O gospodarce bez dogmatów

Felietony i artykuły z lat 2016–2026

Piotr Kotlarz

Gdańsk 2026

© Piotr Kotlarz

O gospodarce bez dogmatów. Felietony i artykuły z lat 2016–2026

Projekt okładki: Chat GTP

ISBN Nr 978-83-982064-5-7

Wydawca: Fundacja Kultury „WOBEC”

Gdańsk 2026

Spis treści

Wstęp – str. 5.

Nie wyrzucajmy pieniędzy w mierzeję – str. 9.

Tak dla budowy Centralnego Portu Lotniczego – str. 13.

Oblicza współczesnego neokolonializmu – str. 16.

Centralny Port Morski w Gdańsku – str. 19.

Przekop Mierzei Wiślanej – str. 22.

O manipulacji. Wokół Centralnego Portu komunikacyjnego – str. 25.

Jeszcze raz o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, czyli – Kto wybudował port w Gdyni? – str. 30.

Gospodarcza szansa Polski – str. 34.

Centralny Port Komunikacyjny – tym razem o retoryce i demagogii – str. 38.

Wokół Centralnego Portu Komunikacyjnego – defetyzm – str. 40.

O projekcie Nord Stream nieco inaczej – str. 43.

Centralny Port Komunikacyjny, a kontrola NIK oraz ataki dziennikarzy – str. 45.

A jednak budowa Centralnego Portu Lotniczego jest konieczna – str. 49.

Po czynach poznamy… - str. 52.

W jakim celu okłamuje nas Andrzej Ilków, prezes Polskich Portów Lotniczych i jemu podobni? - 57

Czas skończyć chocholi taniec wokół CPK, nie mamy czasu na opóźnianie tej inwestycji - str. 60.

Kampania głupoty – na marginesie budowy CPK – str. 62.

O pożytku głupoty. Jeszcze raz o budowie CPK - str. 67.

Port Polska – największa inwestycja infrastrukturalna III Rzeczypospolitej – str. 69.

Czas to pieniądz. Port w Elblągu musi wreszcie wykorzystać potencjał przekopu Mierzei Wiślanej – str. 80.

List otwarty do ministra Piotra Malepszaka – str. 84.

Cargo lotnicze. Zaniedbana gałąź polskiej gospodarki. Nie możemy czekać do 2032 roku – str. 88.

Jedwabny Szlak po epoce złudzeń. Polska między współpracą, bezpieczeństwem i geopolityką – str. 95.

Czy Polskę stać na plan minimum? – str. 101.

Wstęp

Nie jestem ekonomistą. Jestem historykiem i literaturoznawcą, a w swoich zainteresowaniach najczęściej kieruję uwagę ku historii idei, przemianom społecznym, kulturze, literaturze i zagadnieniom, które można określić mianem historiozoficznych. Gospodarka zajmowała w tych rozważaniach nieco mniej miejsca. Nie znaczy to jednak, że można ją od pozostałych dziedzin oddzielić.

Przeciwnie. Im dłużej zajmuję się historią, tym bardziej przekonuję się, że bez znajomości procesów gospodarczych trudno zrozumieć dzieje społeczeństw. Wojny i rewolucje, narodziny i upadki państw, rozwój miast, migracje, przemiany obyczajowe, powstawanie nowych elit, a nawet dzieje kultury i literatury mają swoje ekonomiczne podłoże. Nie zawsze jest ono najważniejsze, nigdy też nie jest jedyne, ale niemal zawsze pozostaje obecne. Literatura także nie powstaje w próżni. Jej twórcy żyją w określonych warunkach społecznych, korzystają z określonych możliwości, podlegają ograniczeniom swojej epoki. Za ideami, marzeniami i konfliktami ludzi kryją się również problemy własności, pracy, wymiany, bogactwa i biedy.

Dlatego, choć zagadnieniom gospodarczym poświęcałem w swojej publicystyce mniej miejsca niż historii, kulturze czy sprawom społecznym, przez lata zebrało się tych tekstów na tyle dużo, że warto — jak sądzę — przedstawić je w osobnym tomie.

Niniejsza publikacja obejmuje wybór artykułów i felietonów powstających w latach 2016–2026. Jest więc zapisem niemal dziesięciu lat obserwacji, sporów, nadziei, ocen i przewidywań. Dziesięciu lat szczególnych. W tym czasie zmieniały się rządy i priorytety gospodarcze, powstawały wielkie projekty infrastrukturalne, zmieniał się europejski i światowy układ sił. Przeżyliśmy pandemię, pełnoskalową wojnę w Ukrainie, kryzys energetyczny, gwałtowne przemiany w światowym handlu i powrót do dyskusji o bezpieczeństwie gospodarczym, które jeszcze niedawno wydawało się problemem znacznie mniej istotnym.

Zdecydowałem się ułożyć teksty chronologicznie. Nie próbowałem tworzyć z nich jednolitego traktatu ekonomicznego ani po latach poprawiać własnych dawnych ocen tak, aby wszystkie układały się w jedną, konsekwentną teorię. Taki zabieg byłby nieuczciwy wobec Czytelnika i wobec samego charakteru publicystyki. Felieton czy artykuł prasowy powstaje w określonym momencie. Autor dysponuje wiedzą dostępną właśnie wtedy, reaguje na konkretne wydarzenia, spory i prognozy. Przyszłości nie zna.

Ja również jej nie znałem.

Bywało więc, że się myliłem.

Najbardziej czytelny przykład znajdzie Czytelnik już w tekstach poświęconych przekopowi Mierzei Wiślanej. W 2016 roku należałem do przeciwników tej inwestycji.

Kilka lat później, obserwując rozwój wydarzeń i analizując zagadnienie szerzej, uznałem, że wcześniejsza ocena była błędna. Nie usuwam pierwszego artykułu. Przeciwnie — właśnie zestawienie obu tekstów wydaje mi się wartościowe. Pokazuje bowiem nie tyle zmianę poglądów politycznych, ile proces dochodzenia do innej oceny pod wpływem nowych argumentów i nowych okoliczności.

Podobnie było w innych kwestiach. Nie przewidziałem choćby tego, w jakim stopniu wielcy producenci ropy i gazu, współdziałając z różnymi kręgami wielkiego kapitału, w tym z sektorem zbrojeniowym, będą mogli oddziaływać na światowe rynki energii, a pośrednio także na politykę, konflikty i decyzje państw. Niektóre zależności, które przed laty wydawały mi się dość proste, z czasem okazywały się znacznie bardziej złożone.

Nie uważam tego za powód, aby wcześniejsze wypowiedzi usuwać.

Przeciwnie. Możliwość zmiany stanowiska pod wpływem nowych faktów uważam za rzecz naturalną. Nie widzę wartości w trwaniu przy raz wypowiedzianym sądzie tylko dlatego, że został kiedyś opublikowany. Świat się zmienia, zmienia się dostępna wiedza, zmieniają się okoliczności. Również człowiek powinien mieć prawo — a czasem obowiązek — ponownego przemyślenia własnych ocen.

W tym sensie chronologiczny układ niniejszej książki jest również zapisem pewnej drogi intelektualnej.

Czytelnik znajdzie tu teksty poświęcone między innymi wielkim inwestycjom infrastrukturalnym, Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu, portom morskim i lotniczym, przekopowi Mierzei Wiślanej, żegludze śródlądowej, transportowi kolejowemu, Nowemu Jedwabnemu Szlakowi, Nord Streamowi, energetyce, logistyce i cargo lotniczemu. W wielu z tych artykułów powraca jeden motyw: znaczenie położenia geograficznego Polski i pytanie, czy potrafimy je gospodarczo wykorzystać.

Nie jest to zresztą pytanie nowe.

Historyk bez trudu dostrzeże, że położenie naszego kraju od stuleci było jednocześnie źródłem zagrożeń i wielką szansą. Leżymy na przecięciu ważnych kierunków komunikacyjnych: Wschód–Zachód oraz Północ–Południe. Wisła, Bałtyk, położenie pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią, a współcześnie również pomiędzy rozwiniętymi gospodarkami Unii Europejskiej a rynkami Azji, przez całe stulecia wpływały na nasze dzieje. W czasach Kazimierza Wielkiego, Jagiellonów czy później w II Rzeczypospolitej rozumiano, że infrastruktura, handel i możliwość uczestniczenia w międzynarodowej wymianie są jednym ze źródeł siły państwa.

Stąd tak wiele miejsca w tych tekstach zajmują porty, koleje, drogi i wielkie przedsięwzięcia infrastrukturalne.

Nie uważam przy tym, że każda wielka inwestycja jest dobra tylko dlatego, że jest wielka. Przeciwnie — pieniądze publiczne wymagają szczególnej odpowiedzialności. Potrzebny jest rachunek ekonomiczny, kontrola kosztów, troska o środowisko, analiza alternatywnych rozwiązań i przede wszystkim pytanie o przyszłe korzyści.

Państwo nie powinno inwestować dla samego inwestowania ani budować pomników własnych ambicji.

Z drugiej strony jeszcze bardziej niebezpieczna wydaje mi się postawa odwrotna: lęk przed podejmowaniem wielkich projektów tylko dlatego, że są kosztowne, trudne i obciążone ryzykiem. Historia gospodarcza wielu państw pokazuje, że nie sposób rozwijać kraju bez infrastruktury i bez gotowości do myślenia w perspektywie dłuższej niż jedna kadencja parlamentu.

W tekstach zebranych w tym tomie powraca dlatego również polemika z takim sposobem myślenia o gospodarce, w którym każdą inwestycję sprowadza się wyłącznie do pytania: „ile będzie kosztować?”. Koszt jest ważny, lecz jest tylko jednym elementem rachunku. Równie ważne są czas zwrotu, przyszłe dochody, powstające miejsca pracy, rozwój regionów, wzrost wartości majątku, bezpieczeństwo państwa, tworzenie nowych rynków oraz — o czym często zapominamy — koszt niewykorzystanej szansy.

Wiele z zamieszczonych tu artykułów miało charakter polemiczny. Powstawały jako reakcja na wypowiedzi polityków, dziennikarzy, ekspertów albo na dominujące w danym momencie narracje medialne. Stąd język niektórych tekstów jest ostrzejszy niż język opracowania naukowego. Nie próbowałem po latach usuwać wszystkich śladów tych sporów. Są one również świadectwem czasu, w którym poszczególne artykuły powstawały.

Nie znaczy to oczywiście, że wszystkie użyte w nich argumenty dziś podtrzymuję w identycznej postaci. Niektóre dane się zdezaktualizowały, inne prognozy okazały się zbyt optymistyczne lub zbyt pesymistyczne, pewne przedsięwzięcia przybrały inny kształt, niż wówczas zakładano. Czytelnik powinien więc pamiętać o datach umieszczonych pod poszczególnymi tekstami. To ważna część tej książki.

W gruncie rzeczy bowiem niniejszy tom jest nie tylko publikacją o gospodarce.

Jest również książką o przewidywaniu przyszłości i o granicach takiego przewidywania.

Gospodarka, polityka, historia, technologia i ludzkie decyzje tworzą niezwykle skomplikowany system wzajemnych zależności. Jedna wojna może zmienić szlaki handlowe budowane przez dziesięciolecia. Jedno odkrycie technologiczne może podważyć sens inwestycji, która jeszcze kilka lat wcześniej wydawała się oczywista. Zmiana cen energii może zachwiać całymi gospodarkami. Decyzja polityczna podjęta z myślą o krótkotrwałej korzyści może przynosić konsekwencje przez pokolenia.

Historyk wie o tym szczególnie dobrze. Wie też jednak, że ludzie mimo wszystko muszą planować.

Nie możemy zrezygnować z myślenia o przyszłości tylko dlatego, że nie jesteśmy w stanie jej dokładnie przewidzieć. Możemy natomiast uczyć się na błędach, porównywać doświadczenia, korygować założenia i — co najważniejsze — nie traktować własnych wcześniejszych opinii jak dogmatów.

Temu właśnie ma służyć również ten zbiór.

Nie przedstawiam go Czytelnikowi jako książki ekonomisty ani jako zbioru nieomylnych prognoz. Jest to raczej zapis spojrzenia historyka i publicysty na gospodarkę — dziedzinę, której nie sposób oddzielić od historii społeczeństw, polityki, kultury i ludzkich aspiracji.

Jeżeli po przeczytaniu tych artykułów Czytelnik nie zawsze zgodzi się z moimi ocenami, ale zechce zastanowić się nad przedstawionymi problemami, porównać dawne przewidywania z tym, co wydarzyło się później, a może także postawić własne pytania o gospodarcze wybory Polski, uznam, że cel tej publikacji został osiągnięty.

Bo historia nie daje nam gotowych recept na przyszłość.

Daje jednak doświadczenie.

A od nas zależy, czy potrafimy z niego korzystać.

Nie wyrzucajmy pieniędzy w mierzeję

Jak ten czas szybko leci. Minęło już ponad ćwierć wieku od czasu zjednoczenia Niemiec, od czasu zburzenia „berlińskiego muru”. Kilkanaście lat przed tym wydarzeniem, a kilka lat przed faktem w historii równie znacznym, przed powstaniem ruchu „Solidarności” w Polsce, którego narodziny owo zburzenie muru umożliwiło, byłem w Berlinie. Oczywiście Wschodnim. Wyjazd na tzw. Zachód, w tym do Berlina Zachodniego był dla nas, *zwykłych Polaków*, niemożliwy. Minęło od tamtej podróży już prawie czterdzieści lat, ale pozostał mi po niej w pamięci jeden znamienny obraz. Wraz z bratem wybraliśmy się do kawiarni mieszczącej się na górze wieży telewizyjnej, najwyższego wówczas obiektu w Berlinie. Był wieczór. Z góry spoglądaliśmy na podzielone miasto. Jasny, oświetlony Berlin Zachodni i znacznie ciemniejszy Wschodni. Podział miasta był wyraźnie widoczny.

– *To wbrew naturze*, stwierdziłem. *Prędzej czy później to miasto się połączy*. Nie wiem, czy już wówczas wiedziałem, że nastąpi to tak szybko. Przypuszczam, że raczej nie. Intencjonalnie chciałem, by stało się to jak najpóźniej. Należę do pierwszego powojennego pokolenia, wojny nie pamiętam, ale pamięć wojny i na mnie odcisnęła swe wyraźne piętno. Było to tylko moje subiektywne, ukształtowane pamięcią losów mojej rodziny i wychowaniem, odczucie, ale wciąż bałem się powrotu wojny i w związku z tym chciałem by nasz potencjalny „wróg” (jak wówczas sądziłem), złączył swe siły jak najpóźniej. Na szczęście zmiany społeczne, w tym zmiany mentalności znacznie przyśpieszyły. Mur został zburzony, Niemcy zostały połączone, mało tego, my Europejczycy potrafiliśmy znieść znacznie więcej granic.

Mierzeja Wiślana. Domena publiczna.

Dlaczego wspominam o tamtym, odległym przecież w czasie wydarzeniu właśnie dzisiaj, i to w związku z tytułem, który nadałem temu artykułowi?

Chcę pisać o bezsensie podejmowania bardzo kosztownej inwestycji, o planach budowy przekopu przez Mierzeję Wiślaną, a uważam, że podobieństwo tej inwestycji z wcześniejszą budową muru, mającą również podłoże głównie polityczne, jest bardzo znaczne. Tam zmarnowano w wyniku błędnych politycznych decyzji (w tym chorych ambicji wielu ówczesnych politycznych przywódców) ogromne środki, wiele naszej ludzkiej energii. Nam *zwykłym ludziom* znacznie utrudniło to życie, znacznie utrudniło rozwój. Własny, ale i świata. Dziś równie bezsensowne z punktu widzenia rozwoju decyzje głupio ambitnych polityków wciąż utrudniają nam życie. W różnych miejscach świata wciąż istnieją jakieś „mury". Jednym z nich jest granica powstała w wyniku wrogiej wobec Polski polityki Rosji uniemożliwiająca swobodny przepływ statków z Zalewu Wiślanego na Bałtyk. Fakt ten niewątpliwie utrudnia rozwój regionu elbląskiego.

Na szczęście dziś kraj nasz jest w sytuacji znacznie korzystniejszej niż w Dwudziestoleciu. Dziś mamy bardzo szeroki dostęp do morza. Wiele portów, w tym najgłębszy w obrębie Bałtyku – Port Północny w Gdańsku. Nie musimy budować kolejnych, gdy obecne wykorzystują swe moce przerobowe we wciąż niewielkim stopniu. Dzieje się tak głównie z powodu niewykończenia wielu dróg, które umożliwiałyby dalszy transport wpływających do tych portów towarów. Na drogi wciąż brakuje środków, a tymczasem słyszę, że rząd planuje zmarnować znaczną ich część na niepotrzebną, nieuzasadnioną gospodarczo i jak pokaże stosunkowo bliska przyszłość bezsensowną inwestycję.

W maju tego roku rząd przyjął uchwałę w sprawie budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną. Kanał żeglugowy ma połączyć Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Plany zakładają, że będzie miał on 1,3 km długości i 5 metrów głębokości. Kanał ma umożliwić wpływanie do Morskiego Portu Elbląg jednostek o parametrach morskich, tj. zanurzeniu do 4 m, długości 100 m, szerokości 20 m. Koszt programu oszacowano na 880 mln zł. Przekop ma być zrealizowany do 2022 roku. *To będzie szansa nie tylko na przyspieszenie industrializacji Elbląga, ale także na rozwój całego regionu warmińsko-mazurskiego* – powiedział w środę dziennikarzom prezes PiS Jarosław Kaczyński o planowanym przekopie przez Mierzeję Wiślaną. W Elblągu odbyła się konferencja, na której zaprezentowano plany budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną. W prezentacji oprócz prezesa PiS wziął też udział m.in. minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk. Zdaniem Jarosława Kaczyńskiego: *korzyści z inwestycji osiągnięte zostaną na wielu różnych płaszczyznach. Inwestycja ta sprzyjać będzie przemysłowi Elbląga. Trzeba wrócić na drogę rozwoju. Część środowisk będzie próbować ograniczać inwestycję. Nie ma wątpliwości, że kierują się one interesem politycznym*.

Moim zdaniem, to decyzja obecnego rządu wynika właśnie z przyczyn politycznych, racje gospodarcze są wysoce dyskusyjne, a skutki ekologiczne będą wręcz tragiczne.

Obecnie, aby przepłynąć z Zalewu na Bałtyk, trzeba skorzystać z Cieśniny Pilawskiej po rosyjskiej stronie. Zwolennicy przekopu podkreślają uniezależnienie Polski od Rosji w kwestii żeglugi po Zalewie Wiślanym. Zdaniem prezesa PiS *decyzja o rozpoczęciu budowy jest teraz pokazaniem, że jesteśmy suwerennym państwem. Na ten kanał nie zgadzali się Rosjanie. Mierzeja Wiślana będzie przekopana* - twierdzi. Czyż nie są to argumenty polityczne.

Budowa przekopu to jedna z ostatnich uchwał rządu Beaty Szydło. Mimo zmiany rządu została ujęta w planach budżetowych na następne lata. Urząd Morski w Gdyni w ciągu sześciu lat wydał na prace nad tym projektem ok. 5 mln zł.

Entuzjaści uważają, że kanał ożywiłby elbląski port oraz umożliwiłby statkom docieranie z Elbląga do Trójmiasta. Ponownie postanowiłem sięgnąć tu do swej pamięci. W 1969 roku, zaraz po maturze, marząc – jako młody chłopak – o karierze marynarza postanowiłem zatrudnić się w przedsiębiorstwie noszącym nazwę „Żegluga Gdańska". Przez niecałe pół roku pracowałem będąc młodszym marynarzem na jednej z należącej do „Żeglugi" barek. Praca ta uświadomiła mi, że zawód marynarza nie jest takim, jaki sobie wyobrażałem na podstawie lektur dzieł Conrada. Z drugiej strony było to jednak ciekawe doświadczenie. Do dziś pamiętam piękne widoki Żuław, Zalewu Wiślanego i innych okolic, które mogłem oglądać często przepływając przez te regiony o świcie, lub o zachodzie słońca. Pamiętam też jedną z ówczesnych podróży do Elbląga w czasie, której przewoziliśmy z ówczesnych zakładów ZAMECH ogromną śrubę okrętową do Stoczni Gdańskiej, noszącej wówczas – słusznie dziś zapomnianą – nazwę „Lenina". Tak, jeszcze w drugiej połowie XX wieku żegluga śródlądowa odgrywała w naszym regionie dość znaczną rolę. Później w ramach tzw. liberalnej polityki gospodarczej padły zakłady ZAMECH, zaniedbaliśmy też całą dziedzinę gospodarki jaką jest żegluga śródlądowa. Handlowa, ale i turystyczna.

Zespół Macieja Przewoźniaka zaproponował rozwiązanie alternatywne dla kanału żeglugowego łączącego Zalew Wiślany z Morzem Bałtyckim. To m.in. modernizacja połączenia Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską przez Szkarpawę, Wisłę i przekop Wisły lub przez Martwą Wisłę i port w Gdańsku, umowa z Federacją Rosyjską w sprawie korzystania z Cieśniny Pilawskiej, wykorzystanie dogodnych połączeń drogowych Elbląga z portami w Gdańsku i w Gdyni, a także z obwodem kaliningradzkim. Warto dodać, ze modernizacja ta będzie znacznie mniej kosztowna od proponowanego Przekopu, wpłynie też na rozwój gospodarczy wielu innych powiatów. Polskę być może stać i na budowę Przekopu Zalewu Wiślanego. Wybudujemy go za pieniądze podatników. Czy jednak autorzy tego pomysłu spytali potencjalnych zagranicznych inwestorów (polscy dziś są jeszcze bardzo słabi ekonomicznie), czy są zainteresowani budową dodatkowych w Polsce nabrzeży, terminali kontenerowych i innych obiektów portowych potrzebnych do przeładunku ładunków w jeszcze jednym w naszym kraju porcie, w Elblągu? W porcie mogącym przyjąć jednostki o stosunkowo niewielkim zanurzeniu? Czy sprawdzono, jakie są potrzeby transportowe regiony elbląskiego?

Jednym z dokumentów sporządzonych w ramach planu budowy Przekopu jest prognoza oddziaływania na środowisko programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską" wykonana przez Biuro Projektów i Wdrożeń Proekologicznych Proekou pod kierunkiem dr. hab. Macieja Przewoźniaka. Badania te robiono pod kątem czterech lokalizacji: Skowronek w gminie Sztutowo, Nowy Świat, Przebrno i Piaski.

Z mającej ponad 400 stron prognozy wynika, że realizacja przekopu odbije się negatywnie na obszarach Natura 2000, a warto dodać, że cała Mierzeja Wiślana jest objęta ochroną. „Ponadto budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną spowoduje silne przekształcenie jej morfologicznej i geologicznej struktury w wyniku przerwania jej ciągłości. Odcinek na wschód od kanału stanie się wyspą", piszą autorzy prognozy.

Autorzy zwracają również uwagę na fakt, że pogłębianie toru wodnego na Zalewie Wiślanym wyraźnie pogorszy jakość jego wód, a budowa kanału żeglugowego zniszczy Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana. Choć według prognozy większość niedogodności i ewentualny negatywny wpływ na życie mieszkańców, turystykę i środowisko wystąpi tylko podczas budowy kanału żeglugowego, równie często pojawiają się sugestie o degradacji środowiska naturalnego, flory i fauny. Stąd m.in. pomysł stworzenia ekowyspy, na której mogłyby zamieszkać ptaki, a także wybudowania specjalnych mostów, którymi mogłyby się przemieszczać zwierzęta.

Popieram w całej rozciągłości program rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej, regulacji polskich rzek. Uważam jednak, że program budowy Przekopu przez Zalew Wiślany nie powinien być do takiego programu wpisywany. Jest szkodliwy ekologicznie i niepotrzebny ze względów rachunku ekonomicznego. Jest ponadto – jak pisałem we wstępie tego artykułu wbrew naturze historii.

Potrafię sobie wyobrazić sytuację, gdy – w dzień po otwarciu żeglowności przez wspomniany Przekop – Rosjanie ogłaszają wolny przepływ przez Cieśniną Pilawską jednostek wszelkich bander. Zakładam, że korzystanie z Przepływu będzie płatne (ktoś będzie musiał przecież pokrywać stałe koszty jego utrzymania). Żegluga przez Cieśninę Pilawską będzie znacznie tańsza. Co wówczas powiedzą dzisiejsi zwolennicy tej ogromnej inwestycji? Cena jej budowy jest tylko jednym z kosztów, dalszym będą nakłady na jej utrzymanie. Zabrakło ich na utrzymanie wcześniej istniejących dróg śródlądowych, dopuściliśmy do ich degradacji. Tak nie postępuje dobry gospodarz. Nie zadłuża się na nową wątpliwą inwestycję dopuszczając do zniszczenia swej wcześniejszej pracy.

Panie Przewodniczący – zwracam się tu do Prezesa PiS pana Jarosława Kaczyńskiego, pani Premier, panie wicepremierze Morawski proszę jeszcze raz przemyśleć swą decyzję. Myślę, że państwa doradcy nie naświetlili państwu wszystkich aspektów tej inwestycji. Jeszcze nie wydano na nią zbyt wiele środków, jeszcze można się z niej wycofać. Powstrzymać ją, lub odłożyć *ad kalendas graecas.*

2 listopada 2016

Tak dla budowy Centralnego Portu Lotniczego

Na łamach WOBEC już wielokrotnie wypowiadałem się na temat wykorzystania geograficznego położenia Polski w naszej polityce gospodarczej. Interweniowałem w kwestiach budowy autostrad, wykorzystaniem systemu polskich rzek, opowiadałem się też za włączeniem się Polski w projekt budowy tzw. „szlaku jedwabnego”. Wprawdzie nie jestem specjalistą w dziedzinie gospodarki i ekonomii, ale jako historyk wiem, że od setek lat nasze centralne w Europie położenie wykorzystywane przez władców przyczyniało się do wzrostu potęgi naszego państwa. Tak było w okresie Kazimierza Wielkiego, kiedy to znacząco wzrosła rola Krakowa, tak było w czasach Jagiellonów, za panowania, których znacząco wzrosła rola Wisły i Gdańska.

Tym razem postanowiłem wypowiedzieć się w kwestii budowy w Polsce Centralnego Portu Lotniczego. To gorący temat. Dotyczy ogromnej inwestycji. Decyzja już zapadła. Centralny Port Lotniczy powstanie w Baranowie koło Grodziska Mazowieckiego. Ma być wybudowany do 2028 roku, a jego koszt ma wynosić – 30 miliardów złotych. Wydawałoby się, że inwestycja ta nie powinna budzić sprzeciwu, że podobnie jak przed wojną budowa Gdyni powinna raczej spotkać się z przyjęciem entuzjastycznym. Tymczasem w niektórych mediach napotykam głosy wręcz przeciwne, włączające ten wydawałoby się ponadpartyjny problem w bieżącą walkę polityczną.

Pisze na przykład na łamach Gazety Wyborczej Bartosz Józefiak: „Będzie Centralny Port Lotniczy za 30 miliardów złotych. Tylko po co?[1]”

Dziennikarz „Gazety Wyborczej” swój atak na ideę budowy CPL rozpoczyna od ataku na przewodniczącego PiS Jarosława Kaczyńskiego jak to zwykle w tej Gazecie tytułując go tylko określeniem „poseł”. Tego typu argumentację podważył już Schopenhauer, którego „Erystykę” polecam jako lekturę panu Jozefiakowi. Na marginesie, zastanawiam się nad tym, czy dziennikarze wspomnianej Gazety nie dostrzegają, że tego typu dziennikarstwo, wbrew ich zamiarom, przyczynia się do spadku poczytności ich kiedyś bardzo dobrego pisma?

Kolejny argument pana Józefiaka również należy do politycznych i podobnie jak poprzedni nie wnosi niczego do merytorycznej dyskusji. Przypomina on, że pomysł budowy CPL wniesiony przez obecny rządu PiS nie jest nowy. Po raz pierwszy pojawił się już 50 lat temu w związku z budową Centralnej Magistrali Kolejowej, po raz kolejny za rządów PO wniósł ten projekt Cezary Grabarczyk, jednak kolejny minister Sławomir Nowak projekt swego poprzednika odrzucił, argumentując rzekomym brakiem środków, że przez najbliższe 30 lat taki kolos nie będzie potrzebny.

Przypominają mi się tu argumenty, wówczas przeciwników budowy autostrad w Polsce: Marka Pola i Władysława Frasyniuka, którzy twierdzili, że w Polsce lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia ruch kołowy był zbyt mały, by takowe budować. Ciekawe, czy pamiętają oni jeszcze dziś swoje ówczesne wypowiedzi? A może sądzą, że nikt już o nich nie pamięta?

Wart też zastanowić się nad argumentacją wspomnianego wyżej ministra Nowaka. Od czasów jego rządów minęło już parę lat, a budowa Centralnego Portu Lotniczego trwać ma kilkanaście, pozostaje więc zaledwie dziesięć, by nawet według niego stał się już potrzebny. Przyśpieszenie gospodarcze, wzrost kontaktów z Dalekim Wschodem wskazuje ponadto, że podawany przez niego okres (30 lat) był zbyt pesymistyczny.

Dziś, jak dowiadujemy się z artykułu pana Józefiaka, poseł PO Cezary Grabarczyk dalej jest zwolennikiem idei budowy CPL, twierdzi jednak, że rząd PiS nie udźwignie tej inwestycji.

To bezsensowny argument. To nie rządy budują porty, drogi, fabryki itd. To nie PZPR odbudował nasz kraj, lecz zrobili to ludzie (na ile było to możliwe w warunkach sowieckiej okupacji). Jeśli jakieś inwestycje powstają w czasie gdy rządzi (dominuje w Parlamencie) jakaś partia, to nie znaczy to, że jest to zasługą tylko tej właśnie partii. Nie wiem, czy PiS utrzyma władzę do 2028 roku, mam jednak nadzieję, że rozpoczęta teraz inwestycja zostanie dokończona. Uważam bowiem, że jest potrzebna, nawet konieczna. Potrzebna zresztą nie PiSowi, lecz nam wszystkim. Co spróbuję wykazać nie odwołując się do argumentów politycznych.

---

1 Bartosz Józefiak, *Będzie Centralny Port Lotniczy za 30 miliardów złotych. Tylko po co?,https://weekend.gazeta.pl/weekend/7,152121,21532599,bedzie-centralny-port-lotniczy-za-30-miliardow-zlotych-tylko.html*

Po przeczytaniu uważnie artykułu pana Józefiaka, zauważam, że i on pomijając argumentację polityczną wskazuje na konieczność powstania Centralnego Portu Lotniczego i to właśnie w wskazanym miejscu. Pisze on*: Za czasów Grabarczyka powstało opracowanie, które pokazuje sensowność budowy CPL. Liczby robią wrażenie. Twórcy raportu ocenili, że na superlotnisku pojawi się maksymalnie 45 milionów pasażerów rocznie. Niemało, jeśli zważymy, że w zeszłym, rekordowym roku Okęcie obsłużyło 12 milionów pasażerów. W Centralnym Porcie znajdą się dwa pasy startowe, każdy o długości 3700 metrów. Łączna powierzchnia części dla pasażerów (poczekalnia, odprawa pasażerów, kontrola paszportowa, odbiór bagaży) to 17 tysięcy metrów kwadratowych. Do tego parking na 23 tysiące samochodów. Przepustowość obsługi bagażowej to 5300 sztuk na godzinę.*

Czy jednak powinien on powstać, właśnie we wskazanym przez obecne ministerstwo miejscu, w Baranowie koło Grodziska Mazowieckiego? Bartosz Józefiak zastanawia się też nad wpływem budowy CPL na istniejące już Okęcie i na lotnisko w Modlinie.

Poniżej, jednak sam wskazuje, że Okęcie nie może się dalej rozwijać z powodu swej lokalizacji, zbyt bliskiej od osiedli mieszkalnych.

Argument ten znalazł potwierdzenie już dziś. Lotnisko Chopina wprowadza nowe zasady. Od godziny 23.30 do 5.30, każdy przewoźnik, który chciałby wylądować w Warszawie będzie musiał zapłacić za to dużo więcej. Podwyższenie ceny za nocne lądowanie sprawi, że późnowieczorne rejsy staną nie nieopłacalne dla linii lotniczych – czytamy w „Rzeczpospolitej". Do 5 października linie operujące z Lotniska Chopina musiały wysłać do koordynatora ruchu plany lotów na 2018 r. Do końca miesiąca otrzymają przydział startów i lądowań, który może być dla nich niekorzystny.

Powinniśmy wziąć również pod uwagę nieustanną rozbudowę Warszawy.

Wariant zakładający z kolei rozbudowę lotniska w Modlinie – jak zresztą wspomina i dziennikarz z Gazety Wyborczej" napotyka na opór ekologów. Lotnisko to leży w pobliżu Parku Narodowego. Bartosz Baca z BBSG zwraca uwagę, że z rozbudową Modlina do wielkości CPL mogą być problemy. Nie ma danych, jak zwiększenie liczby lotów wpłynie na ekologię.

Można zresztą zgłaszać kolejne koncepcje, warianty duoportu lotniczego Okęcie-Modlin i wiele innych, można nad nimi dyskutować latami. Tylko w jakim celu? Czy ktoś rzeczywiście sądzi, że jakikolwiek wariant nie napotka na swych oponentów?

Pomińmy kwestię lokalizacji. Kolejne argumenty Bartosza Józefiaka dotyczą kosztów. Pisze: *Eksperci ocenili, że wszystkie koszty (m.in. wykup gruntów, budowa lotniska, pasów startowych, dróg dojazdowych, kolei) to 20 miliardów złotych, minister Adamczyk mówi nawet o 30 miliardach.*

Wielkie liczby mogą szokować. Nie one są jednak ważne, lecz czas akumulacji. W jakim okresie mogą zwrócić się poniesione nakłady? Międzynarodowy transport lotniczy (pasażerski i towarowy) jest bardzo dochodowym interesem. To nie tylko kwestia opłat za przeloty, ale również ceł, usług logistycznych itp. Polska jest w Unii

Europejskiej krajem granicznym. Wpływy z ceł w UE podlegają podziałowi na część przekazywaną do budżetu unijnego (75) i część pozostawianą w Polsce jako koszty poboru (25%), które pozostają w budżecie krajowym.

Nie jestem ekonomistą. Wiem jednak, że wzrost bogactwa naszego kraju umożliwia rozbudowa infrastruktury drogowej, transporty wodnego (morskiego i rzecznego) oraz transportu lotniczego. Dlatego też w pełni popieram inicjatywę budowy Centralnego Portu Lotniczego i na łamach WOBEC będziemy śledzić rozwój tej inwestycji.

10 października 2017

Oblicza współczesnego neokolonializmu

Wprawdzie wraz z zakończeniem II wojny światowej ludzkość (większość społeczeństw) zarzuciła prowadzenie polityki imperialnej oraz będący jego odmianą kolonializm, to jednak wciąż mamy do czynienia z próbami brutalnego wykorzystywania zasobów jednych społeczeństw (państw) przez inne. Politykę taką określamy często mianem neokolonializmu[2]. W naszej świadomości wiązana ona jest najczęściej z byłymi koloniami, często nie dostrzegamy, że może ona dotyczyć również byłych imperiów i to nie tylko państw będących kiedyś ich częścią, ale i samych metropolii.

Powyższe rozmyślania przyszły mi na myśl, gdy zacząłem myśleć o gazociągu Nord streame. Początkowo odrzucałem tę myśl. Jak to możliwe – dzisiejsza Rosja neokolonią? Przecież w naszym wyobrażeniu funkcjonuje zupełnie inny obraz tego kraju, raczej myślimy o imperialnej polityce części jej elit, ale neokolonia? Nie to niemożliwe.

W czasie rozmyślań nad tym tematem mój bliski kolega przesłał mi następujące uwagi: *Przykład sympatii Niemiec do Rosji można już dostrzec za Piotra I Wielkiego. Dobre stosunki kontynuował jego wnuk, Piotr II Aleksiejewicz, którego wychowawca i doradcą był Heinrich Johann Friedrich Ostermann, następnie prusofil Piotr III urodzony jako von Holstein Gottorp, dziedzic Holsztynu, i oczywiście Katarzyna II Wielka, a potem jej syn Paweł I Piotrowicz. W okresie porozbiorowym z inicjatywy cara Aleksandra I zawarto Święte Przymierze potwierdzone później (1873) sojuszem trzech mocarstw.*

Wielka wojna (1914-1918) odmieniła sojusze i postawiła państwa centralne w sytuacji walki na dwa fronty. Poradziło sobie z tą sytuacją Cesarstwo Niemiec, wymyślając i finansując rewolucję w Rosji, pod warunkiem odstąpienia jej od wojny. Plan się powiódł. W międzywojniu dwa sekowane na arenie międzynarodowej państwa (pokonane Niemcy i sowiecka Rosja) potwierdziły współpracę układem w Rapallo. Rosja wspierała Niemcy w niejawnej militaryzacji. Pakt Ribentrop-Mołotow nie powinien być dla świata zaskoczeniem. Raczej jego zerwanie było zaskoczeniem dla Stalina i Rosji.

Rany wojenne już przyschły, więc co dziwnego w historycznej zażyłości? Oczywiście historia się nie powtarza, zaś nawracające podobieństwa mogą być mylące. Czyżby Rosjanie byli obecnie tak naiwni i krótkowzroczni?

Postanowiłem przytoczyć wypowiedź mego kolegi, by wykazać jak bardzo nasze myśli skłonne są do ulegania schematom, uogólnieniom.

---

2 Neokolonializm to wykorzystywanie nacisków ekonomicznych, politycznych, kulturowych lub innych pośrednich, aby kontrolować lub wpływać na inne kraje, zwłaszcza na byłe kolonie. Zamiast bezpośredniej władzy wojskowej, bogate kraje wykorzystują handel, pieniądze i media, aby utrzymać zależność biednych krajów.

Analizując informacje dotyczące budowy gazociągu Nord streame, uświadomiłem sobie, że dziś Niemcy (właściwie powinienem tu użyć określenia kapitał niemiecki) prowadzą wobec Rosji politykę neokolonialną. Zresztą pisząc tu o bankach i przedsiębiorstwach niemieckich zawężam zagadnienie. Podobną politykę wobec różnych przedsięwzięć w Rosji prowadzą banki i firmy z innych regionów świata.

Niemieckie banki udzieliły Rosji wieloletnich kredytów na budowę tego gazociągu. [Po spadku ceny gazu procentowe koszty obsługi tych kredytów znacznie wzrosły i znacznie trudniej pokryć je z wpływów, a gdy ceny gazu jeszcze spadną[3] mogą być one od nich nawet większe. Ryzyko ponosi biorący kredyt. Zresztą Rosja została zmuszona do dodatkowych kosztów tego kredytu ubezpieczając go – o ile pamiętam – w bankach włoskich.]

Dzięki budowie gazociągu Niemcy znaleźli rynek zbytu dla swej stali [biorą z Rosji rudę, którą odsprzedają w postaci wysoko przetworzonej stali], mało tego znaleźli przy jego budowie miejsca pracy dla swych wysoko wykwalifikowanych fachowców: inżynierów, finansistów, polityków. W tym byłego premiera Schredera – to dodatkowy zysk Niemiec. Uratowali swój koncern Tissen przed wielkim kryzysem.

