

Warszawa, 21 lutego 2024 r.

## List otwarty dotyczący projektu CPK

Szanowni Państwo,

Z rosnącym zaniepokojeniem obserwujemy debatę w sprawie projektu CPK. W tak ważnej sprawie zdecydowanie brakuje merytorycznych argumentów, dających podstawy do podjęcia racjonalnych decyzji. Wiele kwestii o fundamentalnym znaczeniu jest pomijanych lub traktowanych bardzo skrótowo.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę na najważniejsze z nich.

Na czele naszej listy są kwestie finansowe. Nowe lotnisko i powiązana z nim infrastruktura powinny spełniać kryterium rentowności, ze względu na ogromny poziom kosztów oraz obowiązujące regulacje unijne. Według budżetu, przedstawionego przez poprzednie władze rządowe, łączne wydatki na lotnisko, powiązaną infrastrukturę oraz rezerwę inwestycyjną to kwota ponad 70 mld złotych – gigantyczna, nawet gdy uwzględnimy, że niektóre inwestycje, np. baza techniczna dla samolotów, będą generowały dodatkowe przychody.

W planowanym budżecie koszty samej części lotniskowej mają wynieść 51 mld złotych. Zwracamy uwagę, że podobny poziom wydatków poniesiono na dwie pierwsze fazy budowy nowego lotniska w Stambule, które w 2023 r. obsłużyło 76 mln pasażerów, zaś w perspektywie dekady ma szansę stać się największym lotniskiem na świecie. Nakłady przewidziane na budowę polskiego lotniska nie korespondują z analogicznym ruchem pasażerskim, jak w przypadku Stambułu.

Koszt budowy CPK i źródła oraz warunki finansowania tej inwestycji to jeden problem. Drugi, poważniejszy, o którym się nie dyskutuje, to okres, gdy lotnisko zacznie już działalność operacyjną. Dane, dotyczące przychodów osiąganych przez inne, porównywalne lotniska (ponad 30 mln pasażerów) wskazują, że przychody osiągane przez port lotniczy w ramach CPK będą zdecydowanie zbyt niskie, aby przez wiele lat pokrywać koszty operacyjne lotniska w warunkach konieczności jednoczesnego spłacania zobowiązań zaciągniętych na tę inwestycję. W najlepszym dla lotniska Chopina roku 2019 łączne przychody wyniosły niecały 1 mld zł.

Inwestor publiczny powinien ze szczególną dokładnością zbadać potencjalną rentowność inwestycji. Jest to niezmiernie ważne w kontekście obowiązujących przepisów unijnych, które nie zezwalają na długotrwałe subsydiowanie dużych lotnisk ze środków publicznych. Nierentowność nowego portu lotniczego mogłaby mieć dramatyczne skutki, łącznie z koniecznością jego zamknięcia. Pomimo tego, kwestia ta w debacie publicznej w ogóle nie jest poruszana.

Naszym zdaniem, inwestując w nową infrastrukturę lotniskową dla aglomeracji warszawskiej i okolic, należy zadbać o wszystkie najważniejsze segmenty rynku. Nie można zapominać o ruchu bardzo tanim i czarterowym. To dzięki niemu ruch lotniczy w Polsce przekroczył w roku ubiegłym poziom z roku 2019. Przewozy PLL LOT i innych linii tradycyjnych są nadal znacznie niższe. W aglomeracji warszawskiej przewozy tanich linii szybko zbliżają się do poziomu linii sieciowych. Jest bardzo prawdopodobne, że w okresie kilku najbliższych lat staną się najważniejszym segmentem rynku. Tymczasem, według planów pozostawionych przez poprzednią ekipę rządową, w roku 2035 dwa tanie lotniska w Modlinie i Radomiu miałyby obsłużyć jedynie 5 mln pasażerów, natomiast CPK około 34 mln pasażerów. Realizacja tych założeń oznaczałaby, że zdecydowana większość taniego ruchu musiałaby korzystać z nowego, bardzo drogiego portu. To nieuchronnie prowadziłoby do istotnego tłumienia popytu, zarówno ze strony naszych obywateli, jak i turystów przylatujących do Polski. Warto zwrócić uwagę, że to dzięki ofertom ultra-tanich linii podróże lotnicze stały się dostępne dla ogromnej części naszego społeczeństwa, stając się zdobyczą cywilizacyjną, zwiększając mobilność obywateli. Funkcjonowanie

tanich linii ma także niezwykle istotny wpływ na całą gospodarkę narodową, napędzając popyt na usługi hotelarsko-gastronomiczne (dział HORECA) oraz handel, pobudzany przez turystykę przyjazdową. Przekierowanie części tanich linii do CPK oznaczałoby redukcję owej mobilności, zarówno krajowej jak i międzynarodowej, ze wszystkimi skutkami gospodarczymi; ograniczyłoby także liczbę przewożonych przez linie lotnicze pasażerów.

