskach, brak jest warunków zaporowych dla innych przewoźników – w Modlinie „Przykładowo przy 3 mln osób Ryanair płaci od każdej tylko 5 zł. Tymczasem linia, która chce zacząć współpracę z portem, ale nie może uruchomić dużej liczby połączeń, musi płacić aż 40 zł”¹⁰. Do pozostałych przewag lotniska w Katowicach nad lotniskiem w Modlinie należą: szersza i częstsza siatka połączeń, rozwijający się segment cargo oraz brak kosztogennych ograniczeń środowiskowych, które wpływają niekorzystnie na funkcjonowanie lotniska¹¹.

Warte odnotowania w przypadku lotniska w Modlinie jest ogłoszone w ostatnich dniach uruchomienie jednego połączenia z tego portu lotniczego obsługiwanego przez Air Moldova¹². Ciężko traktować to połączenie jako rzeczywiste przełamanie monopolu Ryanaira na tym lotnisku, niemniej jest to bardzo mały krok w dobrym kierunku.

PLANY ROZWOJU POLSKIEJ INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ

Planowany rozwój polskiej infrastruktury lotniskowej kontynuuje historyczną politykę jednego portu przesiadkowego, uzupełnionego przez lotniska regionalne. Najważniejszą zmianą jest zastąpienie Warszawy jako miejsca ulokowania portu lotniczego tego typu, która jak wcześniej wspomniano, pełniła tę rolę od początku, na rzecz planowanego nowego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nowy port lotniczy ma w założeniu poprawić efektywność transportu zarówno pasażerskiego, jak i cargo poprzez wykorzystanie transportu intermodalnego, co ma być zrealizowane poprzez wpisanie go w sieć drogową oraz kolejową¹³. W założeniu Centralny Port Komunikacyjny ma być

⁹ T. Szpikowski, *Znaczenie gospodarcze infrastruktury lotniskowej*, praca licencjacka, promotor J. Brdulak, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa 2022 (niepubl. praca dyplomowa), rozdz. I, s. 21.

¹⁰ K. Śmietana, *Koniec monogamicznego związku z Ryanaiem? Modlin chce przyciągnąć nowych przewoźników*, „Dziennik Gazeta Prawna” 2022, <https://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/8400616,nie-tylko-ryanair-modlin-chce-przyciagnac-nowych-przewoznikow.html> [dostęp: 10.07.2022].

¹¹ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 22.

¹² Marek Stus, pasazer.com, 08.09.2022, *Air Moldova poleci z Modlina do Kiszyniowa*, <https://www.pasazer.com/news/461954/air,moldova,poleci,z,modlina,do,kiszyniowa.html> [dostęp:10.09.2022].

¹³ Ministerstwo Infrastruktury, *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) (Projekt z dnia 5.07.2021)*, Warszawa 2021, s. 99, <https://www.gov.pl>

połączone z głównymi aglomeracjami w Polsce, umożliwiając podróż lub transport towarów w czasie około 2 godzin¹⁴ (oczywiście z wyłączeniem Warszawy i Łodzi, do których ten czas ma wynosić odpowiednio 15 i 25 minut koleją¹⁵). Po planowanym uruchomieniu działalności Centralnego Portu Komunikacyjnego ma tam zostać w całości przeniesiony ruch cywilny z lotniska Warszawa-Okęcie, co jest spowodowane między innymi koniecznością usunięcia nakładania się obszarów ciężenia obu tych portów lotniczych oraz potrzebą zlikwidowania nadpodąży infrastruktury lotniskowej, będącej skutkiem wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego¹⁶. Poza portem lotniczym Warszawa-Okęcie reszta lotnisk w Polsce to lotniska point-to-point obsługujące ruch czarterowy, będący ruchem bardzo sezonowym, ruch tradycyjny, który zasila porty przesiadkowe (polskie lotnisko Warszawa-Okęcie zasilane przez LOT, ale również zewnętrzne huby zasilane np. przez Lufthansę Frankfurt czy Monachium), oraz dominujący na nich ruch niskokosztowy, który powoduje przychody nieporównywalnie mniejsze od innych rodzajów ruchu, co najlepiej obrazuje najniższy przychód na pasażera lotniska w Modlinie, które obsługuje jedynie ruch niskokosztowy¹⁷. W umieszczonej we wcześniejszej części niniejszego opracowania tabeli 1 można zauważyć, że dla lotniska w Modlinie przychód na pasażera wynosił jedynie 22,42 zł, co w zestawieniu z drugim najniższym wynikiem 34,90 zł oraz ze średnią 47,22 zł doskonale obrazuje, jak niskie przychody generuje dla portu lotniczego ruch niskokosztowy. Wedle koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego po jego wybudowaniu lotniska regionalne mają być dla niego komplementarne¹⁸, stanowiąc jego sieć zasilającą, oraz będą dalej pełniły dotychczasową rolę¹⁹.

UWARUNKOWANIA POWSTANIA PRZESIADKOWEGO PORTU LOTNICZEGO W CENTRALNEJ POLSCE

Do wybudowania przesiadkowego portu lotniczego poza uwarunkowaniami niezbędnymi dla wybudowania każdego portu lotniczego muszą być spełnione dodatkowe kryteria, co jest spowodowane między innymi skalą i specyficzną charakterystyką portów tego typu.

web/infrastruktura/program-rozwoju-sieci-lotnisk-i-lotniczych-urzedzen-naziemnych [dostęp: 21.08.2022].

¹⁴ *Ibidem*, s. 100.

¹⁵ *Ibidem*, s. 99.

¹⁶ *Ibidem*, s. 108.

¹⁷ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 17, 19.

¹⁸ Ministerstwo Infrastruktury, *op. cit.*, s. 116.

¹⁹ *Ibidem*, s. 118.

Pierwszym z kluczowych elementów jest prowadzenie adekwatnej polityki, która zapewnia konkurencyjne warunki dla inwestorów zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Najważniejszymi czynnikami przyciągającymi zagraniczne inwestycje są na przykład polityka podatkowa i zagraniczna, umowy międzynarodowe, regulacje prawne dotyczące bezpośrednich inwestycji zagranicznych, czy też stabilność ekonomiczno-polityczna. W celu podjęcia decyzji o selekcji państwa, w którym zamierza się inwestować, analizuje się również mierniki ekonomiczne obrazujące faktyczny potencjał rynku i stan gospodarki. Analizowane są między innymi: dostępna infrastruktura, koszty pracy, potencjalne możliwości ekspansji na rynki ościennie, wielkość rynku, gusta konsumentów, dynamika wzrostu. W ramach prowadzenia polityki zachęcającej do inwestowania w danym państwie rząd może posługiwać się zachętami prawnymi, fiskalnymi, czy finansowymi²⁰. W celu przyciągnięcia inwestorów bardzo ważna jest również liberalizacja prawa połączona z ochroną i ułatwianiem dostępu oraz wejścia na rynek dla inwestorów zagranicznych, co można robić na przykład wykorzystując umowy międzynarodowe. Ograniczając potencjalne ryzyko wejścia na nowy rynek, inwestorzy szczególną uwagę poświęcają stabilności i przewidywalności makroekonomicznej, politycznej oraz społecznej. Do promocji inwestycji w danym państwie wykorzystuje się między innymi agencje promocji inwestycji, które mają za zadanie przyciągać inwestorów zagranicznych oraz opiekować się nimi. Poza powyższymi aspektami inwestorzy przy decydowaniu o selekcji państwa, w którym zamierzają zainwestować, kierują się również możliwościami lokalnych dostawców oraz dostępnością odpowiednio wykwalifikowanych pracowników²¹.