Koszty wydobycia (lub nabycia – przecież Rosja eksportuje gaz również z Kazachstanu) są ogromne, zresztą obarczone ogromnymi kosztami obsługi zadłużenia, gdyż wcześniej na koszty poszukiwań i zagospodarowanie złóż również musieli wziąć ogromne kredyty.

Sumując, Niemcy zarabiają na udzielanych neokolonii Rosji kredytach, mają ogromne rynki zbytu na swe przetworzone produkty i swoją technologie i otrzymują z Rosji gaz na bardzo korzystnych warunkach (dziś często poniżej faktycznych kosztów wydobycia, za co płaci rosyjski pracownik rosnąca inflacją).

Mimo tego władze Rosji, wciąż myślą o drugiej nitce gazociągu bałtyckiego (mimo, że obecny nie wykorzystuje swych mocy przesyłowych, że wciąż istnieje alternatywna możliwość transportu gazu przez Gazociąg Jamalski).

Nie jestem ekonomistą, tematy gospodarcze są mi znane tylko powierzchownie, czy jednak moje przemyślenia są aż tak błędne. Mnie wydają się oczywiste.

W neokolonializmie nie chodzi o szybkie i bezwzględne zniszczenie kraju tylko o jego długofalową dochodową eksploatację. Ta możliwa jest tylko przy wsparciu części elit politycznych i gospodarczych wykorzystywanego kraju. Jakże często możemy czytać, lub dowiadujemy się z innych mediów o tym, że kolejni oligarchowie (to nowe słowo na współczesnych magnatów finansowych) wywożą z Rosji kapitał. Zresztą czynią tak i mniejsi rosyjscy przedsiębiorcy.

Społeczeństwo, które nie potrafi wytworzyć utożsamiających się z nim elit skazane jest na to, że inni postawią je w roli swej neokolonii. Będący w jego posiadaniu dorobek i naturalne zasoby będą bezwzględnie eksploatowane.

---

3 Będą spadać, gdyż wciąż wprowadzane są alternatywne źródła energii (elektrownie i paliwo wodorowe, elektrownie torowe itd.), ograniczane jest zużycie paliw (nowe generacje silników) oraz wciąż odkrywane są nowe zasoby gazu i ropy. Czyli maleje popyt a wzrasta podaż.

Nie wszystkie społeczeństwa są w takiej sytuacji. Jako przykład społeczeństwa zorganizowanego inaczej, o większej świadomości można podać Norwegów lub Szwajcarów, a także o dziwo Arabii Saudyjskiej lub Kuwejtu (choć w tym wypadku mamy raczej do czynienia ze świadomym wykorzystywaniu majątku rodzin panujących).

Mam nadzieję, że nasze społeczeństwo wybierze drogę Norwegii i innych państw demokratycznych. Wiele jednak zależy od tego, czy tak jak one będziemy w stanie wytworzyć świadome, utożsamiające się z całym społeczeństwem elity.

4 grudnia 2017

Centralny Port Morski w Gdańsku

Na różnych forach Internetowych, czy falach radiowych często pojawiają się opinie, że rozwój naszej gospodarki spowalnia tempo inwestycji. Te wciąż jest zbyt małe. Obawy te są, moim zdaniem uzasadnione i zrozumiałe. By móc w przyszłości sprostać rosnącym ambicjom naszego społeczeństwa, a nawet tylko spłacać już zaciągnięte zobowiązana musimy dziś inwestować. Tylko w ten sposób możemy w przyszłości powiększyć nasze zyski, wpływy do budżetu. Musimy jednak inwestować mądrze. Nie w muzea, których – jak podejrzewam – mamy statystycznie chyba najwięcej w Świecie, również nie w aquaparki, lecz w takie dziedziny gospodarki, które zapewnią w miarę szybką akumulację zainwestowanych środków i przyszłe zyski.

Niestety, wojna a także kilkudziesięcioletni okres zależności od ZSRR, życie w podważającej prawo własności ideologii komunistycznej, uniemożliwiały rozwój i powstanie rodzimego kapitału. Na wielkie inwestycje gospodarcze mogą sobie pozwolić wielcy inwestorzy zagraniczni lub państwo. Możliwości inwestycyjne tego ostatniego (jak zresztą i samorządów) są niestety ograniczone. Większość samorządów wręcz wyczerpało swoje możliwości w tym zakresie zadłużając się na już powstałe inwestycje (niestety często chybione – np. wspomniane aquaparki, czy muzea, które powinny powstawać wyłącznie z dochodów gmin, a nie za pieniądze pożyczone) często ponad miarę.

Sytuacja taka wymaga większej aktywności państwa. Interwencjonizm państwowy nie jest pomysłem nowym. Na wielką skalę przeprowadzony został w wychodzących z wielkiego kryzysu gospodarczego Stanach Zjednoczonych – słynny New Deal Roosevelta. Prowadziła taki i Druga Rzeczypospolita.

O większą aktywność państwa w sferze gospodarczej apeluję już od lat dziewięćdziesiątych. Pisałem o tym i zapraszałem do wypowiedzi na ten temat specjalistów z różnych dziedzin w wydawanych przeze mnie pismach „Socjaldemokrata” czy „Robotnik”. Pisałem o konieczności inwestycji w infrastrukturę drogową, rzeczną, w wykorzystanie energii wodnej (rekapitulacja nakładów na elektrownię wodną następuje w okresie 7-15 lat). Wypowiadam się na ten temat również na łamach WOBEC.

Wypowiedzi na łamach tak niszowych pism oczywiście mają bardzo niewielki wpływ, powiedziałbym, że prawie żaden. O ileż bardziej nośny jest głos publicystów wysokonakładowych gazet codziennych i innych mediów.

Po raz kolejny muszę tu użyć słowa – niestety. Niestety piszący na łamach tych pism publicyści jakby nie chcieli dostrzec tej prawdy. Z jednej strony na łamach „Wyborczej”, czy „Dziennika” pojawiają się głosy mówiące o niewystarczającej ilości inwestycji w naszym kraju, z drugiej strony, gdy rząd ogłasza kolejne koncepcje inwestycji np. w Centralny Port Lotniczy, regulację rzek itp. na łamach wspomnianych gazet spotykamy więcej wypowiedzi przeciwników tych inwestycji niż choćby rzetelnych informacji o ich skali, nie mówiąc o ich promocji. Publikujący w wielkonakładowych czasopisma dziennikarze ścigają się w poszukiwaniu

argumentów mających uzasadniać odejście od tych projektów. Włączając się bezpośrednio w walkę polityczną, nawet nie zauważają, że w ten sposób wypowiadają się przeciwko rozwojowi gospodarczego naszego kraju.

Dziś postanowiłem przyjrzeć się kolejnemu projektowi, lub nawet więcej – na szczęście już nie projektowi, ale realizacji kolejnej wielkiej inwestycji w naszym państwie, budowie Portu Centralnego w Gdańsku.

Na jednym z portali Internetowych znajduję tytuł: *Polska ma być liderem na Bałtyku. Wystartował przetarg na koncepcję Portu Centralnego w Gdańsku*, poniżej pojawia się też głos wykładowcy z Wyższej Szkoły Logistyki Artura Olejniczaka: *Dobrze oczywiście, że tym ruchem ucieramy nosa Hamburgowi i Rotterdamowi. Potencjał wzrośnie i trzeba się cieszyć, ale kluczem w efektywnym jego wykorzystaniu jest infrastruktura kolejowa, a nie drogowa*. Autor informacji informuje nas również o tym, ze Zarząd Morskiego Portu Gdańsk szacuje, że koszt inwestycji wyniesie około 6 do 9 mld zł. Zgodnie z szacunkami w Centralnym Porcie Morskim w Gdańsku już za 10 lat ma być przeładowywanych aż sto milionów ton rocznie.

Inwestycja ta znajduje się też w Strategii Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 r. i jest priorytetowym zadaniem Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Plany zostały już zaakceptowane przez rządzących. Zgodnie z nimi faza dokumentacyjna Portu Centralnego ma wystartować już w 2019 r., a właściwa realizacja ma się zacząć w 2020. Pierwsze terminale mają zacząć przyjmować statki w 2024 roku.

Kilka zdań wyżej wspominałem o Drugiej Rzeczypospolitej. Jednym z jej sztandarowych osiągnięć była budowa portu w Gdyni. Dziś Polska ma już znaczącą pozycję w handlu morskim. Rozbudowa Centralnego Portu Morskiego w Gdańsku ma ją dodatkowo wzmocnić, ma przynieść naszemu społeczeństwu możliwości dodatkowych dochodów.

Prawie czterdzieści lat temu miałem możliwość uczyć w jednej ze szkół podstawowych w dzielnicy Nowy Port, w Gdańsku, później przyglądałem się zamierającemu w tej dzielnicy budynkowi Domu Kultury, degradacji całej dzielnicy wielkiego miasta. Dziś, na szczęście te czasy już minęły. Rozwija się Port Północny, rosną obroty Portu w Gdyni. Dziś – wreszcie – zaczęto ponownie odważnie myśleć o możliwościach jakie daje nam nasze geopolityczne położenie, dostęp do Bałtyku. Nadszedł czas, by jeszcze więcej uwagi przywiązać do tej sfery gospodarki.

I nie o to chodzi by rozmieszczone na kilkuset hektarach Zatoki Gdańskiej uniwersalne terminale *uczyniły z Polski lidera*. To nie wyścig, nie zawody. Chodzi o to byśmy w pełni wykorzystywali nasz potencjał. Mogą w tym procesie uczestniczyć i inni. Myślę, że nasze prawo dopuszcza inwestycje w tym przedsięwzięciu przedsiębiorców z zagranicy, w tym z Hamburga, czy Lubeki. Rozwijający się port w Gdańsku umożliwi i im poszukiwanie nowych rynków, nowych pól działania.

Dziś mamy możliwość bezpośredniego komentowania dostarczanych nam przez media informacji. Te jednak nie ograniczają się tylko do nich, często jakby mimochodem wprowadzają komentarze. Często podparte głosem tzw. autorytetów (to jeden z błędów w dyskusji, na który zwracał uwagę już Schopenhauer). Jeden z

profesorów pyta: *Ile będzie kosztowało nasze aspirowanie do pozycji logistycznego lidera w Europie Środkowej?*

Nie aspirowanie do *pozycji logistycznego lidera w Europie Środkowej, lecz rozwój gospodarki morskiej. Wykorzystanie naszego geopolitycznego położenia, stworzenie możliwości wzrostu bogactwa regionu i całego kraju. A koszty? Nie te są istotne, lecz czas ich akumulacji. Profesor przecież o tym wie. Musi wiedzieć.*

Przyjrzałem się wpisom pod jednym z artykułów dotyczących Centralnego Portu Morskiego:

– *A co z portem tysiąclecia w Elblągu ?*

– *o popularności portu czyli jego wykorzystaniu nie decyduje jego wielkość tylko cena za usługę oraz sprawność obsługi administracyjnej*
a centrala buraka gdzie będzie?

– *Gigantomania. Największy port, największe lotnisko, najsilniejsza armia świata, wreszcie najmądrzejszy i wybitny naczelnik. A jak nic z tego nie wyjdzie, to będzie najpiękniejsze kartoflisko.*

– *Gierek… Gierek……..Gierek !!!!!*

– *Nic nie słychać o Centralnym Porcie Kolejowym ani Śródlądowym – przeoczenie?*

– *To kiedy… centralne planowanie?*

– *Po co to nam jesteśmy odcięci od oceanu. Dania czy Niemcy walnąć blokadę i inwestycja w błoto.*

Niestety, jak widać z powyższego mamy w naszym społeczeństwie wciąż wielu *pożytecznych idiotów*. Pożytecznych dla kogo?

Publicystom chcącym dalej przeciwstawiać się planom powstania Centralnego Portu Morskiego, proponuję, by zamiast występować przeciwko wnoszonym projektom inwestycji, zaczęli przyglądać się ich realizacji. Czy dotrzymywane są terminy? Czy nie dochodzi w ich trakcie do marnotrawstwa środków? Czy spełniane są warunki ochrony środowiska? Czy inwestycja ta łączy się w rozwojem infrastruktury drogowej kolejowej i rzecznej? Proponuję krytykę konstruktywną. Tu od razu podpowiadam politykującym pseudoekologom (tych odróżniam od ekologów). Regulacja rzek nie musi polegać na ich „prostowaniu”, na niszczeniu środowiska. Dziś mamy wystarczające możliwości, wystarczającą wiedzę, by wykorzystać nasze zapóźnienie cywilizacyjne, możemy uczyć się na błędach innych, tych którzy robili to wcześniej. Dążąc do wykorzystania potencjału gospodarczego naszych rzek, transportowego, energetycznego, turystycznego, nie musimy „niszczyć” środowiska. Przeciwnie, możemy je ratować. To jednak już temat na kolejny artykuł.

10 stycznia 2018

Przekop Mierzei Wiślanej

Trzy lata temu, gdy kwestia budowy Przekopu Mierzei Wiślanej wciąż była tylko planem, opowiedziałem się przeciw temu projektowi. Napisałem nawet i opublikowałem na łamach WOBEC artykuł pt. „Nie wyrzucajmy pieniędzy w Mierzeję". Wydawało mi się bowiem, że nie warto rozpoczynać tej inwestycji skoro zaraz po jej zakończeniu Rosjanie mogą ponownie otworzyć dla swobodnej żeglugi Cieśninę Pilawską, a nasz kraj ma wiele innych ważnych wydatków, również w zakresie regulacji i użeglowienia polskich rzek. Może też dałem się uwieść argumentom tzw. obrońców środowiska, którzy jak zwykle podnieśli rwetes w obronie planowanych dopiero do wycinki drzew.

Cóż, myliłem się… dziś muszę się przyznać do błędu… nie uwzględniłem wszystkich aspektów tego projektu.

Minęły trzy lata, w trakcie których obserwowałem postępujące prace i toczącą się wokół Przekopu Mierzei dyskusję. O dziwo i w tej kwestii nasz rząd okazał się konsekwentny. Już pod koniec 2018 roku przeszła przez Sejm (prawie jednogłośnie) specjalna ustawa, która miała usprawnić proces realizacji tej inwestycji. Na 428 posłów biorących udział w głosowaniu 401 było za, przeciw było 9, a 18 się wstrzymało od głosu. Z regionu Pomorza tylko posłanka Ewa Lieder z Nowoczesnej zagłosowała przeciwko, poseł Grzegorz Furgo (Nowoczesna) się wstrzymał, a posłanka PO Henryka Krzywonos-Strycharska nie wzięła udziału w głosowaniu. Reszta była za.

Zgodnie z założeniami rządu PiS budowa kanału miała ruszyć pod koniec 2018 roku, a ma zakończyć w 2022. Koszt budowy rząd oszacował na 880 mln zł. Cała inwestycja ma być sfinansowana z budżetu państwa. Prezydent podpisał ustawę 18 lipca 2018 r. Z czasem planowany kosztorys uległ zmianie. Przyjęty na wstępie koszt inwestycji okazał się zdecydowanie niedoszacowany. Koszt budowy wzrośnie niemal dwukrotnie. Tak bywa prawie zawsze przy tego typu inwestycjach i to nie tylko w Polsce (spójrzmy choćby na nowe lotnisko pod Berlinem, sztandarową inwestycję Niemiec, ponadto znacznie opóźnioną).

Połączenie Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej kanałem przez Mierzeję Wiślaną stała się jedną z priorytetowych inwestycji obecnego rządu. Podkreślano, że kanał w nowej sytuacji geopolitycznej Polski i wschodnich obszarów Unii Europejskiej ma znaczenie przede wszystkim ze względu na potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa tej części Polski i wschodniej granicy Unii. Bardzo istotne są też aspekty rozwoju gospodarczego i turystycznego tych obszarów. Nowa droga wodna umożliwi swobodną żeglugę statków morskich do portu w Elblągu i pozostałych portów Zalewu Wiślanego, będących portami Unii Europejskiej.

Celem przekopu Mierzei Wiślanej jest umożliwienie żeglugi z Morza Bałtyckiego do portu w Elblągu. Całkowita długość nowej drogi wodnej z Zatoki Gdańskiej przez Zalew Wiślany do Elbląga wyniesie blisko 23 kilometry", co znacznie skróci tę przez cieśninę Pilawską, mało tego, nową drogą będą mogły przepływać statki o znacznie większym zanurzeniu. Dzięki budowie przekopu Elbląg i okoliczne porty, a także całe

woj. warmińsko-mazurskie zyskają nowe szanse rozwojowe. Wynikają także z inwestycji drogowych, takich jak drogi S7 i S16, jak i inwestycji kolejowych: w linie kolejowe i dworce.

Niektórzy politycy łączą kwestię budowy przekopu z kwestiami bezpieczeństwa, w mojej ocenie nawet jeśli istnieje tu jakiś związek, to jest on nieznaczny. Nie wiązałbym budowy tego kanału z bezpieczeństwem militarnym i dziwi mnie wikłanie tej kwestii z wielką polityką. To raczej sprawa dotycząca gospodarki (w tym ważnej jej gałęzi – turystyki), choć rzeczywiście aspekt geopolityczny pojawił się z powodu trudności jakie w swobodnym dostępie do Bałtyku dla portu w Elblągu stawiała Rosja, a więc z przyczyn politycznych.

Na problemy prawne związane z żeglugą przez Cieśninę Piławską ten aspekt już w 2010 r. w rozmowie z Tomaszem Falbą zwracał uwagę kmdr. por. dr Dariuszem R. Bugajski, którego zdaniem to właśnie wybudowanie Przekopu ułatwi dalsze rozmowy[4]. Rzeczywiście z powodu własnych interesów gospodarczych Rosjanie zostaną zmuszeni do ustępstw w tej kwestii. To im powinno również zależeć na swobodnej żegludze przez Cieśninę Pilawską, choćby z powodu łatwiejszego transportu towarów z Rosji.

Prace postępowały, szybko wyszły z etapu planów, szybko też doszło do rozpoczęcia budowy. Odbywało się to w atmosferze protestów ekologów, niektórych polityków, którzy nie bacząc na to, że ich partie przecież poparły ten projekt u nas w kraju (w parlamencie), wywlekli spór do Parlamentu UE, pisali skargi do Komisji Europejskiej. Protestowała zwłaszcza europosłanka Róża Thun, nie licząc się z polską racją stanu, z głosowaniem polskiego parlamentu, w tym z głosami jej koleżanek i kolegów z PO. To dziwne, że pozwalają oni na takie warcholstwo… zresztą może nie takie dziwne na tle innych działań tej partii. Na szczęście wycinkę udało się przeprowadzić jeszcze przed wiosną 2019 r. Tzw. ekologom pragnę uświadomić, że wycinka drzew nie jest niczym dobrym, ale jej skutki nie są ostateczne. Drzewostan można odbudować, w tym wypadku powstanie na sztucznej wyspie będącej ubocznym skutkiem budowy. Wiele drzew zostanie zasadzonych ponownie na terenach objętych dziś budową.

Jeszcze dziś przeciwnicy budowy, mimo że na tym etapie jej wstrzymanie byłoby już równoznaczne ze zdradą (tak wiele środków już zainwestowano), podnoszą wciąż nowe argumenty. Podkreślają np. że rok 2019 był wyjątkowo słaby dla Portu Morskiego w Elblągu. Przeładowano w nim tylko 85 tys. ton towarów – to znacznie poniżej możliwości. Ileż bzdur można wypowiadać, jak łatwo żonglować w celu demagogii cyframi. Przecież przekop Mierzei Wiślanej budowany jest właśnie po to by obroty handlowe portu w Elblągu wzrosły. Przypominam sobie tu wypowiedzi Marka Pola i Władysława Frasyniuka, którzy w czasach gdy nasz kraj wkraczał na drogę budowy autostrad sprzeciwiali się temu projektowi twierdząc, że „ruch kołowy w Polsce jest zbyt mały by takowe budować". Ich ówczesną postawę również oceniam jako zdradę, bo trudno mi ich podejrzewać aż o taką głupotę. Warto tu dodać, że już dziś do prawie 60 tys. wzrosła liczba odprawionych w elbląskim terminalu podróżnym turystów. Turystyka zaś staje się dziś jednym z ważniejszych działów gospodarki wielu państw.

4 W styczniu w „Naszym MORZU", 13.01.2010r. Z kmdr. por. dr Dariuszem R. Bugajskim o problemach prawnych związanych z żeglugą przez Cieśninę Piławską rozmawia Tomasz Falba.

Elbląski port, podobnie jak małe porty Zalewu Wiślanego czekają na zbudowanie kanału żeglugowego, który otworzy drogę na Bałtyk. Bez tego nie mają szans na normalne funkcjonowanie.

Pierwszy etap Budowa Kanału Żeglugowego potrwa do 2022 roku. Obejmie budowę portu osłonowego, kanału żeglugowego ze śluzą i mostami oraz sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym. Kosztować ma niespełna miliard złotych.

Kanał w trakcie prac wykończeniowych, lipiec 2022. CC BY-SA 4.0

Prace budowlane wciąż trwają. Na placu budowy montowane są już elementy mostów stalowych, które połączą wschodni i zachodni brzeg kanału. Długość przęsła mostu wynosi 62 metry a szerokość 17 metrów. Przeprawy są konstrukcjami obrotowymi. W momencie, gdy przez kanał przepływał będzie statek, mosty zostaną przesunięte do pozycji prostopadłej do kierunku kanału.

Jak podaje Radio Gdańsk, prace nad przekopem Mierzei Wiślanej będą kontynuowane mimo zbliżającej się zimy. Mają się odbywać bez jakiejkolwiek przerwy.

Redakcja naszej Gazety mieści się w Gdańsku, zaledwie kilkadziesiąt kilometrów od miejsca budowy. Będziemy śledzić jej przebieg… o postępach będziemy pisać w kolejnych numerach naszego pisma.

19 listopada 2020

O manipulacji. Wokół Centralnego Portu komunikacyjnego

Na łamach naszej gazety temat Centralnego Portu Komunikacyjnego podejmuję dziś już po raz kolejny. Skłaniają mnie do tego dwa powody.

Po pierwsze, to największa i najważniejsza inwestycja w naszym kraju. Ważna nie tylko z przyczyn gospodarczych i społecznych ale i politycznych, a nawet w sferze kultury. To sprawy oczywiste, ale widząc reakcję na tę inwestycję części mediów (zwłaszcza tych związanych z obcym kapitałem), uznałem, że trzeba je wciąż powtarzać.

Metodę wykorzystania wielkich inwestycji państwowych w celu pobudzenia gospodarki rozpropagowała tzw. polityka New deal, programu reform ekonomiczno-społecznych wprowadzonych w Stanach Zjednoczonych przez prezydenta Franklina Delano Roosevelta w latach 1933–1939. Pomijam tu inne aspekty tego programu, ograniczę się do inwestycyjnych, w jego efekcie zostało zatrudnionych 8,5 miliona bezrobotnych; zbudowano ponad 120 tysięcy budynków publicznych, 77 tysięcy mostów i niemal 300 lotnisk. Do innych przedsięwzięć należało zagospodarowanie zaniedbanych terenów, między innymi doliny rzeki Tennessee, gdzie zbudowano państwowe elektrownie oraz zmodernizowano ubogie farmy. W międzywojennej Polsce takimi programami była budowa Centralnego Okręgi Przemysłowego (1936-1939), Gdyni i magistrali kolejowej łączącej Śląsk z Pomorzem (1926-1933).

Jeśli nasze państwo, nasze społeczeństwo, chce odgrywać w gospodarce europejskiej i światowej znaczącą rolę, to musi podejmować właśnie podobne działania. Jest nim budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego. Z grubsza licząc może doprowadzić do tego, że w jej wyniku powstanie ok. 100 tysięcy nowych miejsc pracy. Te będą powstawać już w czasie budowy. Dzięki temu, że to w Polsce będą lądować samoloty z towarami przywożonymi do strefy państw Unii Europejskiej, cła od tych towarów (25%) pozostaną u nas. Wiele innych korzyści. Warto zwrócić przy tym uwagę na to, że już sama idea budowy doprowadziła do podniesienia cen gruntów w wielu powiatach, na których obszarach będzie powstawało lotnisko i obiekty mu towarzyszące. Lotnisko wpłynie na znaczące podniesienie się wysokości naszego majątku narodowego. Zyska na tym i Warszawa. Stopniowo będzie można „wygaszać” Lotnisko Chopina i dzięki temu tereny Okęcia będzie można przeznaczyć pod zabudowę.

Może nie dojdzie do tego za lat dziesięć, ale za piętnaście, dwadzieścia. Nauczmy się wreszcie patrzeć nieco dalej. Leżąca w centrum Europy Warszawa będzie się rozwijać i będzie w związku z tym potrzebować nowych terenów pod rozbudowę.

Centralny Port Komunikacyjny to jednak nie tylko lotnisko. To również inwestycja w drogi, kolej. Wracając kiedyś z Wrocławia do Gdańska zauważyłem, jak słabo jest on połączony z centralną Polską. Dotyczy to wielu innych regionów. Wystarczy spojrzeć na mapę kolei w Polsce. Czas najwyższy wprowadzić w tym zakresie zmiany. Skrócenie transportu ma wymierne skutki ekonomiczne. Wybrana lokalizacja CPK na pewno w tym zakresie przyniesie korzystne zmiany.

Prace nad Budową Centralnego Portu Lotniczego przebiegają zgodnie z założonym harmonogramem. Stare Chińskie przysłowie mówi, że nawet najdłuższy marsz wymaga postawienia pierwszego kroku. Dodać należy tu jednak i to, o tym też mawiali chińscy i inni mędrcy, że do takiego marszu trzeba najpierw się przygotować. Zanim dojdzie do wbicia łopaty, wjazdu na budowę pierwszej koparki, potrzebne jest wykonanie wielu działań. Wspominam tu o tej kolejnej oczywistości, gdyż dziś właśnie na należącym do Wirtualnej portalu Money, pl natrafiłem na skandaliczną – moim zdaniem – wypowiedź (trudno bowiem ten tekst zakwalifikować inaczej) Mateusza Madejskiego „CPK. Nie wbito jeszcze łopaty, a na pensje idą miliony zł". To właśnie druga przyczyna z jakiej postanowiłem napisać ten artykuł.

Wspomniana wypowiedź sprowadza się właściwie do jednej myśli: Choć budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego na dobre jeszcze nie ruszyła, projekt pochłania miliony zł. Średnia pensja w spółce to ok. 9 tys. zł na rękę. Do grudnia 2020 roku spółka przygotowująca CPK wypłaciła już ponad 27 milionów na pensje – wynika z odpowiedzi na interpelację senatora PO Krzysztofa Brejzy. To jednak nie wszystko – dodatkowe 2,7 mln zł spółka wydała na wynagrodzenia dla osób na umowach cywilno-prawnych.

Celem tej wypowiedzi było zapewne wywołanie emocji. Madejski nie musiał na nie zbyt długo czekać, zapewne też usłużni pracownicy Wirtualnej Polski mu w tym pomogli dokonując „właściwej" selekcji komentarzy pod tekstem:

To będzie klapa tego rządu jak w Janowie;

CPK nie jest nam potrzebny, ale potrzebny jest partii żeby wyprowadzać miliony z naszych kieszeni…;

Port ostatecznie nie powstanie. A forsa? Co za problem – nie takie pieniądze w Polsce już ukradli i jeszcze ukradną;

BRAWO PIS, BRAWO PANIE HORAŁA KOLEJNY PRZEKRĘT.

Podejrzewam, że autorami komentarzy są jakieś trolle, może agenci… nie wiem. Na pewno nie patrioci. Na pewno nie ludzie wierzący w siłę i przyszłość własnego społeczeństwa, chcący jego dobra. Być może jednak to tylko zmanipulowani ignoranci, ludzie bez świadomości…

Zostawmy jednak z boku autorów tych komentarzy, skupmy się na tym, który „wywołał ich do tablicy", na redaktorze Madejskim. Jemu ignorancji zarzucić przecież nie można, nie można też zarzucić mu braku świadomości. Jego wypowiedź zamieścił przecież „poważny" portal ekonomiczny Money.pl. W jakim wobec tego celu posunął się do takiej manipulacji. Przecież wie, że tego typu inwestycji nie zaczyna się od wbicia łopaty. Wie, że płace wybitnych specjalistów, z kraju za granicą, zwłaszcza tych na stanowiskach kierowniczych nie mogą dziś wynosić 9 tys. złotych. Szafując „milionami" wie, że mowa jest o wydatkach w skali roku. A skoro mówimy o zatrudnieniu, na tym etapie na początku ok. 100, a dziś już prawie 260 osób, to jest rzeczą oczywistą, że jest wśród nich przede wszystkim kadra kierownicza i wybitni specjaliści z różnych dziedzin. W jakiej to wysokości pensje widziałby dla takich fachowców pan Madejski?

Wystarczy uważnie śledzić media, by zauważyć, że prace nad budową Centralnego Portu Komunikacyjnego wyraźnie ruszyły z miejsca. Jak każda inwestycja, nawet najmniejsza i ta wymaga wielu prac wstępnych. Są one to oczywiste kosztowne, i wymagają zaangażowania wybitnych specjalistów.

Zgodnie z Koncepcją przygotowania i realizacji CPK, przyjętą przez rząd w 2017 r., rozwój przestrzenny otoczenia CPK został zaplanowany w celu rozwoju funkcji miastotwórczych, biznesowych, innowacyjnych, ale także społecznych i kulturalnych – przy poszanowaniu dla produkcji rolnej.

Harmonogram budowy wielkiego lotniska koło Grodziska Mazowieckiego powstał już trzy lata temu. Z grubsza przewidywał on, że do marca 2018 r. ma powstać specustawa, która ułatwi wykup gruntów; prace budowlane mają rozpocząć się w 2021 r., a pierwszy samolot ma wylądować w 2027 r.

20 maja 2020, Polska i Wielka Brytania podpisały polsko-brytyjskie memorandum, które tworzy ramy do współpracy między naszymi krajami w przygotowaniach do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nadszedł bowiem moment otwieranie kolejnych postępowań: wyłonienia partnera strategicznego, zlecania przygotowania master planu lotniska, rozpoczęcia inwestycje kolejowych.

Strona brytyjska była obecna w projekcie CPK już wcześniej. W czerwcu i wrześniu 2019 r. miały miejsce warsztaty architektoniczne, które były wspólną inicjatywą Ambasady Wielkiej Brytanii i spółki CPK. Ich efektem były wstępne koncepcje architektoniczne Portu Lotniczego Solidarność. Propozycje przygotowały biura projektowe o światowej renomie.

Podjęto działania w kierunku znalezienia doradcy strategicznego. Z ośmiu portów lotniczych ze świata do ostatecznego etapu postępowania zostały zakwalifikowane dwa lotniska: Incheon w Seulu i Narita w Tokio. Wybór doradcy miał nastąpić przed końcem tego roku.

Miał nastąpić i nastąpił, decyzja zapadła pod koniec listopada b.r. W postępowaniu w formule dialogu konkurencyjnego wygrało najważniejsze lotnisko w Korei Południowej, port Inczon. Umowa o wartości ponad 15 mln zł zostanie podpisana na trzy lata.

Inczon to jedno z największych lotnisk na świecie. W zeszłym roku obsłużyło 71 mln podróżnych. Położone jest 52 km od centrum Seulu, a otwarto je w 2001 r., 13 lat po podjęciu decyzji o budowie. Zastąpiło zbyt ciasne już lotnisko Gimpo. W rankingu firmy Skytrax na najlepszy port na świecie zajęło w tym roku czwarte miejsce.

Łączne koszty finansowania I etapu Centralnego Portu Komunikacyjnego w latach 2020-2023 oszacowano na ok. 12,8 mld zł. Zaplanowane na ten okres inwestycje będą realizowane głównie z wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych. W dużej mierze środki te trafią na wykupy gruntów. Od pewnego czasu szykowana jest nowelizacja specustawy, która zaproponuje mieszkańcom preferencyjne zasady skupu działek.

Jak podał CIR, w 2021 r. zostanie przygotowany projekt tzw. master planu lotniska i złożony wniosek dla decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W 2023 r. zostaną przygotowane: raport oddziaływania na środowisko i wielobranżowa koncepcja architektoniczna terminalu pasażerskiego. Także w 2023 r. inwestor planuje uzyskać decyzję lokalizacyjną. Przedsięwzięcia składające się na część lotniskową przewidziane są do realizacji do końca 2027 r.,

Wiceminister Horała zapowiedział, że przed końcem roku spółka chce przedstawić mieszkańcom szczegółowe warunki wykupu ziemi. I rzeczywiście, 2 grudnia Marcin Horała, wiceminister i pełnomocnik rządu do spraw budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, ogłosił rozpoczęcie programu dobrowolnego wykupu gruntów pod inwestycję. Według oświadczenia spółki CPK oraz wiceministra Marcina Horały, kto nie sprzeda swojej ziemi czy domu, zostanie wywłaszczony za odszkodowaniem. Zasady określa specjalna ustawa o budowie CPK.

Przedstawiciele spółki Centralny Port Komunikacyjny podpisali też porozumienia ze starostami powiatów: sochaczewskiego, żyrardowskiego i grodziskiego w sprawie pozyskiwania danych geodezyjnych i kartograficznych z zasobów tych samorządów. To następny krok w ramach uruchomionego w ubiegłym tygodniu Programu Dobrowolnych Nabyć. Pojawiły się już pierwsze zgłoszenia od właścicieli zainteresowanych sprzedażą nieruchomości. Dotychczas do spółki CPK wpłynęło 30 zgłoszeń od mieszkańców zainteresowanych sprzedażą nieruchomości.

Trwają prace planistyczne. Powstają kolejne wizualizacje. Do Centralnego Portu Komunikacyjnego zgłaszają się krajowi i zagraniczni partnerzy, z chęcią uczestniczenia w jego budowie. Władze spółki, zatrudnieni w niej specjaliści poszukują rozwiązań mających na celu znalezienia rozwiązań umożliwiających to, aby skomplikowane procedury prawne nie opóźniły prac nad CPK. By inwestycja nie ślimaczyła się, planowane jest rozpoczęcie prac ziemnych (wyrównanie terenu i ukształtowanie go) jeszcze przed uzyskaniem pozwolenia na budowę.

Zdaniem doradców technicznych, prace ziemne dla całej inwestycji powinny wystartować już na etapie opracowania ogólnych parametrów budynków i elementów infrastruktury CPK. Wykonanie niwelacji terenu jednocześnie na obszarze całego przyszłego lotniska pozwoliłoby zaoszczędzić czas i pieniądze.

Władze spółki CPK wspólnie z samorządowcami z 26 gmin i siedmiu powiatów z województwa mazowieckiego i łódzkiego wypracowują optymalne rozwiązania dla regionu planowanych inwestycji. Uruchomiono stronę, na której każdy mieszkaniec objętego planowaną budową regionu może znaleźć informacje o postępach prac dotyczących rozwoju terenów wokół CPK. Prace CPK nad strategicznymi projektami koncentrują się wokół trzech dziedzin: obszaru Airport City, planowanych terenów mieszkaniowych i parków przemysłowo-logistycznych. Lista ta ma być uzupełniana o projekty samorządowe.

To tylko niektóre z prac podejmowanych w ramach przygotowań do budowy tej wielkiej inwestycji. Zapewne wiele innych przeoczyłem, wiele (zwłaszcza tych z zakresu finansowania) nie jest udostępnianych opinii publicznej. Negocjacje te wymagają ciszy, spokoju, objęte są klauzulą poufności…

Powtarzam, ile zdaniem redaktora Madejskiego powinno wynosić miesięczne wynagrodzenie osób zajmujących się tym etapem prac prze Centralnym Porcie Komunikacyjnym? Powtarzam też pytanie, w jakim celu pan Madejski rzuca kwotami 27 milionów, a nawet 2,7 mln? To kwoty naprawdę niewielkie w stosunku do skali tej inwestycji, a rozsądnie wydane środki na tym etapie na pewno zaowocują oszczędnościami już w czasie budowy.

Po drodze inwestycja ta napotka zapewne jeszcze wiele przeszkód. Właściciele gruntów będą chcieli uzyskać jak najwyższe kwoty za ich sprzedaż, nabywcy będą się starać zapłacić jak najmniej. To prawo rynku, negocjacje, szukanie kompromisu, do tego też trzeba specjalistów. Nie wykluczam, że pojawią się inspirowani przez kogoś „ekolodzy". Nie widzą zamku w Stobnicy, ale może dostrzegą gdzieś jakieś gniazdo jaskółek lub w jakiejś rzeczce minogi.

Problemy są po to, by je rozwiązywać. Ważne, że plan budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego przebiega zgodnie z harmonogramem, że jest wielka nadzieja na to, że inwestycja ta zostanie zrealizowana. Może się nieco opóźni… to trudny projekt… najważniejsze by Centralny Port Lotniczy powstał. Dla nas i dla naszych dzieci.

21 grudnia 2020

Jeszcze raz o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, czyli – Kto wybudował port w Gdyni?

W najbliższy piątek dojdzie do podpisania umowy pomiędzy kierownictwem budowy CPK a kierownictwem lotniska Incheon z Korei oraz do zawarcie międzynarodowego porozumienia dotyczącego wsparcia dla tego wielkiego projektu; „Porozumienia o wzajemnej współpracy" pomiędzy przedstawicielami rządu polskiego i koreańskiego.

Powyższą informację przyjąłem z wielką radością, ponieważ od początku pojawienia się tej idei, która przekształciła się z czasem projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, śledzę i jak tylko mogę (choćby w skali bardzo skromnych możliwości naszej gazety) wspieram projekt budowy tego wielkiego lotniska przeładunkowego.

Optymizmem napawają również informacje o innych działaniach, podejmowanych równolegle z procesem legislacyjnym i międzynarodowymi negocjacjami. Mimo panującej pandemii trwają kosztujące już dziesiątki milionów złotych prace badawcze: pomiary hydrogeologiczne i fotogrametryczne oraz np. archeologiczne. Podejmowane są badania środowiskowe, których celem jest zminimalizowanie strat w środowisku naturalnym w przyszłości, ale również w czasie budowy CPK. Trwają badania dotyczą nawet takich zagadnień, jak sprawdzenie możliwości wykorzystania istniejących na obszarze inwestycji wód geotermalnych. Ruszył proces wykupywania gruntów. Wydaje się, że w projekt ten angażują się już dziś i włączają się doń najwybitniejsi polscy naukowcy, ekonomiści, najlepsze polskie, ale i w wyniku przetargów zagraniczne firmy.

