

ANALIZY PRAWNE, GOSPODARCZE I SPOŁECZNE OAC

POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY – PROJEKT PÓŁWIECZA, KTÓRY NIGDY NIE POWSTAŁ

MICHAŁ CIESIELSKI



**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego

# **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY – PROJEKT PÓŁWIECZA, KTÓRY NIGDY NIE POWSTAŁ**

**POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE**

**|||OAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



[WWW.OSRODEKANALIZ.PL](http://WWW.OSRODEKANALIZ.PL)

[WWW.ORDOIURIS.PL](http://WWW.ORDOIURIS.PL)

# CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY – PROJEKT PÓŁWIECZA, KTÓRY NIGDY NIE POWSTAŁ

**POLITYKA UNII EUROPEJSKIEJ A SPRAWY POLSKIE**

MICHAŁ CIESIELSKI

OŚRODEK ANALIZ PRAWNYCH, GOSPODARCZYCH  
I SPOŁECZNYCH IM. HIPOLITA CEGIELSKIEGO

INSTYTUT NA RZECZ KULTURY PRAWNEJ ORDO IURIS

WARSZAWA 2024

**Redaktor naukowy serii**

Łukasz Bernaciński

**Autor**

Michał Ciesielski

**Redakcja językowa**

Monika Radecka

Maria Żółty

**Opracowanie graficzne, skład i łamanie**

Ursines – Agencja Kreatywna. Błażej Zych [www.ursines.pl](http://www.ursines.pl)

**Wydawcy**

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych

im. Hipolita Cegielskiego

Aleja Zjednoczenia 50/U1 | 01-801 Warszawa

[www.osrodekanaliz.pl](http://www.osrodekanaliz.pl)

Fundacja Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39 | 00-108 Warszawa

[www.ordoiuris.pl](http://www.ordoiuris.pl)

**ISBN 978-83-68211-03-0**

**CIP – Biblioteka Narodowa**

Ciesielski, Michał

Centralny Port Komunikacyjny - projekt półwiecza,

który nigdy nie powstał / Michał Ciesielski. -

Warszawa : Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych

i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego : Instytut

na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris, 2024. -

(Analizy Prawne, Gospodarcze i Społeczne OAC)

(Polityka Unii Europejskiej a Sprawy Polskie)

# SPIS TREŚCI

Główne tezy .....	7
Historyczne plany budowy centralnego lotniska w Polsce .....	8
Plan CPK .....	9
Szacowane korzyści .....	12
CPK w kontekście europejskim .....	13
Wojskowe znaczenie CPK .....	15
Krytyka CPK .....	16
Polityka koalicji rządowej wobec CPK .....	19
Podsumowanie .....	22
Bibliografia .....	23
Biogram .....	27

## GŁÓWNE TEZY

- Koncepcja centralnego lotniska Polski sięga swoją historią do lat 70. XX w. W III RP swój udział w postępach prac nad planem jego budowy miały kolejne rządy, współtworzone przez szerokie spektrum partii politycznych – koalicje SLD-PSL-UP, PO-PSL oraz PiS-SP-Porozumienie.
- Projekt CPK bazuje na budowie największego w Europie Środkowo-Wschodniej lotniska, pełniącego funkcję regionalnego węzła przesiadkowego. Według planu z 2023 r. budowa ma zakończyć się w 2028 r. Przepustowość lotniska ma wynosić 34 mln pasażerów rocznie, z planem rozbudowy do 40 mln, a następnie, ok. 2045 r. – 65 mln. Koszt budowy określono na kwotę rządu 63 mld zł, z czego 13 mld zł pokryłby Skarb Państwa.
- Nowy port lotniczy pozwoliłby na skierowanie do Polski znacznej części ruchu towarowego. Korzyści dla budżetu państwa z samego ruchu towarowego na lotnisku CPK szacowane są na ok. 3 mld EUR (12,7 mld zł) w ciągu pierwszych 13 lat funkcjonowania portu.
- W ramach CPK powstanie lotniska skorelowano z rozbudową sieci kolejowej Polski w modelu „piasty i szprych” – linii łączących wszystkie regiony Polski z dwuwęzłem Warszawa-CPK. Plany zakładały budowę lub modernizację ok. 2 000 km linii kolejowych, w tym kolei dużych prędkości.
- Rząd Koalicji Obywatelskiej, Trzeciej Drogi i Lewicy unika obecnie ostatecznych decyzji co do przyszłości lotniska. Dotychczasowe decyzje wskazują na chęć co najmniej przesunięcia jego budowy o kilka lat i rozbudowy innych portów, a niewykluczona jest całkowita rezygnacja z dużego lotniska przesiadkowego w centrum Polski.
- Kolejowy komponent CPK zostanie prawdopodobnie zarzucony lub znacząco ograniczony i realizowany w innym modelu.

# HISTORYCZNE PLANY BUDOWY CENTRALNEGO LOTNISKA W POLSCE

Powstanie dużego portu lotniczego w centralnej Polsce, pomiędzy Łodzią a Warszawą, to koncepcja sięgająca lat 70. XX wieku<sup>1</sup>. Opracowane wtedy ogólne plany nie doczekały się realizacji, jednak wyrażały przekonanie, że zlokalizowane w samej Warszawie lotnisko im. Fryderyka Chopina na Okęciu nie będzie w stanie rozrastać się współmiernie do zapotrzebowania stolicy i, jako centralne lotnisko Polski, całego kraju.