Tabela 3.
Bezpośrednie inwestycje zagraniczne

Kraj	Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (w miliardach euro)						średnie tempo rocznego wzrostu
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Finlandia	8,25	6,65	7,13	7,84	8,64	12,20	9,8%
Francja	59,23	63,38	62,80	67,52	80,08	88,48	8,5%

²⁰ A. Grynia, *Czynniki warunkujące napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do krajów bałtyckich* [w:] K. Bałandowicz-Panfil (red.), *International Business and Global Economy* nr 36, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 2017, s. 131.

²¹ United Nations Conference on Trade and Development *Foreign Direct Investment and Development*, United Nations Publication 1999, s. 46-48, <https://unctad.org/system/files/official-document/psiteiidt10v1.en.pdf> [dostęp: 30.07.2022].

Kraj	Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (w miliardach euro)						średnie tempo rocznego wzrostu
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Hiszpania	26,68	28,57	30,48	30,34	35,57	37,81	7,4%
Holandia	198,82	202,99	205,46	208,28	244,65	207,67	1,4%
Niemcy	67,52	76,58	88,20	88,95	103,31	108,65	10,1%
Polska	1,32	0,85	0,92	2,04	1,85	2,07	19,4%
Wielka Brytania	81,39	78,80	61,49	97,96	106,31	90,12	5,5%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Eurostatu.

Powyższa tabela zawiera dane dotyczące bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz średniego rocznego tempa ich wzrostu²². Wskaźnik średniego tempa rocznego wzrostu bezpośrednich inwestycji zagranicznych może dawać mylne wrażenie przewagi Polski nad innymi państwami pod względem dynamicznego przyływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, będąc prawie dwukrotnie większym od wartości wskaźnika dwóch kolejnych państw z największą dynamiką przyływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, jednakże jego wielkość wynika w dużej mierze z drastycznie mniejszej skali obecnych bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce. Najbliższą polskiej wartość osiągnęła Finlandia, mająca w ostatnim ujętym w tabeli roku aż prawie sześciokrotnie większe inwestycje zagraniczne niż Polska. Wartości nominalne wzrostu bezpośrednich inwestycji zagranicznych dla będących pod względem dynamiki za Polską dwóch kolejnych państw, czyli Finlandii i Niemiec, w porównaniu dwóch ostatnich lat zamieszczonych w tabeli wyniosły odpowiednio 3,5 miliarda Euro oraz 5,3 miliarda Euro, a dla Polski jedynie 217 milionów Euro. O ile dla Finlandii był to największy wzrost, to dla Niemiec był to drugi najmniejszy przy największym wynoszącym aż 11,6 miliarda Euro. Polska wyższy wzrost odnotowała tylko raz i wyniósł on 1,1 miliarda Euro. Oczywiście na część inwestycji zagranicznych w analizowanych w tabeli państwach wpływają operujące w nich lotniska przesiadkowe, jednakże twierdzenie, że jest to

²² W tabeli 3 oraz w kolejnych tabelach wyselekcjonowane zostały państwa europejskie posiadające znaczące lotniska przesiadkowe oraz Polska dążąca do posiadania portu lotniczego tego typu. Lata 2020–2021 nie zostały ujęte z powodu zniekształcenia wyników przez pandemię Covid-19. Kryzysy spowodowane przez pandemię Covid-19, jak i rosyjską agresję na Ukrainę mają oczywiście bardzo znaczący wpływ na lotnictwo, jednakże są to tematy na tyle obszerne, iż dostateczne ich opisanie wymagałoby co najmniej oddzielnych artykułów.

jedyny albo nawet główny czynnik tak drastycznej różnicy pomiędzy wielkością bezpośrednich inwestycji zagranicznych w tych państwach a Polską byłoby absurdalne. Czynniki powodujących tak poważną różnicę wielkości bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest zbyt wiele, by poświęcać im wszystkim uwagę w tym opracowaniu, jednakże należy skrótowo opisać przynajmniej część z nich. Stabilność ekonomiczno-polityczna w Polsce nie przyciąga zagranicznych inwestorów, a wręcz może powodować efekt odwrotny. Stan ten najlepiej obrazuje tegoroczna zmiana systemu podatkowego zawarta w tzw. Polskim Ładzie, która spowodowała sytuację zmiany systemu podatkowego podczas roku podatkowego. Inwestorów zagranicznych zniechęca do inwestowania w Polsce również jeden z najmniej konkurencyjnych systemów podatkowych – pod względem międzynarodowego wskaźnika konkurencyjności podatkowej Polska w 2021 r. zajęła przedostatnie miejsce z 37 ujętych w raporcie państw, które należą do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD)²³. Zmiany wprowadzone w Polskim Ładzie mogą jeszcze bardziej obniżyć konkurencyjność polskiego systemu podatkowego²⁴.

Tabela 4.
Procentowy roczny wzrost PKB

Kraj	Procentowy roczny wzrost PKB					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Finlandia	-0,4	0,5	2,8	3,2	1,1	1,2
Francja	1,0	1,1	1,1	2,3	1,9	1,8
Hiszpania	1,4	3,8	3,0	3,0	2,3	2,1
Holandia	1,4	2,0	2,2	2,9	2,4	2,0
Niemcy	2,2	1,5	2,2	2,7	1,0	1,1
Polska	3,4	4,2	3,1	4,8	5,4	4,7
Wielka Brytania	2,9	2,4	1,7	1,7	1,3	1,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Eurostatu.

²³ D. Bunn, E. Asen, *International tax competitiveness Index 2021*, Tax Foundation, Waszyngton 2021, s. 8, <https://files.taxfoundation.org/20211014170634/International-Tax-Competitiveness-Index-2021.pdf> [dostęp: 30.07.2022].

²⁴ B. Krzyżaniak, *Niechlubne miejsce Polski w rankingu podatkowym. Przez Polski Ład za rok może być gorzej*, Forbes, 25.10.2021, www.forbes.pl/biznes/polska-przedostatnia-w-rankingu-konkurencyjnosci-podatkowej-2021-tax-fundation/ymh0g3b [dostęp: 30.07.2022]

Powyższa tabela zawiera dane dotyczące rocznego wzrostu produktu krajowego brutto. Ciągły wzrost roczny PKB jest wskaźnikiem mogącym korzystnie wpływać na przyciąganie zagranicznych inwestorów. W każdym z zamieszczonych lat wskaźnik dla Polski jest większy niż w którymkolwiek z pozostałych porównywanych państw, jednakże po części jest to spowodowane wielkością PKB tych państw.