Zwracamy ponadto uwagę, na duże ryzyko i wewnętrzną sprzeczność, jaką w założonej wersji rodzi projekt CPK. W celu umożliwienia dalszego rozwoju segmentu niskokosztowego do czasu zbudowania CPK konieczne byłyby inwestycje w lotnisko w Modlinie. W przeciwnym razie linie niskokosztowe - zarówno tanie linie jak i czartery - zablokowałyby operacyjnie Lotnisko Chopina w Warszawie. A z kolei rozwój lotniska modlińskiego odebrałby znaczącą część ruchu w CPK, dodatkowo zmniejszając jego rentowność.

Kolejną kwestią jest pozycja narodowego przewoźnika. Sukces CPK, w ogromnym stopniu, będzie uzależniony od skokowego rozwoju PLL LOT, od ich awansu do grupy europejskich liderów. Jednak rynek lotniczy, zarówno w skali globalnej, jak i europejskiej, podlega konsolidacji. Już w niedługim czasie okazać się może niestety, że polska linia pozostanie w Europie jedynym, tradycyjnym niezależnym przewoźnikiem średniej wielkości. W biznesie lotniczym rośnie dominacja gigantów. Czy PLL LOT ma szanse na nawiązanie skutecznej konkurencji z wielkimi graczami na rynku? Od tego zależy w dużym stopniu sukces CPK. Opisywane trendy dotyczą także rynku Europy Środkowej. Równocześnie, abstrahując od tych zjawisk (na które nie mamy wpływu), projekt CPK zakłada, że w naszym regionie to PLL LOT będzie liderem, linią pierwszego wyboru. Czy tak się w istocie stanie? Uważamy, że kwestia ta powinna być przedmiotem poważnej analizy przed podjęciem finalnej decyzji o budowie CPK.

Dodatkowo, istotne znaczenie mieć będzie też ogromny rozwój oferty tanich linii, który ograniczy możliwości polskiej linii w zakresie generowania ruchu tranzytowego w Europie.

Podobne ryzyko niosą za sobą plany „podboju rynków azjatyckich”. W tym przypadku wyzwaniem jest bardzo ścisła współpraca handlowa wielkich grup europejskich z chińskimi i japońskimi (PLL LOT do żadnej z nich nie należy). Dodatkowy problem stanowią przeloty trasą transsyberyjską, uwarunkowane czynnikami geopolitycznymi. Bez tej możliwości przewoźnik staje się mało konkurencyjny. Główne linie azjatyckie mogą wymuszać na Rosji zgody na wykorzystywanie trasy transsyberyjskiej, kontrolując dostęp do swoich rynków. Pod wielkim znakiem zapytania stoi tu analogiczna zdolność negocjacyjna PLL LOT. Pomimo tego, prognozy ruchu dla CPK zakładają niebywałą, trzykrotny wzrost udziału PLL LOT w rynku przewozów tranzytowych Europa – Azja. Podobne zastrzeżenia budzi planowanie ogromnego wzrostu przewozów towarowych. Może on być możliwy wyłącznie przy skokowym rozwoju siatki połączeń PLL LOT głównie do Chin, Japonii i Korei. Próba realizacji takich planów oznaczałaby trwałe uzależnienie, również polityczne, od Rosji. A warto tu dodać, że prognozy dziesięciokrotnego wzrostu przewozów towarowych, do roku 2035 są, naszym zdaniem, zupełnie oderwane od realiów rynkowych, przede wszystkim, konkurencyjnych.