Planowałem, widząc na niektórych portalach informację o planowanym na piątek porozumieniu, początkowo ograniczyć się wyłącznie do przekazania tej informacji. Mam jednak zwyczaj czytać również komentarze pod zamieszczanymi na tych portalach artykułami. Są one, w moim odczuciu, najczęściej selekcjonowane i w dużej mierze odzwierciedlają politykę redakcji tych portali. Pod artykułami odnoszącymi się do tej największej w historii naszego społeczeństwa inwestycji spotykam bardzo wiele hejtu. Zresztą i sam sposób przekazywania tych informacji wzbudza wiele wątpliwości. Dobór informacji, a nawet konkretnych danych w prezentowanych tekstach wskazuje często na nieprzychylny stosunek ich autorów do tej inwestycji. By nie być gołosłownym, wskażę choćby na epatowanie czytelników informacjami w rodzaju – ile nas będzie ta inwestycja kosztować! W domyśle można by te pieniądze wydać na „służbę zdrowia", może „socjal", a może też zmniejszyć podatki. Tak jakby pieniądze na jakąś inwestycję znajdowały się gdzieś „na kupce", w bankowym sejfie. Przecież nie mogę podejrzewać autorów tych pytań o idiotyzm, często są oni przecież nawet ekonomicznymi ekspertami. Tak jak nie podejrzewam o taki, tych polskich polityków i biznesmenów (spuśćmy z litości zasłonę milczenia nad ich nazwiskami), którzy wcześniej występowali przeciwko projektowi budowania w Polsce autostrad, twierdząc jeszcze dwadzieścia lat temu, że ruch kołowy w naszym kraju jest zbyt mały, by takowe budować i proponowali, by przenieść przewozy kontenerów na tory. Co ciekawe, dziś ci sami ludzie szukają argumentów przeciwko

CPK, wskazując np. na to, że lotnisko o podobnym charakterze powstaje pod Berlinem (już zostało otwarte).

Koronnym argumentem pojawiającym się w hejtach są te odnoszące się do rządów PiS-u. Zdaniem ich autorów rząd PiS-u to nieudacznicy, jego projekt jest projektem megalomańskim. Projekt ten zostanie zarzucony i szkoda nań czasu i środków.

Podejrzewam, że wiele tych wpisów nie powstaje spontanicznie, podejrzewam też, że za ich autorami kryją się różne nieprzychylne Polsce ośrodki. Grają na niechęci wobec PiS-u w celu powstrzymania lub choćby tylko opóźnienia tej wielkiej i ważnej dla naszego społeczeństwa inwestycji.

Tu znajduje się odpowiedź na pytanie, z jakiego powodu postawiłem w tytule tego artykułu pytanie: kto wybudował port w Gdyni? Czy też jakiś ówczesny PiS, czy może jednak nasi przodkowie, mieszkańcy II Rzeczypospolitej, która skierowała do budowy tej, koniecznej dla jej rozwoju, inwestycji swych najlepszych specjalistów?

Do przyjęcia ustawy o budowie portu w Gdyni przez Sejm RP doszło 23 września 1922. Prace nad jego powstaniem zaczęły się jednak znacznie wcześniej. Już w 1920 roku wiceadmirał Kazimierz Porębski, szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, zlecił inż. Wendzie wybranie miejsca na budowę przyszłego portu oraz wykonanie projektu. Pod koniec tego roku rozpoczął się pierwszy etap budowy pod oficjalną nazwą „Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków". Prace prowadziło Towarzystwo Robót Inżynieryjnych (TRI) z Poznania. Realizatorem prac z ramienia TRI był inż. Jan Śmidowicz.

Kolejny rząd RP (a zmieniały się wówczas dość często) zaakceptował projekt budowy portu w marcu 1923 roku. Prace przy budowie prowizorycznego portu zakończyły się oficjalnie 23 kwietnia 1923 r. z udziałem prezydenta Stanisława Wojciechowskiego i premiera Władysława Sikorskiego. 13 sierpnia 1923 roku zacumował w Gdyni pierwszy statek – s/s „Kentucky".

4 lipca 1924 roku ówczesny minister przemysłu i handlu, Józef Kiedroń podpisał umowę z Konsorcjum Francusko-Polskim, któremu powierzono dalszą rozbudowę portu. Termin zakończenia budowy ustalono na rok 1930. Kierownikiem budowy z ramienia Konsorcjum był duński inż. Knut Hojgaard.

8 sierpnia 1928 roku zawarto dodatkową umowę o wykonanie basenu przeznaczonego na port rybacki. Umowy, które można określić etapem budowy tzw. dużego portu zostały zawarte 15 lutego 1930 roku oraz 28 lipca 1935 r. W zakres wszystkich podpisywanych umów nie wchodziło wyposażenie techniczne.

W roku 1925 Ministerstwo Przemysłu i Handlu zakupiło dwa dźwigi bramowe do przeładunku węgla i rudy, a dwa lata później towarzystwo węglowe Polskarob wywrotnicę mostową zdolną przeładować 300 000 ton węgla miesięcznie oraz cztery dźwigi ruchome o nośności 5 ton każdy. Natomiast Skarb Państwa był właścicielem czterech dźwigów elektrycznych.

5 stycznia 1927 roku odbyła się w Gdyni uroczystość podniesienia bandery na SS Wilno, pierwszym z parowców Żeglugi Polskiej zakupionych we Francji (pozostałe

„francuzy” to: SS Kraków, SS Poznań, SS Katowice i SS Toruń). W obchodach uczestniczył minister Eugeniusz Kwiatkowski, któremu – obok inż. Wendy – port gdyński zawdzięczał swój dynamiczny rozwój. W czerwcu tegoż roku weszły do Gdyni dwa niewielkie, zbudowane w Gdańsku statki pasażerskie, SS Gdańsk i SS Gdynia, a 11 marca 1930 roku dokonano otwarcia regularnej linii pasażerskiej z Gdyni do Nowego Jorku.

Molo węglowe w okresie międzywojennym. Domena publiczna.

W latach trzydziestych gdyński port zaczął stanowić konkurencję dla innych portów leżących nad Bałtykiem i Morzem Północnym. Duże zaplecze i korzystne warunki inwestowania przyniosły sukcesy na światowym rynku. Gdyński port w ramach uczciwej, choć ostrej konkurencji odebrał Hamburgowi przeładunek skór i owoców południowych a Bremie przeładunek bawełny. W porcie powstał także przemysł portowy m.in. Zakłady Tłuszczowe Union, Łuszczarnia Ryżu, Stocznia i inne. Razem z portem rosło miasto Gdynia – w 1926 r. otrzymała prawa miejskie, w 1939 r. liczyła już 125 tys. mieszkańców.

Podczas gdy w roku 1926 obroty wynosiły 412 950 ton, to w 1927 zwiększyły się do 1 957 795 ton, a w 1929 roku do 2 923 000 ton, przewyższając tym samym przedwojenne obroty portu gdańskiego, gdzie w roku 1912 przeładowano 2 453 000 ton towarów[5].

To nie jakiś rząd międzywojennej Polski, nie „naczelnik” Józef Piłsudski czy jeden z jej prezydentów, czy jakaś partia polityczna z tamtego okresu budowała port, lecz polskie społeczeństwo, przy wsparciu kapitału międzynarodowego, zbudowało dla

5 O historii Portu Gdynia za: portalem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. https://www.port.gdynia.pl/pl/o-porcie/historia-portu?showall=1 oraz Wikipedią.

siebie „okno na Świat”, dając również możliwość przedstawicielom innych społeczności Świata znalezienia dla siebie ekonomicznych i kulturowych szans rozwoju. Nawet niektórzy mieszkańcy (kupcy, przedsiębiorcy) z Hamburga mogli tu założyć filie swych firm, zainwestować swe kapitały zwiększając swe zyski. Przytoczone powyżej zadnie o „konkurencji z Hamburgiem” jest zwykłym i właściwie niepotrzebnym uproszczeniem. Zachowałem je jednak powyżej, by móc pozwolić sobie na to sprostowanie.

Budowa przez nasze społeczeństwo kolejnego „okna na Świat” jest dla nas konieczna, zyskamy na tym wszyscy. Zyska również cała społeczność Świata, oczywiście Europy, również Niemcy. Powinniśmy nauczyć się pokonywać granice. Granice biznesu ale i świadomości.

O innych argumentach wskazujących na konieczność budowy CPK już pisałem i zapewne jeszcze nie jeden raz napiszę (konieczność z powodu rozwoju Warszawy likwidacji lotniska na Okęciu, konieczność centralizacji komunikacyjnej Polski, nowe miejsca pracy itd., itp.). Tu tylko jeszcze jeden argument. Centralny Port Komunikacyjny będzie powstawał. Jego budowy powstrzymać nie sposób. Przypisywanie jego budowy, która jest wysiłkiem całego naszego społeczeństwa, przez opozycję wyłącznie PiS-owi jest „strzelaniem sobie w stopę”. Tylko durnie mogą tego nie rozumieć.

23 lutego 2021

Gospodarcza szansa Polski

Temat tzw. Jedwabnego Szlaku, jako szansy gospodarczej dla naszego kraju, podejmuję na łamach naszej gazety już po raz kolejny. Podejmowałem go wcześniej z perspektywy historycznej (przypominając, że odbudowa państwa Piastów przez Kazimierza Wielkiego była możliwa, właśnie dzięki tej drodze handlowej), ujmowałem w perspektywie geopolitycznej, wracałem do niego podejmując temat wielkich inwestycji komunikacyjnych (CPK itp.). Chciałem w początku tego roku wspomnieć o nim tylko w kilku zdaniach w dwóch artykułach, polemikach, nad którymi pracuję od dwóch tygodni, jednej – z autorem, który nie wiedzieć z jakiego powodu twierdzi, że Polsce grozi wzrost bezrobocia, drugiej – z dziennikarzem, który głosem Kasandry wieści, że polskie zadłużenie w stosunku do PKB jest już tak duże, że w przyszłości naszego państwa nie będzie stać na programy socjalne i emerytury.

Polemiki te ukażą się za kilka, może kilkanaście dni. Dziś postanowiłem wrócić do tematu Jedwabnego Szlaku. Nie ukrywam, że skłoniły mnie do tego artykuły z kilku innych portali internetowych, których autorzy postanowili epatować swych czytelników informacją o tym, że w ciągu najbliższych 20 lat Polska może zgarnąć z Jedwabnego Szlaku 48 mld dolarów (wg szacunków Centre for Economics and Business Research). Pomyślałem również, że przyda nam się nieco optymizmu w tych dość trudnych czasach pandemii.

Podana przez Centre for Economics and Business Research kwota może wydawać się na tyle znaczna, że już sama w sobie niesie nadzieję. Uważam jednak, że nie w pełni oddaje szansę stającą przed naszym państwem.

Jako datę uruchomienia całego szlaku określa się 2040 rok. Najwięcej skorzystają kraje Azji – szlak zwiększy ich wzrost PKB o 17,8 proc. (0,9 proc. rocznie). Kraje Europy centralnej mają być na drugim miejscu i ich wzrost zyska 6,2 proc. (0,3 proc. rocznie) – wyliczył CEBR.

Ekonomiści szacują, że w ciągu najbliższych 20 lat globalna gospodarka ma zyskać na nowych trasach aż 7,1 biliona dolarów rocznie, a wzrost PKB świata będzie do 2040 roku wyższy o 4,2 proc.

Dziś światowa gospodarka rozwija się tak szybko (nawet mimo chwilowego spowodowanego pandemią spowolnienia), że podawane kwoty budzą spore wątpliwości. Czy uwzględniają na przykład to, że dziś równie gwałtownie rośnie gospodarka wielu innych państw Dalekiego Wschodu i np. Indii, ale też innych państw przez terytorium, których przebiega Jedwabny Szlak? Szansę w jego powstaniu widzi również np. Rosja, która planuje stworzenie szlaku na rzece Amur, trasy kolejowej z Chin do Petersburga (35 mld dol.) oraz z Moskwy do Kazania (35 mld dol.). Zbudowany zostanie nowy porty w delcie rzeki Dwiny, 55 km od Archangielska i uruchomiony północny szlak morski przez Morze Białe. Wszystkie prace w Rosji mają zakończyć się do 2035 roku.

Wspomnijmy też o tym, że dzięki budowie szlaku mają wzrosnąć wydatki w globalnym budownictwie. Z 11,4 bln dol. w 2018 do aż 29,4 bln dol. w 2033 roku. Wtedy będzie to już 16,6 proc. globalnego PKB.

Wydatki w globalnym budownictwie!? Język nasz nie zawsze precyzyjnie oddaje sens. Przecież te wydatki, to inwestycje, rozwój firm, miejsca pracy, podatki i wpływy

PKB (wydatki budowlane w wysokości 11,4 bln dol. w 2018 roku dodały do światowego PKB około 13,5 proc. – szacuje CEBR). Nie tylko spodziewane wpływy z funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale już sama jego budowa w sposób widoczny przyczyni się do wzrostu naszego PKB.

Posługujemy się ponadto historycznym pojęciem Jedwabnego Szlaku mając w świadomości jego drogę lądową (którą poruszały się karawany). Dziś mamy na myśli głównie drogę kolejową, podzieloną przed Morzem Kaspijskim na dwie trasy biegnące do Europy po północnej oraz południowej stronie Morza Kaspijskiego i Czarnego docierając do południowej i północnej Europy. Pojęciem tym powinniśmy jednak ująć cały handel z Dalekim Wschodem i Indiami lub nawet szerzej nieustanny wzrost światowej wymiany handlowej. To aż niewiarygodne, ale według danych Międzynarodowego Forum Transportu do 2050 roku zapotrzebowanie na przewóz towarów na poziomie globalnym może wzrosnąć nawet trzykrotnie.

W każdym z tych szlaków: morskim, kolejowym i lotniczym Polska już dziś odgrywa ważną rolę, a jest szansa, że w najbliższej przyszłości będzie odgrywać rolę wręcz znaczącą.

W pierwszej kolejności wspomnę o transporcie morskim. Tu sytuacja wygląda świetnie – dla przykładu w grudniu 2019 r. gdański terminal Deepwater Container Terminal (DCT) informował o przeładowaniu dwumilionowego kontenera w 2019 r. Oznacza to, że DCT Gdańsk stało się pierwszym nadbałtyckim terminalem, który obsłużył ponad dwa mln kontenerów w perspektywie roku. Do Portu Północnego w Gdańsku wpływają największe kontenerowce, które mogą pomieścić na pokładzie nawet ok. 20 tys. kontenerów. Wszelkie inicjatywy, mające na celu rozwój tranzytu towarowego drogą morską, wspiera Unia Europejska. Dzieje się tak m.in. poprzez dofinansowywanie o wartości 600 mln zł projektów inicjowanych przez Port Gdański, których celem jest pozyskanie nowych kontrahentów. Bałtyk jest oceniany jako najszybciej rozwijający się akwen w Europie.

Wybór drogi handlowej zależy od wielu czynników. Transport morski w porównaniu z innymi drogami jest najtańszy, jego głównym mankamentem jest czas. Warto wiedzieć, że rejs z Azji do Europy łączący Gdańsk i Yantian trwa 32 dni. Być może zostanie nieco skrócony, gdy wskutek globalnego ocieplenia zostanie otwarta „droga północna". To jednak przyszłość i to hipotetyczna, ponadto skrócenie czasu transportu drogą morską w stosunku do czasu tegoż innymi drogami będzie stosunkowo niewielkie.

Konkurencyjny może okazać się transport kolejowy, ale tylko pod względem czasu transportu. Według danych z Chin, w pierwszym półroczu 2020 r. liczba pociągów na linii Chiny – Unia Europejska zwiększyła się rok do roku o 40 proc. Od 2013 r. wzrost jest stukrotny. 6 stycznia 2020 roku na docelową stację w Sławkowie (woj. Śląskie) dotarł pierwszy transport z Chin w ramach BRI ze stacji Xi`an w Chinach. Pokonał 9477 km. W składzie było 45 kontenerów. Jego trasa wiodła przez Rosję, Ukrainę i Kazachstan. To pierwszy pociąg intermodalny (kontenerowy), który dotarł do Polski bezpośrednio z Chin w ramach tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku". Pociąg jechał Linią Hutniczą Szerokotorową, czyli taką, której rozstaw szyn to 1520 mm. W Polsce oprócz tej jednej linii, szyny mają rozstaw 1435 mm. Oznaczało to, że nie było konieczności przeładunku kontenerów na granicy z UE. Pociąg przywiózł kontenery,

wypełnione elektroniką i maszynami gospodarczymi przeznaczonymi do handlu w Europie, jechał 12 dni, pokonując tym samym trasę o długości niespełna 9,5 tys. kilometrów. W przyszłości transakcje na tej linii będą skrócone o dwa dni. W 2020 r. terminal planuje przyjąć kilkaset takich dostaw, które następnie rozdysponowywane będą na transport drogowy i kolejowy. Jak informuje portal lhs.com.pl, uruchomienie połączenia z Chin do Sławkowa jest efektem kilkuletniej pracy nad tym projektem. Nawiązanie współpracy PKP LHS z Xi'an Free Trade Port Construction and Operation oraz partnerami logistycznymi z Kazachstanu, Rosji i Ukrainy pozwoli na uruchomienie regularnych połączeń z Xi'an do Sławkowa LHS, które docierać będą w 10-12 dni. LHS łączy kolejowe przejście graniczne polsko-ukraińskie Hrubieszów ze Sławkowem. Liczy prawie 400 km i biegnie przez pięć województw: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, małopolskie i śląskie.

Transport kolejowy jest prawie trzy razy szybszy niż przewóz towarów drogą morską i znacznie tańszy oraz bardziej ekologiczny niż samolot. Dziś 94 proc. polskich przeładunków z Jedwabnego Szlaku obsługuje kolejowy Terminal Małaszewicze. Wkrótce odciążyć ma go terminal Czeremcha – Wysoko Litowsk, położony 45 km od przejścia granicznego Terespol-Brześć. Kolej już teraz jest najszybciej rosnącym środkiem transportu towarów z Chin do Unii Europejskiej – tempo wzrostu w latach 2017-2018 wyniosło 26,8 proc.

Dziś w związku z pandemią transport lotniczy przeżywa chwilowy kryzys, co pozwala niektórym – w mojej ocenie niedojrzałym – politykom lub publicystom na wyciąganie kasandrycznych wniosków, Pandemia przecież minie, a społeczeństwa świata wciąż będą musiały poszukiwać dróg swego rozwoju. Transport lotniczy będzie odgrywał rolę coraz większą. I znów, pod względem ekonomii, ilości przewożonych towarów drogą lotniczą na rywalizację z poprzednimi nie ma szans, ale przecież w niektórych dziedzinach gospodarki najważniejszy jest czas. Rejs z Warszawy do Pekin-Daxing trwa ok. 8 godzin i 40 minut. Podróż w drugą stronę zajmie 10 godz. Wkrótce polskie linie LOT planują przewożenie między Chinami a Europą poza pasażerami także części samochodowych, poczty, wyposażenia medycznego, odzieży, produktów chemicznych oraz – leków.
W ciągu najbliższych (5-7) lat powstanie Centralny Port Komunikacyjny. Już jego budowa przyczyni się do powstania dziesiątek tysięcy miejsc pracy (szacunkowo ok. 100 tys.). Oczywiście przyczyni się też do wzrostu naszego PKB.

Zarzutem stawianym tej formie transportu jest ekologia, zanieczyszczenie środowiska obecnie stosowanym paliwem. Warto jednak zauważyć, że już dziś wprowadzane są do napędu samolotów paliwa alternatywne oraz silniki elektryczne.

Na koniec wspomnę o transporcie drogowym. Przy tak ogromnej odległości przewóz autostradami kontenerów jest oczywiście nieekonomiczny i bardzo czasochłonny. Będzie odgrywał rolę szczątkową w transporcie bezpośrednim. Niemniej jednak ułatwi transport z miast (od stacji) leżących wzdłuż szlaków kolejowych. Znalazłem informację, że jednym z większych procentowo beneficjantów w tej dziedzinę gospodarki będzie Rosja. Ma ona, jak na swój obszar, dość ubogą infrastrukturę transportową więc chińskie inwestycje dadzą znaczącą poprawę. Największe wydatki w ramach Jedwabnego Szlaku pójdą na autostrady AH3 i AH4 (Asian Highway 3 i 4), które na terenie Rosji łącznie mają kosztować aż 120 mld dol. Wspomniane autostrady prowadzić będą z Mijanmy (Birma) przez Tajlandię, Chiny, Mongolię i

Rosję aż do granic Kazachstanu – łącznie ponad 13 tys. km. To długość równa jednej trzeciej obwodu Ziemi.

Wspominam o Rosji, Chinach, Indiach… właściwie można by wymienić wszystkie państwa świata. Na rozwoju handlu zyskują i będą zyskiwać wszyscy. Rywalizacja nie jest ponadto niczym złym. Musimy doskonalić zarówno drogi jak i środki transportu. Nie powinniśmy jednak traktować tej rywalizacji jako gospodarczej wojny.

Napotykamy w mediach np. informacje mówiące o tym, że (…) według danych Eurostatu w pierwszych siedmiu miesiącach 2020 roku Chiny wyprzedziły Stany Zjednoczone, stając się największym partnerem handlowym Unii Europejskiej.

(…) CEBR podkreśla, że drugim po Chinach największym beneficjantem drogi handlowej mają być USA, choć na jej budowę nie wyłożą ani centa. Zarobią 402 mld dol. w dwadzieścia lat.

(…) Koncepcja ma bowiem na celu wzmocnić pozycję chińskich stref wpływu i zwiększyć dostęp do rynków starego kontynentu.

Podkreśla się, że budowa CPK będzie konkurencją dla lotniska pod Berlinem.

Cóż, sporo jeszcze czasu musi upłynąć zanim przestaniemy myśleć kategoriami wojen, zanim niektórzy z nas ostatecznie porzucą idee imperializmu. Zanim określenie społeczność Świata stanie się czymś oczywistym. Szlak Jedwabny łączy nas nie tylko z Chinami, ale z całym Dalekim Wschodem, coraz szybciej rozwijającymi się Indiami.

Ponadto rozwój gospodarki, handel to nie wojna, a tylko dążenie, praca, działania różnych społeczeństw mające im umożliwić przetrwanie i dalszy rozwój. Wzajemny rozwój.

Nowe szlaki transportowe to korzyści dla gospodarek wszystkich znajdujących się na ich trasie krajów. Łatwiejsza wymiana handlowa zwiększy zamożność wszystkich stron.

Na trasie Jedwabnego Szlaku Polska ma strategiczne położenie, jego rozwój jest naszą gospodarczą szansą.

17 stycznia 2021

Centralny Port Komunikacyjny – tym razem o retoryce i demagogii

Każdą informację można przekręcić, jeszcze łatwiej nadać jej niezgodny z intencją wypowiadającego, a zgodny z intencją własną, sens.

Manipulację można zacząć już na etapie stawiania pytania. Wie o tym doskonale Patryk Słowik związany z Dziennikiem Gazetą Prawną, jest przecież również prawnikiem. Prowadząc wywiad z Marcinem Horałą, pełnomocnikiem rządu ds. CPK od początku dąży do wykazania swej tezy, że Centralny Port Komunikacyjny może nie powstać.

Patryk Słowik nie jest ekonomistą, nie jest też politykiem, jest dziennikarzem. Jako dziennikarz nie zmierza jednak do prawdy, nie próbuje nawet zostać w miarę bezstronnym obserwatorem (całkowita bezstronność jest oczywiście niemożliwa). Nie, Patryk Słowik zmierza do tego by bronić postawionych przez siebie lub swych mocodawców, w przypadku prawnika-adwokata, klientów, tez.

Te Patryk Słowik stawia już we wstępie wywiadu, który przeprowadza z ministrem Marcinem Horałą.

Pyta ten dziennikarz: (Centralny Port Komunikacyjny) będzie studnią bez dna, w której utopimy gigantyczne pieniądze, czy szansą na rozwój Polski? Od razu widać prawniczy pazur, prawniczą retorykę. Studnia bez dna, gigantyczne pieniądze. Oczywiście, że nie może to przynieść niczego dobrego, więc postawione pytanie szybko zostaje zamienione w pytanie retoryczne. Zdolności prawniczych nie można redaktorowi Słowikowi odmówić, choć w tym wypadku wykorzystuje je w złej wierze.

Gigantyczne pieniądze? Tak budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego to wielka inwestycja, również kosztowna. Jak w każdej inwestycji sprawdzano i sprawdzana jest jej rentowność i co równie ważne, potrzeba, a w tym wypadku nawet konieczność. Przy tym to nie my utopimy gigantyczne pieniądze, ale środki na realizację tej koniecznej inwestycji pochodzić będą z bardzo wielu źródeł. Oczywiście nie utopimy. Ta ogromna inwestycja ma wielkie szanse przynieść Polsce w niedalekiej przyszłości ogromne dochody. Centralny Port Komunikacyjny, a zwłaszcza budowane w jego ramach Lotnisko „Solidarności” stanie się ważnym punktem przeładunkowym. Przez wiele lat Polska pozostanie krajem granicznym Unii Europejskiej od wschodu. Każdy kraj członkowski Unii może z tytułu importu czerpać ogromne zyski, gdyż w Unii obowiązuje zasada, iż 80% pobranych przez organy celne państw członkowskich UE ceł przekazywana jest do budżetu ogólnego Unii Europejskiej, zaś 20% pobranego cła trafia do budżetu danego kraju jako „koszty poboru”. Inne zyski, to oczywiście cała obsługa tego transportu. Pracownicy różnych agencji, obsługi, transport itd., itp. To tysiące, nawet dziesiątki tysięcy miejsc pracy.

Pomińmy, choć można by pisać o nich bardzo wiele, kwestie ekonomiczne. W tym wypadku stajemy wręcz przed koniecznością. Port Lotniczy na Okęciu będzie musiał być w najbliższych latach zamknięty. Wpływają na to już istniejące naciski mieszkających w jego okolicach obywateli Warszawy, każdy też ma świadomość tego, że Warszawa wciąż się rozwija, potrzebuje terenów pod budownictwo. Port Lotniczy Chopina już dziś (pomijam czas pandemii, ale każdy choć odrobinę myślący, wie, że jest to sytuacja tylko przejściowa) nie jest w stanie sprostać stającym przed międzynarodowym ruchem lotniczym potrzebom.

Rozwój gospodarczy naszego kraju wymaga ponadto przeorganizowania linii komunikacyjnych – kolejowych i drogowych, wymaga ich centralizacji. Szybkość transportu, to jeden z podstawowych elementów przyszłego rozwoju.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego jest nie tyle szansą rozwoju naszej gospodarki, co koniecznym warunkiem do tego by taki rozwój mógł dalej istnieć.

Patryk Słowik chciałby jednak wierzyć (nie wiem w czyim interesie), że budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego zostanie powstrzymana, że Lotnisko „Solidarności" nie powstanie.

Ponownie wykazuje się prawniczym zmysłem:

Patryk Słowik: *Zacznijmy od kwestii kluczowej: czy Centralny Port Komunikacyjny powstanie?*

Marcin Horała – wiceminister infrastruktury, poseł, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego: *Powstanie. A dlaczego miałby nie powstać?*

To ja pana pytam. Niektórzy przecież twierdzą, że nigdy nie powstanie.

Moim zdaniem nie powstałby tylko w trzech przypadkach. Pierwszy to gigantyczny globalny kryzys finansowy na niespotykaną dotychczas skalę. Drugi – wybuch wojny. I trzeci: zmiana ekipy rządzącej na taką, która jest przeciwna budowie CPK. Mam nadzieję, że do żadnego z tych zdarzeń nie dojdzie.

Myślałem przede wszystkim o zmianie władzy.

Podziwiam prawniczy spryt pana Słowika, nic dziwnego, że minister Horała dał się na te prawnicze chwyty złapać. Cóż, politycy często lubują się w długich wypowiedziach. Minister zamiast pozostać przy swoim stwierdzeniu i spytać o owych „niektórych" (zawsze znajdą się jacyś malkontenci, agenci różnych obcych ośrodków, konkurencji itd.), wdaje się w bezsensowną dyskusję. Mógłby zresztą zażartować, przecież nie tylko trzy przypadki mogłyby tę inwestycję powstrzymać. Mogłoby przecież również dojść do upadku asteroidy, czy wybuchu stratowulkanu i powrotu epoki lodowcowej. Redaktor Słowik jest jednak przebiegłym dziennikarzem i wykorzystał polityczne zapędy ministra Horały. Ten uznał za stosowne podjąć wyzwanie (wiedząc, że świadomość konieczności tej inwestycji i jej szanse gospodarcze zyskują coraz większe poparcie społeczne) i postanowił jako jeden z czynników mogących powstrzymać inwestycję wymienić zmianę ekipy rządzącej.

W ten sposób strzelił sobie w stopę. Zmiana ekipy rządzącej jest oczywiście prawdopodobna. To woda na młyn przeciwników tej wielkiej, narodowej, polskiej inwestycji. A przecież to już w czasach rządów PO zaczęto snuć takie plany – plany centralnego lotniska. To, że może dojść do zmiany ekipy rządzącej wcale nie oznacza tego, że inwestycja ta zostanie zatrzymana. Jeśli nawet tak, to na krótko i zupełnie niepotrzebnie. Po czterech kolejnych latach nowe rządy ponownie utracą władzę, gdyż ich decyzja o zatrzymaniu tej inwestycji powstrzyma rozwój naszego kraju, a przy tym będą musieli ponosić koszty już poniesionych inwestycji, zobowiązań.

Cóż, może ministrowie powinni wypowiadać się ostrożniej, do kontaktów z mediami zatrudnić fachowców. Ograniczyć swoje parcie na szkło, dążenie do swej prezentacji w mediach. Zawsze przecież mogą trafić na takich „fachowców" jak pan Patryk Słowik i w ten sposób narażać na straty wizerunkowe kierowany przez siebie projekt.

Zdobyte przez redaktora Słowika tezy szybko podjęli inni dziennikarze (np. Dawid Zuchowicz, na łamach „Gazety Wyborczej). Oczywiście nie podważają tych tez, nie poddają w wątpliwość. Jedynym ich wkładem jest dalszy popis retoryczny, którego celem jest utwierdzenie postawionej tezy. Centralny Port Komunikacyjny nie powstanie. Zatrzyma go przyszły polski rząd.

Nie panowie, przeciwnie. Centralny Port Komunikacyjny powstanie, nie można za pomocą kija zawrócić Wisły. Polska będzie się rozwijać, natomiast próby przeciwstawiania się temu rozwojowi w taki sposób służy tylko ciągłemu utrzymywaniu się PiS-u u władzy. Ułatwiają to tej partii rozwiązywanie problemów socjalnych, budowanie optymistycznych prognoz gospodarczych i podejmowane w tym kierunku działania. Każdy, kto choćby tylko marzy o zmianie ekipy rządzącej, powinien po tylu latach przynajmniej to dostrzec, spróbować zrozumieć.

Redaktorze Słowik, redaktorze Zuchowicz, zamiast popisywać się swymi retorycznymi umiejętnościami, spróbujcie to wytłumaczyć swym mocodawcom. Chyba, że są też inni mocodawcy, którym celem jest powstrzymywanie rozwoju naszego kraju, w źle rozumianym poczuciu konkurencji. W źle rozumianym, gdyż tak wielka inwestycja jaką jest Centralny Port Komunikacyjny to szansa dla rozwoju nie tylko Polski, ale i Europy oraz Świata, szansa biznesu nie tylko dla Polaków, ale i dla wszystkich. Już dziś zarabiają przy tej inwestycji nie tylko polskie firmy, ale i koreańskie, brytyjskie, wiele innych.

10 maja 2021

Wokół Centralnego Portu Komunikacyjnego – defetyzm

Tytuł przykuwa uwagę: Niepokojące dane w sprawie CPK. „Podważają zasadność budowy”. To informacja, która pojawiła się wczoraj na portalu wp.pl i którą redakcja tego portalu uznała za stosowne prezentować również dzisiaj.

Wewnątrz bardzo niewiele faktów. Autorzy artykułu (powołując się na Puls Biznesu) informują, że według jednej z rządowych prognoz budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego przyciągnie tylko 3 mln nowych pasażerów. Megalotnisko może również odebrać klientów regionalnym portom lotniczym. Resort infrastruktury opracował projekt Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r., z perspektywą do 2040 r. Jak podaje Puls Biznesu, autorzy projektu zakładają, że gdyby CPK nie powstał, w 2040 roku z transportu lotniczego skorzystałoby 96 mln pasażerów. Jeśli gigantyczny port lotniczy powstanie liczba pasażerów ma być większa o trzy miliony.

Cóż, można i tak, choć od razu widać, że ktoś prowadzi tu destrukcyjną kampanię. Przypominam sobie wypowiedzi z lat dziewięćdziesiątych, gdy w naszym kraju dopiero ruszał program budowy autostrad. Na życzenie konkurencyjnych firm zagranicznych różni „pożyteczni idioci” lub wręcz agenci próbowali i tamten program powstrzymywać. Pamiętam wypowiedź mniej więcej podobnej treści Władysława Frasyniuka i ministra Marka Pola, którzy twierdzili wówczas, że ruch kołowy w naszym kraju jest zbyt mały, by budować autostrady. Inni twierdzili, że zamiast na autostrady należy przewóz kontenerów przenieś głównie na kolej. Działania tych pożal się Boże polityków i „ekspertów” niestety opóźniały wdrażanie programu rozbudowy sieci dróg w naszym kraju.

Nie wiem, czy wspomniana wyżej prognoza rządowa jest jedną z wielu, czy też jedyną. Nie mam jednak zaufania do takich prognoz. Czy uwzględniają wszelkie czynniki? Kto dziś jest w stanie przewidzieć w jakim tempie będzie rosła turystyka międzynarodowa w ciągu najbliższych 20 lat? Można jednak z całą pewnością założyć, że w naszym kraju liczba miejsc hotelowych znacznie wzrośnie. Kraj nasz dysponuje bowiem tak wielką ilością atrakcji turystycznych (historycznych, krajobrazowych itp.), że nie popełnimy wielkiego błędu jeśli założymy, że w tym względzie będziemy wciąż zbliżać się do podobnej liczby miejsc hotelowych, jaka jest już dziś w innych państwach zachodniej Europy. Z każdym rokiem rośnie też u nas liczba przedsiębiorstw, inwestycji, a więc również wzrośnie znacznie liczba podróży służbowych. Geopolityczne położenie Polski musi skutkować przecinaniem się na naszym terytorium głównych szlaków komunikacyjnych: wschód-zachód i północ-południe. Myślę, że twierdzenie jakoby wzrost liczby pasażerów linii lotniczych miał wynieść tylko 3 miliony jest tylko gdybaniem, że liczba ta jest stanowczo zaniżona.

Nie sam wzrost przewozów w kwestii budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego jest tu zresztą najważniejszy. Po pierwsze w związku z rozbudową Warszawy istnieje konieczność likwidacji oddalonego zaledwie o 8 km od centrum miasta lotniska Chopina na Okęciu. Po drugie budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego przyczyni się do znacznego powiększenia integracji komunikacyjnej różnych obszarów naszego kraju. Po trzecie, Polska jest krajem granicznym Unii Europejskiej

i umożliwienie przyjmowania transportu lutniczego z rożnych kierunków (głównie chodzi o Chiny, ale też Koreę, Japonię, w przyszłości w coraz większym stopniu Indie), spowoduje to, że przypadające na kraj graniczny cła z importu na obszar Unii Europejskiej pozostaną u nas. Obecnie wiele towarów rozładowywanych jest poza naszymi granicami i przybywają do nas transportem drogowym już po ocleniu za granicą. Przyszedł mi tu na myśl kolejny czynnik wskazujący na to, że ruch lotniczy będzie większy od zakładanego w raporcie. Przecież ciągły rozwój gospodarczy powoduje rosnące zapotrzebowanie na ręce do pracy. Rezerwy z Ukrainy i Białorusi będą maleć, choćby z powodu rozwoju ich gospodarek i ich zapotrzebowania na pracowników. Myślę, że z czasem będzie rosła w Polsce liczba pracowników z Dalekiego Wschodu, a ci będą do nas przybywać głównie drogą lotniczą.

Od samego początku śledzę rozwój wielkiego projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego i Portu Lotniczego „Solidarność". To wielki i wspaniały projekt, który – jak widzę – wciąż rozwija się zgodnie z planem.

Wiem, że różnym zagranicznym ośrodkom budowa ta jest nie w smak. To jednak tylko zawistni durnie. Nie tylko w naszym społeczeństwie istnieje to swoiste piekło. Marzenie o tym oby mu ta krowa zdechła. Wielu wciąż nie potrafi zrozumieć, że bogactwo innych przyczynia się i do naszego bogactwa. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego nie jest żadną konkurencją dla takich inicjatyw w Niemczech, we Francji, w innych państwach. Po powstaniu Centralnego Portu Komunikacyjnego w Polsce liczby lotów na już istniejących lotniskach tak w Polsce, jak i za granicą, nie spadną. Wręcz wzrosną. Tak było zawsze. Budowa ta służyć będzie naszemu społeczeństwu i przyczyni się do wzrostu naszego dobrobytu, ale też służyć będzie innym, nawet tym, którzy nie wiem z jakich powodów próbują ją hamować.

24 sierpnia 2021

O projekcie Nord Stream nieco inaczej

Ogromne, wielomiliardowe inwestycje w projekty Nord Stream 1 i Nord Stream 2, którego budowa właśnie zbliża się ku końcowi, od lat wzbudzają wiele kontrowersji, dyskusji. Temat ten często pojawia się na pierwszych stronach gazet i portali internetowych. Nic w tym dziwnego, ogrom tych inwestycji, ich znaczenie ekonomiczne, a także co warto podkreślić – polityczne musi budzić zainteresowanie.

Nasz portal nieczęsto podejmuje zagadnienia z tego zakresu. Skupiamy się głównie na zagadnieniach kultury, problemach społecznych. Postanowiłem jednak przyjrzeć się i temu projektowi. Pomyślałem bowiem, że na jego przykładzie można ukazać grę różnych interesów, wskazać, że często nasze plany mogą przekreślić czynniki, których nie jesteśmy w stanie przewidzieć, mało tego ich skutki mogą okazać się odmienne od zamierzonych. Poniższy tekst będzie miał więc charakter nie tylko ekonomiczny, gospodarczy i polityczny, ale również w jakimś sensie historiozoficzny.

Gazociągi Nord Stream 1 i 2 służą i mają służyć transportowi gazu z Rosji (lub państw eksportujących swój gaz za jej pośrednictwem) do Europy Zachodniej. Przebiegają po dnie Bałtyku, w ten sposób omijając m.in. Polskę, która mogłaby w innym wypadku, z transportu gazu przez jej terytorium, czerpać znaczne zyski (choćby w wyniku nakładanych ceł). Koszt budowy gazociągów na lądzie byłby znacznie mniejszy, zaważyły jednak względy polityczne. O skutkach tej decyzji dla Rosji wspomnę poniżej.

Tak wielką inwestycją zainteresowały się również Niemcy. Nie tylko z tego powodu, że w ten sposób mogłyby stać się głównym pośrednikiem w dystrybucji rosyjskiego gazu w Europie, co podkreśla większość publicystów i zwłaszcza polityków, również nie tylko z przyczyn politycznych, ale – moim zdaniem – przede wszystkim kierując się innymi kwestiami natury gospodarczej. Mało kto zauważa, że ta ogromna inwestycja uratowała niemiecki przemysł stalowy. Średnica zewnętrzna każdej z dwóch stalowych rur wynosi 48 cali czyli ok. 1220 mm. Grubości płaszcza – 1,5 cala czyli ok. 38 mm. Liczby te pomnóżmy przez 1200 km rur (o typowej długości 12 metrów).