Tabela 5.
Inflacja HICP

Kraj	Inflacja HICP					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Finlandia	1,2	-0,2	0,4	0,8	1,2	1,1
Francja	0,6	0,1	0,3	1,2	2,1	1,3
Hiszpania	-0,2	-0,6	-0,3	2,0	1,7	0,8
Holandia	0,3	0,2	0,1	1,3	1,6	2,7
Niemcy	0,8	0,7	0,4	1,7	1,9	1,4
Polska	0,1	-0,7	-0,2	1,6	1,2	2,1
Wielka Brytania	1,5	0,0	0,7	2,7	2,5	1,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Eurostatu.

Powyższa tabela zawiera dane dotyczące rocznej inflacji zharmonizowanej. Według ostatnich podanych w chwili pisania niniejszego tekstu odczytów inflacja zharmonizowana za czerwiec w Polsce wyniosła 14,2%²⁵, a inflacja bazowa 15,5%²⁶. Ciągłe rosnąca w Polsce inflacja jest wskaźnikiem, który może odstraszać inwestorów.

Zachęcaniem do inwestycji w Polsce zajmuje się Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH). Jej głównym celem jest zwiększanie napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski. Działa w Polsce i za granicą poprzez Zagraniczne Biura Handlowe. PAIH oferuje potencjalnym inwestorom dostęp do wiedzy o otoczeniu gospodarczo-prawnym, wspomaga w procedurach administracyjnych, pomaga

²⁵ Główny Urząd Statystyczny, *Zharmonizowane wskaźniki cen konsumpcyjnych (HICP)*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/zharmonizowane-wskazniki-cen-konsumpcyjnych-hicp,10,1.html> [dostęp: 30.07.2022].

²⁶ Narodowy Bank Polski, *Inflacja Bazowa*, <https://www.nbp.pl/home.aspx?f=statystyka/bazowa/bazowa.htm> [dostęp: 30.07.2022].

znajdować rozwiązania prawne oraz wiarygodnych dostawców. PAIH udostępnia różne instrumenty finansowe, np. ubezpieczenia oferowane przez pozostałe instytucje również należące do Grupy Polskiego Funduszu Rozwoju.

Kolejnym po inwestycjach kluczowym uwarunkowaniem potrzebnym do powstawania przesiadkowych lotnisk lotniczych jest polityka międzynarodowa. Poza wcześniej wymienionymi umowami międzynarodowymi, dotyczącymi handlu i zwiększającymi skłonność do inwestycji zagranicznych inwestorów, należy poświęcić uwagę również stosunkom dyplomatycznym między państwami. Ich wpływ pośredni na przesiadkowe porty lotnicze pokazują sankcje będące skutkami rosyjskiej inwazji na Ukrainę, które obejmują między innymi zawieszenie wolności lotniczych dla Rosji przez wiele państw i odwrotnie, co przekłada się między innymi na wydłużenie tras z Europy w kierunku azjatyckim, czego najlepszym przykładem jest połączenie Lufthansy Cargo pomiędzy Frankfurtem a Tokio wydłużone o 2 tys. kilometrów. Skutkiem tego, poza wydłużeniem czasu trwania lotu o ponad 2 godziny, jest również spalanie na tej trasie aż o 18 ton paliwa lotniczego więcej, co oczywiście znacznie zwiększa koszt tego połączenia²⁷.

Bardzo ważne dla lotnictwa są wynikające z Konwencji Chicagowskiej wolności lotnicze, których zastosowanie jest regulowane przez poszczególne państwa lub organizacje międzynarodowe (Unia Europejska) w konkretnych przypadkach. Wolności lotnicze dotyczą praw do przelotu i lądowań na terytoriach nieojczystych dla danej linii lotniczej. Oficjalnie w prawie międzynarodowym jest określonych pięć wolności lotniczych, jednakże istnieją jeszcze cztery, które są powszechnie uznawane²⁸. Szczególnym przypadkiem są państwa członkowskie Unii Europejskiej, które pozbawiono możliwości zawierania umów bilateralnych o wykorzystywaniu wolności lotniczych na rzecz Unii Europejskiej w wydanej w 2002 r. przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej serii orzeczeń „O otwartym niebie”, potwierdzających wyłączną kompetencję Komisji Europejskiej do zawierania umów międzynarodowych w kwestiach objętych prawodawstwem unijnym²⁹. Pomimo to część kwestii związanych ze stosunkami międzynarodowymi różni się dla wielu państw członkowskich, co wynika z zawierania umów pomiędzy liniami lotniczymi. Dla Polski najważniejsza była niekorzystna umowa LOT z Aeroflotem, która między innymi regulowała wykorzystanie pierwszej wolności lotniczej, zezwalając jedynie na 6 przelotów LOT nad Syberią w tygodniu, a przeloty te były kluczowe dla konkurencyjności połączeń w kierunku

²⁷ B. Kammel, W. Wilkes, *Flight Routes Are Being Thrown Into Chaos With Closure of Russian Airspace*, Bloomberg, 4.03.2022, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-04/global-flight-routes-get-thrown-into-chaos-with-russian-airspace-closed> [dostęp: 30.07.2022].

²⁸ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 27–28.

²⁹ A. Maziarz, *Zasady wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych w prawie UE*, [w:] „Krytyka Prawa”, t. 7, Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa 2015, s. 316–317.

azjatyckim. Strona rosyjska nie chciała podpisać nowej umowy dotyczącej zwiększenia liczby przelotów nad jej terytorium, ponieważ mogłoby to zmniejszyć sieć zasilającą moskiewski port lotniczy na rzecz Warszawy-Okęcia, a później Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie wiadomo, jak długo będą obowiązywać nałożone sankcje, jednakże mają dla polskiego portu przesiadkowego pewne korzyści, ponieważ znacznie wydłużają loty z Helsinek w kierunku Azjatyckim, eliminują Moskwę jako hub dla ruchu europejskiego oraz niwelują skutki ograniczonej liczby przelotów nad Syberią dla LOT, co znacznie zwiększa konkurencyjność w kierunkach azjatyckich portu lotniczego Warszawa-Okęcie, a jeśli będą trwały wystarczająco długo, to również Centralnego Portu Komunikacyjnego³⁰.