„Współczesna” historia dużego portu lotniczego położonego w centrum Polski rozpoczyna się w 2003 r., gdy prace prowadził Międzyresortowy, Interdyscyplinarny Zespół ds. Wyboru Lokalizacji Lotniska Centralnego dla Polski. Były to czasy rządu Leszka Millera, tworzonego przez koalicję Sojuszu Lewicy Demokratycznej, Polskiego Stronnictwa Ludowego i Unii Pracy. W raporcie z grudnia 2003 r.<sup>2</sup> Zespół rekomendował Ministrowi Infrastruktury podjęcie dalszych prac nad budową centralnego lotniska w jednej z dwóch lokalizacji – w Modlinie albo w Mszczonowie. Zdaniem Bogusława Jankowskiego, wiceprezesa Towarzystwa Integracji Transportu, zwrócono wtedy również uwagę na dzisiejszą lokalizację w Baranowie, jako znajdującą się w pobliżu, wówczas dopiero planowanej, autostrady A2<sup>3</sup>.

Efekty dalszych prac koncepcyjnych ujrzały światło dzienne w 2010 r. Ministerstwo Infrastruktury w czasach rządu Donalda Tuska (koalicji Platformy Obywatelskiej z PSL) opublikowało wnioski z analizy<sup>4</sup> lotniska centralnego, w którym wskazało na wyczerpywanie się aktualnej i potencjalnej przepustowości lotniska na Okęciu. W opracowaniu tym zakładano budowę Centralnego Portu Lotniczego zlokalizowanego w pobliżu Warszawy w kierunku Łodzi. Ówczesne rekomendacje mówią

1 Raport Międzyresortowego, Interdyscyplinarnego Zespołu ds. Wyboru Lokalizacji Lotniska Centralnego dla Polski, Warszawa 2003, s. 3.

2 Tamże.

3 *Od CPL do CPK. Jak narodziła się koncepcja nowego lotniska?*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/od-cpl-do-cpk-ponad-20-lat-planowania-nowego-lotniska-20127.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

4 Ministerstwo Infrastruktury, Prezentacja pt. „Centralny Port Lotniczy. Podsumowanie prac analitycznych”, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/baza-wiedzy>, dostęp 20 maja 2024 r.



o rozpoczęciu prac nad powstaniem lotniska w 2013 r. w celu sfinalizowania budowy do 2020 r.

Ministerstwo Infrastruktury w czasach rządu Donalda Tuska (koalicji Platformy Obywatelskiej z PSL) opublikowało wnioski z analizy<sup>5</sup> lotniska centralnego, w którym wskazało na wyczerpywanie się aktualnej i potencjalnej przepustowości lotniska na Okęciu. W opracowaniu tym zakłada się budowę Centralnego Portu Lotniczego zlokalizowanego w pobliżu Warszawy w kierunku Łodzi.

W 2017 r. rząd Beaty Szydło (Prawa i Sprawiedliwości) podjął decyzję<sup>6</sup> o rozpoczęciu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Oznaczało to, podobnie jak w przypadku innych tak wielkich inwestycji infrastrukturalnych, rozpoczęcie działań bezpośrednio zmierzających do budowy, takich jak powołanie spółki, a następnie przygotowanie studium lokalizacyjnego, przeprowadzenie konsultacji czy wykup działek o powierzchni ok. 3 000 ha. W tym momencie podjęto również ostateczną decyzję o lokalizacji lotniska w gminie Baranów, ok. 37 km na zachód od Warszawy, w pobliżu autostrady A2.

## PLAN CPK

Realizowana koncepcja CPK zakłada wybudowanie w Baranowie lotniska, które będzie początkowo w stanie obsłużyć 34 mln pasażerów rocznie i które będzie w dalszej przyszłości rozbudowywane aż do osiągnięcia przepustowości na poziomie 65 mln pasażerów w drugiej połowie lat 40. XXI w.<sup>7</sup> Według planu lotnisko powinno zostać oddane do użytku w 2028 r., choć dziś termin ten wydaje się nierealny. Planowana początkowo przepustowość została zredukowana w grudniu 2023 r.<sup>8</sup>:

5 Ministerstwo Infrastruktury, Prezentacja pt. „Centralny Port Lotniczy. Podsumowanie prac analitycznych”, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/baza-wiedzy>, dostęp 20 maja 2024 r.

6 Uchwała nr 173 Rady Ministrów z dnia 7.11.2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/1-1.pdf>, dostęp 20 maja 2024 r.

7 Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Plan generalny*, <https://www.cpk.pl/pl/dla-mieszkanow/program-lotniskowy/plan-generalny>, dostęp: 20 maja 2024 r.

8 Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Prognoza IATA 2023 dla CPK*, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/prognoza-iata-2023-dla-cpk-scenariusz-inwestorski-potwierdza-celowosc-budowy>, dostęp: 20 maja 2024 r.

wcześniej, na podstawie prognoz natężenia ruchu pasażerskiego sporządzonych przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (ang. International Air Transport Association, IATA), zakładano, że będzie ona wynosić 40 mln pasażerów rocznie.

Dla porównania, lotnisko Chopina w Warszawie obsłużyło w 2019 r. rekordową liczbę pasażerów – niemal 19 mln. Choć potencjalna przepustowość ma być jeszcze o kilka milionów pasażerów wyższa, to już dziś zapotrzebowanie linii lotniczych na „sloty” (okienka czasowe przeznaczone na start albo lądowanie poszczególnych samolotów) w najbardziej atrakcyjnych godzinach, a także w miesiącach wakacyjnych<sup>9</sup> znacznie przekracza ich dostępność. Dalsze zwiększanie przepustowości odbywa się więc dzięki wypełnianiu połączeniami mniej atrakcyjnych godzin odlotów i przylotów, które i tak są ograniczone przez ciszę nocną wynikającą z położenia lotniska w samym mieście. Budowa centralnego portu ma wpłynąć nie tylko na ilościowe zwiększenie potencjału lotniczego w Polsce, ale także stanowić jakościową zmianę, czyniąc z podwarszawskiego lotniska duży węzeł przesiadkowy dla lotów długodystansowych, którego dziś w Polsce, i zasadniczo w Europie Środkowo-Wschodniej, brakuje. Nowe lotnisko ma stanowić jednocześnie infrastrukturalną bazę dla rozwoju Polskich Linii Lotniczych „LOT” jako przewoźnika mającego odnieść największe korzyści z możliwości, jakie niesie ze sobą powstanie nowego portu.