Gerhard Schröder stawał po stronie rosyjskiego rządu w sporze o Nord Stream 2 nie tylko w interesie Rosji, ale przede wszystkim kapitału niemieckiego. Nie tylko niemieckich hut i stalowni, ale również banków, które kredytują ten projekt. Nie wiem, czy Rosja jako państwo stała się również gwarantem tych kredytów, jeśli jednak tak, to mamy tu do czynienia z wielką niefrasobliwością polityków.

Inwestycja w projekty Norde Stream nie może okazać się ekonomicznie zyskowną. Jej idea i początki realizacji (czas zaciągania na nią kredytów) sięgają czasów gdy ceny ropy i gazu były od 1/3 nawet do 1/2 wyższe niż obecne, gdy koszty produkcji (choćby płace) były na wschodzie znacznie niższe, a te z przyczyn globalizacji wciąż rosną. Mało tego, projekt ten powstawał w czasie, gdy kwestia pozyskiwania alternatywnych źródeł energii wydawała się bardziej odległa niż okazała się w rzeczywistości.

Wprawdzie spotkałem się już dziś z teorią, że zamiast gazu ziemnego będzie można tymi gazociągami przesyłać produkowany w Rosji wodór, myślę jednak, że tańsza będzie produkcja takowego w każdym kraju na miejscu.

Oczywiście zarówno jeden producent ropy (choćby największy), jak i główny jej dystrybutor na kraje europejskie, nie są w stanie dyktować cen tego paliwa (surowca). W międzyczasie ruszyło wydobycie gazu z łupków (głównie w USA, ale największe takie zasoby mają Chiny), odkrywane są coraz to nowa złoża. Doskonalone są możliwości transportu (w Polsce oddano do użytku gazoport, przygotowywany jest kolejny). I jeszcze jeden aspekt, rozwój techniki powoduje, że produkujemy silniki coraz bardziej energooszczędne.

Władze Rosji stawiając w swej polityce gospodarczej przede wszystkim na paliwa kopalne, w mojej ocenie, popełniły błąd. Powinni uczyć się od Norwegów, którzy widząc, że dochody z ropy i gazu będą coraz mniejsze stawiają już od kilku lat na inne działy gospodarki.

Nie tylko gaz, ale i ropa wciąż tracą swe znaczenie jako podstawowe paliwa. Myślę, że dzisiejsze możliwości pozwoliłyby nawet na przyśpieszenie tego procesu, ale musimy go opóźniać z przyczyn ekonomicznych i społecznych. Potrzebujemy czasu na spłaty kredytów zaciągniętych wcześniej na inwestycje w te dziedziny gospodarki, czasu na przestawienie produkcji tysięcy, może i setek tysięcy zakładów (rafinerii itp.). To miliony miejsc pracy. Procesy takie muszą być rozłożone w czasie, gdyż w innym wypadku mogłyby spowodować wielkie niepokoje społeczne. Na marginesie dodam, że zarząd polskiego producenta paliw, „Orlenu”, na szczęście dostrzega to zagadnienie i już dziś rozpoczyna budowę alternatywnych (nie paliwowych) linii produkcji.

To wspaniałe, że dożyliśmy czasów, gdy nauka, nasze poszukiwania dają aż takie możliwości.

Wspomniałem powyżej o znaczeniu politycznym projektu Nord Streame. Być może, niektórzy politycy na Wschodzie, a i w Niemczech mieli takowe, być może wciąż o takich możliwościach myślą. Czas jednak jest przeciwko takim ewentualnym planom. Zdecyduje ekonomia, zdecyduje rozwój techniki. Nie wiem, czy już pierwsza nić gazociągu jest w pełni wykorzystywana? Zapotrzebowanie na gaz będzie jednak maleć, a jego nowe zasoby będą wciąż odkrywane.

Myślę, że już najbliższa przyszłość pokaże, że kierowanie się w działaniach gospodarczych źle pojętymi racjami politycznymi jest co najmniej szkodliwe. Zgoda już zarobili niemieccy właściciele hut i stalowni, już zarobili niemieccy inżynierowie i właściciele firm realizujących te projekty. Kto jednak za to zapłaci?

12 czerwca 2021

Centralny Port Komunikacyjny, a kontrola NIK oraz ataki dziennikarzy

To, że środowiska intelektualne interesują się i wspierają inwestycje ważne z punktu interesu ogólnonarodowego jest rzeczą prawie powszechnie znaną, w polskiej tradycji znajdujemy takie przykłady sięgające czasów jeszcze przedrozbiorowych, rozbiorowych i dwudziestolecia międzywojennego. Wystarczy tu wspomnieć choćby o aktywności Stanisława Staszica, czy Stefana Żeromskiego i jego wsparciu dla budowy Portu w Gdyni.

W obecnej Polsce obserwuję zjawisko przeciwne, bardzo w mojej ocenie dziwne. Otóż niektóre środowiska intelektualno-artystyczne opowiadają się przeciwko dziś największej polskiej inwestycji – budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wiele znaczących polskich środowisk intelektualno-artystycznych nie tylko nie wspiera wielkich polskich inwestycji infrastrukturalnych, ale nawet jest im przeciwna. Zanim przejdę do meritum tego artykułu nadmienię tu, że z budową portu w Gdyni obecny projekt łączy nie tylko jego ogrom, ale również spójność z innymi projektami infrastrukturalnymi, budową wielkiego lotniska i rozbudową i centralizacją sieci kolei. Tak jak kiedyś budowa portu w Gdyni łączyła się z budową magistrali kolejowej łączącej Śląsk z Pomorzem. Władze II Rzeczypospolitej zdawały sobie sprawę jak ważna dla gospodarki państwa są kwestie infrastruktury.

Na ataki na projekt, a mówiąc precyzyjnie dziś już w miarę zaawansowaną realizację planu Budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego napotykam bardzo często zwłaszcza na łamach „Gazety Wyborczej" ale również na portalu wp.pl i w innych mediach. Podkreślam fakt realizacji, gdyż mimo już dość zaawansowanego etapu budowy wielu wciąż myśli o wspomnianej inwestycji jak o projekcie. Prace wstępne są już bardzo zaawansowane, podjęto już wiele potrzebnych uchwał, znaleziono partnerów strategicznych, trwa proces wykupywania potrzebnych pod inwestycje gruntów, badania geologiczne, tworzenie planów itd. Realizacja tego ogromnego projektu pochłonęła już ponad 100 milionów złotych. To dopiero wstępne, stosunkowo niewielkie koszty, inwestycja pochłonie dziesiątki miliardów, ale pierwsze kroki mamy już za sobą.

Już dawno zauważyłem, że redakcja „Gazety Wyborczej" w swej walce politycznej często bije na oślep, nie potrafiąc oddzielić swych sympatii politycznych od polskiego interesu narodowego, społecznego. Nie podejrzewam bowiem, że działa wbrew temu interesowi z innych przyczyn, choć nie wykluczam, że są i tacy, którym marzy się wciąż Polska „przaśna", zacofana gospodarczo, którzy z jakichś dziwnych przyczyn nie potrafią uszanować potencjału naszego społeczeństwa. Na Łamach „Wyborczej" napotykam bowiem również na graniczące z rasizmem ataki na tzw. „polskość" w wydaniu różnych tzw. celebrytów.

Ostatnio „Gazeta Wyborcza" znalazła w swej walce z tzw. państwem PiS-u kolejnego sojusznika. Okazała się nim Naczelna Izba Kontroli, która pod kierownictwem swego nowego prezesa, Mariana Banasie, również toczy walkę z obecnym rządem. Bielmo nienawiści, które zaciemnia spojrzenie na rzeczywistość tak panu Banasiowi, jak i redaktorom „Gazety Wyborczej", utrudnia im zrozumienie oczywistej konieczności

podejmowania przez wszelkie społeczeństwa inwestycji, które zapewnią mu dalszy rozwój, które spowodują, że w toczącym się globalnym wyścigu nie zostaną w tyle.

Tym razem na łamach „Gazety Wyborczej" znalazłem artykuł odwołujący się do pokontrolnych wyników NIK, który postanowił skontrolować stan prac nad budową Centralnego Portu Komunikacyjnego. Redaktorzy „Wyborczej" uznali wyniki tej kontroli za „miażdżące". Szybko też rzucili się na nie politycy opozycji, którzy wciąż nie potrafiąc stworzyć alternatywnego dla realizowanego przez PiS programu często niestety atakują na ślepo, nie zyskując w ten sposób nie tylko poparcia, ale często wręcz szkodząc polskiemu interesowi narodowemu.

W czym NIK, a za nim „Gazeta Wyborcza" widzą miażdżące wyniki tej kontroli? Najważniejsze przytaczanych to:

Opóźnienie, rosnące koszty i niepewne źródła finansowania, to największe zagrożenia dla budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, które zidentyfikowała Najwyższa Izba Kontroli. NIK wskazuje, że przy tym tempie prac zakończenie budowy CPK do końca 2027 roku jest zagrożone. W dodatku: nadal nie wiadomo, ile dokładnie będzie kosztować CPK ani skąd będą pochodzić pieniądze na ten projekt? (…) W innym materiale znajduje informacje, że: W rządowej spółce zatrudnienie rośnie na potęgę, a jedyne, co jej się przez te lata udało, to podwyżki dla zarządu. (…) Wynagrodzenia zarządu poszły w górę 13,5 razy.

Śledzę informacje na temat budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego od czasu gdy pojawiły się w mediach pierwsze informacje na ten temat. To, moim zdaniem, wielka i konieczna dla Polski inwestycja. Z niepokojem czytałem o próbach jej powstrzymania, z radością przyjmuje informacje o kolejnych w realizacji tego projektu sukcesach. O znajdowaniu partnerów strategicznych, o współpracy w zakresie etapu projektowego z inwestorami z Korei, Wielkiej Brytanii i innych. O poszukiwaniu partnerów finansowych, o pozyskiwaniu wsparcia UE, wreszcie o tak oczywistych działaniach jak przygotowanie podstaw prawnych, a później o wykupie koniecznych pod inwestycję gruntów. Czasami niepokoiły mnie informacje wyolbrzymiające naturalne w przypadku tak wielkiej inwestycji konflikty. To przecież naturalne, że są i tacy, którzy np. w ramach koniecznego wykupu gruntów szukają argumentów, by zyskać za nie jak najwyższą cenę, by uzyskać jak najwyższą rekompensatę za przesiedlenie. Z drugiej strony jest ważny interes społeczny. Żyjemy przecież w państwie prawa, prawo własności musi być przestrzegane i droga do kompromisu nie zawsze jest prosta. Widzę jednak, że problemy te są rozwiązywane. To największa inwestycja w historii Polski. Oczywistą jest więc kwestią, że w czasie jej realizacji rząd i zaangażowane w tę inwestycję urzędy oraz instytucje napotykają często na problemy z jakimi wcześniej nie miały do czynienia. Na szczęście żyjemy w wolnym świecie i możemy korzystać z doświadczeń innych. Tu też jednak musimy się wielu kwestii dopiero uczyć.

Zadaniem NIK jest kontrola ewentualnych nieprawidłowości. Gdyby na takie zwrócił uwagę, poparłbym jego działania i wspólnie z innymi dziennikarzami domagał się od rządu i podległych mu instytucji podjęcia działań koniecznych do naprawienia zaistniałych nieprawidłowości. Tymczasem jednak napotykam na jakieś ogólniki, zestaw informacji, które nie mówią o jakichkolwiek nieprawidłowościach, a służą raczej manipulacji opinią publiczną.

Rosnące koszty – to chyba oczywiste, że z chwilą gdy inwestycja wkracza na kolejny etap jej koszty rosną. Choćby o wykup gruntów, stworzenie projektów budów, badania geologiczne itd.

Zatrudnienie rośnie na potęgę – to chyba równie oczywiste. Wzrośnie jeszcze bardziej, gdy na place budów wkroczą robotnicy. Oczywiście musi wzrosnąć również wielkość Zarządu, aparatu administracyjnego. W tym wypadku podanie informacji o tym, że:

Teza, jakoby: wynagrodzenia zarządu poszły w górę 13,5 razy, jest zwykłą dziennikarską manipulacją. Czym innym jest podwyżka wynagrodzenia poszczególnych członków Zarządu, czym innym zaś wzrost kosztów przeznaczanych na wynagrodzenia rosnącego Zarządu, którego wzrost jest konieczny w związku ze wkraczaniem inwestycji na kolejne, coraz bardziej złożone etapy. Przestańmy wreszcie grać na emocjach czytelników, na zawiści typowej dla wielu ludzi, niezależnie od tego do jakiego społeczeństwa należą. Do realizacji tak wielkiej i tak kosztownej inwestycji potrzebujemy fachowców o najwyższych kwalifikacjach.

NIK i dziennikarze używają też innych argumentów odnoszących się do kosztów. Podkreślany jest fakt, że koszty te są ogromne i dziś jeszcze nie do końca znane:

Nadal nie wiadomo, ile dokładnie będzie kosztować CPK ani skąd będą pochodzić pieniądze na ten projekt?

Inwestycja obliczona jest na wiele lat. W tym czasie jej koszty mogą ulegać zmianie. To oczywiste dla każdego. Wystarczy prześledzić nagły i niespodziewany wzrost kosztów materiałów budowlanych i robocizny w ostatnim roku. Mogą pojawiać się i inne problemy, na przykład te wynikające z ostatniej pandemii. Przecież tak oczywista wiedza powinna być znana również pracownikom NIK. To wszystko jednak nie powinno mieć wpływu na realizację budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Tu chodzi o przyszłość naszą, naszych dzieci i wnuków. Podobne problemy pojawiają się również w trakcie realizacji innych wielkich inwestycji nie tylko w Polsce, ale i w świecie.

Mam więc nadzieję, że konkluzja Kontroli NIK mówiąca o tym, że: przy tym tempie prac zakończenie budowy CPK do końca 2027 roku jest zagrożone, jest nieuzasadniona. Zresztą ewentualne roczne, a nawet kilkuletnie opóźnienie możemy przeboleć. Nie tylko w Polsce takie się zdarzają (prześledźmy choćby budowę lotniska pod Berlinem), choć jak widać wielkie polskie inwestycje realizowane są w miarę terminowo.

Z niepokojem jednak przyjmuję inną konkluzję i wnioski NIK i niechętnych budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego dziennikarzy:

Zdaniem NIK kluczowe jest przeprowadzenie dokładnej analizy kosztów i korzyści budowy lotniska pod Baranowem, zwłaszcza w sytuacji załamania na rynku lotów pasażerskich z powodu pandemii oraz rosnącej inflacji.

Analizy kosztów i korzyści zostały już dokonane, inwestycja została przyjęta do realizacji i jest realizowana. Czyżby pracownicy NIK i niektórzy dziennikarze wciąż o tym nie wiedzieli? To, że dziś w wyniku pandemii tak w Polsce jak i na całym świecie doszło do załamania się rynku lotów pasażerskich i wzrasta inflacja nie powinno mieć żadnego wpływu na losy budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Kryzysy pojawiają się i mijają, oczywiście powinniśmy brać je pod uwagę, ale nie powinny nam przesłaniać wytyczonych celów. Za kilka lat, może już w tym roku pandemia zostanie opanowana, inflacja powstrzymana. Tak jak w realizacji naszych innych planów oczywiście bierzemy i te fakty pod uwagę, ale przecież z nie rezygnujemy z realizacji różnych projektów… Dlaczego więc mielibyśmy z tego powodu rezygnować z budowy tak ważnej dla Polski Inwestycji… lub choćby ponownie dokonywać analizy jej kosztów i korzyści?

Nienawiść jest złym doradcą. Ataki pana Mariana Banasia i Adama Michnika przyniosą dla nich efekt odwrotny od tego, jakiego oczekują. Centralny Port Komunikacyjny powstanie. Polska stanie się krajem lepiej skomunikowanym, ze znacznie lepszą infrastrukturą krajową i znacznie lepiej połączona z gospodarką światową. Ci zaś, którzy temu projektowi byli przeciwni, którzy go powstrzymają spotkają się z infamią.

PS.

Szukając ilustracji do tego artykułu na stronie CPK znalazłem informację o wspomnianej kontroli NIK.

W 2021 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę „BUDOWA CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO”. Czynności kontrolne objęły lata 2017-2020 i odnosiła się do działalności Ministerstwa Infrastruktury, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” oraz naszej spółki. Wyniki kontroli są pozytywne dla wszystkich tych instytucji.

Ogólna ocena kontroli w NIK w Spółce CPK jest pozytywna – najczęściej powtarzającym się zdaniem w wystąpieniu pokontrolnym jest: „w działalności kontrolowanej jednostki przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości”. Najwyższa Izba Kontroli wskazała w wystąpieniu pokontrolnym, że Spółka CPK podjęła skuteczne działania organizacyjne mające na celu utworzenie struktur i wdrożenie procedur służących koordynacji i kontroli realizacji Przedsięwzięć w ramach Programu CPK. W prowadzonych postępowaniach przetargowych spółka stawiała adekwatne do przedmiotu zamówienia mające zapewnić udzielenie zamówień kontrahentom zapewniającym najwyższą jakość usług.

Ustanowione procedury dotyczące monitorowania postępów realizacji projektów, identyfikacji ryzyka niedotrzymania terminów ich realizacji oraz podejmowania działań zaradczych były odpowiednie do jej zakresu działalności, a kontrola nie stwierdziła działań niegospodarnych w zbadanych postępowaniach.

14 stycznia 2022

A jednak budowa Centralnego Portu Lotniczego jest konieczna

Na bazie tych samych informacji można zbudować rozmaite narracje. Dziś na portalu money.pl znajdujemy tekst noszący tytuł: „PiS strzelił sobie w stopę? Decyzja ws. Lotniska Chopina może mu się odbić czkawką.”

Cóż mamy kampanię wyborczą, niemniej jednak od portalu pretendującego do miana specjalisty w kwestiach ekonomiczno-gospodarczych można wymagać nieco więcej obiektywizmu, chyba, że rzeczywiście jego redaktorom bliżej do politycznej gadzinówki niż do prowadzenia rzetelnych analiz. Dziwi to tym bardziej, że autorem wspomnianego artykułu jest Marcin Walków, dziennikarz i wydawca money.pl

Swój artykuł zaczyna on od słów: PiS zrezygnował z podziału ruchu między lotniskami na Mazowszu. Stwierdził, że po pandemii nie ma takiej potrzeby. Dziś Lotnisko Chopina przyznaje: przepustowość rzeczywiście wyczerpuje się. Szybciej niż przewidywano. Tanie linie lotnicze ostrzegają: to grozi droższymi biletami.

Widok lotniska z lotu ptaka w kwietniu 2012. Aerial view of the Okęcie Airport in Warsaw CC BY-SA 3.0[6]

6 Czy trzeba być wybitnym specjalistą gospodarczym, by nie zauważyć, że lotnisko Okęcie już w 2012 roku było poniżej możliwości gospodarczych ponad 37 milionowego społeczeństwa i że możliwości jego rozwoju już wówczas były żadne?

Panie redaktorze, to nie PIS (partia polityczna) podejmuje decyzje w tak szczegółowych kwestiach gospodarczych a dyrekcje i zarządy poszczególnych instytucji, czymś jeszcze gorszym jest manipulacja, czy wręcz kłamstwo. Wszak sam wspomina pan w swym tekście poniżej, że jak mówi wiceminister Marcin Horała: Trudno jest uzyskać zgodę Komisji Europejskiej na administracyjny podział ruchu, a bez wykazania, że przepustowość się wyczerpała, nie ma o tym mowy. Jeśli rzeczywiście przepustowość Lotniska Chopina wyczerpie się, będą spełnione przesłanki, to wystąpimy o administracyjny podział ruchu lotniczego na Mazowszu. Nie jest to procedura, która trwa kilka lat.

Czy więc przepustowość lotniska Chopina już się wyczerpała, czy też dopiero ma się wyczerpać? Polska jest na taki wariant przygotowana i w tym celu dokonano inwestycji w lotnisko w Radomiu. I te decyzje można jednak krytykować. Pisze pan Walków: Jest tylko jeden problem. Tanie linie lotnicze nie chcą latać z Radomia.

Tak to prawda, wolą latać z Modlina (np. linie Ryanaira, które to z lotniskiem w Modlinie zawarły w 2013 roku bardzo niekorzystną dla lotniska w Modlinie wieloletnią umowę. Kto wówczas rządził w Polsce?).

W mojej ocenie sprawa jest prosta. Albo linie te zawrą wreszcie normalną komercyjną umowę z istniejącymi lotniskami tymczasowymi, albo loty te przejmie inny przewoźnik. Rynek nie znosi próżni. Nie bardzo wierzę w to, że korzystna dla Rynaira umowa wpływa na niskie ceny biletów tej linii. To kwestia popytu i podaży.

Redaktor Walków piszę też o tym, że Szef Ryanaira w Polsce wskazał na jeszcze jedną możliwość. To rezygnacja z tzw. core night, czyli zakazu startów i lądowań w godzinach nocnych. Ten na Lotnisku Chopina obowiązuje w godz. 23.30-4.30 ze względu na ograniczenia hałasowe. Nocne sloty mogłyby być atrakcyjne m.in. dla linii czarterowych i cargo.

To oczywiście bezsensowna propozycja, mogąca przynieść w razie jej wprowadzenia prawie miliardowe straty (koszty kar dla mieszkańców). Bezsensowna i niepotrzebna, tym bardziej, że rozbudowano lotnisko w Radomiu i już wkrótce, bo w 2028 roku, mają wystartować pierwsze samoloty z lotniska „Solidarności", CPK. To przecież tylko pięć lat.

Tak, budowa nowego lotniska może się opóźnić, choć jak mogą sprawdzić wszyscy interesujący się tym zagadnieniem, jak dotąd wszystko przebiega zgodnie z założonymi planami.

Tu przechodzimy do meritum tej polemiki. Ponownie sięgnę po słowa pana Walków: Dziś już wiadomo, że ruch lotniczy odbudowuje się znacznie szybciej niż przewidywano, i to mimo kolejnego kryzysu w postaci wojny w Ukrainie.

A kto twierdził wcześniej, że do takiego procesu nie dojdzie? Doszło szybciej niż przewidywano, a w przyszłości ruch ten jeszcze bardziej wzrośnie (choćby z tego powodu, że po zakończeniu wojny Rosji z Ukrainą nasz kraj opuści znaczna część z ukraińskich emigrantów i w ich miejsce będziemy musieli zatrudniać setki tysięcy pracowników (imigrantów zarobkowych, często tymczasowych) z Dalekiego Wschodu.

Przy okazji wspomnę tu o jednym z polityków lewicy (z litości nie wspomnę jego nazwiska), który wypowiada się na temat przyszłości lotniska Chopina, mówi, że ma ono zostać sprzedane i że uzyskana ze sprzedaży kwota ok. 5 mld złotych ma być przeznaczona na budowę CPK. Oskarża przy tym PIS o prawie kradzież, że to ta partia ma na tym zarobić.

To oczywiste, że lotnisko Chopina musi zostać w przyszłości zlikwidowane, jego istnienie (w ramach miejskiej aglomeracji) powstrzymuje rozwój miasta, jest uciążliwe dla mieszkańców i nie ma szans na rozbudowę. Przeznaczenie środków ze sprzedaży na budowę nowego lotniska jest decyzją z wszech miar godną pochwały i wskazuje na perspektywiczne myślenie decydentów. Mieszanie do tego PIS jest zwykłą propagandową chucpą.

Budowa CPK postępuje zgodnie z harmonogramem, mało tego uzyskuje pierwsze wsparcia finansowe z Unii Europejskiej i cieszy się coraz większym zainteresowaniem międzynarodowych inwestorów. W świecie gospodarki liczy się rynek i zysk.

Oczywiście można wokół decyzji gospodarczych uprawiać politykierstwo, można w podtekście bronić interesów jakichś małych, cwanych, graczy, którzy liczą na chaos i zawieranie korzystnych dla siebie umów. Ważniejsza jednaj jest transparentność i myślenie perspektywiczne.

2 września 2023

Po czynach poznamy…

Nie ma pośpiechu…

Słowa te kieruję zwłaszcza do części nadgorliwych dziennikarzy, którzy chwytają się niby sensacyjnych informacji, by obwieścić nam, że nowy rząd już odnosi sukcesy. Czasem czynią to też politycy z ugrupowań, które zdobyły większość i będą obecnie sprawować władzę. Zupełnie niepotrzebnie i niestety, często ze szkodą dla swego wizerunku, niż z korzyścią dla swych przyszłych rządów.

Sądzę, że działania te są niepotrzebne i dają tylko argumenty opozycji. Mam tu na myśli choćby kwestię świadczenia 800+ na temat, którego wypowiadają się już dziś politycy obecnej większości parlamentarnej.

Oczywiście 800 + będzie wypłacane przez nasze państwo już za rządów obecnej koalicji, nie ma powodów jednak, by to sobie przypisywać ten „sukces". Świadczenie potrzebne, może nawet konieczne, ale graniczące z wytrzymałością naszego budżetu.

Podobnie z obietnicą, że zaraz po przejęciu władzy Donald Tusk odblokuje pieniądze z KPO. *Od razu, przez sto dni...*

Dziś na łamach prasy i w Internecie czytamy o rzekomym sukcesie Donalda Tuska, który jakoby „załatwił w UE" 5 miliardów Euro. Polska dostanie 5 mld euro zaliczki w ramach Krajowego Planu Odbudowy – ogłosiła w piątek przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen wraz z premierem Donaldem Tuskiem. Pieniądze mają trafić do naszego kraju jeszcze w tym roku – możemy przeczytać.

Czyżby dziennikarze mieli aż tak słabą pamięć. Przecież już 17 listopada uzyskaliśmy informację, że: Decyzja Komisji Europejskiej w sprawie 5 mld euro zaliczki dla Polski ze zmienionego KPO jest gotowa do formalnego przyjęcia w najbliższy wtorek – poinformował w piątek RMF. Premier Morawiecki wskazuje, że środki mogą trafić do Polski jeszcze w grudniu.

Kampania wyborcza rządzi się swymi prawami… jak się okazało nie sięgając po populistyczne narzędzia właściwie nie sposób sięgnąć po władzę. I nie jest to tylko związane z demokracją. Podobnie było w monarchiach. Walcząc o władzę czy to w ramach rodziny (bywało, ze syn zabijał ojca, brat brata), czy też z innymi notablami (często byli nimi dowódcy armii) również sięgano po podobne narzędzia. Oczerniano już sprawujących władzę, obiecywano reformy. Bywało, że zaraz po przejęciu władzy część z nich wprowadzano w życie, później jednak zwyciężał egoizm kolejnych elit i często nawet jeszcze za rządów nowo powołanego władcy reformy te wycofywano. Wprowadzano kolejne podatki i ograniczenia.

Różnica między ustrojem monarchistycznym i demokracją nie polega na stabilizacji rządów, lecz na tym, że ich zmiany są określone prawnymi regułami, są oczywiste i bardziej zależą od losu wyborców. Obywateli, nie poddanych. Są przy tym bardziej jawne.

Zostawmy jednak te ogólne rozważania. Przejdźmy do sytuacji tu i teraz. Weszliśmy w okres powyborczy. W wyniku demokratycznych wyborów doszło do ustanowienia nowego rządu. Wsparcie polityczne dla poprzednich władz okazało się zbyt małe, by mogli oni dalej sprawować władzę.

W czasie ostatniej kampanii populizm sięgnął prawie szczytu. Jak ktoś obliczył łączne obietnice wyborcze przekraczają bilon złotych. Jest rzeczą niemożliwą ich spełnienie, ale w ferworze wyborczej walki nikt nie brał tego pod uwagę. Wyparto świadomość, że jedną z podstaw demokracji jest kadencyjność stanowisk, a utrzymanie zdobytej pozycji zależy od wiarygodności.

Podobnie w kwestii funduszy z KPO. Pozyskanie środków z UE to proces bardzo złożony i niestety (a czasem i na szczęście) nie za bardzo zależy od osobistych relacji różnych polityków. To brutalna gra interesów. Mam nadzieję, że tym razem kolejna opozycja nie zacznie krzyczeć w Parlamencie Europejskim o łamaniu praworządności i nie dostarczy kolejnym politykom argumentów za pomocą, których ktoś zechce znów powstrzymać należne Polsce środki. Nie dostarczajmy naszym przeciwnikom lub nawet tylko rywalom przysłowiowego kija (*Jak chce się psa uderzyć to jakiś kij zawsze się znajdzie.* Oczywiście zbrodnią jest bicie psów). Warto przy tym zauważyć, że gra toczy się nie tylko o pieniądze, ale również o to na co mają one zostać wydane? Wskazuje na to choćby tzw. „ustawa wiatrakowa", której ukrytym celem są interesy zachodnioeuropejskich koncernów.

Wola wyborców jest podstawą demokracji. Oczywiście można na nią wpływać, próbować wyborcami manipulować, ale przecież już za niecałe cztery lata odbędą się kolejne wybory. Cztery lata to długi, ale jednocześnie i dość krótki okres, wystarczą jednak na to, by sprawdzić, czy ci, którzy zdobyli władzę zamierzają dotrzymać swe wyborcze obietnice i dostrzec, czy ich rządy przyczynią się do poprawy bytu naszego społeczeństwa.

Myślę, że wyborcy wybaczą nowo wybranym to, że wielu obietnic nie uda im się spełnić. Ważniejsze będzie to, czy przez kolejne lata utrzyma się choć już istniejący poziom życia, to jakie będą te rządy. Ich uczciwość, transparentność… kontakt ze społeczeństwem.

Nowy rząd znalazł się w sytuacji dość trudnej, gdyż realizując populistyczną politykę poprzednie władze rozwinęły rozmaite projekty socjalne niemal do kresu wytrzymałości naszego budżetu. Mało tego, jakby szykując się do oddania władzy prawie rzutem na taśmę utwierdziły „swoje" prezenty drogą ustawową.

Słowo „swoje", tak jak poprzednio słowo „sukces" w cudzysłowie, bo przecież wszelkie te świadczenia opłacane są z naszych podatków i pozostałych dochodów naszego państwa.

Mam nadzieję, że odejdziemy od przypisywania sukcesów całego społeczeństwa, poszczególnych jego obywateli rządowi, choć oczywiście ten ma prawo sobie takie przypisywać. Tak było zawsze, podobnie zresztą jest i w drugą stronę. Na przykład wszyscy przypisujemy sobie sukcesy naszych piłkarzy, czy tenisistek.

Populizm i różne inne zabiegi polityczne nie byłyby tak skuteczne, gdyby nie pomoc usłużnych dziennikarzy, klakierów, ich często karkołomnych wygibasów.

Ważniejsze jednak jest to, że w tej sytuacji (istniejących ustaw) odejście od tych świadczeń jest dla kolejnego rządu prawie niemożliwe. Ograniczenie świadczenia 800 +, 13 – tych i 14 – tych emerytur wymagałoby kolejnych ustaw, a na takie trudno będzie znaleźć większość w obecnym parlamencie, a przy tym nawet gdyby przeszły, to przypuszczalnie spotkają się z wetem prezydenta i wówczas, nie sposób będzie przegłosować opozycji (uzyskać dla nowych ustaw większość bezwzględną). Dotyczy to również innych nieco mniej kosztownych świadczeń. Raz dane, trudno odebrać. Wiedzę taką znamy już od czasów starożytnego Rzymu (reform Grakchów).

Warto zdać sobie sprawę również z tego, że świadczenia te wpłyną w przyszłym roku na wzrost inflacji. Pobudzą wprawdzie produkcję i sprzedaż i tu jest pewna nadzieja dla przyszłego rządu (wzrosną wpływy z podatków), ale przecież naiwnością jest sądzić, że taki napływ pieniędzy na rynek nie spróbują wykorzystać przedsiębiorcy i sprzedawcy (głównie centra handlowe). Podwyżki cen i inflacja będą – moim zdaniem nieuniknione.

Mam nadzieję, choć niestety słabnącą z każdym dniem, że obecni politycy ograniczą swe „parcie na szkło”, dążenie do autokreacji, ciągłe bieganie do mediów. Jeśli nie będą tego potrafili, tym szybciej przegrają, nie ma bowiem możliwości by tak często występując w mediach nie popełnili jakichś błędów, które nie zawsze będą chcieli lub potrafili ukryć usłużni dziennikarze. Praca polityka, to nie aktorstwo… wymaga raczej ciszy.

Cóż, może jacyś dziennikarze, opozycja będą się czepiać.. Nie w tym rzecz, ważny jest kierunek działań. Troska o nasze bezpieczeństwo. Praworządność, przestrzeganie już nabytych przez nasze społeczeństwo praw. Wspieranie różnych programów gospodarczych (Centralny Port Komunikacyjny, Port Lotniczy – Lotnisko „Solidarności”, rozwój energetyki atomowej, inwestycje w energię wodorową itd. itp.), Bez tego nasz PKB przestanie rosnąć, a w związku z tym zabraknie środków na już istniejące świadczenia, nie mówiąc o tych, które się pojawią.

Może znajdą się środki i na realizację choć niektórych obietnic. Przy okazji, warto upomnieć się o to, by obiecane podwyżki dla nauczycieli i dla sfery budżetowej nie były określane tylko kwotowo, ale by zabezpieczono je zapisami o stałej waloryzacji. W innym wypadku zostaną szybko „zjedzone” nieuchronną inflacją i po paru latach znów wrócimy do punktu wyjścia.

Życzę rządowi premiera Donalda Tuska jak najlepiej, bo dobrze życzę nam, wszystkim obywatelom naszego kraju. Wola wyborców jest tu najważniejsza. Życzę obecnemu koalicyjnemu rządowi (w skrócie rządowi KO, Lewicy i Polski 2050) dotrwania do końca obecnej kadencji, a i później dalszych rządów (być może w innym, choć podobnym składzie).

Mam też nadzieję, że potrafimy docenić to, co poprzedni sejm, poprzednie rządy uczyniły dobrego, że zgodnie z obietnicami wyborczymi będziemy potrafili zakończymy tzw. wojnę polsko-polską. Czy dziś rządzący uważają, że rozliczenia wystarczą do osłabienia PIS-u? Moim zdaniem, przeciwnie, przyczynią się do jego konsolidacji. Być może uda się oskarżyć, a nawet uzyskać wyroki wobec poszczególnych polityków opozycyjnych partii, może niektóre oskarżenia były zasadne, ale powinniśmy mieć świadomość, że dotyczyły tylko jednostek, że – jeśli już – to odpowiadają za nie tylko poszczególni politycy. Niestety, w ferworze walki politycznej wprowadziliśmy swego rodzaju zasadę odpowiedzialności zbiorowej. To jej stosowanie doprowadziło do sytuacji niemal bez wyjścia.

Obecna większość parlamentarna powołuje kolejne komisje, wybiera posłów, którzy mają zastąpić działania prokuratury. Czy nie wystarczyłyby, w wypadku podejrzeń naruszenia prawa wnioski o ich zbadanie skierować właśnie do niej (jeśli nawet założymy, że wcześniej nie była niezależna, to przecież dziś już chyba jest). Czy konieczne są igrzyska i tworzenie platformy do lansowania się niektórych polityków? Wystarczy spojrzeć na działania wcześniejszych komisji, ich bezskuteczność.

I jeszcze jedno. Istnienie opozycji jest naturalną cechą demokracji. Konieczne jest z taką współistnienie. Za niecałe cztery lata kolejne wybory. Nie wiemy, co nam te lata przyniosą? Szansa na utrzymanie społecznego zaufania na tak długi okres jest niewielka. Czy warto ją podważać nadmiernym triumfalizmem. Czy warto tym, którzy za kolejne cztery, a może osiem lat, przejmą władzę, pokazywać, że można postępować nierozsądnie.

5 mld euro dla Polski z KPO już bardzo blisko. Premier wskazuje datę. https://www.wnp.pl/finanse/5-mld-euro-dla-polski-z-kpo-juz-bardzo-blisko-premier-wskazuje-date,775563.html

15 grudnia 2023

W jakim celu okłamuje nas Andrzej Ilków, prezes Polskich Portów Lotniczych i jemu podobni?

Temat największej polskiej inwestycji nie schodzi ze stron naszej prasy i mediów internetowych. Szkoda jednak, że głównym tematem jest wciąż kwestia decyzji czy budować, zamiast relacji z budowy, kolejnych jej etapów.

Dziś na łamach wp.pl ukazał się na temat CPK, a właściwie tylko jego części – lotniska, wywiad z prezesem Polskich Portów Lotniczych[7]. Wywiad zaczyna się od słów „Ktoś nas okłamywał", tymczasem to właśnie on służy zakłamaniu, a odnosi się głównie do możliwego terminu zakończenia tej inwestycji. Wspomina pan Andrzej Ilków, że podobno jeszcze wtedy, gdy pracował radzie nadzorczej CPK: *było wiadomo, że harmonogram budowy CPK jest nierealny i należy modernizować Lotnisko Chopina. Ta wiedza była u pracowników spółki i w dokumentach*. Nie spotkałem się z takim przekazem „pracowników spółki" we wcześniejszych mediach, trudno też przypuszczać, by pojawiały się one w dokumentach tej spółki. Te ujawniane o takim opóźnieniu nie wspominały. Moim zdaniem, to pan Ilków w tym wypadku wyraźnie kłamie, nie to kłamstwo jest jednak w tym wypadku najważniejsze.

Niestety, od czasu przejęcia rządów w naszym kraju przez nową koalicję rzeczywiście straciliśmy już dość sporo czasu na organizowanie wciąż nierozpoczętych „audytów" i w związku z tym opóźnienie zakończenia tej inwestycji możemy uznać za oczywiste, tym bardziej że zamiast kontynuować już zaczęte prace, wiele z nich zostało wstrzymanych i będą musiały być one prowadzone niejako od nowa. Mało tego, obecne władze spółki opóźniają nawet działania w kwestii decyzji lokalizacyjnej i pozwolenia na budowę.

W październiku 2022 r. zgodnie z harmonogramem spółka złożyła w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie wniosek o tzw. decyzję środowiskową dla lotniska – CPK. Wniosek wraz z całą dokumentacją zawiera m.in. obszerny, liczący 20 tysięcy stron raport oceny odziaływania na środowisko dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. 10.07.2023 regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał decyzję środowiskową dla budowy lotniska i węzła kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Od tego czasu spółka ma otwartą drogę do wnioskowania o decyzję lokalizacyjną, a w dalszej kolejności pozwolenia na budowę.

7 „Ktoś nas okłamywał". Prezes Polskich Portów Lotniczych ostro o CPK, Oprac. Przemysław Średziński, https://next.gazeta.pl/next/7,151003,30934751,ktos-nas-oklamywal-prezes-polskich-portow-lotniczych-ostro.html01.05.2024 08:10

Należy dodać do tego, że wszelkie inne prace (w tym jedna z najbardziej kontrowersyjnych kwestii wykupywanie gruntów) przebiegały zgodnie z harmonogramem. W informacji przekazano, że w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć (PDN) spółka pozyskała blisko 1100 hektarów terenu, a do PDN zgłosiło się ponad 1,3 tys. właścicieli posiadających prawie 3600 ha gruntów. „To ponad 80 proc. nieruchomości zabudowanych z terenu pierwszego etapu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego".