Kolejną istotną kwestią dla przesiadkowego portu lotniczego jest generująca ruch silna linia lotnicza. Każde z państw, które posiada hub, posiada silnego narodowego przewoźnika, np. Wielka Brytania (British Airways), Niemcy (Lufthansa), Finlandia (Finnair), Francja (Air France), Holandia (KLM) (dwaj ostatni przewoźnicy funkcjonują jako holding Air France-KLM). Jest to warunek absolutnie konieczny dla sprawnego funkcjonowania portu, ponieważ żadna linia lotnicza nie będzie zasilala przesiadkowego portu lotniczego, który jest konkurencyjny dla ich ojczystego. Siła danego przewoźnika ma kluczowe znaczenie dla ruchu w danym porcie przesiadkowym – nieprzypadkowo państwa z obsługującymi najwięcej pasażerów lotniskami (Londyn-Heathrow, Paryż-Charles de Gaulle, Frankfurt) mają również najsilniejsze linie lotnicze (British Airways, Air France, Lufthansa)³¹. Bardzo istotny dla przewoźników jest również trend konsolidacyjny – europejski rynek przewozów lotniczych jest w większości zdominowany przez trzy grupy – Lufthansę, holding Air France-KLM oraz International Airlines Group, który składa się z British Airways, Iberii i Aer Lingus. Większość przewozów lotniczych między Europą i Ameryką Północną została podzielona między wymienione europejskie grupy oraz amerykańskich przewoźników i Air Canada. Sytuacja dotycząca lotów pomiędzy Europą i Azją jest bardzo podobna – wcześniej wymienione grupy są powiększone o Finnair, a zamiast przewoźników amerykańskich i Air Canada są przewoźnicy chińscy i japońscy. W obydwu kierunkach zostały podpisane pomiędzy liniami lotniczymi umowy *joint ventures*, które zawierają zasady dzielenia przychodów z realizowanych połączeń³². Istniejąca sytuacja niekorzystnie wpływa na siłę LOT, niebędącego częścią żadnej znaczącej grupy (poza Star Alliance, jednakże jest to sojusz zupełnie innego typu, z dominującą rolą najsilniejszych grup do niego należących), niebędącego też stroną umów *joint ventures* ani z przewoźnikami amerykańskimi, ani azjatyckimi, co jest szczególnie istotne w kon-

³⁰ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 47–48.

³¹ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 29.

³² T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 42–43.

tekście traktowania Centralnego Portu Komunikacyjnego jako bramy dla Dalekiego Wschodu³³. Istnieje wprawdzie umowa Polski z Koreą Południową, która dotyczy m.in. lotnictwa, ale wynika to ze współpracy gospodarczej w aspekcie Centralnego Portu Komunikacyjnego³⁴ i nie ma nic wspólnego z umową *joint ventures*. Nienależąca do największych siła LOT może w przyszłości spowodować problemy z zapewnieniem odpowiedniej sieci zasilającej dla Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Poza siecią lotniczą lotniska przesiadkowe zasilane są również w coraz większym stopniu połączeniami kolejowymi. Obecnie istnieje trend zastępowania krótkodystansowych połączeń lotniczych połączeniami kolejowymi, ponieważ jest to rozwiązanie zarówno tańsze, jak i bardziej ekologiczne, zwłaszcza jeśli energia potrzebna do zasilania sieci kolejowej pochodzi z elektrowni atomowych bądź z odnawialnych źródeł energii. Aby promować i ułatwiać pasażerom korzystanie z przewozów intermodalnych, w niektórych krajach istnieje możliwość zakupu łączonego biletu na dojazd do lotniska i lot, czy też nadania bagażu do lotu na dworcu kolejowym³⁵. W Polsce nie istnieją obecnie takie rozwiązania, jednakże realizowana jest modernizacja sieci kolejowej – do 2023 r. w ramach Krajowego Programu Kolejowego planowane jest ukończenie modernizacji 9 tysięcy kilometrów sieci kolejowej³⁶, a do 2034 r. w ramach inwestycji kolejowych Centralnego Portu Komunikacyjnego wybudowane ma zostać prawie 2 tysiące kilometrów nowych linii kolejowych³⁷. Inwestycje kolejowe oraz realizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego mają według prognoz doprowadzić do ponad dwukrotnego wzrostu liczby pasażerów do 2050 r. (w porównaniu z 2019 r.)³⁸.

³³ Zespół wGospodarce, *Horala: CPK będzie bramą dla Dalekiego Wschodu*, wGospodarce, 26.02.2021, <https://wgospodarce.pl/informacje/92737-horala-cpk-bedzie-brama-dla-dalekiego-wschodu> [dostęp: 30.07.2022].

³⁴ Zespół 300Gospodarki, *Polska podpisuje umowę z Koreą Płd. Liczymy, że pomogą nam w budowie CPK*, 26.02.2021, <https://300gospodarka.pl/live/polska-korea-poludniowa-cpk> [dostęp: 30.07.2022].

³⁵ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 29.

³⁶ K. Fiszer, *PKP PLK: do 2040 r. planujemy zmodernizować całą sieć kolejową*, Rynek Kolejowy, 8.12.2021, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-plk-do-2040-r--planujemy-zmodernizowac-cala-siec-kolejowa--105745.html> [dostęp: 30.07.2022].

³⁷ Centralny Port Komunikacyjny, *Program Kolejowy*, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej> [dostęp: 30.07.2022].

³⁸ Centralny Port Komunikacyjny, *Pasażerski Model Transportowy i sieciowa prognoza ruchu* (część ogólna), Biuro Planowania i Rozwoju Kolei, Warszawa 2020, s. 8, <https://www.cpk.pl/uploads/media/5fd2aa1ab5efd/2020-12-11-pmt-sieciowa-prognoza-ruchu-czesc-szczegolowa.pdf> [dostęp: 30.07.2022].

Jako lokalizację Centralnego Portu Komunikacyjnego wskazano gminy Baranów, Teresin i Wiskitki³⁹. Wybrano tę lokalizację, kierując się kilkoma aspektami. Pierwszym z nich jest optymalna odległość od zabudowy miejskiej, co pozwala na całodobowe funkcjonowanie portu lotniczego w pełnej przepustowości i nie stwarza konieczności nakładania na część żadnej aglomeracji miejskiej Obszaru Ograniczonego Użytkowania, daje możliwość ewentualnej rozbudowy, wybudowania w pobliżu *airport city* (zawierającego w sobie np. obiekty targowo-kongresowe, biurowe czy konferencyjne), jak i odpowiednio blisko jednych z największych polskich aglomeracji, czyli Warszawy oraz Łodzi, co zapewni bardzo szybką podróż między nimi a Centralnym Portem Komunikacyjnym – wedle prognoz podróż pociągiem z Warszawy do Centralnego Portu Komunikacyjnego ma zajmować tylko 15 minut⁴⁰. Wybrana lokalizacja jest w pobliżu Centralnej Magistrali Kolejowej, co ułatwia wpisanie Centralnego Portu Komunikacyjnego w sieć kolejową i tworzy możliwość lepszej komunikacji kolejowej. Lokalizacja ta znajduje się również w pobliżu węzła autostrad A1 i A2, co ułatwia wpisanie w sieć drogową⁴¹. Jeśli dojdzie do realizacji *airport city*, dzięki wpisaniu w sieć lotniczą, kolejową oraz drogową, będzie ono miało olbrzymi potencjał zwłaszcza dla centr logistycznych i fabryk: „Znaczenie czynnika transportu ukazuje fakt, iż strefy przemysłowe rozwijają się na obszarach dobrze skomunikowanych w różnych kierunkach (współpraca importowo-eksportowa z innymi podmiotami), tak aby zminimalizować koszty transportu i osiągać najwyższe zyski w związku z prowadzoną działalnością”⁴².