**Budowa centralnego portu ma wpłynąć nie tylko na ilościowe zwiększenie potencjału lotniczego w Polsce, ale także stanowić jakościową zmianę, czyniąc z podwarszawskiego lotniska duży węzeł przesiadkowy dla lotów długodystansowych, którego dziś w Polsce, i zasadniczo w Europie Środkowo-Wschodniej, brakuje. Nowe lotnisko ma stanowić jednocześnie infrastrukturalną bazę dla rozwoju Polskich Linii Lotniczych „LOT” jako przewoźnika mającego odnieść największe korzyści z możliwości, jakie niesie ze sobą powstanie nowego portu.**

9 M. Kieruzal, *Lotnisko Chopina jest zatłkane? Tak mówią liczby*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-jest-zatkane-tak-mowia-liczby-19578.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

Według przyjętego przez rząd w październiku 2023 r. programu wieloletniego<sup>10</sup> koszt budowy lotniska ma wynieść 46 mld zł, a łącznie z rezerwą inwestycyjną, inwestycjami komplementarnymi do lotniska oraz inwestycjami drogowymi – 63 mld zł. Z tej sumy państwo ma pokryć ponad 13 mld zł, które zostaną pozyskane dzięki emisji obligacji skarbowych.

Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmuje, oprócz lotniska położonego niedaleko geometrycznego środka Polski, również rozbudowaną sieć kolei dużych prędkości. Ich plan opiera się na modelu „szprych” zbiegających się – niczym szprychy w piaście koła rowerowego – promieniście w Warszawie (4 „szprychy” północno-wschodnie i wschodnie) oraz Baranowie (6 pozostałych „szprych”), wraz z połączeniem tych dwóch węzłów. Jak podaje spółka CPK, łączna długość nowych tras kolejowych ma wynieść prawie 2 000 km, a ich budowa ma zakończyć się w 2034 r. Inwestycje kolejowe mają pochłonąć do 2030 r. 70,6 mld zł, jednak udział projektów komercyjnych jest w nich niewielki, przez co znakomitą większość wydatków pokryją środki publiczne – krajowe (41,9 mld zł) i unijne (23,8 mld zł). Po 2030 r. koszty inwestycji kolejowych mają wynieść dodatkowe 139 mld zł<sup>11</sup>.



Zdjęcie: Centralny Port Komunikacyjny, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/lotnisko>.

10 Uchwała nr 201 Rady Ministrów z dnia 24.10.2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny Etap II. 2024–2030” (M.P. poz. 1258).

11 Tamże.

## SZACOWANE KORZYŚCI

Określenie z góry skutków tego typu inwestycji jest zadaniem obciążonym ogromnym marginesem błędu. Nie tylko nie sposób przewidzieć popytu na usługi lotniskowe w perspektywie kilkudziesięciu lat funkcjonowania lotniska, ale również trudno wziąć pod uwagę wszystkie pośrednie efekty związane ze zwiększonym ruchem pasażerskim i towarowym, indukowanym przez hub lotniczo-kolejowy, jakim ma być port w Baranowie. Dlatego też do wszelkich szacunków podających kwoty, które zasila budżet państwa, albo dotyczących wartości dodatkowego PKB, wyprodukowanego dzięki funkcjonowaniu lotniska, należy podchodzić z racjonalną ostrożnością. Jednocześnie brak pewności co do wyniku finansowego nie może stanowić nieprzekraczalnej przeszkody dla rozwojowych projektów infrastrukturalnych. Rządy państw, budując podobne lotniska, a także autostrady, mosty, porty, drogi wodne itd., nigdy nie znają dokładnych, mierzalnych korzyści z nimi związanych. Mimo to wiemy, jak często inwestycje te stanowią koło zamachowe rozwoju regionów i całych państw.

Stosunkowo najłatwiej prognozować jest przepływy towarów i przepływy finansowe związane z handlem międzynarodowym. Szacunków korzyści z budowy portu lotniczego w Baranowie dokonała na zlecenie spółki CPK firma konsultingowa EY<sup>12</sup> na podstawie prognoz przepływu towarów przez nowe lotnisko przedstawionych przez IATA. Według tych prognoz w pierwszym roku funkcjonowania centralnego lotniska wolumen transportu cargo wzrośnie z 187 tys. ton realizowanych na lotnisku Chopina do 447 tys. ton realizowanych na CPK. Wartość ta wzrosnąć ma do ok. 2 mln ton w okolicy 2055 r. Jak zakładają analitycy EY, w pierwszym okresie funkcjonowania lotniska, do 2035 r., wzrost wolumenu cargo będzie wynikał z przejmowania ruchu towarowego z innych europejskich lotnisk, w tym w aż 45% z lotnisk niemieckich.

**Jak zakładają analitycy EY, w pierwszym okresie funkcjonowania lotniska, do 2035 r., wzrost wolumenu cargo będzie wynikał z przejmowania ruchu towarowego z innych europejskich lotnisk, w tym w aż 45% z lotnisk niemieckich.**

12 Prognoza w zakresie wpływu Programu CPK na ruch cargo na poziomie działów ISZTAR4 w Polsce oraz analiza prawna zmian w zakresie przepisów celno-podatkowych, EY, 2023.