Poprzednie władze spółki w swoim harmonogramie zakładały, że jest możliwość pozyskania decyzji lokalizacyjnej dla lotniska CPK w pierwszym kwartale 2024 r. Tak przekazał w piątek (3 listopada 2023 roku) rzecznik spółki Konrad Majszyk. Dodał, że uzyskanie decyzji pozwoli złożyć wniosek o pozwolenie na jego budowę[8] .

Tymczasem, po zmianie rządu nowy Wojewoda mazowiecki zwrócił wniosek o decyzję lokalizacyjną do spółki, dając jej 60 dni na jego uzupełnienie. Jeśli będzie decyzja o budowie CPK, to w tym roku będzie pozwolenie na budowę – zaznaczył wówczas Lasek informując o cofnięciu decyzji lokalizacyjnej 10 lutego 2024 r.[9] Zwróćmy przy tym uwagę na sposób informowania opinii publicznej przez nieprzychylne budowie CPK media i pana Laska. Piszą o „cofnięciu" decyzji lokalizacyjnej, gdy tymczasem mamy do czynienia ze „zwrotem w celu uzupełnienia".

Wydajemy na utrzymanie spółki każdego miesiąca grube miliony złotych, tymczasem pod koniec wskazanego terminu Spółka CPK poinformowała, że złożyła pismo do wojewody mazowieckiego o przedłużenie terminu uzupełnienia wniosku o decyzję lokalizacyjną dla lotniska o 30 dni[10]. Ciekawe co wydarzy się w maju i jak długo jeszcze potrwa ta zabawa „w kotka i myszkę"?

To publikowane informacje i każdy je może sprawdzić, w przeciwieństwie do słów pana Andrzeja Ilków mówiących o jakichś rzekomych dokumentach. Podobnie z rzekomymi negatywnymi dla naszej inwestycji „audytami", „opiniami", na które powoływał się pan premier Tusk, a których nikt, łącznie z nim, nie potrafił znaleźć.

W ten oto sposób dziś z powodu swego rodzaju sabotażu naszej sztandarowej inwestycji wcześniejszy termin jej oddania jest już nierealny. Pozostaje tylko pytanie, o ile będzie on musiał być przesunięty? Tylko przesunięty, gdyż budowa nowego lotniska jest oczywiście konieczna. Z tym zgadzają się wszyscy.

---

8 Spółka CPK zakłada, iż w I kw. 2024 może otrzymać decyzję lokalizacyjną dla lotniska. https://dlapilota.pl/wiadomosci/spolka-cpk-zaklada-iz-w-i-kw-2024-moze-otrzymac-decyzje-lokalizacyjna-dla-lotniska

9 Co dalej z CPK? Lasek: wniosek o decyzję lokalizacyjną został zwrócony do uzupełnienia, https://polskieradio24.pl/artykul/3332917,co-dalej-z-cpk-lasek%C2%A0wniosek-o-decyzje-lokalizacyjna%C2%A0zostal-zwrocony-do-uzupelnienia

10 CPK: Wniosek o decyzje lokalizacyjną później, https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/cpk-wniosek-o-decyzje-lokalizacyjna-pozniej-20601.html

Nie w kwestiach terminu widzę jednak kłamstwo prezesa PLL i jemu podobnych, choć oczywiście jego twierdzenie jakoby „na świecie takie duże projekty realizowane są z opóźnieniem, mniejszym lub większym" jest półprawdą. Jedne są realizowane w terminie inne z różnych powodów bywają opóźniane; nawet bardzo znacznie (jak choćby lotnisko pod Berlinem), bywa że niektóre projekt zostają zarzucone mimo nawet zaczętych prac (wcześniejsza lokalizacja nowego lotniska w MeksykuWiększym jednak zakłamaniem jest pominięcie najważniejszego powodu, który przyświeca konieczności budowy lotnika „Solidarności" w Baranowie – aspektu transportu towarów. Transport lotniczy reprezentuje 35% światowego handlu pod względem wartości, o wartości 6,8 biliona dolarów rocznie[11]. Obroty branży transportu lotniczego w Niemczech wzrosły w 2022 roku o 9,7 mld euro (+46,5 proc.) w porównaniu do roku poprzedniego. Obroty wynoszące 30,51 mld euro osiągnęły tym samym najwyższą wartość w obserwowanym okresie (2011-2022)[12].

Oczywiście kwestia przewozów pasażerów i zyski z tego tytułu są ważne[13], niemniej jednak to nie najważniejszy element polskiej inwestycji CPK oraz Portu Lotniczego „Solidarność". Najważniejszym aspektem tej inwestycji jest przyszły rozwój naszego kraju, wzrost wpływów z handlu międzynarodowego oraz pobudzenie naszej gospodarki. To jedyna droga do tego, by z czasem znacząco wzrastały dochody budżetowe naszego kraju, a wraz z nimi nasze płace i nasz poziom życia. Wszelkie dyskusje na temat ruchu pasażerskiego, skąd łatwiej jest latać panom Laskom i im podobnym, czy usłużnym im dziennikarzom, to w znacznej części okłamywanie naszego społeczeństwa. Okłamywanie, gdyż nie ukazuje wszystkich aspektów naszej inwestycji.

Oczywiście zarówno pan Ilków (specjalista w zakresie transportu lotniczego, czy pan Lasek doskonale wiedzą o wszelkich aspektach budowy Lotniska „SOLIDARNOŚĆ". Z jakiego powodu nie informują o tym naszego społeczeństwa?

---

11 9 rodzajów ładunków lotniczych: przewodnik po transporcie towarów samolotem, https://www.inboundlogistics.com/articles/types-of-air-cargo/

12 Roczne obroty branży transportu lotniczego w Niemczech w latach 2011-2022, https://www.statista.com/statistics/430394/turnover-air-transport-industry-germany/

13 Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3 tys. ha ma być wybudowany port lotniczy. Pierwszy etap lotniska, czyli dwie równoległe drogi startowe i infrastruktura do obsługi 40 mln pasażerów, ma zostać uruchomiony w 2028 r. Plan Generalny CPK zakłada, że następnie port będzie w sposób modułowy rozbudowywany. Spółka CPK jest w 100-proc. własnością Skarbu Państwa. Jak wynika z prognoz Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (IATA), w 2060 r. lotnisko może obsługiwać do 65 mln pasażerów.

Czas skończyć chocholi taniec wokół CPK, nie mamy czasu na opóźnianie tej inwestycji

O budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego, a w ramach tego projektu również wielkiego lotniska „SOLIDARNOŚĆ” pisałem na łamach WOBEC już wielokrotnie. Z wielkim optymizmem przyglądałem się tej inwestycji, podejmowaniu kolejnych działań i pokonywaniu kolejnych problemów. Te, to rzecz oczywista, w ramach tak wielkiej inwestycji musiały się pojawić. Jednym z najistotniejszych była kwestia koniecznych w takich wypadkach przesiedleń wcześniejszych mieszkańców przeznaczonych pod te inwestycje obszarów.

Przyglądam się rozwojowi tej inwestycji z optymizmem, gdyż widzę w niej wielką szansę na rozwój gospodarczy naszego kraju. Poprzednie rządy nie zmarnowały czasu, podjęto konieczne ustawy, przygotowano ramy instytucjonalne, powstały projekty, znaleziono ważnych międzynarodowych partnerów, a przede wszystkim rozpoczęto i doprowadzono do znacznego zaawansowania proces pozyskiwania gruntów. Co warto podkreślić, proces ten rozpoczęto bez wywłaszczeń. Warto to podkreślić, gdyż CPK jest pierwszą w historii naszego kraju inwestycją, która rozpoczęła się całkowicie bez wywłaszczeń, wyłącznie **na zasadzie dobrowolnych nabyć**. To efekt tego, że warunki w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć były atrakcyjniejsze niż procedura wywłaszczeń za odszkodowaniem. Oczywiście znalazły się osoby (rodziny), które czy to z przywiązania do swego rodzinnego środowiska, czy też tylko w celu uzyskania korzystniejszych warunków zbycia swych nieruchomości próbowały wykupowi się przeciwstawić. Były to jednak przypadki jednostkowe. Program Dobrowolnych Nabyć obejmował obszar na pograniczu gmin Baranów, Teresin i Wiskitki. Obowiązywał od grudnia 2020 r.; jego celem, jak zaznaczono, było to, by „na możliwie wczesnym etapie pozyskać nieruchomości drogą dobrowolnych transakcji”.

Do marca 2023 roku wykupiono prawie 500 ha gruntu. Jak mogliśmy dowiedzieć się z dziennika „Rz”, już w kwietniu 2023 r. do programu dobrowolnych nabyć zgłosiło się prawie tysiąc właścicieli, dysponujących nieruchomościami o łącznej powierzchni blisko 2800 ha. Kolejni mogli się zgłaszać jeszcze tylko do piątku. Po tym terminie spółka CPK zamierzała rozpocząć wywłaszczanie za odszkodowaniem. We wrześniu ubiegłego roku zakupy sięgały już 1000 ha, co uznano za sukces programu dobrowolnych nabyć.

Z jakiego powodu piszę tu o tych działaniach i o tym programie. To właśnie ten etap był najtrudniejszy, z problemem takim borykały się i borykają wszystkie społeczeństwa podejmujące tak wielkie inwestycje, np. ostatnio Brytyjczycy budujący kolej dużych prędkości łączącą Londyn z północą swego kraju, czy też Saudyjczycy pozyskujący od swych współplemieńców tereny pod planowane w Arabii Saudyjskiej nowe wielkie miasto.

Koszty polityczne takich działań są ogromne, tym bardziej, że w demokracji żaden rząd nie działa w próżni. Wszelkie działania napotykają na opór opozycji, która stara się umniejszać zasługi rządzących, wytyka ich błędy. W przypadku tak wielkiej inwestycji, co oczywiste, jej przeciwnicy znaleźli się zwłaszcza poza granicami naszego kraju. To oczywiste, gdyż powstający Centralny Port Komunikacyjny, a zwłaszcza lotnisko, doprowadzą do tego, że nasz kraj przejmie znaczną część międzynarodowego handlu dotąd obsługiwanego przez lotniska w Europie Zachodniej. To faktyczna lub wykorzystywana tylko w celach propagandowych „krzywda" ludzi, którzy w wyniku powstającej inwestycji zostali zmuszeni do zmiany swego miejsca zamieszkania, stała się głównym argumentem przeciwników tej inwestycji. Przed takim problemem musiałby stanąć każdy rząd i każdy musiałby ponieść tego cenę.

Na szczęście poprzednio rządzący zgodzili się tę cenę zapłacić. Nie wiem, w jakiej mierze przyczyniła się ona do tego, że nie wygrali ostatnich parlamentarnych wyborów w takim zakresie jak planowali, niemniej jednak jakieś straty i z tego tytułu ponieśli. Nie mam zamiaru zajmować się tu jednak polityką. Dla mnie, dla nas Polaków ważnym jest tu tylko jeden aspekt, właśnie określenie „na szczęście".

Na szczęście, gdyż procesu wykupu gruntów, a później wywłaszczenia powstrzymać już nie sposób. Nie można cofnąć transakcji, zwłaszcza dobrowolnych. Kto zresztą zechce ich cofnięcia, zwłaszcza mając świadomość, że jeśli nawet obecny rząd zechciałby wycofać się z tej inwestycji, to być może kolejny zechce do niej powrócić? Tak, tego procesu powstrzymać się nie da, Centralny Port Komunikacyjny i planowane lotnisko powstaną.

Mam tylko nadzieję, że w miarę szybko zakończy się wokół tego wspaniałego i koniecznego dla Polski projektu chocholi taniec i obecny rząd jak najszybciej przystąpi do jego kontynuacji.

Jak ważny jest dla naszego społeczeństwa jest ten projekt mogą dowiedzieć się Państwo choćby z poniższego filmu, który znalazłem wczoraj na YouTube i który uważam za na tyle obiektywny i cenny, że do jego propagowania postanowiłem włączyć i naszą Stronę.

12 lutego 2024

Kampania głupoty – na marginesie budowy CPK

Ostatnia kampania głupoty na łamach polskich mediów rozpoczęła się przedwczoraj, 4 kwietnia. Na lamach Wirtualnej Polski, zresztą za stroną money.pl, ukazał się artykuł „Polskie wypowiedzenie wojny". Niemiecki dziennik pisze o CPK[14]. Redakcja tej strony okazała się na tyle ostrożna, że jej tekstu nie firmował żaden dziennikarz. Znaleźli się jednak chętni w innych redakcjach, które w swych komentarzach poszły jeszcze dalej. „Niemcy mówią wprost! Budowa CPK to wypowiedzenie wojny przemysłowej" taki tytuł nadaje tej informacji Szymon Sadkowski na łamach SUPER BIZNESU, choć wygląda na to, że dziennikarz ten jest zwolennikiem tej inwestycji przytaczając wydumane argumenty o charakterze wojskowym, strategicznym. Do dnia następnego na łamach wielu stron ukazało się na ten temat aż kilkanaście mniej czy bardziej powierzchownych artykułów. W większości stron redakcje umożliwiają też zamieszczanie pod nimi komentarzy, w tym wypadku najczęściej krytycznych wobec naszej wielkiej inwestycji.

Zawarte w tytułach wspomnianych artykułów słowa „Niemcy", „wypowiedzenie wojny" muszą wzbudzać niepokój i zainteresowanie. Postanowiłem więc sprawdzić w pierwszej kolejności jacyż to Niemcy mówią o wspomnianym „wypowiedzeniu wojny". Skorzystałem oczywiście z pomocy „wujka google". Wpisałem w wyszukiwarkę hasła w języku polskim i niemieckim: Mega-Flughafen in Polen 2024 – megalotnisko w Polsce, Luftdrehkreuz in Polen – Hub (węzeł) lotniczy w Polsce – 2024, Solidaritätsflughafen 2024 – Lotnisko Solidarności 2024. Nie znalazłem żadnego artykułu, takiż efekt przyniosły również podobne hasła wpisane w języku angielskim. Od czasu zmiany naszego rządu i zarządu CPK jak widać nikt nie dba o promocję tej inwestycji. Dodam, inwestycji, w którą zainwestowano już ogromne środki, która wciąż generuje ogromne koszty i która może przyciągnąć do naszego kraju ogromne wielomiliardowe kwoty.

Wreszcie po dodaniu do wspomnianych haseł słowa Tusk trafiłem na jeden artykuł. Autorem jest Philipp Fritz, warszawski korespondent niemieckiego pisma WELT (jego internetowego wydania). Tytuł jego artykułu brzmi: Eine polnische Kampfansage und Gerüchte über deutsche „Einmischungen" (Polskie wypowiedzenie wojny i pogłoski o niemieckiej „ingerencji"). Co ciekawe jego artykuł na tej stronie zawiera zapis: stan na 5 kwietnia 2024 r., gdy tymczasem polskie strony zaczęły odwoływać się do niego już 4 kwietnia. Wygląda to więc na z góry przygotowaną kampanię. Prowadzoną cztery dni po prima aprilis, choć wspomniane tytuły brzmią jak idiotyczny dowcip. Zwrócę przy okazji uwagę polskim dziennikarzom na ich idiotyczne w tym wypadku nadużywanie odniesień do niemieckiej opinii publicznej. Ci zresztą o polskiej inwestycji wiedzą niewiele, mają własne problemy. Pisze nawet pan Fritz: *Polski projekt lotniskowy jest mało znany niemieckiej opinii publicznej.*

---

14 „Polskie wypowiedzenie wojny". Niemiecki dziennik pisze o CPK, oprac. PBE,https://www.money.pl/gospodarka/polskie-wypowiedzenie-wojny-niemiecki-dziennik-pisze-o-cpk-7013284719790720a.html 4 kwietnia 2024, 13:27

Używanie słowa wojna w kontekście do Niemiec i zwykłego gospodarczego projektu jest naprawdę idiotyczną prowokacją i mam nadzieję, że zwróci ma to uwagę panu Fritzowi niemiecki ambasador. Dodam, że prowokacją, której prawdziwej intencji nie dostrzega sam pan Fritz. Za takim tytułem i tego typu kampanią mogą kryć się też ośrodki wrogie rozwojowi Polski i Unii Europejskiej, dążące do antagonizowania jej społeczeństw. Jak wyjaśnię poniżej w budowie lotniska SOLIDARNOŚCI i całego CPK nie ma żadnego konfliktu między Niemcami a Polską, a zwłaszcza między naszymi społeczeństwami.

Artykuł pana Fritaz jest dość powierzchowny i nieco chaotyczny. Zaczyna go np. słowami: *Podczas gdy w Niemczech nie są już realizowane żadne duże projekty infrastrukturalne, Polska buduje nowe gigantyczne lotnisko. Jest to wyzwanie dla niemieckiego przemysłu lotniczego, który już teraz cierpi z powodu wysokich podatków środowiskowych. W szczególności jedno niemieckie lotnisko musi być przygotowane na konkurencję. Powszechnie wiadomo w tym kraju, że projekty infrastrukturalne mogą wzbudzać w ludziach niepokój. Wystarczy wspomnieć oburzone reakcje wielu obywateli na błędy w planowaniu lotniska Berlin Brandenburg (BER) lub masowe protesty w 2010 r. przeciwko budowie stacji kolejowej Stuttgart 21.*

Duże projekty infrastrukturalne zazwyczaj wzbudzają niepokój to żadne odkrycie (konieczność przesiedleń ludności, walka o wysokość odszkodowań), ale łączenie z tym oburzenia obywateli Niemiec na budowę lotniska Berlin Brandemburg jest nieporozumieniem. Ludzie mają prawo oburzać się na błędy i korupcję, nie było w tym wypadku oburzenia na inwestycję. Zresztą pod artykułem pana Fritza znajdziemy dość ciekawy komentarz:

Tutaj też nie jest tak źle: T3 we Frankfurcie zostało zbudowane w ramach budżetu i na czas, łącznie z drogą dojazdową do autostrady i pasem startowym lotniska, podobnie jak T2 w MUC – bez marnowania pieniędzy podatników. MUC jest co roku wybierane jednym z najlepszych lotnisk w Europie. Frankfurt jest łatwo dostępny pociągiem (kiedy kursuje). Wątpię, czy nadzieje Polaków zostaną spełnione tak łatwo; gdyby to było takie proste, już dawno by to zbudowali. Nawiasem mówiąc, Berlin nigdy nie był planowany jako duże lotnisko.

Duże projekty inwestycyjne mogą i wzbudzają niepokój, są jednak konieczne. Niemcy dokonali je już w swojej przeszłości. Mają bardzo rozwiniętą sieć kolei, autostrad, lotniska, huby. Budowali to przez dziesiątki lat, w czasie gdy nasz kraj pozbawiony suwerenności pozostawał w zapóźnieniu. Jeszcze dziś nie dostosowaliśmy naszych połączeń kolejowych do aktualnych granic, wciąż widać w nich ślady zaborów, dążenie do połączeń z centrami społeczno-gospodarczymi dawnych Prus, Carskiej Rosji i Austro-Węgier. Dziś zaległości te Polska musi nadrobić nie tylko w interesie własnym, ale również w interesie całej Unii Europejskiej.

Pisze pan Fritz*: Plan zakłada budowę centralnego portu lotniczego o powierzchni 30 kilometrów kwadratowych, z którego startować będą samoloty do Azji i Ameryki Północnej. CPK byłby połączony z głównymi polskimi miastami pociągami ekspresowymi. Konieczne byłoby położenie 1600 kilometrów torów*.

Warto zwrócić uwagę na to, że w 2000 r. sieć tras w zjednoczonych Niemczech liczyła około 44 700 kilometrów, a w Polsce według stanu na dzień 31 grudnia 2019 PKP PLK zarządzały 20 538 km linii kolejowych, z których w eksploatacji na lata 2018/2019 było 18 680 km. Mimo więc inwestycji w CPK i tak pozostaniemy pod względem gęstości sieci kolejowych jeszcze dość długo w tyle za Niemcami i innymi krajami Unii Europejskiej, a bez rozbudowy tej infrastruktury niemożliwym będzie dogonienie społeczeństw Europy Zachodniej pod względem dochodów i poziomu życia. Tak, położenie tego 1600 kilometrów jest dla naszego kraju, dla naszego społeczeństwa konieczne.

Pisze pan Fritz również, że *według szacunków, megaprojekt kosztowałby aż 200 miliardów złotych, czyli równowartość 47 miliardów euro.*

Dochody budżetu naszego państwa w 2024 roku wyniosą 683,6 mld zł, a wydatki 848,3 mld zł mld zł. Koszty całej inwestycji miałyby więc wynieś ok. 14/5% naszego rocznego budżetu. Przy tym należy uwzględnić, że część kosztów została już poniesiona (zwłaszcza te związane z wykupem gruntów) oraz to, że będą one rozłożone w czasie. Budowa miała zakończyć się w 2028 roku, a więc mówimy łącznie z obecnym o jakichś jeszcze pięciu latach, czyli wyniosą mniej niż 3% naszego budżetu rocznie. Dodać należy, że koszty te nie poniesie tylko nasze państwo (nie będą pokrywane z naszych podatków), ale w inwestycję chcą włączyć się inwestorzy z całego świata. Podmioty (różne firmy i fundusze inwestycyjne), które widzą w tej inwestycji przyszłość, swe przyszłe zyski. Nie jestem specjalistą w dziedzinie gospodarki, ale podam tu choćby szczątkowe informacje. Według CPK nakłady budżetu państwa na budowę lotniska zwrócą się po 12 latach tylko z dodatkowych dochodów z cła i VAT. Według raportu EY w ciągu pierwszych 32 lat działalności inwestycja CPK wygeneruje blisko 200 mld zł. Pisząc o kosztach podajemy kwoty, a przecież za nimi stoją zarobki osób pracujących przy projekcie, dochody firm dostarczających sprzęt, materiały budowlane. Już sama w sobie inwestycja ta napędza i napędzi polską gospodarkę.

Przy okazji, pytanie do obecnego rządu i obecnego prezesa CPK pana Laska, ile kosztuje każdy miesiąc powstrzymywania tej inwestycji? Ile wynoszą pensje zarządów i pracowników, których celem (nie daj Boże) może być tylko opóźnienie tego projektu? Oczywiście tylko opóźnienie, gdyż CPK i tak powstanie. Powstanie, bo jest konieczny. Co ponadto z już zainwestowanymi środkami? Miliardami na prace projektowe, planistyczne i pierwsze prace wykonawcze i budowlane, na wykup gruntów, jak również zobowiązania umowne, wynikające z zerwanych umów i tak dalej. Około pół miliarda złotych dofinansowania unijnego już teraz trzeba byłoby oddać, gdyby rezygnować z tych projektów – jak mówi poprzedni prezes CPK pan Horała.

Pozyskanie środków na tego rodzaju inwestycję nie jest wcale trudne. To tylko kwestia jej własności. Oczywiście najlepszym rozwiązaniem w trosce o dochody naszego budżetu jest pozostawienie jej w rękach państwa. Zawsze jednak można pozyskać inwestorów, nawet giełdowych. Gdyby spółka ta trafiła na giełdę, to choć jestem człowiekiem raczej ubogim sam zainwestowałbym w ten projekt jakąś kwotę i namawiał do inwestycji w potencjalne akcje swoich bliskich. Z pewnością nie byłyby to stracone pieniądze, jak np. te w złoża ropy naftowej, którą to inwestycję proponował nieszczęsny biznesmen pan Krauze (autorytet dla polskich dziennikarzy specjalizujących się w „biznesie"), czy w wódkę, które proponowały inne polskie autorytety, panowie Palikot i Wojewódzki.

Źródło zdjęć: © materiały prasowe | CPK, Foster+Partners

Podnoszę tę kwestię nie bez powodu. Chcę bowiem wykazać, że w budowie CPK nie ma żadnego konfliktu interesów między Polską i Niemcami, a zwłaszcza między naszymi społeczeństwami. Również Niemcy mogą już dziś, a i w przyszłości inwestować swoje oszczędności i w ten projekt. Tak jak np. inwestują w wykup na wynajem polskich domów i mieszkań. Polski hub lotniczy to nie tyle konkurencja dla innych tego typu lotnisk w Europie, co ich uzupełnienie. W wyniku wejścia do UE krajów Europy Wschodniej jej granice przesunęły się na wschód i konieczne jest dostosowanie do tego odpowiedniej infrastruktury.

Przy okazji warto kilka słów powiedzieć i o polsko-niemieckiej konkurencji. Pan Fritz, tak jak i część polskich dziennikarzy popełnia tu pewien błąd uogólnienia. Pisze on bowiem o tej konkurencji w następujący sposób: [Polska chce budować lotnisko] *Podczas gdy niemiecka branża lotnicza narzeka na brak połączeń lotniczych z powodu wysokich podatków środowiskowych oraz wysokich opłat za przylot i odlot – według Niemieckiego Stowarzyszenia Lotniczego (BDL) są one najwyższe w UE w Niemczech – inne kraje w Europie już dawno powróciły do poziomu sprzed pandemii koronawirusa pod względem liczby pasażerów i połączeń lotniczych.*

Jeśli w wyniku powstania dodatkowego lotniska w Europie Wschodniej niemiecka branża lotnicza zostanie zmuszona do obniżenia kosztów opłat to zyskają przecież na tym również pasażerowie niemieccy. Owszem inwestorzy będą musieli planować to, w jaki sposób obniżyć koszty, szukać nowych rynków, ale to, że zostaną zmuszeni dzięki konkurencji do bardziej intensywnej pracy może im tylko pomóc. W każdym razie Niemcy, niemieccy pasażerowie i przedsiębiorcy, sprowadzający towary z całego świata na tym nie stracą. Może nieco państwo, gdyż w UE cła opłaca się tylko w kraju docelowym, ale przecież kraje te uzyskują tylko 25% z tych przychodów, pozostałą część idzie do skarbca Unii, a więc zyskamy na tym wszyscy.

Teorie o polsko-niemieckiej konkurencji, o tym że jakoby premier Tusk dogadał się z mitycznymi Niemcami na temat niebudowania CPK i lotniska SOLIDARNOŚCI to przejaw zwykłej głupoty, głoszący takie tezy to zwykli *pożyteczni idioc*i, lub być może nawet agenci, którzy wbrew pozorom służą idiotycznej polityce rosyjskich imperialistów i może jakimś podobnym im pogrobowcom imperializmu w Niemczech, którzy myślą, że można cofnąć historię, że wróci imperialne panowanie ZSRR.

Nie wróci, nie dojdzie też do powrotu idei imperializmu. Coraz więcej ludzi rozumie bowiem, że ta przynosiła i przynosi tylko straty, cywilizacyjny regres. Nie doszłoby do klęski Rzymian gdyby nie to, że poświęcili oni setki lat na bezsensowne podboje, na niszczenie swych przyszłych rynków zbytu. Podobnie idiotyczną politykę próbował prowadzić Napoleon, później Hitler, Stalin, ZSRR, dziś próbuje prowadzić Putin. Cywilizacja rozwija się właśnie dzięki otwieraniu rynków, wolności i konkurencji. Oczywiście również dzięki sensownym inwestycjom, a to, że takimi są inwestycje w budowę infrastruktury, myślę, że dla każdego jest dziś oczywiste.

6 kwietnia 2024

O pożytku głupoty. Jeszcze raz o budowie CPK

Nie musiałem zbyt długo czekać na odpowiedź, choć z góry wiedziałem, że taka będzie musiała nastąpić. Nie tyle zresztą w tym wypadku odpowiedź, co reakcja. Nie liczyłem przecież, że artykulik w bardzo niszowym piśmie internetowym dotrze aż do takich kręgów, choć wspominałem w nim, że ambasador Niemiec powinien zwrócić uwagę korespondentowi niemieckiego z kolei pisemka na niestosowność jego materiału.

Czasami jednak głupota i nieświadomość szkód jakie mogą idiotyczne wypowiedzi i komentarze przynieść różnym państwom i społeczeństwom jest aż tak wielka, że reakcja musi nastąpić i to na bardzo wysokim szczeblu. Philipp Fritz, warszawski korespondent niemieckiego pisma WELT pozwoli sobie na zabranie głosu w sprawie największej polskiej inwestycji, budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego i Lotniska Solidarności nadając swemu artykułowi tytuł: Eine polnische Kampfansage und Gerüchte über deutsche „Einmischungen“ (Polskie wypowiedzenie wojny i pogłoski o niemieckiej „ingerencji”) i sugerując, że inwestycja ta może być konkurencją dla niemieckiej gospodarki.

Oczywiście, artykuł ten zawierał tezy bzdurne, wręcz absurdalne, przy tym niemiecki dziennikarz uderzał w polską, niemiecką i europejską gospodarkę. Jest przy tym rzeczą oczywistą, że geopolityczne położenie naszego kraju na przecięciu ważnych dróg handlowych, północ-południe i wschód-zachód, jest naszym największym bogactwem. Wiedział to w naszej historii już Kazimierz Wielki, który na tej bazie budował potęgę swej monarchii. Myślę, że tę podstawową prawdę znają też polscy dziennikarze i politycy, nie trzeba przecież do tego zbyt wielkiej wiedzy i świadomości, a mimo tego artykuł pana Fritza został bezkrytycznie szeroko nagłośniony, odniosło się do niego kilkanaście stron internetowych i czasopism.

Na szczęście pan Fritz przesadził, idiotyczny tytuł, wmieszanie w polskie plany gospodarcze Niemiec, a zwłaszcza nagłośnienie tego przez różnych „pożytecznych idiotów” lub wręcz różne agentury, musiały spotkać się z odpowiedzią strony niemieckiej. Przy okazji, ciekaw jestem, czy zwróciło odpowiednim władzom w Niemczech na tę sprawę polskie MSZ, choć dziś nie jest to najważniejsze. Szybko doczekaliśmy się reakcji i odpowiedzi niemieckiego rządu.

Dziś na łamach Wirtualnej Polski ukazał się artykuł Marcina Walków „Brakowało takiego lotniska”. Znamy stanowisko niemieckiego rządu ws. CPK, artykuły o podobnej treści można znaleźć i na innych stronach. W odpowiedzi na prowokacyjny artykuł pisma WELT rząd niemiecki zajął jednoznaczne stanowisko.
Niemiecki rząd wyraził swoje poparcie dla budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Polsce, uznając tę inwestycję za istotny krok w rozwoju infrastruktury lotniczej Europy Wschodniej. Florian Druckenthaner, rzecznik Federalnego Ministerstwa Transportu i Cyfryzacji w Niemczech, podkreślił, że dotychczasowa brakowało takiego lotniska w regionie, co wymuszało wiele długodystansowych lotów przez istniejące huby w Europie Zachodniej.

Stanowisko rządu niemieckiego nie mogło być inne. Tak CPK, jak i powstające łącznie z nim Lotnisko SOLIDARNOŚCI, to inwestycje potrzebne nie tylko Polsce i naszemu społeczeństwu, ale też Niemcom i społeczeństwu niemieckiemu oraz całej Unii Europejskiej. To oczywiste i nie będę tu przytaczać po raz kolejny argumentów, użytych w obronie tej tezy w moim artykule z 6 kwietnia.

Niemniej jednak to bardzo ważne, że rząd Niemiec odniósł się do wspomnianego artykułu, a tym bardziej, że zajął jasne, jednoznaczne stanowisko w sprawie naszej inwestycji. W ten sposób wybił argumenty różnym agenturom i ich sługom, „pożytecznym idiotom", którzy próbują naszą inwestycję opóźnić.

Nie przypuszczam, że pan Philipp Fritz napisał swój artykuł w tym celu, jak pisałem był to raczej przejaw swego rodzaju zaślepienia, głupoty. Niemniej jednak dziękuję mu za awanturę, którą wywołał. Dzięki temu wiemy już, że to nie Niemcy, niemiecka gospodarka sabotuje nasz projekt. Jeśli więc nie oni, to kto?

Zadajcie sobie Państwo to pytanie i poszukajcie na nie odpowiedzi. Komu służą ci, którzy dążą do opóźnienia rozwoju gospodarki naszego kraju?

9 kwietnia 2024

Port Polska – największa inwestycja infrastrukturalna III Rzeczypospolitej

[Temat budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego podejmowałem na lamach WOBEC już w 2020 roku. Wówczas i w latach następnych w naszym kraju wciąż było bardzo wielu głupców, którzy nie potrafili dostrzec szansy, jaką naszemu społeczeństwu, naszemu państwu daje nasze położenie geograficzne. Próbowano ideę budowy CPK sabotować, kwestionując jej sens ekonomiczny, lokalizację, podnoszono również aspekty społeczne. Na szczęście w czasie rządów poprzedniej koalicji, tak w rządzie, jak i w sejmie, a także w innych strukturach naszego państwa, znalazła się wystarczająca grupa polityków, ekonomistów i działaczy gospodarczych, że projekt CPK stał się na tyle oczywisty i realny oraz został na tyle zaawansowany, że już nie sposób było go zatrzymać. Okazało się jednak, że (nie wiem z jakich powodów) można go opóźniać. Tracono czas i pieniądze na pseudo audyty, opóźniane są procedury administracyjne. Z innych źródeł dowiadujemy się, że naszemu państwu brakuje środków na służbę zdrowia, rozwój nauki, zbrojenia… A przecież są one na wyciągnięciu ręki.

Budowę portu w Gdynia rozpoczęto praktycznie w 1921 roku, a formalną ustawę o jego budowie Sejm uchwalił 23 września 1922 roku. Już 1923 – otwarto tymczasowy port i przypłynął pierwszy duży statek, w latach 1926–1933 doszło do szybkiej rozbudowy infrastruktury portowej, w 1934 roku port gdyński stał się największy na Bałtyku. W tym też czasie połączono komunikacyjnie Gdynię ze Śląskiem.

Dziś dysponujemy znacznie większą techniką, większym potencjałem. Dlaczego budowa lotniska Port Polska jest opóźniana? To pytanie, które stawiam przed Czytelnikami WOBEC.]

xxx

Budowa Portu Polska, znanego szerzej jako projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), jest jednym z największych przedsięwzięć infrastrukturalnych realizowanych obecnie w Europie. Projekt zakłada stworzenie nowoczesnego, multimodalnego węzła transportowego integrującego transport lotniczy, kolejowy, drogowy i logistyczny. Nowe lotnisko ma powstać pomiędzy Warszawą a Łodzią, w rejonie Baranowa, i stać się centralnym hubem transportowym dla Polski oraz Europy Środkowo-Wschodniej.

Według oficjalnych założeń pierwszy etap inwestycji ma zostać uruchomiony w 2032 roku. Skala przedsięwzięcia powoduje jednak, że już dziś projekt porównywany jest do budowy największych lotnisk świata – takich jak lotnisko w Stambule, Seulu, Pekinie czy Dubaju.

Geneza projektu – dlaczego Polska potrzebuje nowego portu lotniczego?

Idea budowy centralnego lotniska dla Polski pojawiała się już od lat 70. XX wieku, jednak realny kształt projekt zaczął przyjmować dopiero po 2017 roku. Głównym argumentem była rosnąca przepustowość Lotniska Chopina w Warszawie, które zbliża się do granic swoich możliwości operacyjnych.

Obecnie warszawskie lotnisko działa w warunkach ograniczeń przestrzennych i środowiskowych. Dalsza rozbudowa jest praktycznie niemożliwa. Tymczasem ruch lotniczy w Europie Środkowej systematycznie rośnie, a Polska – jako największa gospodarka regionu – potrzebuje dużego hubu przesiadkowego zdolnego konkurować z Frankfurt Airport, Istanbul Airport czy lotniskiem Schiphol w Amsterdamie.

Port Polska ma od początku zostać zaprojektowany jako lotnisko dużej skali: pierwszy etap przewiduje przepustowość ok. 34 mln pasażerów rocznie, późniejsze fazy zakładają rozbudowę do ponad 40 mln pasażerów, lotnisko ma zostać zintegrowane z Koleją Dużych Prędkości, pod terminalem powstanie centralna stacja kolejowa. To właśnie integracja lotniska z siecią kolejową odróżnia projekt od większości tradycyjnych portów lotniczych.

Historia przygotowań i etap obecny

Lata 2018–2023 były przede wszystkim okresem: analiz lokalizacyjnych, projektowania, przygotowywania decyzji środowiskowych, wykupu gruntów, tworzenia dokumentacji technicznej, sporów politycznych wokół projektu.

W ostatnich latach projekt wszedł jednak w nową fazę – przejścia od projektowania do realnej budowy. Obecnie gotowe są: projekty budowlane terminala i węzła transportowego, znacząca część dokumentacji kolejowej, decyzje środowiskowe dla wielu odcinków, pierwsze przygotowania pod ciężkie roboty budowlane.

Wykupy gruntów pod projekt „Port Polska” (dawniej CPK) są już na bardzo zaawansowanym etapie. Spółka poinformowała na początku 2026 r., że zakończyła Program Dobrowolnych Nabyć (PDN) dla obszaru objętego decyzją lokalizacyjną lotniska.

Najważniejsze liczby: zabezpieczono ok. 2508 ha gruntów pod pierwszy etap budowy lotniska, do programu zgłosili się właściciele działek stanowiących ok. 89% powierzchni potrzebnej pod pierwszy etap inwestycji, spółka przejęła większość budynków mieszkalnych znajdujących się na terenie przyszłego lotniska.

Obecnie projekt przechodzi z etapu dobrowolnych wykupów do: finalizacji pozostałych przejęć, przygotowania placu budowy, procedur administracyjnych i wykonawczych przed rozpoczęciem głównych robót. Program wykupów nadal działa jednak dla części inwestycji kolejowych — zwłaszcza linii mających połączyć lotnisko z Warszawa i Łódź.

Najbardziej zaawansowanym elementem jest obecnie infrastruktura kolejowa w Łodzi. Powstaje tam tunel Kolei Dużych Prędkości o długości 4,6 km i średnicy 14 metrów – największy tego typu obiekt kolejowy realizowany obecnie w Polsce.

Drążenie ma rozpocząć się w 2026 roku, a zakończenie prac planowane jest na 2029 rok.

Harmonogram budowy 2026–2032

2026 – początek ciężkiej budowy

Rok 2026 ma być momentem faktycznego startu głównych robót: palowanie i fundamenty terminala, roboty ziemne, budowa podziemnego dworca kolejowego, rozpoczęcie tunelu kolejowego pod lotniskiem, przetargi na infrastrukturę lotniskową i KDP.

2027 – rozwój konstrukcji
Planowane są: dalsze fundamentowanie, budowa pierwszych segmentów terminala, rozwój infrastruktury energetycznej i drogowej, budowa stacji kolejowej pod lotniskiem.

2028 – budowa „szkieletu lotniska”
W tym etapie mają powstać: główna konstrukcja terminala, pierwsze odcinki dróg startowych, systemy IT i bagażowe, zaawansowane odcinki KDP Warszawa–Łódź.

2029–2030 – infrastruktura operacyjna
Najważniejsze działania: montaż systemów bezpieczeństwa, budowa płyt postojowych, instalacja systemów nawigacyjnych, kończenie terminala, przygotowanie do certyfikacji.

2031 – testy
Rok testów obejmie: kontrolę systemów bezpieczeństwa, próby bagażowe, szkolenia personelu, integrację kolei i lotniska.