Gigantyczny poziom kosztów budowy „lotniska w szarym polu” powinien skłaniać do starań, aby w maksymalnym stopniu wykorzystać istniejącą już infrastrukturę lotniczą. Planując CPK nie tylko nie sprawdzono takich możliwości, ale blokowano rozwój zarówno portu Chopina, jak i w Modlinie. Łączna przepustowość obu tych lotnisk, po koniecznych inwestycjach, może wynieść około 40 mln pasażerów. Ruch lotniczy w aglomeracji warszawskiej w ubiegłym roku wyniósł 22 mln pasażerów. Najnowsza prognoza dla CPK i Modlina dla roku 2035 to 39 mln pasażerów. Co warto zaznaczyć, oparto ją na założeniu ogromnego, wielokrotnego wzrostu ruchu tranzytowego – co w naszej opinii jest mało realne. Zwłaszcza, gdy weźmiemy pod uwagę mało optymistyczne prognozy demograficzne dla Europy, w tym Polski.

Zdajemy sobie sprawę, że należy dbać o zapewnienie możliwości rozwoju PLL LOT w porcie Chopina. Potencjał naszego przewoźnika wynika z tego, że jest on jedyną liczącą się linią tradycyjną, bazowaną w naszym regionie. Jej atutem konkurencyjnym przez wiele lat powinien też być poziom kosztów osobowych. Rozwijając port modliński mamy szansę powrócić do realizacji pierwotnych planów, według których lotnisko Chopina jest przeznaczone głównie dla PLL LOT i innych linii sieciowych, a większość oferty przewoźników tanich i czarterowych realizowana jest z Modlina. To praktyczna realizacja koncepcji duoportu.

I chcielibyśmy powtórzyć – dbając o możliwości rozwojowe PLL LOT musimy pamiętać, że przyjęte rozwiązania powinny spełniać kryterium rentowności.

Sukces projektu CPK wymaga ogromnego wzrostu przewozów tranzytowych. To rynek bardzo konkurencyjny i mało przewidywalny. Dlatego konieczna jest analiza wariantowa odporności przyjętego rozwiązania nie tylko na szary, ale i realny czarny scenariusz rozwoju sytuacji popytowej i pozycji konkurencyjnej PLL LOT. Według dostępnych materiałów, nie uczyniono tego.

W naszej opinii kwestią o fundamentalnym znaczeniu, również z punktu widzenia kosztów, jest racjonalność eksperymentalnego rozwiązania: uczynienia z ogromnego terminala przy CPK głównego węzła kolejowego w Polsce. Oznacza to wydłużenie niektórych ważnych tras kolejowych i zwiększenie liczby połączeń ponad realne potrzeby, tylko po to, aby zapewnić intermodalny tranzyt kolej – samolot, relatywnie niewielkiej grupie pasażerów - na pewno znacznie mniejszej niż 2 mln w skali roku. Dodatkowo, bardzo wątpliwa jest sama konkurencyjność takiej oferty, w porównaniu z ofertą samolot – samolot. W toczącej się debacie tym kwestiom nie poświęcono jednak uwagi.

Podsumowując: na podstawie dostępnej wiedzy, wieloletnich doświadczeń międzynarodowych oraz obserwacji obecnych trendów zmian na rynku lotniczym uważamy, że wprawdzie nowe lotnisko centralne będzie Polsce potrzebne, ale w długim horyzoncie czasowym. Obecnie powinniśmy się skupić na maksymalnie efektywnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury, która wymaga inwestycji zwiększających jej przepustowość. Potencjał lotniskowy w Polsce, zasilony nieporównywalnie mniejszymi inwestycjami, niż w przypadku CPK, umożliwi efektywną obsługę rosnącego ruchu lotniczego w kolejnych latach. Z tego powodu uznajemy, że obecnie potrzebne jest, przede wszystkim, określenie, czy w krótkim horyzoncie czasowym projekt CPK, znaczącym stopniu obciążający finanse publiczne, jest uzasadniony ekonomicznie. Równocześnie uważamy, że należy spokojnie i rozważnie procedować projekt nowego lotniska dla centralnej Polski. Należy to jednak robić odpowiedzialnie, po właściwym wyskalowaniu inwestycji, dogłębnej analizie merytorycznej, finansowej, ekonomicznej, uwzględniając wszystkie czynniki ryzyka.

Z wyrazami szacunku,

Marek Serafin

Grzegorz Brychczyński

dr Sławomir Dudek

dr hab. Jakub Kociubiński, prof. Uniwersytetu Wrocławskiego,

prof. Adriana Łukasiewicz, prof. Akademii Adama Koźmińskiego

prof. dr hab. Elżbieta Marciszewska

prof. dr hab. Danuta Rucińska

prof. dr hab. Andrzej Ruciński

prof. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski

prof. Paweł Wojciechowski