Wartość cła, które zostanie dodatkowo (a więc odliczając tę część ruchu, która przekierowana będzie z innych tras i środków transportu) odprowadzone do polskiego budżetu, wynosić ma 25 mln EUR w pierwszym roku działania lotniska i wzrosnąć w perspektywie 2060 r. do 201 mln EUR rocznie. Jest to scenariusz centralny, dla scenariusza niskiego popytu wartości wynoszą, odpowiednio, 8 i 95 mln EUR, a dla scenariusza wysokiego popytu – 40 i 289 mln EUR. Autorzy raportu szacują również wartość podatku VAT naliczonego w efekcie istnienia CPK, a w szczególności podatku naliczonego od przepływu towarów wygenerowanego przez funkcjonowanie lotniska CPK. Ze względu na założenie o początkowym przejmowaniu przez CPK ruchu z innych lotnisk dodatkowa wartość podatku pojawia się w 2036 r. i wynosi początkowo 97 mln EUR w scenariuszu centralnym, by do 2060 r. wzrosnąć do 3,2 mld EUR.

Do 2040 r., czyli w pierwszych 13 latach funkcjonowania lotniska, wpływy budżetu państwa z tytułu tych podatków mają wynieść 2,978 mld EUR, czyli kwotę bliską wspomnianym wcześniej 13 mld zł, które na inwestycję w lotnisko ma przeznaczyć Skarb Państwa. Stanowi to, oczywiście, tylko część zysków, jakie państwu, a tym bardziej jego mieszkańcom, może przynieść centralny port lotniczy. W przytoczonych wyliczeniach nie uwzględniono pośrednich zysków z dodatkowej aktywności gospodarczej związanej ze wzmożonym handlem międzynarodowym. Nie odnoszono się również w ogóle do transportu pasażerskiego, który wpływa pozytywnie zarówno na działalność ekonomiczną, jak też na poziom życia mieszkańców. Bazując na powyższych liczbach, możemy powiedzieć, że przesunięcie budowy o 5 lat oznacza dla budżetu państwa stratę z tytułu niezrealizowanych w tym czasie podatków rządu ok. 1,8 mld EUR (7,6 mld zł).

**Przesunięcie budowy o 5 lat oznacza dla budżetu państwa stratę z tytułu niezrealizowanych w tym czasie podatków rządu ok. 1,8 mld EUR (7,6 mld zł).**

## CPK W KONTEKŚCIE EUROPEJSKIM

Budowa centralnego lotniska oraz sieci kolei dużych prędkości wpisuje się częściowo w priorytety inwestycji infrastrukturalnych UE w ramach Transeuropejskiej Sieci

Transportowej (TEN-T)<sup>13</sup>. Nie dotyczy to wszystkich „szprych”, ale jedynie wybranych fragmentów pięciu z nich<sup>14</sup>. W dodatku inwestycje te otrzymały różny priorytet. I tak do kategorii tych najpilniejszych, zwanych siecią bazową TEN-T, zakwalifikowała się tylko linia biegnąca z Warszawy przez Łódź, rozwidlająca się na Poznań i Wrocław. Inwestycje z tej kategorii powinny zostać zakończone do 2030 r., w czym pomoże finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027<sup>15</sup>.

Do niższej kategorii – sieci bazowej rozszerzonej – trafiła linia z Warlubia na Pomorzu do lotniska CPK oraz 29-kilometrowy odcinek od granicy czeskiej przez Jarstrębie-Zdrój do Katowic. Te inwestycje powinny zostać zakończone do roku 2040 (plany CPK zakładają wcześniejsze sfinalizowanie ich budowy). Pozostałe fragmenty linii CPK, spośród tych, które w ogóle zostały uwzględnione w europejskiej sieci, zostały włączone do tzw. sieci kompleksowej TEN-T z horyzontem czasowym ich wybudowania do 2050 r.

Wpisanie poszczególnych odcinków do sieci TEN-T pozwala na pozyskiwanie unijnego współfinansowania ich budowy. Z drugiej strony odległe terminy dla sieci rozszerzonej i kompleksowej wskazują na to, że zdobycie środków na budowę w terminach założonych przez polski rząd będzie utrudnione. Najwyższy priorytet posiada tylko linia biegnąca w i tak promowanym dotychczas w infrastrukturze drogowej i kolejowej, jako łączącym Polskę z Niemcami, kierunku wschód-zachód. Wobec sygnałów płynących z rady nadzorczej spółki CPK<sup>16</sup> o potrzebie ponownego zaplanowania przebiegu linii kolejowych prawdopodobny staje się scenariusz, w którym jedynie linia wpisana do priorytetowej sieci bazowej TEN-T zostanie zrealizowana. Budowa pozostałych odcinków, szczególnie tych, które w ogóle nie wpisują się w unijną politykę infrastrukturalną, stanęła pod dużym znakiem zapytania.

13 Komisja Europejska, *5th Baltic-Adriatic TEN-T Corridor work plan*, 2022, [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor_en), dostęp: 20 maja 2024 r.

14 Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, *Lotnisko i linie kolejowe CPK dopisane do europejskiej sieci TEN-T*, <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/lotnisko-i-linie-kolejowe-cpk-dopisane-do-europejskiej-sieci-ten-t>, dostęp: 20 maja 2024 r.

15 Portal Funduszy Europejskich, *Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w perspektywie 2021-2027*, <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/cef-2021-2027/informacje-o-cef/>, dostęp: 20 maja 2024 r.

16 A. Lewicka, *Linii kolejowych zbiegających się promieniście w CPK nie będzie*, *Dziennik.pl*, <https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/9493551,linii-kolejowych-zbiegajacych-sie-promieniscie-w-cpk-nie-bedzie.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.



Zdjęcie: Centralny Port Komunikacyjny, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/lotnisko>.