2032 – uruchomienie pierwszego etapu

W 2032 roku planowane jest: otwarcie lotniska, uruchomienie linii KDP Warszawa–CPK–Łódź, rozpoczęcie działalności terminala pasażerskiego, uruchomienie podziemnej stacji kolejowej.

Koszty inwestycji: według aktualnego programu wieloletniego koszt całego projektu do 2032 roku wynosi około 131,7 mld zł.

Podział kosztów

Element	Szacowany koszt
Lotnisko	**42–43 mld zł**
Kolej Dużych Prędkości	**76–80 mld zł**
Drogi, grunty, infrastruktura	**10–12 mld zł**

Do tej pory: podpisano umowy o wartości ok. 5,2 mld zł, uruchomiono przetargi przekraczające 18 mld zł, największa fala wydatków przypadnie na lata 2026–2030. Oznacza to, że około 95% całkowitych kosztów projektu pozostaje jeszcze przed inwestorem.

Koszty administracji – często pomijany element

Utrzymanie spółki odpowiedzialnej za realizację projektu szacowane jest na około 100–200 mln zł rocznie. Wbrew częstym uproszczeniom nie są to wyłącznie koszty urzędnicze.

Największą część stanowią: wynagrodzenia ekspertów, systemy projektowe i informatyczne, doradztwo techniczne, obsługa procesów prawnych i wywłaszczeń, przygotowanie gigantycznych przetargów infrastrukturalnych. W praktyce koszty administracyjne stanowią niewielki procent całego programu inwestycyjnego.

Port Polska na tle podobnych inwestycji świata

Istanbul Airport – Turcja

Nowe lotnisko w Stambule uruchomiono etapami od 2018 roku. Docelowo ma ono obsługiwać nawet 200 mln pasażerów rocznie. Koszt pierwszego etapu wyniósł około 12 mld dolarów. Projekt pokazuje, że budowa nowego centralnego lotniska może całkowicie zmienić pozycję kraju w światowym transporcie lotniczym.

Beijing Daxing – Chiny

Lotnisko Pekin-Daxing zostało otwarte w 2019 roku i kosztowało około 17 mld dolarów. Powstało jako odpowiedź na przeciążenie starego lotniska w Pekinie.

Podobnie jak CPK: zostało zintegrowane z szybką koleją, budowano je jako nowoczesny hub przesiadkowy, od początku projektowano je etapowo.

Incheon – Korea Południowa

Lotnisko w Seulu uznawane jest za jeden z najlepszych przykładów udanego projektu hubowego. Dzięki integracji z logistyką i koleją stało się motorem rozwoju całego regionu. To właśnie model koreański często wskazywany jest jako jeden z najbliższych koncepcyjnie dla projektu Port Polska.

Czy inwestycja jest celowa?

To najważniejsze pytanie całej debaty o CPK. [Zachowałem je za AI, mimo że jest dziś już właściwie nieaktualne, odpowiedź już znamy. Są jednak wciąż tacy, którzy wbrew interesom naszego społeczeństwa wciąż je stawiają.]

Argumenty przemawiające za projektem

1. Wyczerpująca się przepustowość Lotniska Chopina
Warszawskie lotnisko osiąga granice możliwości rozwoju. Bez nowego portu Polska może utracić szansę na stworzenie regionalnego hubu.

2. Integracja transportu
CPK nie jest wyłącznie lotniskiem. To: lotnisko, sieć Kolei Dużych Prędkości, centrum logistyczne, przyszłe „airport city”. To oznacza zmianę całego systemu komunikacyjnego kraju.

3. Efekt gospodarczy
Duże lotniska hubowe generują: inwestycje zagraniczne, rozwój logistyki, nowe miejsca pracy, rozwój branży cargo, wzrost znaczenia kraju w handlu międzynarodowym.

4. Znaczenie strategiczne
Port Polska znajduje się na przecięciu europejskich korytarzy transportowych TEN-T. W czasie napięć geopolitycznych infrastruktura transportowa staje się również elementem bezpieczeństwa państwa i NATO.

Największe ryzyka

Mimo ogromnego potencjału projekt obciążony jest znacznymi ryzykami. Największe zagrożenia to: możliwe opóźnienia kolei dużych prędkości, wzrost kosztów materiałów i robót, zmiany polityczne, problemy z wywłaszczeniami, przeciążenie administracji inwestycyjnej, ryzyko rozciągnięcia projektu na kolejne dekady. [To nie ryzyko, tylko kwestia ewentualnego wzrostu kosztów. Taki jest w przypadku prawie wszelkich inwestycji oczywisty i zawsze brany pod uwagę.] Szczególnie trudnym elementem pozostaje budowa pełnej sieci KDP. To właśnie kolej – bardziej niż samo lotnisko – może stać się najtrudniejszym etapem całego przedsięwzięcia.

Wnioski

Port Polska jest projektem o skali porównywalnej z największymi inwestycjami infrastrukturalnymi współczesnej Europy. Nie jest to wyłącznie budowa lotniska, lecz próba stworzenia nowego centrum transportowego kraju i regionu.

Do tej pory projekt pozostawał głównie w fazie planowania i przygotowań [nie w pełni jest to prawdą. Przyjęto w związku z tym projektem wiele ustaw, wprowadzono program dobrowolnych wykupów i wykupiono znaczną cześć gruntów, podjęto decyzje lokalizacyjne, rozważono kwestię inwestorów itp.], jednak lata 2026–2030 mają być okresem najbardziej intensywnych robót budowlanych. Całkowity koszt inwestycji przekroczy 130 mld zł, z czego większość środków zostanie wydana dopiero w najbliższych latach. [Moim zdaniem niesłusznie łączy się koszt całego CPK z kosztem budowy lotniska Port Polska. To zabieg propagandowy.]

Doświadczenia Turcji, Chin czy Korei Południowej pokazują, że tego typu projekty są bardzo kosztowne i często opóźnione, ale jednocześnie potrafią zmienić pozycję gospodarczą całych państw.

Ostateczna ocena Portu Polska zależeć będzie od jednego kluczowego czynnika: czy uda się zbudować nie tylko samo lotnisko, ale cały zintegrowany system transportowy obejmujący kolej dużych prędkości, cargo i rozwój nowego centrum gospodarczego kraju.

Potencjalny wpływ budowy „Portu Polska" (CPK) na przyszłe dochody budżetu Polski

Budowa nowego centralnego lotniska w Polsce — określanego obecnie często jako „Port Polska", a wcześniej jako Centralny Port Komunikacyjny (CPK) — może stać się jedną z największych inwestycji infrastrukturalnych w historii kraju. Jej znaczenie wykracza jednak daleko poza sam transport lotniczy. W praktyce taki projekt może wpływać na cały system gospodarczy: handel międzynarodowy, logistykę, turystykę, rynek pracy, inwestycje zagraniczne oraz dochody budżetowe państwa.

Najważniejsze pytanie brzmi nie tyle „ile kosztuje lotnisko", ale czy i w jakim stopniu będzie ono generowało trwałe wpływy dla polskiej gospodarki oraz finansów publicznych.

Skala projektu i jego potencjał gospodarczy

Według obecnych założeń pierwszy etap Portu Polska ma obsługiwać około 34–40 mln pasażerów rocznie, z możliwością dalszej rozbudowy. Dodatkowo przewiduje się rozwój dużego centrum cargo oraz zaplecza logistyczno-biznesowego typu Airport City.

Szacunkowe koszty projektu: samo lotnisko i infrastruktura lotniskowa: ok. 40–70 mld zł, cały program CPK (kolej, drogi, infrastruktura): ok. 130–155 mld zł.

W praktyce oznacza to budowę: nowoczesnego hubu pasażerskiego, dużego centrum cargo, węzła kolejowo-drogowego dla Europy Środkowo-Wschodniej.

Jakie dochody może generować część pasażerska?

Opłaty lotniskowe i pasażerskie

Każde duże lotnisko generuje bezpośrednie wpływy z: opłat pasażerskich, opłat startowych i lądowań, obsługi samolotów, wynajmu powierzchni handlowych, parkingów, gastronomii, usług duty free, reklam, usług premium.

W największych europejskich hubach przychody lotniskowe liczone są w miliardach euro rocznie.

Przykładowo: Frankfurt Airport generuje wielomiliardowe przychody roczne jako główny hub Niemiec, Istanbul Airport stał się jednym z najszybciej rozwijających

hubów świata, Heathrow Airport pozostaje jednym z największych generatorów ruchu biznesowego w Europie.

Efekt gospodarczy ruchu pasażerskiego

W 2024 roku polskie lotniska obsłużyły około 60 mln pasażerów. Prognozy dla rynku po uruchomieniu nowego hubu mówią o: około 100 mln pasażerów rocznie około 2035 roku, nawet 140–170 mln pasażerów do 2060 roku.

Według analiz branżowych każdy dodatkowy pasażer generuje średnio około 10,5 tys. zł wartości dodanej brutto dla gospodarki poprzez: turystykę, hotele, gastronomię, handel, transport, inwestycje, usługi biznesowe.

Jeżeli ruch wzrośnie z 60 mln do 100 mln pasażerów:dodatkowy ruch wyniósłby ok. 40 mln osób rocznie, potencjalny dodatkowy efekt gospodarczy mógłby przekroczyć 400 mld zł rocznie.

Oczywiście nie są to bezpośrednie wpływy budżetowe. Jednak państwo przechwytuje część tej aktywności poprzez: VAT, PIT, CIT, składki ZUS, akcyzy, podatki lokalne.

Realistycznie oznaczałoby to potencjalne wpływy sektora publicznego rzędu:około 80–120 mld zł rocznie w perspektywie długoterminowej.

Cargo lotnicze — potencjalnie najważniejsze źródło dochodów

W debacie publicznej często większą uwagę przyciąga część pasażerska. Tymczasem właśnie cargo może być jednym z najważniejszych elementów ekonomicznych całego projektu.

Niemcy jako punkt odniesienia

Rynek cargo lotniczego Niemiec pokazuje skalę możliwości: sam transport cargo: ok. 7 mld euro rocznie, cały ekosystem cargo (handling, magazyny, logistyka): ok. 12–13 mld euro rocznie.

Największy gracz: Lufthansa Cargo osiąga około 3–4 mld euro przychodów rocznie.

Dodatkowo: wpływy z ceł związanych z cargo lotniczym szacowane są na około 1,6–4,9 mld euro rocznie, wpływy z VAT importowego mogą sięgać około 6–15 mld euro rocznie.

To pokazuje niezwykle ważny mechanizm: cargo nie generuje wyłącznie przychodów dla lotniska, lecz także ogromne wpływy fiskalne dla państwa.

Jakie wpływy mogłaby osiągać Polska? Obecna sytuacja Polski

Polski rynek cargo jest obecnie około 10 razy mniejszy niż niemiecki: około 0,8–1,5 mld euro rocznie.

Najważniejsze porty: Warsaw Chopin Airport, Katowice Airport. Budowa dużego centralnego hubu mogłaby jednak znacząco zwiększyć skalę rynku.

Potencjalne źródła dochodów państwa z cargo

VAT importowy

Największe potencjalne wpływy mogą pochodzić z VAT od importowanych towarów:elektroniki, farmaceutyków, komponentów przemysłowych, produktów luksusowych, e-commerce.

VAT jest szczególnie istotny, ponieważ: naliczany jest od całej wartości towaru, jest wielokrotnie większy niż same cła.

Jeśli Polska stałaby się regionalnym centrum importowym dla Europy Środkowo-Wschodniej, wpływy mogłyby osiągać dziesiątki miliardów złotych rocznie.

Cła

Choć większość ceł trafia do budżetu UE, część pozostaje w kraju jako koszty obsługi administracyjnej i wpływy pośrednie.

Duży hub cargo zwiększa: liczbę odpraw celnych, aktywność logistyczną, wartość importu i eksportu.

Podatki od działalności logistycznej

Cargo tworzy ogromny ekosystem: magazyny, centra dystrybucji, firmy kurierskie, transport drogowy, spedycję, chłodnie, centra e-commerce.

To oznacza: CIT, PIT, składki pracownicze, podatki od nieruchomości.

Porównanie z największymi hubami świata
Turcja — model sukcesu

Istanbul Airport został zbudowany bardzo szybko i stał się jednym z największych hubów świata. Efekty: ogromny wzrost ruchu transferowego, rozwój Turkish Airlines, wzrost znaczenia Turcji jako centrum logistycznego między Europą i Azją.

Niemcy — Frankfurt i Lipsk

Leipzig/Halle Airport dzięki obecności DHL stał się jednym z największych centrów cargo Europy.
DHL zbudował tam globalny hub cargo w około 2 lata, jednak jego rozwój trwa do dziś.

Wokół lotniska powstały: tysiące miejsc pracy, centra logistyczne, inwestycje przemysłowe, rozwój transportu drogowego i kolejowego.

Ryzyka i ograniczenia projektu

Mimo ogromnego potencjału istnieją również poważne ryzyka. Najważniejsze zagrożenia: opóźnienia administracyjne, wzrost kosztów budowy, zmiany polityczne, konkurencja Frankfurtu, Stambułu i Dubaju, możliwe przeszacowanie prognoz ruchu, wysokie koszty finansowania.

Przykład:
Berlin Brandenburg Airport stał się symbolem wieloletnich opóźnień i problemów inwestycyjnych.

Czy inwestycja może się zwrócić?

[To również pytanie, które stawia na bazie internetowych informacji AI. Pytanie wynikające z dotychczasowych „narracji", propagandy. Moim zdaniem, pytanie bezzasadne, choćby w porównaniu z ukazanymi wyżej informacjami. Kosztami budowy oraz przewidywanymi wpływami.]

To zależy od kilku kluczowych warunków: rozwoju polskiego rynku lotniczego, wzrostu cargo, skuteczności PLL LOT, rozwoju kolei dużych prędkości, przyciągnięcia operatorów logistycznych, utrzymania konkurencyjności kosztowej.

Jeżeli Polska przejęłaby choć część ruchu: z Frankfurtu, Wiednia, Lipska, Stambułu, to wpływy gospodarcze mogłyby być bardzo duże.

Wnioski końcowe

Budowa Portu Polska może stać się jedną z najważniejszych inwestycji gospodarczych III RP.

Największe potencjalne korzyści: wzrost rynku pasażerskiego, rozwój cargo, wyższe wpływy z VAT, wzrost ceł i odpraw, rozwój logistyki, wzrost turystyki, nowe miejsca pracy, zwiększenie znaczenia Polski w Europie Środkowo-Wschodniej.

Najbardziej realistyczny scenariusz zakłada:umiarkowany, ale trwały wzrost ruchu pasażerskiego, bardzo silny rozwój sektora cargo, wielomiliardowe wpływy podatkowe w długim terminie, pełne efekty widoczne dopiero po 10–20 latach działania lotniska.

Kluczowe jest jednak to, że samo wybudowanie lotniska nie gwarantuje sukcesu. O sukcesie zdecyduje: zdolność przyciągnięcia ruchu międzynarodowego, rozwój polskich linii lotniczych, integracja z koleją, oraz stworzenie wokół lotniska pełnego ekosystemu logistyczno-biznesowego.

Czy możliwe jest przyśpieszenie budowy lotniska Port Polska?

Tak — technicznie i organizacyjnie możliwe jest przyspieszenie budowy projektu Port Polska (dawniej CPK), ale tylko do pewnego stopnia. Największe ograniczenia nie są dziś już polityczne, tylko proceduralne, finansowe i wykonawcze.

Obecny harmonogram zakłada zakończenie budowy lotniska w 2031 r. i uruchomienie w 2032 r.

Co realnie mogłoby przyspieszyć projekt: Szybsze decyzje administracyjne Rząd już częściowo to zrobił — nadano rygor natychmiastowej wykonalności decyzji lokalizacyjnej i uproszczono wypłaty odszkodowań właścicielom gruntów. To skraca ryzyko wieloletnich sporów.

Równoległe prowadzenie robót

Zamiast klasycznego modelu „projekt → pozwolenie → budowa", część prac może iść równolegle: fundamenty, tunel kolejowy, infrastruktura drogowa, terminal, sieci energetyczne.

W praktyce właśnie w tym kierunku projekt już zmierza — złożono kilkanaście–kilkadziesiąt wniosków o pozwolenia budowlane jednocześnie.

Agresywny model kontraktowania

Gdyby państwo zaakceptowało wyższe koszty: można zwiększyć liczbę wykonawców, prowadzić budowę 24/7, wcześniej zamawiać materiały i systemy lotniskowe, skrócić procedury przetargowe.Tak budowano np. część infrastruktury w Katarze czy Turcji.

Ograniczenie zakresu pierwszego etapu

To najrealniejszy sposób. Zamiast budować pełny docelowy hub od razu, można: otworzyć mniejszy terminal, ograniczyć część Airport City, przesunąć część infrastruktury cargo lub komercyjnej na później.

W praktyce projekt już został „urealniony" względem wcześniejszych ambitniejszych planów.

Ale są też twarde bariery: Budowa lotniska tej skali to nie tylko terminal — kluczowe są: systemy bezpieczeństwa, certyfikacja, integracja kolejowa, zasilanie, drogi startowe, testy operacyjne. Tego nie da się skrócić dowolnie bez ryzyka problemów technicznych.

Polska ma ograniczoną liczbę dużych wykonawców infrastrukturalnych. Jeśli równolegle idą: KDP, energetyka, drogi, wojsko, atom, zaczyna brakować ludzi, sprzętu i podwykonawców.

Największym ryzykiem są dziś nie same roboty, tylko: odwołania, środowiskowe procedury, finansowanie, koordynacja kolei z lotniskiem.

Obecnie projekt faktycznie przyspieszył względem sytuacji z lat 2023–2024: gotowy jest projekt budowlany lotniska, podpisano umowę inwestyjną z PPL, złożono wnioski o pozwolenia, ruszają przetargi wykonawcze.

Najbardziej realistyczny scenariusz przyspieszenia wygląda dziś tak:częściowe uruchomienie infrastruktury około 2030–2031, pełna operacyjność w okolicach 2032.

Skrócenie harmonogramu o 1–2 lata jest jeszcze teoretycznie możliwe. Skrócenie do np. 2028–2029 przy obecnym stanie projektu byłoby bardzo mało realne.

[Niniejszy artykuł został opracowany przy wsparciu narzędzi sztucznej inteligencji (AI – ChatGTP). Ostateczna wersja artykułu została dokładnie zweryfikowana przez autora, aby zachować najwyższe standardy jakości i rzetelności.]

18 maja 2026

Czas to pieniądz. Port w Elblągu musi wreszcie wykorzystać potencjał przekopu Mierzei Wiślanej

Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną został otwarty 17 września 2022 roku. Budowa nowej drogi wodnej, wraz z inwestycjami towarzyszącymi, kosztowała około 2,1 mld zł.

Z punktu widzenia państwa i podatników zasadnicze pytanie nie powinno więc już brzmieć: czy warto było przekop budować? Ta dyskusja może interesować historyków, ekonomistów i polityków rozliczających przeszłość. Dziś znacznie ważniejsze jest inne pytanie: *co zrobić, aby zainwestowane ponad dwa miliardy złotych zaczęły wreszcie pracować na rzecz gospodarki?*

Odpowiedź prowadzi wprost do Elbląga. Bez pełnego uruchomienia portu morskiego w Elblągu przekop Mierzei Wiślanej pozostanie inwestycją wykorzystaną jedynie częściowo.

Według przytoczonych danych od otwarcia kanału do połowy lipca przepłynęły przez niego 5902 jednostki, z czego aż 4410 stanowiły jednostki rekreacyjne. Oznacza to, że kanał pełni dziś przede wszystkim funkcję turystyczną i rekreacyjną. To oczywiście wartość sama w sobie, ale trudno uznać ją za wystarczającą w przypadku przedsięwzięcia kosztującego ponad 2 mld zł.

Przekop powstawał przecież także po to, aby stworzyć niezależne od Rosji połączenie Zalewu Wiślanego z Bałtykiem i umożliwić rozwój transportu morskiego do Elbląga. Polska nie musi już korzystać z rosyjskiej Cieśniny Pilawskiej, aby zapewnić żeglugę między zalewem a Zatoką Gdańską. Strategiczny cel został więc częściowo osiągnięty. Problem w tym, że gospodarczy potencjał tej inwestycji nadal pozostaje niewykorzystany.

Przekop jest. Port wciąż czeka

Największą przeszkodą pozostaje droga wodna prowadząca do portu w Elblągu. Przez lata symbolem problemu był ostatni, niespełna kilometrowy odcinek toru wodnego. Poprzedni rząd i władze Elbląga spierały się o to, kto powinien sfinansować jego pogłębienie i kto ma kontrolować port. Państwo proponowało dokapitalizowanie spółki portowej w zamian za objęcie przez Skarb Państwa większościowych udziałów. Samorząd odrzucał takie rozwiązanie, argumentując, że utrzymanie i pogłębianie toru wodnego znajdującego się na rzece należy do państwa. Spór trwał, a czas płynął.

Efekt był paradoksalny: powstał kanał przez Mierzeję Wiślaną, ale większe statki nadal nie mogły swobodnie dopłynąć do portu, który miał być jednym z głównych beneficjentów całego przedsięwzięcia.

Po zmianie władzy konflikt został politycznie wygaszony. Nowy rząd zadeklarował sfinansowanie prac bez uzależniania ich od przejęcia kontroli nad spółką portową. To ważna zmiana. Jednak od deklaracji i porozumień do rzeczywistego uruchomienia portu droga okazuje się nadal długa. I właśnie tutaj pojawia się pytanie o tempo działania państwa.

Pierwsze roboty ruszyły. Ale to jeszcze nie rozwiązuje problemu Urząd Morski w Gdyni podpisał umowę wartą ponad 51 mln zł na pogłębienie około 7,45 km toru wodnego na rzece Elbląg — od Zalewu Wiślanego do punktu P1 w rejonie zrzutu z oczyszczalni ścieków. Tor ma osiągnąć głębokość 5 metrów. Według informacji prasowych część prac została już wykonana: usunięto obiekty ferromagnetyczne, prowadzone są roboty pogłębiarskie, a wydobywany urobek wykorzystywany jest między innymi przy budowie sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym. Zakończenie tego etapu zapowiadane jest na przełom 2026 i 2027 roku, najpóźniej na luty 2027 roku.

To bez wątpienia krok w dobrym kierunku. Problem polega jednak na tym, że samo pogłębienie tego fragmentu nie wystarczy, aby w pełni uruchomić port w Elblągu. Pozostaje jeszcze około 3 kilometrów końcowego odcinka drogi wodnej. To właśnie tam trzeba wykonać prace umożliwiające większym statkom bezpieczne dotarcie do portu. Docelowo tor ma mieć 36 metrów szerokości przy dnie i 5 metrów głębokości. Planowana jest także obrotnica o średnicy 160 metrów, pozwalająca większym jednostkom na bezpieczne manewrowanie. I tu dochodzimy do sedna sprawy.

Dlaczego wciąż nie ma przetargu na ostatni etap? Według dostępnych na łamach prasy informacji dokumentacja projektowa dla końcowego odcinka przygotowywana jest od marca 2025 roku. Uzyskano decyzję środowiskową, złożono wniosek o pozwolenie wodnoprawne, prowadzone są działania związane z prawem do dysponowania nieruchomościami. Następnym krokiem ma być pozwolenie na budowę, a dopiero później przetarg i rozpoczęcie robót. Tymczasem przedstawiciele rządu deklarują, że pierwsze statki mogłyby wpływać do Elbląga już na przełomie 2026 i 2027 roku. Trudno nie zapytać: *czy ten harmonogram jest rzeczywiście realny, skoro dla ostatniego, kluczowego etapu nie został jeszcze rozstrzygnięty przetarg na roboty budowlane?*

Procedury administracyjne są potrzebne. Prawo środowiskowe, pozwolenia wodnoprawne, dokumentacja techniczna i przetargi nie są formalnościami, które można dowolnie pominąć. Jednak przy inwestycji o takiej skali i znaczeniu powinny być prowadzone z najwyższym możliwym priorytetem. Kanał przez Mierzeję Wiślaną budowano około 35 miesięcy. Od jego otwarcia również mijają kolejne lata. Trudno więc zaakceptować sytuację, w której przygotowanie końcowych kilku kilometrów drogi wodnej prowadzącej do portu trwa niemal tyle, ile budowa samego przekopu.

Czas zakończyć polityczne rozliczenia Odpowiedzialność za powstałe opóźnienia nie obciąża wyłącznie jednej strony politycznego sporu. Poprzedni rząd i samorząd Elbląga przez długi czas nie potrafili osiągnąć porozumienia w sprawie ostatniego odcinka toru wodnego. Zamiast równolegle z budową przekopu przygotować port do obsługi większych statków, tracono czas na konflikt dotyczący finansowania i własności portu. Nowy rząd zakończył ten spór i zapowiedział przejęcie odpowiedzialności za dokończenie drogi wodnej. To należy ocenić pozytywnie. Ale od nowych władz trzeba oczekiwać czegoś więcej niż deklaracji.

Skoro problem został zdiagnozowany, pieniądze mają być zabezpieczone, a polityczna przeszkoda usunięta, inwestycję należy doprowadzić do końca możliwie szybko. Nie po to wydano ponad 2 mld zł na przekop Mierzei Wiślanej, aby przez kolejne lata zastanawiać się, kiedy port, dla którego ta droga wodna miała mieć gospodarcze znaczenie, będzie mógł rzeczywiście z niej korzystać.

Sam tor wodny nie wystarczy

Uruchomienie żeglugi do Elbląga nie może być jednak końcem działań. Powinno być ich początkiem. Port musi być przygotowany nie tylko technicznie, ale również gospodarczo. Potrzebne są inwestycje w infrastrukturę przeładunkową, nabrzeża, zaplecze magazynowe, połączenia drogowe i kolejowe oraz aktywne pozyskiwanie operatorów i klientów. Pojawiła się możliwość wykorzystania około 200 mln zł środków unijnych z programu Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021–2027 na inwestycje w elbląskim porcie.

MV Tanais oraz MS Johannes Brahms w elbląskim porcie (2014).CC BY-SA 4.0.

To ogromna szansa. Ale pieniądze same nie stworzą portu. Potrzebna jest koncepcja jego funkcjonowania. Trzeba odpowiedzieć, jakie rodzaje ładunków Elbląg chce obsługiwać, jakie przedsiębiorstwa mogą być zainteresowane korzystaniem z portu, z jakimi portami bałtyckimi może współpracować i jakie miejsce powinien zajmować w polskim systemie transportowym. Port w Elblągu nie stanie się konkurencją dla Gdańska czy Gdyni i nie powinien próbować nią być. Może natomiast pełnić rolę sprawnego portu regionalnego, obsługującego mniejsze jednostki, wybrane rodzaje ładunków, lokalny przemysł, transport ponadgabarytowy, sektor energetyczny czy wymianę handlową w regionie południowego Bałtyku. Warunek jest jeden: statki muszą mieć możliwość do niego dopłynąć.

Ponad dwa miliardy muszą zacząć pracować Dziś dyskusja o przekopie Mierzei Wiślanej powinna wejść w zupełnie nową fazę. Inwestycja już istnieje. Pieniądze zostały wydane. Kanału nikt nie cofnie. Można oczywiście nadal spierać się o to, czy kosztował za dużo, czy decyzja o jego budowie była uzasadniona, kto popełnił błędy i kto bardziej odpowiada za wieloletnie opóźnienie związane z portem w Elblągu. Tyle że od tych sporów ani jeden statek handlowy więcej do Elbląga nie przypłynie. Prawdziwym sprawdzianem gospodarności państwa będzie teraz coś innego: *czy potrafimy wykorzystać to, co już zbudowaliśmy?*Każdy kolejny rok, w którym przekop służy głównie jachtom i motorówkom, a port w Elblągu czeka na pełny dostęp do morza, oznacza utracone możliwości gospodarcze. To także czas, w którym ponad dwa miliardy złotych publicznych pieniędzy nie przynoszą efektów odpowiadających skali poniesionych nakładów. Dlatego dzisiaj nie potrzeba kolejnej politycznej wojny o przekop. Potrzeba harmonogramu, odpowiedzialności i tempa. Potrzeba szybkiego zakończenia procedur administracyjnych, ogłoszenia przetargu na ostatni odcinek, realizacji robót, modernizacji portu i równoczesnego pozyskiwania dla niego klientów.

”Czas to pieniądz”. W przypadku przekopu Mierzei Wiślanej i portu w Elblągu są to już ponad dwa miliardy złotych. Najwyższy czas, aby zaczęły pracować.

Cytowane artykuły:

Monika Smolik, Tor wodny na rzece Elbląg zostanie pogłębiony. Koszt to ponad 50 mln zł, https://gazetaolsztynska.pl/artykul/tor-wodny-na-rzece-elblag-n2420836
Weronika Henszel, *Cała prawda o przekopie Mierzei Wiślanej. Mamy dane, które jasno to potwierdzają*, https://www.fakt.pl/wydarzenia/polska/trojmiasto/cala-prawda-o-przekopie-mierzei-wislanej-dane-jasno-to-potwierdzaja/4lggdfd
Karolina Kurek, *Ostatnie szlify na rzece Elbląg: Koniec z półśrodkami, wpłyną tu wielkie statki,* 23 lipca 2026.

[Powyższy tekst powstał przy pomocy redakcyjnej ChatGTP. Tekst opiera się na argumentach, danych i chronologii zawartych w artykułach prasowych uzupełnionych o informacje AI

24 lipca 2026

List otwarty do ministra Piotra Malepszaka

Panie Ministrze, Polska nie może przez kolejne lata tylko czekać na CPK. Cargo nie poczeka.

Szanowny Panie Ministrze,

gratuluję objęcia odpowiedzialności za projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego. Życzę Panu sukcesów, bo sukces tego projektu – jeśli zostanie dobrze przeprowadzony – będzie sukcesem całej Polski.

Ale właśnie dlatego warto już na początku powiedzieć jasno:

Polska nie ma dziś czasu na kolejne lata sporów, wzajemnych oskarżeń i politycznych rozliczeń.

Mamy do rozwiązania realny problem. Problem państwa, które przez dekady patrzyło na lotniska głównie jak na miejsca, z których Polacy wylatują na wakacje. Tymczasem świat dawno zmienił sposób myślenia. Największe gospodarki nie traktują lotnisk jako kosztownej infrastruktury. Traktują je jako narzędzia budowania przewagi.

Koniec z polityką „kto zawinił". Czas na odpowiedź: co dalej?

Po zmianie kierownictwa projektu CPK opinia publiczna znów została wciągnięta w dyskusję o przeszłości. O błędach poprzedników. O złych decyzjach. O kosztach. To wszystko może być ważne.

Ale Polska nie może prowadzić polityki infrastrukturalnej wyłącznie poprzez wzajemne rozliczanie się z historii. Bo historia nie zbuduje nam gospodarki. Nie stworzy miejsc pracy. Nie przyciągnie inwestorów. Nie odzyska miliardów złotych, które dziś zarabiają inni.

Potrzebujemy odpowiedzi na pytanie:

Jak sprawić, żeby Polska przestała być zapleczem logistycznym Europy Zachodniej, a zaczęła być jednym z jej centrów?

„Pierwsza łopata" nie oznacza jeszcze sukcesu

Kilka tygodni temu poinformowano, że ruszają prace związane z budową Portu Polska. W przestrzeni medialnej pojawiły się komunikaty o „fundamentach terminala". Brzmi to poważnie.

I rzeczywiście – rozpoczęcie prac przy tak dużej inwestycji należy odnotować. Ale warto zachować proporcje.

Bo między rozpoczęciem wzmacniania gruntu a wykonaniem fundamentów terminala jest zasadnicza różnica.

Dzisiaj nie powstaje jeszcze terminal. Nie powstają również fundamenty terminala w rozumieniu kompletnej konstrukcji obiektu.

Realizowany jest pierwszy etap – palowanie i wzmacnianie podłoża pod przyszłe fundamentowanie. To konieczny element inwestycji, ale tylko część całego procesu.

Skala tych prac nie może być mylona ze skalą całego zadania. Wzmocnienie gruntu jest początkiem drogi do budowy fundamentów, a nie równoznacznym z ich wykonaniem.

Dlatego używanie skrótu myślowego „budujemy fundamenty terminala" może prowadzić do obrazu sytuacji, który nie odpowiada rzeczywistemu zaawansowaniu inwestycji.

W przypadku inwestycji liczonych w dziesiątkach miliardów złotych precyzja komunikacji publicznej ma znaczenie.

Cargo – niewidzialna wojna o miliardy

Największym błędem polskiego myślenia o lotnictwie było traktowanie lotnisk jako projektu pasażerskiego.

Tymczasem największe pieniądze często nie znajdują się w fotelu pasażera. Znajdują się w ładunku, takim jak: elektronika, farmaceutyki, części przemysłowe, towary wysokiej wartości oraz produkty wymagające szybkiej dostawy. To jest gospodarka XXI wieku.

I tutaj Polska ma ogromny problem. Nasz rynek rośnie, ale nadal korzystamy z infrastruktury innych.

Część polskich ładunków trafia do Frankfurtu, Lipska czy Amsterdamu, bo tam powstał przez dekady cały ekosystem: terminale, przewoźnicy, centra logistyczne, operatorzy ekspresowi, procedury, doświadczenie.

Niemcy nie wygrywają dlatego, że mają inne przepisy. Mają skalę. Mają konsekwencję. Mają strategię.

Niemcy zbudowali biznes. My wciąż dyskutujemy

Niemiecki model jest prosty. Lotnisko nie jest tylko pasem startowym. To cały organizm gospodarczy.

Frankfurt, Lipsk/Halle czy Kolonia/Bonn to nie są tylko porty lotnicze. To miejsca, gdzie tysiące firm zarabiają pieniądze. Gdzie powstają miejsca pracy. Gdzie obsługuje się globalny handel.

Polska tymczasem przez lata zadawała sobie pytanie: „Czy stać nas na lotnisko?"

Może powinniśmy zacząć zadawać inne pytanie:

Czy stać nas na to, żeby nie mieć własnego silnego zaplecza logistycznego?

Czy musimy czekać na CPK?

Nie.

I tutaj pojawia się najważniejsze wyzwanie dla Pana, Panie Ministrze. Nie wolno budować narracji, że dopiero CPK rozwiąże wszystkie problemy.

CPK jest potrzebne jako projekt strategiczny. Ale Polska ma już dziś infrastrukturę. Mamy lotniska. Mamy możliwości. Mamy niewykorzystany potencjał.

Pytanie brzmi: **Dlaczego z niego nie korzystamy?**

Radom – przykład, którego nie można już zostawić

Lotnisko w Radomiu stało się symbolem politycznego sporu. Ale polityka nie zmieni faktu: ono istnieje. Zostało wybudowane za pieniądze publiczne. I teraz najważniejsze pytanie nie brzmi: „Kto miał rację?”

Najważniejsze pytanie brzmi: **Jak sprawić, aby ta infrastruktura zaczęła pracować dla gospodarki?**

Może Radom nigdy nie będzie wielkim lotniskiem pasażerskim. Konkurencja z Warszawą jest trudna. Ale cargo to inna logika.

Dla przewoźnika towarowego ważniejsze są: dostępna przestrzeń, magazyny, możliwość pracy przez całą dobę, koszty, sprawna logistyka.

Samolot cargo nie pyta, czy lotnisko jest modne. Pyta, czy operacja się opłaca.

Dlatego Radom powinien zostać poważnie przeanalizowany jako: port cargo, centrum logistyczne,baza techniczna MRO. Nie dlatego, że ktoś chce ratować polityczną decyzję.

Dlatego, że państwo ma obowiązek wykorzystać majątek, który już posiada.

Polska nie musi walczyć z Niemcami. Polska musi zacząć działać

Rozwój polskiego cargo nie oznacza wojny z Niemcami. Wręcz przeciwnie. Może oznaczać współpracę.

Dlaczego niemieckie firmy logistyczne miałyby nie inwestować w Polsce? Dlaczego nie tworzyć wspólnych projektów? Dlaczego nie wykorzystać niemieckiego doświadczenia i polskiego położenia?

W gospodarce XXI wieku kapitał nie ma narodowości. Liczy się efektywność.

Jeżeli niemiecka firma stworzy w Polsce centrum logistyczne, zatrudni Polaków i zwiększy konkurencyjność europejskiego łańcucha dostaw – wszyscy na tym zyskamy.

Panie Ministrze, potrzebujemy planu, nie kolejnej debaty

Potrzebujemy: narodowej strategii cargo lotniczego, wykorzystania istniejących portów, szybszych procedur, cyfryzacji odpraw, współpracy z operatorami logistycznymi, specjalizacji lotnisk.

Nie każde lotnisko musi być wszystkim. Nie każde musi walczyć o pasażera. Jedno może być centrum cargo. Drugie techniczne. Trzecie regionalne.

Tak działa świat.

CPK nie może być końcem drogi. Musi być jej początkiem.

Największym ryzykiem nie jest to, że CPK powstanie. Największym ryzykiem jest to, że przez najbliższe lata będziemy czekać na CPK, nie wykorzystując żadnej innej szansy.

Port Polska ma być otwarty za kilka lat. Ale gospodarka nie zatrzyma się do tego czasu.

Towary będą płynąć. Firmy będą wybierać lokalizacje. Inwestorzy będą szukać najlepszych miejsc.

Pytanie brzmi: Czy Polska będzie jednym z tych miejsc?

Panie Ministrze,

ma Pan szansę zrobić coś więcej niż nadzorować jedną inwestycję. Ma Pan szansę zmienić sposób myślenia o polskim lotnictwie. Lotniska nie są luksusem. Nie są symbolem politycznej ambicji. Są narzędziem gospodarki. A państwo, które nie buduje własnej logistyki, zawsze będzie korzystać z cudzej.

Czas więc przestać pytać, kto kiedyś popełnił błąd.

Czas odpowiedzieć: **co zrobimy, aby Polska za dziesięć lat nie była tylko krajem, przez który przejeżdżają i przelatują towary innych?**

[Wiele informacji do tego artykułu pozyskałem za pomocą ChaGTP. Korzystałem z tego narzędzia również adiustując tekst.]

Cargo lotnicze. Zaniedbana gałąź polskiej gospodarki. Nie możemy czekać do 2032 roku

Mija niemal miesiąc od chwili, gdy skierowałem list otwarty do ministra Piotra Malepszaka, nowego pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Apelowałem w nim, aby rozwój polskiego cargo lotniczego przestał być traktowany jako temat, który można odłożyć do czasu uruchomienia nowego lotniska w Baranowie. List pozostał bez odpowiedzi. Nie mam o to pretensji – reprezentujemy pismo niszowe, skupiające się przede wszystkim na zagadnieniach społecznych i kulturalnych. Problem jednak nie zniknął. Przeciwnie, im więcej pojawia się nowych danych, analiz i wypowiedzi przedstawicieli branży, tym mocniej nasuwa się pytanie: **dlaczego Polska wciąż zachowuje się tak, jakby na rozwój cargo lotniczego miała nieograniczoną ilość czasu?**

Od 19 czerwca 2026 r. Piotr Malepszak pełni funkcję pełnomocnika rządu do spraw CPK, odpowiadając za realizację programu Port Polska. To dobry moment, aby sprawa cargo została potraktowana nie jako dodatek do wielkiej inwestycji lotniskowej, lecz jako **samodzielny projekt gospodarczy państwa**.