SPÓŁKA CELOWA DO WYBUDOWANIA CPK I PPL

Przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) do 2017 r. funkcjonowało w oparciu o ustawę z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, której treść odsłania peerelowskie korzenie, czego najlepszym przykładem jest artykuł 11: „Organami PPL są: naczelny dyrektor, zebranie delegatów i rada pracownicza”; ustęp 3. artykułu 24: „Komisja konkursowa składa się z przedstawicieli:

³⁹ Business Insider Polska, *Znana jest dokładna lokalizacja CPK. Aż dziewięć miejscowości do likwidacji*, Business Insider, 15.12.2021, <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/znamy-juz-dokladna-lokalizacje-cpk/wnp5fml> [dostęp: 30.07.2022].

⁴⁰ Money.pl, *Kolej połączy CPK z Warszawą i Łodzią. Spółka wybrała wykonawcę prac przygotowawczych*, Money.pl, 14.05.2021, <https://www.money.pl/gospodarka/kolej-polaczy-cpk-z-warszawa-i-lodzja-spolka-wybrala-wykonawce-prac-przygotowawczych-6639530792872896a.html> [dostęp: 30.07.2022].

⁴¹ T. Szpikowski, *op. cit.*, s. 49.

⁴² J. Brdulak, P. Pawlak, C. Krysiuk, B. Zakrzewski, *Podstawowe teorie lokalizacji działalności gospodarczej oraz znaczenie czynnika transportu*, „Logistyka” 2014, nr 6, s. 2259.

Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności, Ministra Finansów, banku finansującego oraz **rady pracowniczej, związku zawodowego, organizacji politycznych i młodzieżowych, działających w PPL**”; ustęp 2. artykułu 27: „Rada pracownicza może wystąpić do naczelnego dyrektora z uzasadnionym wnioskiem o odwołanie zastępców naczelnego dyrektora i głównego księgowego”; ustęp 1. artykułu 28: „Załoga PPL, na zasadach określonych w ustawie, uczestniczy w zarządzaniu PPL przez organy samorządu”⁴³. W roku 2017 za na mocy nowej ustawy zniesiono peerelowski model zarządzania⁴⁴ oparty na ustawie o samorządzie załogi przedsiębiorstwa państwowego⁴⁵. Wedle formy zarządzania zawartej we wspomnianej wcześniej ustawie organem zarządzającym są prezes PPL, wiceprezesi oraz rada nadzorcza; są oni powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw transportu⁴⁶. Ograniczenie wpływów związków zawodowych zostało przeprowadzone w celu usprawnienia działania i zbliżenia modelu zarządzania do prywatnych przedsiębiorstw. Najważniejszą różnicą jest wyznaczanie zarządu przez właściwego ministra, jednakże wynika to z charakterystyki działalności PPL. Przeprowadzona reforma była niezbędna i dała PPL możliwość sprawnego działania, czego PPL nigdy wcześniej nie miało⁴⁷. Jeśli PPL spełniałby zarząd nad resztą ważnych polskich lotnisk i przyjmowano by tworzone w sposób przemyślane strategie rozwoju lotnictwa, mogłoby to znacznie usprawnić zarządzanie i kontrolowanie na szczeblu centralnym, co akurat w lotnictwie jest niezbędne⁴⁸. Artykuł 6. wspomnianej wcześniej ustawy określa zakres działalności PPL. „Przedmiotem działalności PPL jest:

1. budowa, przebudowa, utrzymanie i eksploatacja lotnisk oraz lotniczych urzędzeń naziemnych;
2. budowa, przebudowa, utrzymanie i eksploatacja infrastruktury okołolotniskowej;
3. świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i parkowaniem statków powietrznych i innych związanych z obsługą operacji lotniczych;
4. świadczenie usług lotniczych związanych z obsługą statków powietrznych, załóg, pasażerów oraz ładunków (towarów i poczty);

⁴³ Ustawa z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, s. 4, 6, 7.

⁴⁴ Ustawa z dnia 15 września 2017 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, s. 1.

⁴⁵ Ustawa z dnia 25 września 1981 r. o samorządzie załogi przedsiębiorstwa państwowego.

⁴⁶ Ustawa z dnia 15 września 2017 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, s. 2, 3.

⁴⁷ Wykorzystanie tej możliwości w kolejnych latach jest natomiast zupełnie inną kwestią.

⁴⁸ Oczywiście wymagałoby to odpowiedniego zarządu PPL oraz ograniczenia populizmu, który objawia się np. próbami wpisywania działań związanych z rozwojem lotnictwa w propagandę sukcesu, czego przykładem jest chociażby sytuacja z radomskim lotniskiem podczas ostatnich wyborów samorządowych.

5. świadczenie usług pozalotniczych związanych z działalnością lotniska, w szczególności usług gastronomicznych, handlu detalicznego, hotelarskich, promocji i reklamy oraz związanych z wynajmem powierzchni, obiektów i urządzeń;
6. świadczenie usług zarządzania lotniskami;
7. świadczenie usług zarządzania infrastrukturą lotniskową (lotniczą i pozalotniczą) i okołolotniskową⁴⁹.

Zadania realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego nie zdecydowano się powierzyć PPL, co można było zrobić, ponieważ wpisywało się to w zakres działalności PPL – ustęp 1. artykułu 6. wspomnianej wcześniej ustawy⁵⁰. Zamiast takiego rozwiązania zdecydowano się powołać 12 września 2018 r. spółkę celową do wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego⁵¹. W założeniu podzielono role – spółka celowa do wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego miała zarządzać i koordynować wszelkimi procesami związanymi z projektem, a PPL miało skupić się na zarządzaniu istniejącymi lotniskami oraz budowaniu masy krytycznej z jak największym procentowym udziałem ruchu przesiadkowego na lotnisku Warszawa-Okęcie. Podnoszonym argumentem w sprawie utworzenia spółki celowej do wybudowania nowego portu lotniczego był brak personelu posiadającego doświadczenie w realizacji projektów inwestycyjnych na taką skalę, co jest oczywiście prawdą, jednak niestety dotyczy to również personelu wspomnianej spółki celowej. Jedyne personelu spółki celowej, która została powołana do budowy gazoportu w Świnoujściu, miał w Polsce doświadczenia z realizacją projektu inwestycyjnego na odpowiednio dużą skalę.

W ustawie z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego zarządzono przekształcenie PPL „w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa działającą pod nazwą Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna”⁵² w ciągu 6 miesięcy od wejścia w życie przywołanej ustawy⁵³. Następnie, w ciągu 6 miesięcy od przekształcenia, akcje Polskich Portów Lotniczych Spółki Akcyjnej mają zostać wniesione na podwyższenie kapitału zakładowego spółki celowej do wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego⁵⁴. Takie działania powodują wątpliwości odnośnie do ich zasadności na tym etapie inwestycji. Przy

⁴⁹ Ustawa z dnia 15 września 2017 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, s. 1.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Derewienko E., Fiszer K., *Powołano spółkę celową do budowy CPK. Jacek Bartosiak prezesem*, Rynek Lotniczy, 12.09.2018, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/powolano-spolke-celowa-do-budowy-centralnego-portu-komunikacyjnego-4362.html> [dostęp: 4.09.2022].

⁵² Ustawa z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego, s. 1.

⁵³ *Ibidem*, s. 2.