## WOJSKOWE ZNACZENIE CPK

W czasach rosnącego zagrożenia wojną, która może toczyć się na terytorium Polski, coraz większego znaczenia nabiera potencjalne wojskowe wykorzystanie portu lotniczego i kolei składających się na projekt CPK. Infrastruktura transportowa stanowi niezbędny element przygotowania do prowadzenia działań wojennych, zarówno jeśli chodzi o szybkie przerzucanie wojsk, jak i o zapewnienie stabilnych dostaw do jednostek frontowych. W tym kontekście duże znaczenie posiada kolejowy komponent CPK, którego realizacja poprawi zdolności transportowe wojska, również, co szczególnie istotne, na linii północ-południe, a więc wzdłuż wschodniej flanki NATO. Takim przebiegiem będzie miało np. planowane połączenie Giżycka z Warszawą przez Łomżę, a także budowa brakujących fragmentów linii prowadzącej z centralnego lotniska do Sanoka czy z Lublina do Zamościa i granicy w Hrebennem. Jak wskazuje dr Tomasz

Smura z Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego w rozmowie z BiznesAlert.pl<sup>17</sup>, to właśnie z południkowymi połączeniami infrastrukturalnymi mamy, jako Polska i jako cała wschodnia flanka NATO, największy problem<sup>18</sup>.

**Infrastruktura transportowa stanowi niezbędny element przygotowania do prowadzenia działań wojennych, zarówno jeśli chodzi o szybkie przerzucanie wojsk, jak i o zapewnienie stabilnych dostaw do jednostek frontowych.**

Mniejsze znaczenie, jeśli chodzi o wojskowe zastosowanie, ma sam centralny port lotniczy. Do transportu wojskowego wykorzystuje się inne porty zlokalizowane w Polsce. W tym przypadku ich rozmiar nie ma tak istotnego znaczenia jak np. rozproszenie, które utrudnia wrogowi dokonanie zniszczeń paraliżujących obronę kraju. Niektórzy wskazują jednak na szczególny atut CPK, jakim jest włączenie go do wysoko przepustowej sieci logistycznej, co powinno przemawiać za wykorzystaniem centralnego lotniska w przypadku potrzeby bardzo intensywnego transportu wojskowego. Jak podaje spółka CPK, pogląd taki wyraził gen. Ben Hodges, były dowódca amerykańskich wojsk lądowych w Europie: „Inwestycje takie jak CPK są potrzebne do szybkiego reagowania na wschodniej flance NATO, ze względu np. na możliwości logistyczne i odpowiednią przepustowość”<sup>19</sup>. Jego zdaniem przewidywanych możliwości CPK w tym zakresie nie daje dziś żaden węzeł w Polsce ani w całej Europie Środkowo-Wschodniej.

## KRYTYKA CPK

Przeciwnicy projektu CPK zwracają uwagę przede wszystkim na potężne rozmiary inwestycji, zarówno lotniskowej, jak i kolejowej. Sztandarowym argumentem przeciwko projektowi stało się jego rzekome przeskalowanie mające wynikać

17 T. Smura, M. Karwowski, *Smura: Kolejowy wymiar CPK jest najważniejszy dla wojska (ROZMOWA)*, BiznesAlert.pl, <https://biznesalert.pl/cpk-lotnisko-kolej-transport-wojska-przerzut-wojska-military-mobility-bezpieczenstwo/>, dostęp: 20 maja 2024 r.

18 K. Bonisławski, *Via Carpatia - Szlak komunikacyjny Północ-Południe*, Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego, Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris, Warszawa 2024.

19 Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Infrastruktura wojskowa CPK zwiększy bezpieczeństwo Polski. Odpowiedz na artykuł „Faktu”*, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/infrastruktura-wojskowa-cpk-zwiekszy-bezpieczenstwo-polski-odpowiedz-na-artykul-faktu>, dostęp: 20 maja 2024 r.



z gigantomanii poprzedniej władzy<sup>20</sup>. Jak wspomniano wyżej, samo lotnisko wraz z inwestycjami towarzyszącymi ma pochłonąć 63 mld zł (zawiera się w tym finansowanie przez prywatnych inwestorów oraz kredyty komercyjne), z czego Skarb Państwa ma wyłożyć na budowę lotniska 13 mld zł.

Najczęściej podnoszonym argumentem przeciwko CPK jest zbyt duża skala inwestycji. Zdaniem krytyków nowe lotnisko nie napotka na zakładany popyt, a wystarczającym rozwiązaniem dla zwiększenia przepustowości warszawskich lotnisk ma być rozbudowa portu Chopina w Warszawie i lotniska w Modlinie<sup>21</sup>. Obaw tych nie potwierdzają przywoływane wyżej prognozy ruchu pasażerskiego wykonane przez IATA. Jednocześnie trudno uznać je za wizje zupełnie nierealne – prognozowane 28 mln pasażerów w 2030 r.<sup>22</sup> byłoby już dzisiaj wynikiem dającym ok. 20 miejsce wśród największych europejskich lotnisk. Jednocześnie CPK byłby jedynym obok Aten tak dużym lotniskiem znajdującym się we wschodniej części UE.