Impulsem do ponownego podjęcia tematu stał się najnowszy artykuł Marcina Walkowa w money.pl poświęcony perspektywom polskiego frachtu lotniczego. Pada w nim znamienna liczba: udział Polski w europejskim rynku cargo lotniczego to dziś zaledwie około 1 proc. Tymczasem mówimy o jednej z największych gospodarek Unii Europejskiej, kraju położonym na przecięciu osi północ–południe i wschód–zachód, z dużym rynkiem wewnętrznym, silnym przemysłem, rozwijającym się handlem elektronicznym i położeniem geograficznym, które powinno być naturalnym atutem w obsłudze przepływów między Azją a Europą Środkową.

To nie jest normalna proporcja. To jest **miara niewykorzystanego potencjału**.

Rosnąć o 7 procent to za mało, kiedy punkt wyjścia jest tak niski

Nie można powiedzieć, że polskie cargo lotnicze stoi w miejscu. Według Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2025 roku w polskich portach obsłużono prawie **213,7 tys. ton cargo**, o 7 proc. więcej niż rok wcześniej. Lotnisko Chopina odpowiadało za 137,1 tys. ton, czyli aż 64,1 proc. całego krajowego wolumenu. Najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 53,7 tys. ton – przed DHL i Qatar Airways.

Można więc powiedzieć: rynek rośnie. Tylko że prawdziwe pytanie brzmi: **czy rośnie wystarczająco szybko?**

W 2024 r. lotniska Unii Europejskiej obsłużyły łącznie 14,3 mln ton frachtu i poczty. Same Niemcy – 4,7 mln ton. Co więcej, w roku, w którym unijny rynek zwiększył się o 8,7 proc., Polska należała do zaledwie dwóch państw UE, które odnotowały spadek. Odbicie w 2025 r. jest więc dobrą wiadomością, ale nie powinno usypiać czujności.

Jeszcze bardziej wymowny jest przykład Budapesztu. BGK wskazuje, że w 2025 r. stolica Węgier obsłużyła **dwukrotnie więcej ładunków niż wszystkie polskie lotniska razem**, a jednym z czynników sukcesu było uproszczenie otoczenia regulacyjnego. To powinno w Warszawie uruchomić wszystkie dzwonki alarmowe. Węgry nie mają większej gospodarki niż Polska, większego rynku ani korzystniejszego położenia dla całej Europy Środkowej. Potrafiły jednak stworzyć produkt logistyczny, po który przyszli klienci.

Cargo bowiem nie pojawia się na lotnisku dlatego, że wybudowano terminal i pas startowy. Cargo wybiera miejsce, w którym **czas odprawy jest krótki, procedury przewidywalne, administracja działa przez całą dobę, przewoźnik ma możliwość szybkiego obrotu samolotu, spedytor ma dostęp do magazynów i dróg, a klient wie, że jego towar nie utknie w biurokratycznej próżni**.

I właśnie dlatego nie możemy czekać.

Załadunek belly cargo przez właz boczny Airbusa A380-800 na lotnisku we Frankfurcie (FRA). CC BY-SA 3.0

Port Polska jest szansą. Ale rok 2032 nie może być alibi

Nie mam wątpliwości, że Port Polska może radykalnie zmienić pozycję naszego kraju na europejskiej mapie cargo. Nowe lotnisko ma rozpocząć działalność w 2032 roku, a infrastruktura jego strefy cargo ma być gotowa wcześniej, do końca 2031 r. Trwają już konkretne prace projektowe – podpisano trzy umowy dotyczące poszczególnych części strefy cargo. Działa także Cargo Community Team, skupiający przedstawicieli lotnictwa, spedycji, agencji celnych, administracji i Ministerstwa Finansów, pracujący m.in. nad zmianami regulacyjnymi. Trudno więc uczciwie twierdzić, że „nic się nie dzieje".

Ale tu pojawia się zasadnicza różnica między **działaniem** a **tempem działania**.

Rok 2032 w lotnictwie i logistyce nie to nie jutro. To sześć lat. W tym czasie przewoźnicy podpiszą wieloletnie kontrakty, operatorzy logistyczni zainwestują miliardy w magazyny i sortownie, powstaną nowe łańcuchy dostaw, a konkurencyjne lotniska w Budapeszcie, Lipsku, Frankfurcie, Wiedniu, Pradze czy Stambule nie będą czekały, aż Polska nadrobi zaległości.

Raport BGK zakłada, że do 2040 r. polski rynek może zbliżyć się nawet do **1 mln ton cargo rocznie**, przy czym prognoza IATA wskazuje około 790 tys. ton. Sam BGK wyraźnie zaznacza jednak, że osiągnięcie takich wolumenów może być trudne bez dużego rozwoju połączeń all-cargo, linii towarowych i floty frachtowców. I tu dochodzimy do sedna.

Czy naprawdę mamy czekać, aż najpierw powstanie lotnisko, a dopiero potem zacząć budować rynek, który ma je wypełnić?

Powinno być dokładnie odwrotnie.

W 2032 roku Port Polska powinien otwierać się dla rynku, który już istnieje, ma klientów, przewoźników, spedytorów, procedury, kadry i wypracowane szlaki. Nie możemy otworzyć wielkiego terminalu cargo i dopiero wtedy rozpocząć zastanawianie się, skąd wziąć samoloty oraz towary.

Belly cargo czy frachtowce? To fałszywy wybór

PLL LOT słusznie podkreśla znaczenie belly cargo, czyli ładunków przewożonych w lukach samolotów pasażerskich. Narodowy przewoźnik jest dziś największym przewoźnikiem cargo w Polsce i nie ma powodu pomniejszać tego sukcesu. Jego przedstawiciele wskazują też, że posiadanie własnych frachtowców nie jest warunkiem prowadzenia dochodowego biznesu cargo. Są na świecie duże linie, które z powodzeniem opierają się głównie na pojemności samolotów pasażerskich.

Tyle że z tego nie wynika, iż Polska powinna zrezygnować z segmentu all-cargo. To jest fałszywa alternatywa.

Dane IATA za 2025 r. pokazują ciekawą sytuację: wzrost rynku był mocno napędzany przez przestrzeń bagażową samolotów pasażerskich, ale jednocześnie dedykowane frachtowce odpowiadały nadal za blisko **58 proc. międzynarodowego popytu na cargo lotnicze**. Oznacza to, że oba modele są potrzebne.

Nie chodzi więc o to, aby politycy nakazali LOT-owi jutro kupić kilkanaście frachtowców. Zakup samolotu cargo to poważna decyzja biznesowa, wymagająca kontraktów, zapewnionych potoków ładunkowych, załóg i odpowiedniej ekonomiki.

Ale skoro BGK stwierdza, że bez znaczącego rozwoju all-cargo trudno będzie osiągnąć zakładane dla Polski wolumeny, to państwo – jako właściciel strategicznych spółek i twórca otoczenia regulacyjnego – powinno już dziś zadać pytanie: **jaki jest nasz plan?**

Czy będzie nim LOT? Czy rozwój istniejących polskich operatorów, takich jak SkyTaxi? Czy partnerstwa z globalnymi liniami cargo? Leasing? ACMI? Joint venture? Zachęty dla integratorów kurierskich? Specjalizacja wybranych lotnisk regionalnych?

Nie przesądzajmy odpowiedzi. Ale brak odpowiedzi nie może być strategią.

Polska już ma lotniska. Nie wszystkie muszą czekać na Baranów

Największym błędem byłoby utożsamienie rozwoju polskiego cargo wyłącznie z budową Portu Polska. Nowy hub ma być projektem docelowym. Tymczasem **rynek można i trzeba rozwijać już teraz**.

Polska posiada sieć lotnisk, istniejącą infrastrukturę drogową, coraz większe zaplecze magazynowe, operatorów logistycznych, firmy kurierskie, spedytorów i ogromny rynek produkcyjny. Lotnisko Chopina jest coraz bardziej obciążone ruchem pasażerskim, ale istnieją porty regionalne z możliwościami rozwoju operacji towarowych. Sam fakt, że w 2025 r. największe przyrosty tonażu – obok Warszawy – odnotowały Lublin i Katowice, pokazuje, że rynek nie musi być skazany na jeden punkt.

Nie oznacza to, że każde regionalne lotnisko powinno budować wielki terminal cargo. To byłby równie poważny błąd: kosztowna infrastruktura bez przewoźników i kontraktów szybko zamienia się w pomnik nadmiernych ambicji.

Potrzebny jest **krajowy system specjalizacji**.

Jedno lotnisko może rozwijać ekspresowy fracht kurierski. Inne – produkty farmaceutyczne i towary wymagające kontrolowanej temperatury. Jeszcze inne – e-commerce, części przemysłowe, towary ponadgabarytowe czy transporty specjalistyczne. Nie trzeba czekać sześciu lat, aby zacząć budować kompetencje, szkolić kadry, cyfryzować odprawy i negocjować pierwsze regularne połączenia all-cargo.

Port Polska powinien w przyszłości ten system zwieńczyć, a nie stworzyć go z niczego.

Największa bariera może nie leżeć w betonie
W polskiej debacie infrastrukturalnej mamy szczególną skłonność do utożsamiania rozwoju z budową.

Tymczasem raport BGK mówi coś niezwykle ważnego: do wykorzystania potencjału cargo konieczne jest również **usuwanie barier legislacyjnych, celnych i podatkowych oraz odpowiednie kształtowanie umów lotniczych**.

To właśnie tutaj można działać natychmiast.

Cargo lotnicze nie może czekać od piątku wieczorem do poniedziałku rano. Towar o wysokiej wartości, część potrzebna do zatrzymanej linii produkcyjnej, przesyłka farmaceutyczna czy komponent elektroniczny nie wybierze lotniska, na którym każda niestandardowa procedura trwa dłużej niż sam lot międzykontynentalny.

Potrzebujemy odpraw rzeczywiście dostępnych 24/7, cyfrowej wymiany danych między przewoźnikiem, spedytorem, lotniskiem i administracją, szybkich ścieżek dla zaufanych operatorów, sprawnych kontroli weterynaryjnych i fitosanitarnych tam, gdzie są potrzebne, oraz jasnych procedur dla e-commerce i towarów specjalistycznych.

Jeżeli Budapeszt potrafił dzięki zmianom organizacyjnym i regulacyjnym wyrosnąć na poważnego konkurenta, to Polska powinna potraktować ten przykład nie jako ciekawostkę, ale jako ostrzeżenie.

Cła i VAT – argumentujmy precyzyjnie

W debacie o cargo często pojawia się argument, że skoro towary przeznaczone dla Polski odprawiane są w Niemczech czy Holandii, to „całe cła i VAT uciekają za granicę". Tę tezę warto doprecyzować, aby nie osłabiać słusznej sprawy nieścisłościami.

Cła pobierane na granicy zewnętrznej Unii są tradycyjnym zasobem własnym budżetu UE. W obecnej perspektywie finansowej państwo członkowskie dokonujące poboru zatrzymuje **25 proc. pobranych należności jako koszty poboru** – nie oznacza to więc, że 25 proc. jest „polską stawką celną" ani że całość cła zasila budżet kraju, w którym dokonano odprawy.

Także VAT jest bardziej skomplikowany. W procedurach, w których import w jednym kraju UE jest bezpośrednio związany z dalszym przemieszczeniem towaru do innego państwa członkowskiego, VAT może być należny w państwie docelowym. Sam fakt fizycznej odprawy we Frankfurcie nie oznacza więc automatycznie utraty całego VAT przez Polskę.

Ale to **wcale nie osłabia argumentu za rozwojem polskiego cargo**.

Największą stratą jest bowiem coś szerszego: utrata usług handlingowych, spedycyjnych, magazynowych i brokerskich; miejsc pracy; marż logistycznych; inwestycji; decyzji biznesowych; kontroli nad łańcuchami dostaw oraz pozycji kraju jako miejsca, w którym towary wchodzą do europejskiego systemu dystrybucji.
Jeżeli polski produkt jedzie ciężarówką jako RFS do niemieckiego hubu po to, aby dopiero stamtąd polecieć do Azji, to znaczy, że **sprzedajemy innym krajom najbardziej dochodową część łańcucha logistycznego**. I właśnie to powinno nas niepokoić.

Potrzebujemy programu „Cargo 2030", a nie tylko wizji roku 2040

Państwo powinno przedstawić w ciągu najbliższych miesięcy publiczną, mierzalną strategię rozwoju cargo lotniczego **na okres przed otwarciem Portu Polska**.

Nie kolejną ogólną analizę potencjału. Nie prezentację z wykresem pokazującym milion ton w 2040 roku. Potrzebny jest program operacyjny.

Powinniśmy wiedzieć, ile cargo Polska chce obsługiwać w 2028, 2030 i 2032 roku. Jaki procent ładunków generowanych przez polską gospodarkę chcemy odprawiać bezpośrednio w kraju. Które porty mają pełnić określone funkcje. Jak skrócimy procedury celne. Jak zachęcimy do uruchamiania nowych tras all-cargo. Jak przygotujemy kadry. Jaką rolę ma odegrać LOT, a jaką prywatni przewoźnicy. Jak przyciągniemy integratorów, spedytorów i producentów do budowy centrów logistycznych.

Co kwartał powinny być publikowane podstawowe wskaźniki: tonaż, liczba regularnych operacji all-cargo, udział RFS, czas odpraw, liczba nowych kierunków i wartość inwestycji logistycznych.

Cargo potrzebuje właściciela politycznego – kogoś, kto będzie odpowiadał nie tylko za budowę terminalu w 2031 roku, ale za **wynik gospodarczy sektora już dziś**.

Panie Ministrze, nie czekajmy

Panie Ministrze Piotrze Malepszak, nie pytam, czy Port Polska jest potrzebny dla rozwoju cargo. Uważam, że może stać się jednym z najważniejszych impulsów rozwojowych dla tego sektora. Pytam o coś innego: **czy naprawdę musimy czekać do 2032 roku, aby zacząć zachowywać się jak kraj, który chce mieć własne cargo lotnicze?** Sześć lat to w gospodarce bardzo długo.

Każdy rok zwłoki oznacza kolejne kontrakty zawarte przez zagraniczne huby, kolejne strumienie towarów przyzwyczajone do Frankfurtu, Lipska, Kolonii czy Budapesztu, kolejne centra logistyczne budowane tam, gdzie już istnieje przewidywalny ekosystem cargo.

Nie chodzi o rywalizację z Niemcami dla samej rywalizacji. Nie powinniśmy mierzyć naszego sukcesu tym, czy dogonimy Frankfurt. Powinniśmy mierzyć go pytaniem znacznie prostszym:

czy Polska wykorzystuje potencjał wynikający z własnej gospodarki, własnego położenia i własnego rynku?

Dzisiaj odpowiedź brzmi: nie.

BGK mówi o możliwości zbliżenia się w perspektywie 2040 roku do miliona ton cargo. Jednocześnie przestrzega, że bez rozwoju all-cargo, odpowiedniej infrastruktury i zmian regulacyjnych będzie to trudne. Port Polska projektuje strefę cargo i organizuje środowisko branżowe. To wszystko są dobre wiadomości. Ale dobry kierunek nie oznacza jeszcze wystarczającego tempa.

Dlatego apel ten kieruję nie tylko do ministra odpowiedzialnego za Port Polska. Kieruję go do rządu, parlamentarzystów, zarządów spółek Skarbu Państwa, samorządów będących właścicielami portów regionalnych, izb gospodarczych, eksporterów, spedytorów, operatorów logistycznych i środowisk finansowych.

Zróbmy z cargo lotniczego temat gospodarczy pierwszej ligi. Nie w 2032 roku. Nie w 2040. **Teraz.** Bo lotnictwo cargo ma jedną cechę, o której powinni pamiętać także politycy: **nie znosi czekania**.

19 lipca 2026

[Powyższy tekst powstał przy pomocy redakcyjnej ChatGTP. Pogłębienie kwerendy, adiustacja].

Jedwabny Szlak po epoce złudzeń. Polska między współpracą, bezpieczeństwem i geopolityką

„Jeśli chcesz rozśmieszyć Pana Boga, opowiedz Mu o swoich planach”.

Ta dowcipna sentencja przyszła mi na myśl, gdy ponownie przeczytałem artykuł, który napisałem w styczniu 2021 roku. Był to tekst o Nowym Jedwabnym Szlaku i szansach gospodarczych, jakie rozwój handlu między Azją a Europą mógł przynieść Polsce. Pisałem wówczas o Małaszewiczach, Sławkowie, Porcie Gdańsk, Centralnym Porcie Komunikacyjnym i o naszym strategicznym położeniu między Wschodem a Zachodem.

W tamtym czasie świat zmagał się z pandemią, ale dominowało jeszcze przekonanie, że kryzys jest przejściowym zakłóceniem. Globalizacja miała być może zwolnić, lecz nie zmienić kierunku. Rozwój transportu, integracja gospodarcza, zrównoważony rozwój oraz współpraca międzynarodowa wydawały się naturalną odpowiedzią na problemy współczesności.

Dziś, 6 sierpnia 2026 roku, świat wygląda inaczej.

Pełnoskalowa agresja Rosji na Ukrainę przywróciła do polityki europejskiej pojęcia, które jeszcze kilka lat wcześniej próbowaliśmy odsyłać do podręczników historii: wojna, imperializm, strefy wpływów, odstraszanie, mobilizacja i gospodarka obronna. Podczas szczytu NATO w Hadze w 2025 roku państwa Sojuszu zobowiązały się, by do 2035 roku przeznaczać łącznie 5 procent PKB na obronność oraz szerzej rozumiane bezpieczeństwo. Polska już w 2026 roku planuje wydatki obronne na poziomie około 4,8 procent PKB.

Czy oznacza to, że idee współpracy, integracji i wspólnego rozwoju przegrały? Nie. Zmieniła się jednak ich natura.

Globalizacja nie umarła. Straciła niewinność

W 2021 roku podstawowym kryterium organizowania światowych łańcuchów dostaw była efektywność. Produkcję lokowano tam, gdzie była najtańsza, towary przewożono najszybszą lub najbardziej ekonomiczną trasą, a zależności gospodarcze traktowano jako czynnik stabilizujący stosunki międzynarodowe.

Dziś równie ważne jak cena stały się bezpieczeństwo, odporność oraz polityczna wiarygodność partnera. Przedsiębiorstwa i państwa pytają już nie tylko: „Ile to będzie kosztować?”, lecz także: „Czy dostawa dotrze podczas wojny, sankcji, blokady portu, kryzysu energetycznego albo konfliktu handlowego?”.

Unia Europejska określa swoją politykę wobec Chin jako **de-risking, not decoupling** – ograniczanie nadmiernego ryzyka, lecz nie całkowite zerwanie współpracy. Chodzi o zmniejszanie krytycznych zależności, dywersyfikację dostaw i ochronę

strategicznych sektorów, przy jednoczesnym utrzymaniu handlu oraz dialogu gospodarczego.

Handel z Chinami bynajmniej nie zanikł. W 2025 roku Unia Europejska sprowadziła z Chin towary o wartości 559,4 miliarda euro, eksportując tam towary warte 199,6 miliarda euro. Deficyt UE wyniósł zatem niemal 360 miliardów euro. W pierwszym kwartale 2026 roku import z Chin osiągnął 145 miliardów euro, a kwartalny deficyt wzrósł do 98 miliardów euro. Jednocześnie unijny eksport do Chin był wyraźnie słabszy niż na początku dekady.

Nie mamy więc do czynienia z końcem współzależności. Przeciwnie – jest ona nadal ogromna. Problem polega na tym, że stała się bardziej asymetryczna i politycznie ryzykowna.

Nowy Jedwabny Szlak nie zniknął

Po pandemii i pierwszych problemach zadłużeniowych państw uczestniczących w chińskiej Inicjatywie Pasa i Szlaku często pisano, że Pekin odchodzi od wielkich projektów infrastrukturalnych na rzecz inwestycji „małych i pięknych”: tańszych, bezpieczniejszych finansowo i łatwiejszych do kontrolowania.

Diagnoza ta opisywała ważny etap zmian, lecz nie wyjaśnia już całej sytuacji. Najnowsze dane pokazują kolejną ewolucję.

Według niezależnego zestawienia Green Finance & Development Center w pierwszej połowie 2026 roku wartość chińskich kontraktów budowlanych i inwestycji w państwach związanych z BRI osiągnęła rekordowe 126,4 miliarda dolarów. Od 2013 roku łączna wartość zaangażowania gospodarczego Chin w ramach inicjatywy miała przekroczyć 1,5 biliona dolarów. Wzrosło znaczenie energetyki, górnictwa, przetwórstwa, technologii, produkcji przemysłowej oraz infrastruktury transportowej. Autorzy raportu zauważają wręcz, że okres dominacji wyłącznie niewielkich projektów można uznać za zakończony – ponownie pojawiają się przedsięwzięcia liczone w miliardach dolarów.

BRI nie jest już jednak jednym szlakiem prowadzącym z Chin przez Rosję do Europy. Stała się rozbudowanym portfelem inwestycji, portów, linii kolejowych, elektrowni, kopalń, fabryk, systemów cyfrowych i centrów logistycznych. Coraz większa część chińskiej ekspansji kieruje się ku Afryce, Azji Centralnej, Bliskiemu Wschodowi i Azji Południowo-Wschodniej.

Zwraca uwagę, że w pierwszej połowie 2026 roku wspomniane zestawienie nie odnotowało nowych znaczących projektów BRI w Rosji. Pokazuje to, że partnerstwo polityczne Pekinu i Moskwy nie musi oznaczać równorzędności gospodarczej. Rosja sprzedaje Chinom przede wszystkim surowce i w coraz większym stopniu występuje w roli słabszego partnera.

Wojna zmieniła mapę szlaków

Przed 2022 rokiem naturalną drogą kolejową z Chin do Europy był korytarz północny: przez Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę. Jego największymi zaletami były stosunkowo krótki czas transportu oraz istniejąca infrastruktura.

Wojna nie zatrzymała całkowicie ruchu tą trasą, ale radykalnie zwiększyła ryzyko polityczne. Sankcje, kontrole, możliwość zamykania granic, zagrożenie wykorzystaniem transportu do obchodzenia ograniczeń handlowych oraz niepewność relacji z Białorusią powodują, że przewoźnicy poszukują alternatyw.

Unia Europejska w przyjętych w 2024 roku zasadach rozwoju sieci TEN-T rozszerzyła cztery europejskie korytarze transportowe na Ukrainę i Mołdawię, jednocześnie obniżając rangę połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią. Jest to wyraźny sygnał dotyczący przyszłych kierunków europejskich inwestycji infrastrukturalnych.

Najczęściej wymienianą alternatywą dla korytarza rosyjskiego jest dziś **Środkowy Korytarz**, prowadzący z Chin przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan i Gruzję, a następnie przez Morze Czarne lub Turcję do Unii Europejskiej.

Trasa ta jest trudniejsza organizacyjnie. Wymaga kilkukrotnego przeładunku pomiędzy koleją i statkami, koordynacji wielu administracji celnych oraz rozbudowy portów nad Morzem Kaspijskim. Jest obecnie zazwyczaj droższa i mniej przewidywalna od dojrzałego korytarza północnego. Bank Światowy ocenia jednak, że odpowiednie inwestycje i usprawnienia mogą do 2030 roku potroić wielkość przewozów tym szlakiem oraz skrócić czas transportu o połowę.

Unia Europejska rozwija równocześnie własną inicjatywę Global Gateway. Jej celem jest tworzenie bezpiecznych, cyfrowych i odpornych połączeń transportowych, energetycznych oraz telekomunikacyjnych. W przypadku Azji Centralnej zakłada się budowę korytarza, który miałby umożliwiać przewóz towarów między Europą a Azją w czasie nieprzekraczającym 15 dni.

Dla Polski jest to zarówno ostrzeżenie, jak i szansa. Jeżeli południowe korytarze staną się sprawniejsze, część towarów może docierać do Unii przez Turcję, Bułgarię i Rumunię, omijając polską granicę. Jeżeli jednak Polska odpowiednio połączy swoje porty, kolej, terminale i centra dystrybucyjne z europejską siecią, może obsługiwać również towary przychodzące z południa.

Małaszewicze – brama ważna, lecz już nie jedyna

Rejon przeładunkowy Małaszewicze pozostaje jednym z największych polskich atutów. To tutaj spotykają się szeroki rozstaw torów stosowany na obszarze postsowieckim i europejski rozstaw normalny. Towary można przeładować, poddać kontroli, odprawić i skierować dalej do Niemiec, Czech, państw Beneluksu lub portów.

W styczniu 2026 roku PKP Polskie Linie Kolejowe sfinalizowały przejęcie 100 procent udziałów w spółce CARGOTOR, zarządzającej między innymi infrastrukturą rejonu Małaszewicz. Ma to ułatwić prowadzenie przyszłych inwestycji i zintegrować zarządzanie terminalem z krajową siecią kolejową.

Nie oznacza to jednak, że sukces jest zagwarantowany. Małaszewicze leżą przy granicy, której funkcjonowanie zależy dziś nie tylko od gospodarki, ale także od polityki bezpieczeństwa, sankcji oraz stosunków z reżimem białoruskim.

Dlatego błędem byłoby uzależnienie całej polskiej strategii od jednego przejścia granicznego. Małaszewicze powinny być rozwijane, ale równolegle z portami morskimi, terminalem w Sławkowie, połączeniami z Ukrainą oraz korytarzami północ–południe.

Najsilniejszą kartą Polski staje się Bałtyk

Najbardziej przekonującym przykładem realnego rozwoju polskiej logistyki jest dziś Port Gdańsk.

W 2025 roku terminal Baltic Hub przeładował ponad 2,76 miliona TEU, a uruchomienie trzeciego głębokowodnego nabrzeża zwiększyło jego roczną zdolność przeładunkową do około 4,4 miliona TEU. W pierwszej połowie 2026 roku Port Gdańsk obsłużył 41,7 miliona ton ładunków. Sam Baltic Hub przeładował prawie 1,6 miliona TEU – o 23 procent więcej niż rok wcześniej.

Port nie jest jedynie miejscem rozładunku statku. Wokół niego rozwijają się kolej, magazyny, centra dystrybucyjne, usługi celne, informatyka, ubezpieczenia, serwis, handel oraz przemysł. Dopiero cały ten ekosystem tworzy rzeczywistą wartość dla gospodarki.

Jesienią 2025 roku do Gdańska dotarł również kontenerowiec „Istanbul Bridge", który przypłynął z Chin przez Północną Drogę Morską. Było to wydarzenie symboliczne: pokazało, że wskutek zmian klimatycznych, rozwoju technologii oraz współpracy chińsko-rosyjskiej pojawiają się nowe warianty połączeń z Azją. Trasa arktyczna pozostaje jednak sezonowa, ryzykowna środowiskowo i zależna od Rosji. Pojedynczy rejs jest dowodem technicznej możliwości, lecz jeszcze nie podstawą długoterminowej strategii gospodarczej.

CPK jako element systemu, a nie samotne lotnisko

Transport lotniczy nie zastąpi przewozów morskich ani kolejowych. Może jednak odgrywać ważną rolę w dostawach leków, elektroniki, części zamiennych, produktów luksusowych, przesyłek ekspresowych i innych towarów o wysokiej wartości.

Według aktualnego harmonogramu pierwsza faza CPK wraz z połączeniem kolei dużych prędkości Warszawa–CPK–Łódź ma zostać uruchomiona pod koniec 2032 roku.

Sens tej inwestycji należy oceniać nie tylko przez liczbę pasażerów. Jej wartość zależy od połączenia portu lotniczego z siecią kolejową, logistyką towarową, polskimi portami morskimi, terminalami intermodalnymi i zapleczem produkcyjnym.

CPK nie powinien być traktowany jako pomnik ambicji którejkolwiek partii. Musi być elementem wieloletniej strategii transportowej państwa, podlegającej kontroli kosztów, analizom popytu oraz profesjonalnemu zarządzaniu.

Ukraina zmienia znaczenie polskiego położenia

W 2021 roku, pisząc o polskim położeniu, patrzyłem przede wszystkim na handel pomiędzy Chinami a Europą Zachodnią. Dziś co najmniej równie ważny staje się kierunek ukraiński.

Utworzone po rosyjskiej agresji unijne Korytarze Solidarności umożliwiły Ukrainie utrzymanie importu i eksportu pomimo wojny. Do marca 2025 roku wartość handlu przeprowadzonego tymi trasami szacowano na około 211 miliardów euro. Korytarze te służą już nie tylko transportowi zboża, lecz także przewozom paliw, pojazdów, stali, rud, nawozów, pomocy humanitarnej i wyposażenia potrzebnego ukraińskiej gospodarce. Komisja Europejska podkreśla, że mają one być podstawą długoterminowego włączenia Ukrainy do jednolitego rynku europejskiego.

Po zakończeniu wojny – niezależnie od tego, kiedy i na jakich warunkach ono nastąpi – Ukraina będzie potrzebowała gigantycznych ilości materiałów budowlanych, maszyn, taboru kolejowego, urządzeń energetycznych i produktów przemysłowych.

Polska może być dla tej odbudowy zapleczem logistycznym, produkcyjnym i usługowym. Aby tak się stało, potrzebne są jednak inwestycje w przejścia graniczne, terminale, skanery, tory, drogi, magazyny oraz cyfrowe systemy odpraw. Potrzebne jest także rozwiązanie sporów dotyczących transportu i handlu rolnego, ponieważ trwała współpraca nie może opierać się na przemilczaniu konfliktów interesów.

Czy Polska rzeczywiście może zarabiać na cłach?

W obecnym systemie finansowania Unii Europejskiej państwa członkowskie zachowują 25 procent pobranych należności celnych jako rekompensatę kosztów ich poboru. W 2025 roku unijne administracje celne zebrały około 30,7 miliarda euro, z czego około 23 miliardy przekazano do budżetu UE.

Nie oznacza to jednak, że każdy kontener przekraczający polską granicę automatycznie zapewnia Polsce 25 procent należnego cła.

Towary mogą zostać objęte procedurą tranzytową i odprawione dopiero w innym państwie Unii. Przepisy pozwalają, by formalności celne były przeprowadzane w miejscu docelowym, a niekoniecznie w pierwszym punkcie wjazdu na obszar celny UE.

Aby Polska rzeczywiście korzystała z położenia granicznego, musi przyciągać nie tylko sam ruch tranzytowy, ale również odprawy, magazynowanie, dystrybucję i przetwarzanie towarów. Potrzebuje sprawnej administracji celnej, nowoczesnych laboratoriów, systemów kontroli, odpowiedniej liczby funkcjonariuszy oraz konkurencyjnych centrów logistycznych.

Największe pieniądze nie powstają bowiem wtedy, gdy kontener przejeżdża przez kraj bez zatrzymania. Powstają wtedy, gdy w Polsce jest przeładowywany, sortowany, ubezpieczany, naprawiany, konfekcjonowany, certyfikowany i kierowany do dalszej dystrybucji.

Polska strategia: otwartość bez naiwności

Polska nie powinna wybierać pomiędzy całkowitym otwarciem na handel z Chinami a próbą gospodarczego odcięcia się od Azji. Oba rozwiązania byłyby błędne.

Potrzebujemy strategicznej otwartości. Powinniśmy handlować, ale równocześnie chronić infrastrukturę krytyczną, dane, technologie podwójnego zastosowania oraz bezpieczeństwo dostaw. Musimy pilnować przestrzegania sankcji i nie dopuścić, aby polskie terminale stały się miejscem ich obchodzenia. Jednocześnie nie wolno nam z przyczyn ideologicznych rezygnować z legalnej wymiany gospodarczej, która przynosi miejsca pracy i dochody.

Naszą przewagą powinna być różnorodność. Polska może równocześnie rozwijać Małaszewicze, Sławków, porty bałtyckie, połączenia z Ukrainą, Rail Baltica, korytarze północ–południe oraz transport lotniczy. Wówczas zamknięcie lub osłabienie jednej trasy nie sparaliżuje całego systemu.

Infrastruktura powinna mieć także charakter podwójnego zastosowania. Tory, mosty, porty, lotniska, magazyny paliw i systemy teleinformatyczne służą gospodarce w czasie pokoju, a bezpieczeństwu państwa w okresie kryzysu. Właśnie dlatego część nowych zobowiązań NATO obejmuje nie tylko zakup uzbrojenia, lecz również ochronę infrastruktury, odporność cywilną i bezpieczeństwo sieci.

Współpraca nie odeszła. Stała się trudniejsza

W artykule z 2021 roku pisałem, że handel nie powinien być traktowany jak wojna, ponieważ na rozwoju wymiany gospodarczej mogą korzystać wszystkie społeczeństwa.

Nie wycofuję się z tego przekonania. Dziś dodałbym jednak, że handel może być także instrumentem nacisku, uzależnienia i zdobywania wpływów. Porty, surowce, technologie, systemy płatnicze i szlaki transportowe mają nie tylko znaczenie ekonomiczne. Stały się elementami polityki bezpieczeństwa.

Nie powinniśmy zatem powracać ani do naiwnej wiary, że każda współzależność automatycznie przynosi pokój, ani do równie niebezpiecznego przekonania, że jedyną odpowiedzią na ryzyko jest zamykanie granic i budowanie samowystarczalnych bloków.

Świat nadal potrzebuje handlu, współpracy naukowej, wymiany technologicznej i wspólnej odpowiedzi na problemy klimatyczne, energetyczne oraz demograficzne. Współpraca przetrwała, ale została wyposażona w sankcje, kontrole inwestycji, wymogi bezpieczeństwa, standardy środowiskowe i mechanizmy ochrony rynku.

Polska pozostaje krajem granicznym Unii Europejskiej. W 2021 roku oznaczało to przede wszystkim możliwość obsługi handlu prowadzonego ze Wschodu na Zachód. Dziś oznacza znacznie więcej: odpowiedzialność za zewnętrzną granicę UE i NATO, udział w odbudowie Ukrainy, rozwój portów bałtyckich, zabezpieczenie europejskich łańcuchów dostaw oraz tworzenie połączeń między północą i południem kontynentu.

Nasze położenie nadal jest gospodarczą szansą. Nie jest jednak gwarancją sukcesu.

O tym, czy Polska stanie się ważnym europejskim centrum logistycznym, nie zdecyduje samo miejsce na mapie. Zdecydują inwestycje, jakość instytucji, sprawność kolei i portów, szybkość odpraw, bezpieczeństwo infrastruktury oraz zdolność do prowadzenia polityki wykraczającej poza jedną kadencję parlamentu.

Jedwabny Szlak nie zniknął. Rozdzielił się na wiele dróg.

Najważniejsze pytanie brzmi dziś nie: czy będzie przez Polskę przebiegał, lecz: czy potrafimy sprawić, aby towary, kapitał i usługi pozostawiały w Polsce wartość większą niż tylko ślad kół przejeżdżającego pociągu.

[**Nota redakcyjna:** Artykuł powstał na podstawie wcześniejszych publikacji, materiałów, tez i przemyśleń autora. Przy jego opracowaniu wykorzystano narzędzie sztucznej inteligencji ChatGPT firmy OpenAI, które wsparło autora w wyszukaniu i analizie aktualnych źródeł internetowych, weryfikacji oraz doprecyzowaniu danych, uporządkowaniu argumentacji, uzupełnieniu kontekstu i redakcji tekstu. Ostateczny wybór treści, przedstawione opinie, wnioski oraz odpowiedzialność za publikację należą do autora.]

Czy Polskę stać na plan minimum?

CPK nie może być zakładnikiem politycznego wahadła, administracyjnych blokad i źle pojętej dumy kapitałowej

Wokół Centralnego Portu Komunikacyjnego znów zaczyna się ten sam chocholi taniec: najpierw wielkie zapowiedzi, potem audyty i zmiany kadrowe, następnie komunikaty o przyspieszeniu, a chwilę później - język „optymalizacji" i „niezbędnego minimum". Tymczasem w wielkiej infrastrukturze najdroższy bywa nie projekt ambitny, lecz projekt wielokrotnie zatrzymywany, przeprojektowywany i uruchamiany zbyt późno.

Nie tylko brak pieniędzy. Przede wszystkim brak decyzji

Rządowy Program Wieloletni na lata 2024-2032 przewiduje na cały program CPK 131,7 mld zł. Z tej kwoty ponad 76,8 mld zł przypada na komponent kolejowy, a 42,7 mld zł na inwestycje lotniskowe. Sam dokument zakładał, że kolej będzie finansowana zarówno skarbowymi papierami wartościowymi, jak i środkami Unii Europejskiej. Problem polega na tym, że zapis w uchwale nie jest tym samym co pieniądze dostępne w kasie inwestora we właściwym momencie.

Według ustaleń money.pl w latach 2024-2026 CPK miało pozyskać na kolej około 1,4 mld zł funduszy unijnych, a zdobyło 264,3 mln zł, czyli niespełna jedną piątą planu. Jeszcze poważniejsza jest informacja, że obowiązujące kryteria programu FEnIKS w praktyce blokowały projekty CPK niewpisane do Krajowego Programu Kolejowego. Jeżeli strategiczna inwestycja rządu przegrywa nie z decyzją Brukseli, lecz z krajową konstrukcją kryteriów, mamy do czynienia nie z nieuchronnym brakiem środków, ale z problemem koordynacji państwa.

Państwo nie może zasłaniać się brakiem pieniędzy, dopóki nie pokaże, że wykorzystało wszystkie rozsądne źródła finansowania i usunęło bariery, które samo stworzyło.

Oczywiście nie każdą złotówkę da się zastąpić dotacją. Fundusze europejskie są konkursowe, mają kryteria i nie pokryją całego programu. Ale między dotacją a rezygnacją istnieje szerokie pole: kredyty konsorcjalne, obligacje projektowe, finansowanie pomostowe do czasu rozstrzygnięcia naborów, instrumenty Europejskiego Banku Inwestycyjnego, gwarancje oraz kapitał instytucjonalny. CEF Transport został stworzony właśnie po to, by wspierać transgraniczną i interoperacyjną infrastrukturę sieci TEN-T oraz przyciągać inwestycje prywatne. Zadaniem państwa jest ułożyć te źródła w jeden wiarygodny plan, a nie czekać, aż każde z osobna rozwiąże problem.

Nie znaczy to, że cały projekt stoi. W czerwcu 2026 r. podpisano wartą blisko 146 mln zł umowę na fundamenty głębokie terminala - ponad 8 tys. pali i kolumn - a pięć konsorcjów zaproszono do składania ofert na budowę samego terminala. Zasadnicze roboty mają zakończyć się w 2031 r., po czym w 2032 r. mają nastąpić odbiory, testy i

certyfikacja. Postęp części lotniskowej nie usuwa jednak ryzyka, że niedomknięte finansowanie kolei stanie się wąskim gardłem całego przedsięwzięcia.

Optymalizacja czy redukcja ambicji?

Słowo „optymalizacja” brzmi rozsądnie, bo żadnej inwestycji za dziesiątki miliardów nie wolno zwalniać z rachunku ekonomicznego. Trzeba upraszczać rozwiązania przewymiarowane, ograniczać koszty utrzymania i etapować budowę tam, gdzie popyt będzie narastał stopniowo. Nie wolno jednak mylić optymalizacji z mechanicznym cięciem elementów, które decydują o przepustowości całego systemu, ani z kolejnym przeprojektowaniem już zaawansowanej dokumentacji.