⁵⁴ *Ibidem*, s. 3.

tworzeniu spółki celowej do wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego zdecydowano się przeciw na rozdzielenie jej roli od roli PPL. Działania w celu przeprowadzenia pewnego rodzaju fuzji mogłyby być rozważane dopiero po ukończeniu inwestycji CPK, aby stworzyć zarząd nad lotnictwem, który składałby się również z osób będących zaangażowanych w jego realizację. Przekształcenie PPL w spółkę akcyjną, poza kwestiami mającymi rzekomo usprawnić realizację CPK, zostało uzasadnione również w inny sposób: „Biorąc pod uwagę schyłkowość konstrukcji przedsiębiorstwa państwowego, jako formuły wykonywania działalności gospodarczej oraz nieprzystawanie jej do rozmiarów samego przedsiębiorstwa PPL, jak i rozmiarów działalności jaką prowadzi, (...) i wreszcie swego rodzaju szkodliwość utrzymywania takiej formuły dla samego podmiotu, a co za tym idzie dla interesu Skarbu Państwa, za konieczne należy uznać przekształcenie PPL w spółkę prawa handlowego”⁵⁵. Wydaje się, że przy pisaniu powyższego uzasadnienia zapomniano o wcześniej wspomnianej ustawie z 2017 r., która zniósła model zarządzania PPL oparty na ustawie z dnia 25 września 1981 r. o samorządzie załogi przedsiębiorstwa państwowego, i zastąpiła go nowym, opartym na modelu zarządzania prywatnych przedsiębiorstw i obecnym również w nowej ustawie. Nagła zmiana przyjętego wcześniej podziału ról PPL i spółki celowej do wybudowania CPK, zmiana statusu prawnego PPL na spółkę akcyjną, wraz z wniesieniem jej akcji do grupy CPK oraz niepodanie dotychczas całościowych kosztów realizacji inwestycji, co zostało ujęte w raporcie Najwyższej Izby Kontroli⁵⁶, wskazuje, że nowa ustawa może mieć na celu „rozmycie” części kosztów związanych z realizacją przedsięwzięcia.

RADOMSKIE LOTNISKO

Po kupnie przez PPL radomskiego lotniska zdecydowano się na jego przebudowę i przemianowanie na „Port Lotniczy Warszawa-Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 roku”. Na przełomie pierwszego i drugiego kwartału 2023 r. przebudowane lotnisko ma zostać oddane do użytku. Przewoźnicy nie kwapią się do uruchamiania nowych połączeń z portu lotniczego Warszawa-Radom. Wyjątkiem jest LOT, który zapowiedział uruchomienie z niego trzech nowych połączeń – do Rzymu, Paryża

⁵⁵ Supernak B., *Projekt dotyczący CPK zakłada przekształcenie PPL w spółkę akcyjną z udziałem Skarbu Państwa*, inwestycje.pl, 22.09.2021, <https://inwestycje.pl/gospodarka/projekt-dotyczacy-cpk-zaklada-przekształcenie-ppl-w-spolke-akcyjna-z-udziałem-skarbu-panstwa/> [dostęp: 10.09.2022].

⁵⁶ Najwyższa Izba Kontroli, *Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego*, 2021, s. 7, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,25343,vp,28105.pdf> [dostęp: 10.09.2022].

i Kopenhagi⁵⁷. Oferowane połączenia mają być w założeniu konkurencją dla połączeń linii niskokosztowych, takich jak np. Ryanair czy Wizz Air. Połączenia będą prawdopodobnie nastawione głównie na ruch wylotowy, ponieważ ciężko sobie wyobrazić zachęcanie do lotów do Radomia, reklamując to miasto jako np. ciekawą destynację turystyczną. Mało realistyczny jest również wariant, w którym po zamknięciu lotniska Warszawa-Okęcie większość ruchu niskokosztowego miałaby się przenieść na port lotniczy Warszawa-Radom. Aby tak się stało, władze lotniska w Modlinie musiałyby podpisać kolejną umowę dającą monopol na ich lotnisku jednej linii lotniczej i w pewien sposób musiałyby zostać ograniczone sloty dla linii niskokosztowych na Centralnym Porcie Komunikacyjnym, co jest bardzo trudne do wykonania⁵⁸. Innym, również mało prawdopodobnym scenariuszem, który mógłby zachęcić przewoźników i pasażerów do latania z lotniska Warszawa-Radom, jest wprowadzenie administracyjnego podziału ruchu w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie. Jednak żeby tego dokonać, lotnisko Chopina musiałyby mieć wykorzystaną maksymalną przepustowość, niepozwalającą na przydzielanie nowych slotów. Wykonanie administracyjnego podziału ruchu w porcie Warszawa-Okęcie wymagałoby również wyznaczenia drugiego lotniska o czasie dojazdu nie dłuższym niż godzina (do portu lotniczego w Modlinie czas dojazdu najszybszym połączeniem kolejowym wynosi obecnie godzinę i 2 minuty, a do Radomia godzinę i 24 minuty, przy czym jest to połączenie do centrum miasta, ponieważ nie ma obecnie połączenia z lotniskiem), wystąpienia do Komisji Europejskiej o zgodę na administracyjny podział ruchu; co więcej musi on być dokonany na niedyskryminujących zasadach – przykładowo stosowane są zasady takie, jak operowanie na danym lotnisku jedynie samolotami szerokokadłubowymi lub tylko połączenia całoroczne.

LOT nie należy do linii niskokosztowych, a do przewoźników tradycyjnych, natomiast zapowiedziane połączenia z Radomia największym posiadanym samolotem wąskokadłubowym, aby chociaż część kosztów została pokryta, musiałyby być na niemal pełnym obłożeniu, czyli prawie 200 pasażerów na lot. Aby to zapewnić LOT musiałby być konkurencyjny cenowo dla pasażerów, którzy obecnie podróżują Ryanaiem z Modlina lub Wizz Airem z Warszawy. Co więcej, LOT próbuje się w ten sposób „skanibalizować” – obecnie oferuje loty do Paryża i Kopenhagi z Warszawy, a żeby zapewnić wspomniane wcześniej obłożenie, część ruchu z Warszawy musiałaby zostać przeniesiona na Radom. LOT może oczywiście zamknąć te dwa połączenia z Warszawy w celu uniknięcia „kanibalizacji”, jednakże zamiast upragnionego celu mogłoby to skutkować przeniesieniem się dotychczasowych pasażerów LOT-u na Wizz

⁵⁷ Sobolak J., *Uda się rozruszać lotnisko w Radomiu? Może pomoże LOT*, Business Insider, 28.08.2022, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/uda-sie-rozruszac-lotnisko-w-radomiu-moze-pomoze-lot/8sxkwhj> [dostęp: 04.09.2022].

⁵⁸ Prezentowany scenariusz zakłada oddanie do użytku Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz wynikię z tego zamknięcie lotniska Warszawa-Okęcie.