**Najczęściej podnoszonym argumentem przeciwko CPK jest zbyt duża skala inwestycji. Zdaniem krytyków nowe lotnisko nie napotka na zakładany popyt, a wystarczającym rozwiązaniem dla zwiększenia przepustowości warszawskich lotnisk ma być rozbudowa portu Chopina w Warszawie i lotniska w Modlinie.**

W związku z rzekomym przeskalowaniem lotniska sens traciby również, kilkukrotnie droższe, inwestycje kolejowe, które ogniskują się na dwuwęzle Warszawa-CPK. Duża skala lotniska wprowadza też obawy co do realnego terminu jego ukończenia oraz finalnych kosztów. Sceptycy koncepcji podają przykład lotniska w Berlinie<sup>23</sup>, którego koszty wzrosły niemal trzykrotnie w trakcie, absurdalnie wręcz długiego, okresu budowy: od momentu wbicia pierwszej łopaty do otwarcia lotniska minęło

20 Petru nie chce CPK. Uważa, że Polska... ma silną konkurencję w Berlinie, Polskie Radio 24, <https://polskieradio24.pl/artykul/3288063,petru-nie-chce-cpk-uwaza-ze-polska-ma-silna-konkurencje-w-berlinie>, dostęp: 20 maja 2024 r.

21 Co dalej z CPK i lotniskiem Chopina? „Projekt został oparty na wątłych podstawach”, TVN 24, <https://tvn24.pl/biznes/z-kraju/czy-powstanie-cpk-co-z-okieciami-i-modlinem-maciej-lasek-o-lotniskach-wywiad-st7405999>, dostęp: 20 maja 2024 r.

22 Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., Prezentacja pt. „Prognoza IATA 2023 dla CPK”, [https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Prognoza-IATA-2023-dla-CPK-Streszczenie\\_Grudzien\\_2023.pdf](https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Prognoza-IATA-2023-dla-CPK-Streszczenie_Grudzien_2023.pdf), dostęp: 20 maja 2024 r.

23 S. Kinkartz, *Aż trudno uwierzyć. Lotnisko w Berlinie w końcu otwarte*, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/pl/a%C5%BC-trudno-uwierzy%C4%87-lotnisko-w-berlinie-w-ko%C5%84cu-otwarte/a-55459141>, dostęp: 20 maja 2024 r.

aż 14 lat. Entuzjaści CPK odbijają piłeczkę, wskazując na nowe lotnisko w Stambule, którego sam etap budowy trwał tylko 4 lata<sup>24</sup>.

Wśród głosów krytycznych wobec koncepcji CPK znajdują się również te dotyczące zmian w sieci osadniczej Polski na skutek realizacji budowy portu. W sprawie wpływu komponentu kolejowego CPK na tę sieć stanowisko zajął Komitet Przestrzenny Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk<sup>25</sup>. Jak podkreślają autorzy stanowiska, plan rozbudowy kolei w ramach CPK „redefiniuje układ transportowy kraju”, poprzez wzmocnienie tendencji monocentrycznej, a więc wiązania relacjami gospodarczymi całego kraju z jednym ośrodkiem – w tym przypadku Warszawą, a osłabianie wzajemnych relacji pomiędzy innymi metropoliami. Może to prowadzić do jeszcze silniejszego niż dotychczas „wysysania” populacji z mniejszych miast i odległych regionów przez aglomerację warszawską. Dotychczasowy policentryczny (wieloośrodkowy) układ polskiej sieci osadniczej naukowcy PAN oceniają jako istotny atut Polski wspierający równomierny rozwój wszystkich regionów. Oparcie wielkiej modernizacji sieci kolejowej na modelu „piasty i szprych” siłą rzeczy spycha na dalszy plan rozwój połączeń np. Szczecina z Gdańskiem czy Białegostoku z Lublinem i Rzeszowem. Zdaniem autorów stanowiska tak znacząca zmiana sieci transportowej Polski nie została poprzedzona odpowiednimi analizami wpływu na rozwój regionalny.

**Dotychczasowy policentryczny (wieloośrodkowy) układ polskiej sieci osadniczej naukowcy PAN oceniają jako istotny atut Polski, wspierający równomierny rozwój wszystkich regionów.**

Krytycy kolejowego komponentu CPK negatywnie odnoszą się również do priorytetu nadanego połączeniom pomiędzy dużymi miastami. Jak wskazują, nie to jest dziś podstawowym problemem polskiej kolei – jest nim raczej istnienie wielu miejsc, do których pociągi nie dojeżdżają w ogóle. Strategia rozbudowy połączeń z Warszawą i lotniskiem CPK musi bowiem odsunąć na dalszy plan pozostałe inwestycje

24 P. Bożyk, *Nowy dom Turkish Airlines czyli nowe lotnisko w Stambule (Zdjęcia)*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/nowy-dom-turkish-airlines-czyli-nowe-lotnisko-w-stambule-zdjecia-6387.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

25 Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK, Warszawa 2020, [https://kpkz.pan.pl/images/END\\_firmowy\\_stanowisko\\_SSL\\_CPK.pdf](https://kpkz.pan.pl/images/END_firmowy_stanowisko_SSL_CPK.pdf), dostęp: 20 maja 2024 r.

kolejowe, w tym te, które pozwoliłyby łączyć obszary peryferyjne, takie jak powiaty przy granicach województw z regionalnymi centrami społeczno-gospodarczymi.



Zdjęcie: Adobe Stock.

## POLITYKA KOALICJI RZĄDOWEJ WOBEC CPK

Krajobraz wokół CPK zmienił się diametralnie w momencie powołania rządu Donalda Tuska w grudniu 2023 r. Ugrupowania tworzące nową koalicję rządową prowadziły kampanię wyborczą pod hasłami zamknięcia lub co najmniej poważnej modyfikacji, okrojenia, projektu CPK. Obaj liderzy Trzeciej Drogi – Władysław Kosiniak-Kamysz i Szymon Hołownia deklarowali<sup>26</sup> wówczas sprzeciw wobec realizacji tego projektu. Lewica zapowiadała: „odstąpimy od budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego,

26 „Nie zbudujemy CPK”. Trzecia Droga gotowa zrezygnować z megalotniska, Money, <https://www.money.pl/gospodarka/nie-zbudujemy-cpk-trzecia-droga-gotowa-zrezygnowac-z-megalotniska-6913235419663008a.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

zachowując towarzyszące CPK inwestycje kolejowe<sup>27</sup>. Obie partie w ciągu pół roku od wyborów zmieniły swoje stanowiska o 180 stopni i stanowią dziś tę bardziej przychylną projektowi część koalicji rządowej. Mniej jednoznacznie wypowiadali się politycy trzeciego i największego z dzisiejszych koalicjantów, Koalicji Obywatelskiej, którzy w swoim programie obiecywali „weryfikację projektu CPK”<sup>28</sup> i to stanowisko podtrzymują, wciąż prezentując ambiwalentną postawę wobec budowy centralnego lotniska.