Dobrym przykładem jest spór o liczbę peronów pod lotniskiem. Według informacji prasowych obowiązujący projekt nadal przewiduje sześć peronów, a spółka zaprzecza, by zapadła decyzja o redukcji. Jednocześnie możliwość dalszych analiz pozostaje otwarta. Sama liczba peronów nie jest dogmatem. Dogmatem powinno być co innego: każda zmiana po zamknięciu ważnego etapu projektowania musi mieć publicznie obroniony bilans korzyści, kosztów, rezerwy przepustowości oraz wpływu na termin otwarcia. Tania zmiana na rysunku może okazać się bardzo droga, jeśli uruchomi nowe uzgodnienia, pozwolenia i roszczenia wykonawców.

Jeszcze bardziej niepokoi język „niezbędnego minimum” w odniesieniu do kolei. Pierwszy odcinek Warszawa - lotnisko jest bezdyskusyjnie krytyczny, lecz port przesiadkowy nie osiągnie pełnej wartości jako wyspa z jednym dobrym dojazdem. Sens CPK polega na połączeniu lotniska, kolei dużych prędkości, LOT-u, cargo i zaplecza logistycznego w jeden system. Gdy oszczędza się na węzłach tego systemu, spada produktywność całej inwestycji.

Sto procent własności nie znaczy sto procent korzyści

W 2023 r. po kilkunastomiesięcznym procesie CPK wybrało Vinci Airports i IFM Global Infrastructure Fund jako preferowanego inwestora strategicznego części lotniskowej. Konsorcjum miało wnieść około 8 mld zł za maksymalnie 49 proc. udziałów. Skarb Państwa zachowywał co najmniej 51 proc., a więc kontrolę większościową. Model zakładał też pozyskanie finansowania dłużnego. Później z tej koncepcji zrezygnowano, powierzając rolę krajowego partnera Polskim Portom Lotniczym.

Rząd miał prawo uznać ofertę za niekorzystną. Wartość udziałów, podział ryzyka, prawa korporacyjne, dywidendy i warunki wyjścia inwestora muszą być oceniane twardo. Nie wystarczy jednak powiedzieć, że infrastruktura ma być „w polskich rękach”. Trzeba pokazać porównanie: ile kosztuje kapitał krajowy, ile kapitał prywatny, jakie ryzyko przejmuje każda ze stron i jaki wpływ ma wybrany wariant na termin uruchomienia. Bez takiej analizy patriotyczne hasło staje się zasłoną dla decyzji finansowej, której społeczeństwo nie może ocenić.

Lepiej zachować skuteczną kontrolę nad dużym, uruchomionym na czas przedsięwzięciem niż mieć sto procent udziałów w opóźnionym planie minimum.

Kapitał zagraniczny nie musi oznaczać utraty suwerenności. Państwo może zachować większość, zastrzec decyzje strategiczne, kontrolę nad bezpieczeństwem, gruntami i infrastrukturą krytyczną, ograniczyć możliwość zbywania udziałów oraz dokładnie określić standardy operacyjne. Co więcej, partner branżowy wnosi nie tylko pieniądze, lecz również doświadczenie w uruchamianiu i zarządzaniu wielkimi lotniskami. Rezygnacja z konkretnej oferty może być racjonalna; rezygnacja z samego sprawdzenia konkurencyjnych ofert już racjonalna być nie musi.

Każdy rok opóźnienia ma cenę

Koszt opóźnienia nie sprowadza się do inflacji materiałów i wynagrodzeń na budowie. To także później uruchomione opłaty lotniskowe, czynsze, usługi logistyczne i przewozy kolejowe; później utworzone miejsca pracy i wpływy podatkowe; dłuższe ograniczenia przepustowości warszawskiego systemu lotniskowego; słabsza pozycja LOT-u w walce o ruch transferowy; wreszcie odsunięte korzyści czasowe dla pasażerów i firm. Tych strat nie widać w budżecie CPK, bo są kosztami utraconych możliwości całej gospodarki.

Raport EY poświęcony cargo szacował, że od połowy lat trzydziestych dodatkowe roczne dochody budżetu z cła i VAT mogą przekraczać 1 mld zł, a skumulowane dodatkowe wpływy do 2060 r. zbliżyć się do 200 mld zł. To prognoza, nie gwarancja. Zależy od wolumenu i struktury cargo, wzrostu gospodarczego, przepisów celnych oraz od tego, czy Polska rzeczywiście stanie się bramą logistyczną regionu. Sam raport nie oblicza rentowności całej inwestycji, a według omówienia Demagoga w scenariuszu centralnym dodatkowy efekt VAT w pierwszych latach miał być ograniczony.

Właśnie dlatego odpowiedzialna argumentacja nie powinna sprowadzać każdego roku zwłoki do jednej magicznej kwoty. Można natomiast powiedzieć z pełnym przekonaniem: opóźnienie przesuwa w czasie cały strumień korzyści i zwiększa ryzyko, że część z nich przejmą konkurencyjne huby, przewoźnicy i centra logistyczne. W dużych projektach czas ma wartość finansową. Jeśli szerokie efekty gospodarcze są rzeczywiście liczone w miliardach rocznie, wieloletnie wahanie może kosztować więcej niż oszczędności uzyskane przez punktowe cięcia.

Chocholi taniec wokół projektu

Polska ma doświadczenie w realizacji dużych programów infrastrukturalnych, gdy istnieją stabilny inwestor, jasny system finansowania i polityczna ciągłość - tak powstawały sieci dróg, modernizowano kolej i rozwijano porty. CPK od lat cierpi natomiast na nadmiar politycznych interpretacji. Każda ekipa chce projekt na nowo zdefiniować, nazwać, obsadzić i opowiedzieć. Zmieniają się zarządy, harmonogramy, priorytety i uzasadnienia. Nawet dobre decyzje zaczynają wtedy wyglądać jak ruch w partyjnym spektaklu.

W sierpniu 2026 r. odwołano prezesa CPK i członka zarządu odpowiedzialnego za część lotniskową, a kilka tygodni później spółka szukała nowego prezesa. Równolegle pojawiały się zapewnienia o przyspieszeniu, informacje o luce w finansowaniu kolei oraz wypowiedzi o rozkładaniu postępowań w czasie. Każdą z tych decyzji można osobno tłumaczyć. Razem tworzą jednak obraz państwa, które

nie daje rynkowi, wykonawcom i obywatelom jednej wiarygodnej odpowiedzi: jaki jest zakres bazowy, skąd dokładnie będą pieniądze i które terminy są naprawdę nieprzekraczalne.

Nie chodzi o to, by zakazać audytów albo zmian kadrowych. Chodzi o koszt ciągłego otwierania raz podjętych decyzji. W inwestycji wykraczającej daleko poza jedną kadencję politycy powinni spierać się o standard kontroli, a nie o prawo własności do sukcesu. Zmiana nazwy z CPK na Port Polska nie skraca ani jednego kilometra toru i nie przyspiesza ani jednego pozwolenia.

Co państwo powinno zrobić teraz

Po pierwsze, opublikować jeden zintegrowany harmonogram lotniska, kolei Warszawa - CPK - Łódź, węzła pod lotniskiem oraz dróg dojazdowych. Powinien on pokazywać ścieżkę krytyczną, rezerwy czasowe, właściciela każdego kamienia milowego i konsekwencje jego niedotrzymania.

Po drugie, co kwartał ujawniać trzy różne wielkości: wartość ogłoszonych postępowań, wartość podpisanych umów oraz rzeczywiście poniesione nakłady. Dopiero takie zestawienie pokazuje realne tempo inwestycji i chroni debatę przed myleniem komunikatów przetargowych z placem budowy.

Po trzecie, powołać wspólny zespół Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy, Ministerstwa Finansów i CPK, który w krótkim terminie zamknie strukturę finansowania. Jego zadaniem powinno być usunięcie krajowych barier w FEnIKS, przygotowanie projektów do CEF i kolejnej perspektywy unijnej oraz zorganizowanie finansowania pomostowego, aby przetargi nie czekały na późniejsze promesy.

Po czwarte, przedstawić porównanie wariantów kapitałowych dla lotniska: model w pełni państwowy, model z krajowym partnerem oraz model z mniejszościowym inwestorem prywatnym. Porównanie powinno obejmować koszt kapitału, podział ryzyka, wpływ na dług publiczny, termin realizacji, know-how i wartość zachowanych przyszłych dywidend.

Po piąte, zawrzeć ponadpartyjne porozumienie co najmniej w sprawie zakresu bazowego, docelowej funkcji hubu i zasad nadzoru. Zarząd powinien być rozliczany z kamieni milowych, kosztu i jakości, a nie z tego, czy jego komunikacja pasuje do bieżącej narracji politycznej.

Polski nie stać na tanie pozory oszczędności

Pytanie nie brzmi więc: czy Polskę stać na CPK? Tak postawione jest zbyt proste. Właściwe pytanie brzmi: czy stać nas na wieloletnie zamrażanie kapitału, powtarzanie projektowania, utratę korzyści, przeciążone Okęcie i kolej, która kończy się na „niezbędnym minimum”? Czy stać nas na to, by strategiczny projekt stał się wiecznym placem politycznej rekonstrukcji?

Rozsądek wymaga kontroli kosztów. Wymaga też odwagi, by pozyskać kapitał tam, gdzie jest dostępny, zabezpieczyć interes państwa dobrymi warunkami i przestać traktować samą stuprocentową własność jako substytut efektywności. Polska racja

stanu nie polega na tym, by wszystko finansować wyłącznie z jednej kieszeni. Polega na tym, by zachować kontrolę nad strategicznym aktywem, zbudować je w odpowiedniej skali i uruchomić wtedy, gdy może jeszcze zdobyć rynek.

Największym zagrożeniem dla CPK nie jest dziś sama skala inwestycji. Jest nim utrata ciągłości decyzji, finansowania i odpowiedzialności.

Jeżeli rząd potrafi wykazać, że konkretna korekta obniża koszt bez utraty przepustowości i bez opóźnienia - powinien ją przeprowadzić. Jeżeli potrafi wykazać, że kapitał krajowy jest tańszy i pewniejszy - powinien go wybrać. Ale jeśli „optymalizacja" staje się nazwą dla odwlekania, a „polskość" usprawiedliwia rezygnację z konkurencji o kapitał, społeczeństwo ma prawo powiedzieć: dość chocholego tańca. Czas przestać debatować, kto będzie autorem CPK. Czas ustalić, kto, za co i do kiedy odpowiada, a potem tę inwestycję po prostu zbudować.

Uwaga metodologiczna: prognozy korzyści z cargo są scenariuszami zależnymi od popytu, polityki celnej i podatkowej oraz zachowania rynku. Nie są gwarantowanym przychodem ani pełnym rachunkiem rentowności programu.

Nota redakcyjna

Artykuł powstał z inicjatywy autora, na podstawie jego wieloletniego zainteresowania projektem CPK, przedstawionych tez, ocen oraz wybranych materiałów źródłowych. W przygotowaniu tekstu wykorzystano ChatGPT firmy OpenAI. Jego wkład obejmował uporządkowanie argumentacji, analizę i weryfikację dostępnych danych, uzupełnienie kontekstu ekonomicznego i infrastrukturalnego, opracowanie struktury artykułu oraz jego redakcję językową. Zasadnicze stanowisko, kierunek rozważań i ocena znaczenia inwestycji należą do autora.

Chocholi taniec i nowi (starzy) muzykanci

Michael O'Leary ma prawo nie chcieć latać z Portu Polska. Nie ma jednak powodu, aby jego preferencje biznesowe stawały się polską strategią transportową. Prezes grupy Ryanair — bo taką funkcję pełni, a nie funkcję prezesa „Ryanaira Polska" — patrzy na nasze lotniska z perspektywy interesów swojego przedsiębiorstwa. Państwo powinno patrzeć szerzej: na potrzeby pasażerów, rozwój połączeń międzykontynentalnych, eksport, logistykę i możliwości polskiej gospodarki.

W przytoczonej rozmowie z Wyborcza.biz, serwisem związanym z wyborcza.pl, O'Leary uznał Port Polska za przedsięwzięcie bez przyszłości. WP.pl podchwyciła jego wypowiedzi, nadając im dodatkowy rozgłos. Tak wygląda udokumentowane zaangażowanie tych portali w tę debatę: jeden udostępnił rozmówcy łamy, drugi rozpowszechnił jego stanowisko. Nie dowodzi to wspólnej kampanii przeciw inwestycji. Pozwala jednak zapytać, czy równie wyraźnie przedstawiono czytelnikom gospodarczy interes człowieka wydającego tak kategoryczny wyrok.

Już argument o lotnisku położonym „100 km od Warszawy" pokazuje, jak daleko retoryka rozmówcy rozminęła się z geografią. Sama WP skorygowała tę odległość do około 30–40 km. O atrakcyjności portu rozstrzyga zresztą również czas dojazdu, częstotliwość pociągów i dostępność dla mieszkańców innych regionów. Lotnisko zintegrowane z koleją trzeba oceniać jako część systemu transportowego. Liczba kilometrów, dodatkowo zawyżona, nie zastąpi takiej analizy.

Interes Ryanaira jest konkretny. W lipcu 2025 roku przewoźnik zawarł z Modlinem wieloletnią umowę, przewidującą wzrost jego ruchu do ponad 5 mln pasażerów rocznie w 2030 roku. Lotnisko zobowiązało się do rozbudowy infrastruktury, a Ryanair zapowiedział zwiększenie liczby bazowanych samolotów i rozbudowę siatki połączeń. O'Leary broni więc modelu działalności, w którym jego firma ma już uzgodnione warunki rozwoju. Jego wystąpienie można odczytywać jako nacisk na utrzymanie pierwszeństwa inwestycji korzystnych dla Ryanaira. Nie jest to bezstronna ekspertyza o przyszłości polskiego lotnictwa.

Trzeba przy tym uczciwie opisać finansowe wsparcie Modlina. Według prezesa lotniska 10 mln euro przekazane przez Ryanair stanowiło przedpłatę przyszłych opłat lotniskowych. Pomogło wcześniej uruchomić inwestycje, ale oznacza również wcześniejsze wykorzystanie części przyszłych wpływów. Nie wynika z tego, że przez kolejne lata Modlin nie osiągnie żadnych korzyści ze współpracy: pozostają inne przychody i możliwość zwiększenia ruchu. Przedpłata nie była jednak bezinteresownym gestem. Służyła rozbudowie infrastruktury potrzebnej Ryanairowi do zwiększenia liczby lotów i pasażerów — celowi, który sam O'Leary otwarcie wskazywał. Według jego wypowiedzi środki mają zostać rozliczone w ciągu trzech lat. Rzetelna ocena porozumienia wymaga zatem poznania nie tylko kwoty przedpłaty, lecz także stawek opłat, zasad ich ewentualnej waloryzacji oraz rentowności usług świadczonych przewoźnikowi. Dopiero taki rachunek pokaże, jak korzyści i ryzyko rozłożono między Ryanaira a lotnisko.

O'Leary dostaje jednak argumenty od samych gospodarzy CPK. Po odwołaniu 31 lipca 2026 roku Filipa Czernickiego i Dariusza Kusia termin składania zgłoszeń w konkursie na prezesa przesunięto z 23 września na 7 października. Zmiana kierownictwa w chwili przechodzenia do realizacji tak ogromnej inwestycji, połączona z przeciągającym się wyborem następcy, wymaga poważnego wyjaśnienia. Nieujawnienie liczby kandydatów nie dowodzi, że nie zgłosił się nikt. Dowodzi natomiast, że opinia publiczna otrzymuje niewiele informacji pozwalających ocenić sprawność tego procesu.

Podobnie jest z postępem prac. Piotr Rachwalski w rozmowie z Forsalem wskazuje na problemy z pozwoleniami, pozyskiwaniem nieruchomości i niewystarczającymi zasobami urzędów. Jednocześnie opisuje prowadzone roboty przygotowawcze. Oba obrazy mogą być prawdziwe: inwestycja posuwa się naprzód, lecz część etapów przesuwa się w czasie. Państwo powinno odpowiedzieć na to wzmocnieniem administracji, stabilnym zarządzaniem i publicznym harmonogramem. Kolejne zapewnienia, że wszystkie prace zostaną ukończone na czas, aby uruchomić port w 2032 roku, nie zastąpią kontroli wykonania.

Odpowiedzialność za ten stan nie zaczęła się wraz z ostatnią zmianą zarządu. NIK wskazała, że wcześniejsze założenia dotyczące terminów, skali i finansowania lotniska były nierzetelne, a dokumenty wdrożeniowe przygotowywano z opóźnieniami. Obrona celowości Portu Polska nie może więc polegać na obronie każdej decyzji dawnych albo obecnych władz. Przeciwnie: im bardziej potrzebna jest inwestycja, tym mniej wolno tolerować błędy w jej prowadzeniu.

Stawka finansowa jest już znaczna. Według informacji przekazanej PAP na program CPK w latach 2018–2023 wydano około **2,7 mld zł**. Nowszy komunikat spółki podaje **7,42 mld zł wykonania finansowego związanego z inwestycjami i funkcjonowaniem spółki według stanu na 31 lipca 2026 roku**. Kwota ta obejmuje cały program i działalność spółki, a nie wyłącznie budowę lotniska. Obu liczb nie należy dodawać.

NIK podała, że do końca 2023 roku na zadania w części lotniskowej programu 2020–2023 wydano około **1,3 mld zł**, w tym **186,1 mln zł kosztów operacyjnych spółki**. W dostępnych, sprawdzonych źródłach brakuje pełnego zestawienia wydatków na część lotniskową za lata 2024–2026. Dokapitalizowanie spółki o **3,5 mld zł w 2024 roku** oznaczało zapewnienie finansowania, a nie potwierdzenie wydania całej tej kwoty na lotnisko. Jednocześnie kontynuowano zakupy gruntów, prace projektowe i przygotowanie terenu. W 2026 roku podpisano również kontrakt na fundamenty terminala o wartości blisko **146 mln zł**. Oznacza to dalsze nakłady i zobowiązania, których dokładną wysokość oraz stopień rozliczenia spółka powinna przedstawić opinii publicznej. Brak pełnego zestawienia nie pozwala traktować kosztów ostatnich lat jako pomijalnych.

Dlatego rzetelny rachunek ekonomiczny musi uwzględniać **już poniesione nakłady i wartość powstałego dzięki nim majątku**, a także zawarte umowy i zobowiązania wobec mieszkańców. Musi porównywać przyszłe korzyści i pozostałe koszty realizacji z pełnymi kosztami zaniechania — również społecznymi — oraz kosztami zapewnienia Polsce potrzebnej przepustowości lotniczej w innym wariancie. Porzucenie projektu nie wymazuje dotychczasowych wydatków ani jego

konsekwencji. Wymaga osobnego, jawnego rachunku, obejmującego rozliczenie umów, zagospodarowanie nieruchomości i przydatność wykonanej dokumentacji.

Dotychczasowe nakłady nie uzasadniają kontynuacji za każdą cenę, lecz porzucenia projektu nie można przedstawiać jako prostego sposobu na oszczędność. Przeciąganie przygotowań również kosztuje: wydłuża utrzymywanie struktur inwestycji i odsuwa moment rozpoczęcia działalności. Społeczeństwo ma prawo oczekiwać jawnego zestawienia tych kosztów oraz odpowiedzialności za decyzje, które już zmieniły życie mieszkańców.

Dlaczego zatem budować nowe lotnisko? Ponieważ rozbudowa istniejących portów ma swoje granice. Okęcie znajduje się w otoczeniu miejskim, a jego rozwój musi uwzględniać ochronę mieszkańców przed hałasem. Wydana w lipcu 2026 roku decyzja środowiskowa pozwala na modernizację, lecz określa warunki jej realizacji i eksploatacji. Sama administracja opisuje tę inwestycję jako pomostową, służącą przejściu do Portu Polska. **Okęcie może jeszcze zwiększyć przepustowość, ale nie daje nieograniczonej przestrzeni do rozwoju wielkiego hubu.**

Rządowy plan zakłada przeniesienie komercyjnego ruchu z Lotniska Chopina do nowego portu w 2032 roku. To oznacza zasadnicze wygaszenie dotychczasowej funkcji Lotniska Chopina. Nie jest jednak równoznaczne z bezwarunkowym nakazem całkowitej likwidacji lotniska w tym terminie, niezależnie od gotowości następcy. Przeniesienie ruchu musi być bezpieczne i skoordynowane. Polityka polegająca na zachowaniu Okęcia jako głównego portu bez określenia długoterminowego rozwiązania jego ograniczeń odkładałaby problem.

Modlin także zasługuje na rozwój, lecz nie można przedstawiać go jako automatycznego zamiennika centralnego portu przesiadkowego. Udokumentowane porozumienie z Ryanairem dotyczy skali kilku milionów pasażerów. Przejście do kilkudziesięciu milionów wymagałoby osobnego projektu, finansowania, infrastruktury i oceny oddziaływania na środowisko. Bezpośrednio istotne jest między innymi sąsiedztwo obszaru Natura 2000 „Forty Modlińskie”, potwierdzone w dokumentacji samego portu. To powód do gruntownego badania wariantów rozbudowy. Nie daje podstaw do ogłoszenia z góry, że każda rozbudowa jest niemożliwa — ani że rozbudowa dowolnej skali będzie łatwa.

Największą słabością argumentacji O’Leary’ego jest pominięcie gospodarczej roli cargo. Według ULC polskie lotniska obsłużyły w 2025 roku 213,7 tys. ton ładunków przewożonych na pokładach samolotów, o 7 proc. więcej niż rok wcześniej. Na Lotnisko Chopina przypadło 64,1 proc. tego rynku. Rozwój frachtu wymaga magazynów, sprawnej odprawy celnej, infrastruktury specjalistycznej i połączeń dalekodystansowych, na których towary przewożone są także w ładowniach samolotów pasażerskich. Strategii dla tego sektora nie da się sprowadzić do rozbudowy terminali tanich linii.

Port Polska przygotowuje już dokumentację kolejnych części strefy cargo. Daje to podstawę do rozmowy o budowie większego zaplecza logistycznego w Polsce. Rozwój tego sektora może przynieść Polsce miliardowe korzyści gospodarcze. Przychody przedsiębiorstw, ich zyski oraz wpływy podatkowe i celne opisują jednak różne efekty tego rozwoju i nie powinny być mechanicznie sumowane. O powodzeniu

zdecydują pozyskani przewoźnicy, klienci, koszty obsługi i konkurencyjność całego systemu.

O jak wielką stawkę gospodarczą chodzi, pokazuje przykład Niemiec. Według IMARC Group szacowana wartość niemieckiego rynku frachtu lotniczego wyniosła w 2025 roku około **15,2 miliarda dolarów**. To ogromny rynek usług, zapewniający działalność przewoźnikom, spedytorom i operatorom logistycznym, a wraz z nią możliwość osiągania zysków, zatrudnienie oraz wpływy podatkowe. Polski czytelnik ma prawo znać tę skalę, zanim usłyszy, że budowa nowego lotniska jest gospodarczym nonsensem. Niemiecki wynik nie gwarantuje Polsce identycznego sukcesu, ale pokazuje, jak poważne możliwości otwiera rozwinięty sektor cargo. Interes Ryanaira w rozbudowie Modlina nie może przesłaniać tej perspektywy.

Także skala pasażerska wymaga spojrzenia perspektywicznego. Oficjalny program przewiduje początkowo co najmniej **34 mln pasażerów rocznie**, z możliwością dalszej rozbudowy stosownie do potrzeb rynku. Lotnisko buduje się na dziesięciolecia, dlatego jego zasadności nie można oceniać wyłącznie przez pryzmat dzisiejszego ruchu i obecnej przepustowości warszawskich portów.

Światowe prognozy pokazują skalę możliwych zmian. W grudniu 2025 roku IATA przewidywała, że przewoźnicy obsłużą w 2026 roku około **5,2 mld pasażerów**. Była to prognoza, a nie podsumowanie zakończonego roku; późniejsze pogorszenie warunków gospodarczych i geopolitycznych skłoniło organizację do obniżenia przewidywanego tempa wzrostu ruchu. Jednocześnie długoterminowy scenariusz IATA zakłada średnioroczny wzrost globalnej pracy przewozowej, mierzonej pasażerokilometrami, o około **3,1 proc. w latach 2024–2050**, prowadzący do jej ponad dwukrotnego zwiększenia. Do najszybciej rozwijających się regionów należy region Azji i Pacyfiku. Dla Polski oznacza to potrzebę uwzględnienia w planowaniu również perspektyw połączeń dalekodystansowych i ruchu przesiadkowego.

Prognozy te mogą okazać się zbyt optymistyczne. Wzrost ograniczać mogą konflikty, ceny paliw, bariery infrastrukturalne i koszty transformacji energetycznej, w tym drogie i wciąż trudno dostępne zrównoważone paliwa lotnicze SAF. Nie można też automatycznie przenosić globalnego tempa wzrostu na polski rynek. **Jednak całkowite pomijanie światowych tendencji przeczy istocie planowania.** Niepewność wymaga rozpatrywania różnych scenariuszy, etapowania inwestycji i pozostawienia możliwości rozbudowy. Polska powinna przygotować infrastrukturę pozwalającą wykorzystać przyszły popyt, zamiast czekać, aż ograniczenia istniejących lotnisk zaczną blokować rozwój.

Ryanair ma pełne prawo zabiegać o korzystne warunki w Modlinie. Polska ma pełne prawo uznać, że jej potrzeby sięgają dalej. Rezygnacja z centralnego hubu wyłącznie dlatego, że nie odpowiada on strategii jednego przewoźnika, oznaczałaby podporządkowanie polityki infrastrukturalnej cudzym priorytetom biznesowym.

Chocholi taniec trwa wtedy, gdy przewoźnik ogłasza klęskę inwestycji, media nadają rozgłos jego wyrokom, a państwo odpowiada kolejnym konkursem i kolejną obietnicą. Potrzebujemy sprawnego kierownictwa, jawnych kosztów, realistycznego harmonogramu i konsekwentnej realizacji. Prezes Ryanaira odpowiada przed

interesariuszami Ryanaira. Władze Polski odpowiadają za przyszłość polskiej gospodarki.

Nota redakcyjna:
Tekst powstał w toku rozmowy autora z ChatGPT, obejmującej sprawdzanie źródeł, doprecyzowanie danych i wspólną pracę nad językiem polemiki. Autor określił jej tezy i kierunek argumentacji oraz zatwierdził ostateczne brzmienie. Oceny i odpowiedzialność za publikację pozostają po stronie autora.

Port Polska. Wielka szansa potrzebuje odważniejszego finansowania

Polska ma szansę zbudować infrastrukturę, która na dziesięciolecia wzmocni jej gospodarkę. Aby ją wykorzystać, potrzeba sprawnego państwa, otwartej debaty i gotowości do porównania różnych sposobów finansowania. Każdy wariant zasługuje na ocenę według kosztów, ryzyka i korzyści dla kraju.

Ostatnie wiadomości dotyczące Portu Polska mogą budzić niepokój. Coraz częściej pojawiają się informacje o trudnościach administracyjnych, ryzykach wykonawczych i poszukiwaniu pieniędzy. Można odnieść wrażenie, że opinia publiczna jest stopniowo oswajana z możliwością przesunięcia terminu otwarcia. To interpretacja tonu doniesień, a nie dowód na świadome przygotowywanie usprawiedliwienia. Oficjalny termin uruchomienia lotniska nadal wskazuje na koniec 2032 roku.

Właśnie dlatego teraz jest czas na zdecydowane działanie. Ujawnienie ryzyka powinno uruchamiać poszukiwanie rozwiązań. W przypadku inwestycji tej skali odpowiednio wczesna reakcja może przesądzić o dotrzymaniu harmonogramu.

Sygnałem ostrzegawczym jest wycofanie się konsorcjum Polimex Mostostal i HOCHTIEF z postępowania na budowę terminala pasażerskiego. W uzasadnieniu wskazano ocenę ryzyk realizacyjnych, warunków kontraktowych i harmonogramu postępowania. Sama rezygnacja jednego uczestnika nie przesądza o opóźnieniu. Powinna jednak skłonić inwestora do sprawdzenia, czy warunki zamówienia pozwalają zachować odpowiednią konkurencję i uzyskać wykonalne oferty.

Równie ważne są pieniądze. Trzeba przy tym precyzyjnie rozdzielać finanse lotniska i kolei. Przywoływane w mediach ponad 20 mld zł potencjalnego niedoboru dotyczy niższych od zakładanych środków unijnych na Koleje Dużych Prędkości. Według relacji „Rzeczpospolitej” resort infrastruktury ocenia możliwość pozyskania ich na 10–12 mld zł wobec planowanych 33,6 mld zł. Nie jest to więc automatycznie luka w budżecie samego terminala. Oba przedsięwzięcia pozostają jednak funkcjonalnie powiązane: sprawny dojazd kolejowy ma współtworzyć atrakcyjność nowego portu.

Nie można też twierdzić, że alternatywnego finansowania w ogóle się nie szuka. BGK potwierdził wstępne rozmowy dotyczące wsparcia projektu; w grę mogą wchodzić znaczne kwoty, ale ich ostateczna wysokość i warunki pozostają do ustalenia. Wcześniej CPK wybrał konsorcjum Lazard i Pekao Investment Banking do doradztwa przy pozyskaniu długu na lotnisko. To potrzebne działania. Pozostaje pytanie, czy zakres poszukiwań jest wystarczająco szeroki, a wyniki dostatecznie jasno przedstawiane społeczeństwu.

Poszukiwania dodatkowego finansowania trwają, ale ich zaawansowanie trudno uznać za uspokajające. Rozmowy z BGK mają dopiero charakter wstępny. W doniesieniach pojawia się możliwość zaangażowania banku do około 10 mld zł w każdy z dwóch komponentów — lotniskowy i kolejowy. To istotne kwoty, lecz nie są

jeszcze przyznanym finansowaniem. Ponadto kredyt dla lotniska nie zamyka niedoboru środków na kolej, szacowanego na ponad 20 mld zł.

Także wybór konsorcjum Lazard i Pekao Investment Banking na doradcę przy pozyskiwaniu długu dla lotniska jest etapem przygotowawczym. Sam w sobie nie oznacza zawarcia umów kredytowych ani zapewnienia dostępu do pieniędzy. Przy tak napiętym harmonogramie potrzebujemy już konkretnych rezultatów: uzgodnionych kwot, warunków finansowania i terminów uruchomienia środków. Przedłużająca się faza rozmów zwiększa niepewność i wzmacnia argument za równoległym badaniem szerszego wachlarza rozwiązań — od partnerów kapitałowych po obligacje infrastrukturalne i przyszłą emisję akcji. Wielka szansa gospodarcza wymaga odpowiednio szybkich i odważnych decyzji.

Szczególnie wyraźnie widać to w sprawie inwestora zagranicznego. Niekorzystne warunki konkretnej propozycji mogą uzasadniać jej odrzucenie. Nie powinny jednak zamykać dyskusji o całej kategorii finansowania.

Warto przypomnieć ustalenie NIK: rozmowy z konsorcjum Vinci Airports i IFM zakończyły się w 2024 roku bez podpisania umów i bez konsekwencji finansowych. Izba wskazała zarazem, że przyczyniły się do urealnienia zakresu inwestycji i zwiększenia jej rentowności. Ten obraz jest bardziej złożony niż prosta opowieść o partnerze, którego należało bezwarunkowo przyjąć albo definitywnie odrzucić.

Należałoby zatem publicznie wyjaśnić, które warunki były nieakceptowalne, co próbowano renegocjować i czy zbadano zainteresowanie innych partnerów. Można rozważać mniejszy pakiet udziałów, kilku inwestorów zamiast jednego albo zaangażowanie kapitału w wybrane przedsięwzięcia towarzyszące. Każde takie rozwiązanie wymagałoby osobnej analizy oraz odpowiednich zabezpieczeń.

Kontrola państwa nad strategiczną infrastrukturą jest wartością. Jej ochrona wymaga dobrze skonstruowanych praw właścicielskich, zasad zarządzania i umów. Samo pochodzenie pieniędzy nie rozstrzyga jeszcze o jakości partnerstwa. Równie istotne jest to, kto podejmuje kluczowe decyzje, kto ponosi ryzyko przekroczenia kosztów i jak dzielone są przyszłe korzyści.

Do poważnej debaty zasługuje także pomysł współczesnej pożyczki narodowej — dobrowolnych obligacji infrastrukturalnych skierowanych do obywateli, w tym Polonii. Taki instrument mógłby połączyć oszczędzanie z udziałem w przedsięwzięciu rozwojowym. Warunkiem byłyby przejrzyste zasady: wskazanie emitenta, oprocentowania, źródła spłaty, możliwości wcześniejszego wyjścia oraz rzeczywistego zakresu ewentualnych gwarancji państwa.

Obligacja pozostaje długiem wymagającym spłaty z odsetkami. Jej atrakcyjność trzeba porównać z kosztem innych źródeł finansowania. Ważne byłoby również ustalenie, jaka część zebranych środków stanowiłaby dodatkowy kapitał, a jaka zostałaby jedynie przesunięta z innych obligacji państwowych. Mimo tych zastrzeżeń pomysł zasługuje na rzetelne studium wykonalności. Społeczne poparcie dla wielkiej inwestycji można przecież przełożyć na dobrowolne, świadome uczestnictwo finansowe.

Podobnie należy potraktować giełdę. Warto zbadać możliwość przyszłej emisji akcji podmiotu lotniskowego przy zachowaniu kontroli publicznej. Kluczowe jest przy tym rozróżnienie: nowa emisja może dostarczyć pieniędzy spółce, natomiast sprzedaż istniejących akcji zasila sprzedającego je właściciela. Sam debiut giełdowy nie oznacza jeszcze sfinansowania budowy.

Trzeba też rozsądnie wybrać moment. Inwestorzy inaczej wycenią projekt obciążony ryzykiem budowlanym, a inaczej działające lotnisko z przychodami. Giełda mogłaby więc służyć finansowaniu określonego etapu, późniejszej rozbudowy lub refinansowaniu. Wymaga to sprawdzenia uwarunkowań prawnych, struktury spółek i zainteresowania rynku. Warto wykonać tę pracę odpowiednio wcześnie.

Szerszego spojrzenia wymaga całe otoczenie portu: cargo, logistyka, zaplecze techniczne, hotele i usługi. Poszczególne przedsięwzięcia mogą przyciągać różnych partnerów. Należy sprawdzić, które elementy powinny pozostać bezpośrednio finansowane publicznie, a gdzie kapitał prywatny może przyspieszyć rozwój na korzystnych dla Polski zasadach.

Na tym tle polityka rządu sprawia wrażenie zbyt zachowawczej. Wielki projekt wymaga ciągłego przygotowywania wariantów rezerwowych, sprawnej koordynacji i szybkiego rozstrzygania problemów. Sejm powinien mocniej egzekwować tę sprawność poprzez regularne, publiczne przeglądy harmonogramu, finansowania i najważniejszych ryzyk. Parlamentarna kontrola nabiera wartości wtedy, gdy prowadzi do decyzji i usuwania przeszkód.

Potrzebujemy również ambitniejszej debaty medialnej. Obok wiadomości o personaliach i kolejnych trudnościach powinno znaleźć się więcej miejsca na porównanie modeli finansowania, analizę kosztu opóźnienia oraz ocenę warunków współpracy z inwestorami. Obywatele mają prawo wiedzieć, dlaczego wybrano określony wariant i jakie alternatywy rzeczywiście sprawdzono.

Potencjał Portu Polska wykracza daleko poza terminal. Dobrze zaprojektowane połączenie lotniska, kolei i dróg może poprawić dostępność kraju, stworzyć możliwości dla przedsiębiorstw, wesprzeć eksport i przyciągnąć nowe inwestycje. Skala tych korzyści będzie zależała od jakości wykonania, popytu i sprawności zarządzania. Tym bardziej warto zadbać o każdy z tych elementów.

Warto przy tym sięgnąć do doświadczeń historycznych. II Rzeczpospolita, mimo ograniczonych zasobów i ogromnych potrzeb, podejmowała inwestycje zmieniające gospodarcze położenie kraju. Gdynia, magistrala węglowa i Centralny Okręg Przemysłowy tworzyły perspektywę rozwoju wykraczającą poza bieżące trudności. Przy budowie magistrali łączącej Śląsk z Gdynią wykorzystano współpracę z kapitałem francuskim poprzez Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe, którego udziałowcem ze strony polskiej był BGK. Strategiczny cel państwa realizowano więc także przy udziale zagranicznych partnerów.

Podobną gotowość do tworzenia nowych mechanizmów finansowania pokazała Europa Zachodnia po II wojnie światowej. Plan Marshalla dostarczył kapitału i materiałów potrzebnych do odbudowy. W Niemczech Zachodnich ważną rolę odegrał bank KfW, wykorzystujący środki związane z amerykańską pomocą do udzielania

kredytów inwestycyjnych. Spłacane pieniądze mogły finansować kolejne przedsięwzięcia, tworząc trwały mechanizm wspierania gospodarki. Z czasem bank rozszerzał finansowanie także dzięki emisjom papierów dłużnych na rynku kapitałowym. Włochy po II wojnie światowej zrealizowały jeden z największych projektów inżynieryjnych w Europie – budowę autostrady A1, łączącej Mediolan z Neapolem. Projekt koordynował państwowy holding przemysłowy IRI (*Istituto per la Ricostruzione Industriale*). Ponieważ budżet państwa był nadwyrężony, IRI wyemitowało specjalne, wieloletnie obligacje przeznaczone dla włoskich obywateli. Sukces pożyczki społecznej był gigantyczny.

Dzisiejsza Polska działa w innych warunkach, ale może czerpać z tych doświadczeń inspirację: wyznaczać ambitne cele, budować sprawne instytucje i łączyć różne źródła finansowania. Historia pokazuje również, jak ważna jest zdolność przechodzenia od koncepcji do realizacji. W przypadku Portu Polska potrzebujemy właśnie takiej determinacji — popartej rachunkiem ekonomicznym, przejrzystymi zasadami i otwartością na partnerów. Mamy szansę pozostawić następnym pokoleniom infrastrukturę, która poszerzy ich możliwości rozwoju.

Polska stoi przed ogromną szansą. Jej wykorzystanie wymaga odwagi do negocjowania, porównywania rozwiązań i korygowania założeń. Rząd powinien przedstawić wiarygodny plan finansowy wraz z wariantami awaryjnymi, Sejm konsekwentnie rozliczać jego realizację, a media stworzyć przestrzeń do rzeczowej dyskusji. Port Polska może stać się jednym z fundamentów kolejnego etapu rozwoju kraju. Dzisiaj najważniejsze jest otworzyć wszystkie rozsądne drogi prowadzące do jego powstania.

Nota redakcyjna: Artykuł powstał przy współpracy z ChatGPT, na podstawie tez, materiałów i uwag autora. Wsparcie AI obejmowało wyszukiwanie i porównywanie źródeł, opracowanie propozycji tekstu oraz jego redakcję.