Air, bądź Ryanair. LOT zamierza wybrać tę drugą opcję, o czym wspomniał jego rzecznik prasowy, Krzysztof Moczulski: „Otwarcie lotniska w Radomiu daje nam szansę na przeniesienie części ruchu point-to-point i zmniejszenie obciążenia Lotniska Chopina. LOT w ostatnich latach konsekwentnie poszerzał swoją siatkę połączeń, otwierając kilkadziesiąt nowych kierunków. Dzięki przeprowadzonym analizom popytowym, z Radomia uruchomimy trzy kierunki – wrócimy do Rzymu oraz polecimy do Paryża i Kopenhagi. Jestem przekonany, że te kierunki będą cieszyły się zainteresowaniem wśród mieszkańców Warszawy i południowego Mazowsza”⁵⁹.

Decyzja o uruchomieniu tych połączeń ma również znaczenie w kontekście perspektywy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Szczególnie istotne jest połączenie do Paryża. Tworząc nowe połączenie z lotniska point-to-point do zagranicznego hubu, trzeba je zasilić. Jeśli LOT chciał koniecznie stworzyć dodatkowe połączenie z Paryżem, powinien skorzystać z lotniska w Beauvais lub Orly, a nie z przesiadkowego portu lotniczego Charles de Gaulle.

Dobłą dla lotniska w Radomiu oraz niekolidującą z perspektywą CPK wiadomością jest uruchomienie połączeń czarterowych przez dwa biura podróży⁶⁰.

Rolą lotniska w Radomiu po oddaniu do użytku CPK powinno być obsługiwanie jak największej części ruchu czarterowego i niskokosztowego, który jest obecnie obsługiwany przez port lotniczy Warszawa-Okęcie. Po zamknięciu lotniska Chopina⁶¹ optymalnym scenariuszem byłoby przeniesienie całego ruchu czarterowego i niskokosztowego na radomskie lotnisko, a ruchu przesiadkowego na CPK. Oczywiście nie jest to proste zadanie⁶² i musi być realizowane już obecnie poprzez stworzenie dla przewoźników czarterowych i niskokosztowych lepszych warunków niż na lotnisku Warszawa-Okęcie. Dodatkowym narzędziem pozwalającym na przeniesienie ruchu nieprzesiadkowego byłby wcześniej opisany administracyjny podział ruchu, chociaż w obecnej sytuacji jest to trudne do przeprowadzenia. Z portu lotniczego w Radomiu, tak jak z każdego innego polskiego lotniska, nie powinny być tworzone połączenia, które mogą zasilać potencjalnie konkurencyjne dla CPK lotniska przesiadkowe, w szczególności lotniska niemieckie oraz Helsinki.

⁵⁹ Redakcja/inf. pras., *PLL LOT poleca z Radomia do trzech europejskich stolic!*, Rynek Lotniczy, 23.08.2022, <https://www.rynek-lotniczy.pl/mobile/pll-lot-poleca-z-radomia-do-trzech-europejskich-stolic-15324.html> [dostęp: 04.09.2022].

⁶⁰ Stemski Sz., *Itaka i Nekerka poleca z Radomia*, pasazer.com, 02.09.2022, <https://www.pasazer.com/news/461920/itaka,i,nekerka,poleca,z,radomia.html> [dostęp: 10.09.2022].

⁶¹ Zamknięcie tego lotniska ma nastąpić wraz z oddaniem do użytku CPK.

⁶² Realistyczność spełnienia optymalnego scenariusza jest nikła, natomiast należy dążyć do spełnienia go w jak największym możliwym stopniu.

WNIOSKI

Realizacja celu niniejszego opracowania, jakim było zbadanie rozwoju polskiej infrastruktury lotniskowej, doprowadziła autora do następujących wniosków:

- Przez całą historię polskiego lotnictwa funkcjonował model faworyzujący jedno lotnisko.
- Struktura ruchu na lotnisku ma większe znaczenie niż liczba pasażerów.
- Plan rozwoju polskiej sieci lotniskowej kontynuuje model faworyzujący jedno lotnisko, jednakże pierwszy raz w historii faworyzowane lotnisko ma być poza Warszawą.
- Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wymaga odpowiedniego dostosowania sieci kolejowej i drogowej w celu realizacji intermodalności oraz odpowiedniego zarządzania istniejącą infrastrukturą lotniskową, w tym zamknięcia lotniska Warszawa-Okęcie.
- Uwarunkowania do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego jako lotniska przesiadkowego są spełnione w różnym stopniu. W zestawieniu z europejskimi państwami posiadającymi lotniska tego typu warunki stworzone dla inwestorów w Polsce nie są konkurencyjne, co wynika między innymi z niskiej stabilności społeczno-ekonomicznej, niekonkurencyjnego systemu podatkowego, czy ciągle rosnącej inflacji. Nieporównywalnie mniejsza siła LOT-u w stosunku do narodowych przewoźników z państw posiadających lotniska przesiadkowe, przeoczenie trendu konsolidacyjnego oraz brak umów *joint ventures* z przewoźnikami, zwłaszcza azjatyckimi i również amerykańskimi, wpływają bardzo niekorzystnie na perspektywy zasilenia Centralnego Portu Komunikacyjnego. Rozbudowa sieci drogowej i kolejowej może korzystnie wpłynąć na perspektywę zasilenia Centralnego Portu Komunikacyjnego, jednakże dotychczas brak jest udogodnień, takich jak wspólny bilet na połączenie kolejowe i lotnicze, czy możliwości nadania bagażu na dworcu kolejowym. Wybrana lokalizacja Centralnego Portu Lotniczego zapewnia brak konieczności nakładania na istniejące aglomeracje największych miast Obszaru Ograniczonego Użytkowania, daje możliwość operowania w pełnej przepustowości przez całą dobę, pozostawia rezerwy terenowe pod ewentualną rozbudowę w przyszłości, stworzenie centr logistycznych i wybudowania *airport city*. Jednocześnie jest ona dostatecznie blisko dwóch z kilku największych polskich aglomeracji, czyli Warszawy oraz Łodzi, co daje możliwość stworzenia bardzo krótkich połączeń z tymi miastami. Ponadto bliskość Centralnej Magistrali Kolejowej umożliwi łatwiejsze wpisanie CPK w istniejącą sieć kolejową, z kolei

niewielka odległość od przecięcia się dwóch autostrad zapewni łatwiejsze dostawy ciężarówkami oraz dojazd samochodami.

- Przy budowie CPK brak jest obecnie osób mających doświadczenie w realizacji inwestycji na taką skalę.
- Zarządzone ustawą przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” w Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna wraz z wniesieniem akcji PPL do grupy spółki celowej do wybudowania CPK, zmiana podziału ról PPL i spółki celowej do wybudowania CPK oraz niepodanie całościowych kosztów inwestycji wskazują na próbę zatuszowania części kosztów związanych z realizacją przedsięwzięcia.
- Lotnisko w Radomiu ma obecnie słabą pozycję, jednakże ogłoszone niedawno nowe połączenia czarterowe stanowią swego rodzaju nadzieję. Natomiast decyzja LOT-u o uruchomieniu z lotniska w Radomiu trzech połączeń wydaje się w obecnej sytuacji być irracjonalna.