### Ugrupowania tworzące nową koalicję rządową prowadziły kampanię wyborczą pod hasłami zamknięcia lub co najmniej poważnej modyfikacji, okrojenia, projektu CPK.

Sytuacja w spółce CPK po wyborach i utworzeniu nowej koalicji oddaje zróżnicowany stosunek poszczególnych koalicjantów i ich elektoratów do projektu. Unikając jednoznacznych deklaracji, nowa władza zdecydowała o przeprowadzeniu szeregu audytów w spółce CPK. Pierwszy przetarg na realizację audytu zakończył się skandalem po tym, jak opinia publiczna poznała jego zwycięzców. Okazało się, że są to firmy, których doświadczenie nie pozwala wierzyć w rzetelność ewentualnych audytów. Spółka CPK szybko unieważniła ten przetarg, a także kolejny – na audyt finansowy, tym razem ze względu na brak ofert<sup>29</sup>. Jednocześnie spółka CPK prowadzi kolejne postępowania dotyczące szeregu innych audytów. Pomimo braku zakończonych kontroli politycy podejmują kolejne kluczowe decyzje, które pośrednio dotyczą CPK i oznaczają przesunięcie jego realizacji. Najważniejszą z nich jest rozbudowa lotniska Chopina<sup>30</sup>, która ma się zakończyć w 2029 r. Obecni decydenci tłumaczą ten krok potrzebą obsłużenia rosnącego ruchu do czasu oddania CPK, które nie jest, ich zdaniem, możliwe tak wcześnie jak zapowiadali poprzedni zarządcy projektu. Ci ostatni argumentują z kolei, że rozbudowa stołecznego lotniska sama w sobie

27 PROGRAM WYBORCZY KW Nowa Lewica, <https://klub-lewica.org.pl/program>, dostęp: 20 maja 2024 r.

28 Koalicja Obywatelska, *100 konkretów na pierwsze 100 dni rządów!*, <https://100konkretow.pl/wp-content/uploads/2023/09/100konkretow.pdf>, dostęp: 20 maja 2024 r.

29 J. Ceglarz, *Głośny przetarg na audyt w CPK unieważniony. Sprawdziliśmy firmy*, <https://businessinsider.com.pl/biznes/glosny-przetarg-na-audit-w-cpk-uniewazniony-sprawdzilismy-firmy/8mc82w3>, dostęp: 20 maja 2024 r.

30 *Będzie rozbudowa lotniska Chopina. Ma obsługiwać ok. 30 mln pasażerów rocznie*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-bedzie-obslugiwac-ok-30-mln-pasazerow-bedzie-rozbudowa--20815.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

spowoduje nieopłacalność szybkiego otwarcia CPK i dalsze przesuwanie terminu jego budowy<sup>31</sup>.

Pomimo braku zakończonych kontroli politycy podejmują kolejne kluczowe decyzje, które pośrednio dotyczą CPK i oznaczają przesunięcie jego realizacji. Najważniejszą z nich jest rozbudowa lotniska Chopina<sup>32</sup>, która ma się zakończyć w 2029 r.

Czasochłonne postępowania, zapowiedzi kolejnych audytów i niejednoznaczne deklaracje co do przyszłości całego projektu i jego poszczególnych komponentów sprawiają wrażenie gry na czas ze strony decydentów. Maciej Lasek, obecny pełnomocnik rządu ds. CPK, deklaruje<sup>33</sup>, że na koniec kwietnia 2024 r. jedynym pewnym elementem komponentu kolejowego jest budowa linii „igrek”, czyli opisanego wcześniej połączenia Warszawy z Łodzią i dalej, osobno, z Poznaniem i Wrocławiem. W kontekście centralnego lotniska pełnomocnik rządu unika ostatecznych odpowiedzi. Na razie deklaruje wymijająco: „Będziemy budowali CPK, bo będziemy tworzyć nowe rozwiązania komunikacyjne dla Polski”. Oprócz ogłoszenia powiększenia lotniska Chopina skromną rozbudowę ma przejść również lotnisko w Modlinie<sup>34</sup>, zaś w kwestii CPK jedyną pewną dziś rzeczą jest brak ostatecznych decyzji i mijające miesiące, w których jego budowa jest *de facto* wstrzymana.

31 K. Śmietana, *Kiedy tak naprawdę powstanie CPK? Ostra kłótnia o port w czasie EKG*, Forsal.pl, <https://forsal.pl/transport/lotnictwo/artykuly/9502677,kiedy-tak-naprawde-powstanie-cpk-ostra-klotnia-o-port-w-czasie-ekg.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

32 *Będzie rozbudowa lotniska Chopina. Ma obsługiwać ok. 30 mln pasażerów rocznie*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-będzie-obsługiwać-ok-30-mln-pasazerow-będzie-rozbudowa--20815.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.

33 K. Kowalczyk, A. Woźniak, *Maciej Lasek: Budowa CPK oznacza koniec Lotniska Chopina na Okęciu*, Rzeczpospolita, <https://www.rp.pl/transport/art40268621-maciej-lasek-budowa-cpk-oznacza-koniec-lotniska-chopina-na-okeciu>, dostęp: 20 maja 2024 r.