Realizacja projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego wzbudza wiele wątpliwości, tak samo jak – chociaż oczywiście na mniejszą skalę – lotniska w Radomiu. Temat polskiej infrastruktury lotniskowej pozostaje niewyczerpany i w przyszłości należy również poruszyć kwestie związane z wpływem na branżę lotniczą pandemii Covid-19, obecnej sytuacji międzynarodowej, kolejnych etapów realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz – już po rozpoczęciu jego funkcjonowania – zestawienia danych rzeczywistych dotyczących CPK z obecnymi prognozami.

LITERATURA PRZEDMIOTU

- Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Podstawowe teorie lokalizacji działalności gospodarczej oraz znaczenie czynnika transportu*, „Logistyka” 2014, nr 6.
- Bunn D., Asen E., *International tax competitiveness Index 2021*, Tax Foundation, Waszyngton 2021, s. 8, <https://files.taxfoundation.org/20211014170634/International-Tax-Competitiveness-Index-2021.pdf> [dostęp: 30.07.2022].
- Business Insider Polska, *Znana jest dokładna lokalizacja CPK. Aż dziewięć miejscowości do likwidacji*, Business Insider, 15.12.2021, <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/znana-juz-dokladna-lokalizacje-cpk/wnp5fnl> [dostęp: 30.07.2022].
- Centralny Port Komunikacyjny, *Pasażerski Model Transportowy i sieciowa prognoza ruchu*, część ogólna, Biuro Planowania i Rozwoju Kolei, Warszawa, 2020, s. 8, <https://www.cpk.pl/uploads/media/5fd2aa1ab5efd/2020-12-11-pmt-sieciowa-prognoza-ruchu-czesc-szczegolowa.pdf> [dostęp: 30.07.2022].

- Centralny Port Komunikacyjny, *Program Kolejowy*, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej> [dostęp: 30.07.2022].
- Derewienko E., Fiszer K., *Powołano spółkę celową do budowy CPK. Jacek Bartosiak prezesem*, Rynek Lotniczy, 12.09.2018, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/powolano-spolke-celowa-do-budowy-centralnego-portu-komunikacyjnego-4362.html> [dostęp: 4.09.2022].
- Fiszer K., *PKP, PLK: do 2040 r. planujemy zmodernizować całą sieć kolejową*, Rynek Kolejowy, 8.12.2021, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pcp-plk-do-2040-r--planujemy-zmodernizowac-cala-siec-kolejowa--105745.html> [dostęp: 30.07.2022].
- Grynja A., *Czynniki warunkujące napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do krajów bałtyckich* [w:] K. Bałandowicz-Panfil (red.), *International Business and Global Economy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 2017.
- Główny Urząd Statystyczny, *Zharmonizowane wskaźniki cen konsumpcyjnych (HICP)*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/zharmonizowane-wskazniki-cen-konsumpcyjnych-hicp,10,1.html> [dostęp: 30.07.2022].
- Kaliński J., *Lotniska komunikacyjne w Polsce po 1918 roku* [w:] Z. Zblewski, D. Golik (red.), *Prace Historyczne*, t. 3, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2020.
- Kammel B., Wilkes W., *Flight Routes Are Being Thrown Into Chaos With Closure of Russian Airspace*, Bloomberg, 4.03.2022, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-04/global-flight-routes-get-thrown-into-chaos-with-russian-airspace-closed> [dostęp: 30.07.2022].
- Krzyżaniak B., *Niechlubne miejsce Polski w rankingu podatkowym. Przez Polski Ład za rok może być gorzej*, Forbes, 25.10.2021, www.forbes.pl/biznes/polska-przedostatnia-w-rankingu-konkurencyjnoscipodatkowej-2021-tax-fundation/ymh0g3b [dostęp: 30.07.2022].
- Maziarz A., *Zasady wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych w prawie UE* [w:] „Krytyka Prawa”, t. 7, Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa 2015.
- Ministerstwo Infrastruktury, *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) (Projekt z dnia 5.07.2021)*, Warszawa 2021, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-rozwoju-sieci-lotnisk-i-lotniczych-urazden-naziemnych> [dostęp: 21.08.2022].
- Money.pl, *Kolej połączy CPK z Warszawą i Łodzią. Spółka wybrała wykonawcę prac przygotowawczych*, Money.pl, 14.05.2021, <https://www.money.pl/gospodarka/kolej-polaczy-cpk-z-warszawa-i-lodziaspolka-wybrala-wykonawce-prac-przygotowawczych-6639530792872896a.html> [dostęp: 30.07.2022].

United Nations Conference on Trade and Development Foreign Direct Investment and Development, United Nations Publication 1999, <https://unctad.org/system/files/official-document/psiteiitd10v1.en.pdf> [dostęp: 30.07.2022].

Zespół 300Gospodarki, *Polska podpisuje umowę z Koreą Płd. Liczymy, że pomogą nam w budowie CPK*, 26.02.2021, <https://300gospodarka.pl/live/polska-korea-poludniowa-cpk> [dostęp: 30.07.2022].

Zespół wGospodarce, *Horala: CPK będzie bramą dla Dalekiego Wschodu*, wGospodarce, 26.02.2021, <https://wgospodarce.pl/informacje/92737-horala-cpk-bedzie-brama-dla-dalekiego-wschodu> [dostęp: 30.07.2022].

POLSKA INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest zbadanie rozwoju polskiej infrastruktury lotniskowej. Przeanalizowano sytuację polskich portów lotniczych, przedstawiono plany rozwoju polskiej infrastruktury lotniskowej, zbadano spełnienie uwarunkowań potrzebnych do wybudowania dużego przesiadkowego portu lotniczego, opisano kwestie legislacyjne spółki celowej do wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz zmiany przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” w Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna oraz przedstawiono kwestie związane z nowo przebudowanym lotniskiem w Radomiu, również w kontekście Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Słowa kluczowe: infrastruktura lotniskowa, Centralny Port Komunikacyjny, inwestycje, porty lotnicze, linie lotnicze, intermodalność, przesiadkowe porty lotnicze, lotniska *point-to-point*, uwarunkowania do wybudowania Centralnego Portu Komunikacyjnego, rozwój

POLISH AIRPORT INFRASTRUCTURE

Abstract

The goal of this article is to study the development of polish airport infrastructure. This study analyses situation of polish airports; presents plans of the development of polish airport infrastructure; checks fulfillment of conditions needed for building huge hub airport; describes legislative changes regarding project company for building Solidarity Transport Hub, and change of “Polish Airports” State Enterprise into “Polish

Airports” Joint-Stock Company; presents issues of newly rebuilt airport in Radom, also in context of Solidarity Transport Hub.

Keywords: airport infrastructure, Solidarity Transport Hub, investments, airports, airlines, intermodal transport, hubs, point-to-point airports, conditions needed for building huge hub airport, development

Cytuj jako:

Szpikowski T., *Polska infrastruktura lotniskowa*, „Myśl Ekonomiczna i Polityczna” 2022, nr 3(74), s. 99–123. DOI: 10.26399/meip.3(74).2022.19/t.szpikowski

Cite as:

Szpikowski T. (2022). ‘Polish airport infrastructure’. *Myśl Ekonomiczna i Polityczna* 3(74), 99–123. DOI: 10.26399/meip.3(74).2022.19/t.szpikowski