34 D. Walewska, *Tomasz Szymczak, prezes lotniska Warszawa-Modlin: Modlin nie da się zagłodzić*, Rzeczpospolita, <https://www.rp.pl/transport/art40344521-tomasz-szymczak-prezes-lotniska-warszawa-modlin-modlin-nie-dal-sie-zaglodzic>, dostęp: 20 maja 2024 r.

## PODSUMOWANIE

Projekt CPK, składający się z komponentów lotniczego i kolejowego, ma na celu radykalne zwiększenie potencjału transportu lotniczego w Polsce. Centralne lotnisko zwiększy przepustowość o kilkanaście milionów pasażerów rocznie względem lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie, a docelowo potroi ją z obecnych ok. 20 mln pasażerów rocznie do 65 mln po 2045 r. Jako port węzłowy ma stanowić również podstawę rozwoju PLL „LOT” oraz ważny element sieci transportu towarowego do Polski i Europy Środkowo-Wschodniej, przynoszący rocznie wielomiliardowe przychody dla budżetu państwa. Komponent kolejowy CPK opiera się na koncepcji połączenia wszystkich regionów Polski z węzłami w Warszawie i na centralnym lotnisku w modelu „piasty i szprych”.

Przyszłość projektu stoi dziś pod dużym znakiem zapytania. Partie tworzące nową koalicję rządową, wcześniej zdecydowanie krytyczne wobec CPK, dziś mówią o racjonalizacji projektu, a przede wszystkim o zmianie koncepcji kolejowej. Budowa lotniska nie jest dziś negowana przez polityków bezpośrednio podejmujących decyzje w tym zakresie, jednak rozwijanie konkurencyjnych lotnisk świadczy o przesunięciu w czasie planów oddania do użytku lotniska centralnego.

## BIBLIOGRAFIA

- » *Będzie rozbudowa lotniska Chopina. Ma obsługiwać ok. 30 mln pasażerów rocznie*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-bedzie-obslugiwac-ok-30-mln-pasazerow-bedzie-rozbudowa--20815.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Bożyk P., *Nowy dom Turkish Airlines czyli nowe lotnisko w Stambule (Zdjęcia)*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/nowy-dom-turkish-airlines-czyli-nowe-lotnisko-w-stambule-zdjecia-6387.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Bonisławski K., *Via Carpatia – Szlak komunikacyjny Północ-Południe*, Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego, Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris, Warszawa 2024.
- » Ceglarski J., *Głośny przetarg na audyt w CPK unieważniony. Sprawdziliśmy firmy*, <https://businessinsider.com.pl/biznes/glosny-przetarg-na-audyt-w-cpk-uniewazniony-sprawdzilismy-firmy/8mc82w3>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Infrastruktura wojskowa CPK zwiększy bezpieczeństwo Polski. Odpowiedź na artykuł „Faktu”*, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosc-2/infrastruktura-wojskowa-cpk-zwiekszy-bezpieczenstwo-polski-odpowiedz-na-artykul-faktu>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Plan generalny*, <https://www.cpk.pl/pl/dla-mieszkanow/program-lotniskowy/plan-generalny>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Prezentacja pt. „Prognoza IATA 2023 dla CPK”*, [https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Prognoza-IATA-2023-dla-CPK-Streszczenie\\_Grudzien\\_2023.pdf](https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Prognoza-IATA-2023-dla-CPK-Streszczenie_Grudzien_2023.pdf), dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., *Prognoza IATA 2023 dla CPK*, <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosc-2/prognoza-iata-2023-dla-cpk-scenariusz-inwestorski-potwierdza-celowosc-budowy>, dostęp: 20 maja 2024 r.

- » *Co dalej z CPK i lotniskiem Chopina? „Projekt został oparty na wątplych podstawach”*, TVN 24, <https://tvn24.pl/biznes/z-kraju/czy-powstanie-cpk-co-z-okciem-i-mo-dlinem-maciej-lasek-o-lotniskach-wywiad-st7405999>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Kieruzal M., *Lotnisko Chopina jest zatkane? Tak mówią liczby*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotnisko-chopina-jest-zatkane-tak-mowia-liczby-19578.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Kinkartz S., *Aż trudno uwierzyć. Lotnisko w Berlinie w końcu otwarte*, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/pl/a%C5%BC-trudno-uwierzy%C4%87-lotnisko-w-berlinie-w-ko%C5%84cu-otwarte/a-55459141>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Koalicja Obywatelska, *100 konkretów na pierwsze 100 dni rządów!*, <https://100konkretow.pl/wp-content/uploads/2023/09/100konkretow.pdf>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Komisja Europejska, *5th Baltic-Adriatic TEN-T Corridor work plan, 2022*, [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/transport-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/transport-european-transport-network-ten-t/baltic-adriatic-corridor_en), dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Kowalczyk K., Woźniak A., *Maciej Lasek: Budowa CPK oznacza koniec Lotniska Chopina na Okęciu*, Rzeczpospolita, <https://www.rp.pl/transport/art40268621-maciej-lasek-budowa-cpk-oznacza-koniec-lotniska-chopina-na-okeciu>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Lewicka A., *Linii kolejowych zbiegających się promieniście w CPK nie będzie*, Dziennik.pl, <https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/9493551,linii-kolejowych-zbiegajacych-sie-promieniscie-w-cpk-nie-bedzie.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, *Lotnisko i linie kolejowe CPK dopisane do europejskiej sieci TEN-T*, <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/lotnisko-i-linie-kolejowe-cpk-dopisane-do-europejskiej-sieci-ten-t>, dostęp: 20 maja 2024 r.



- » Ministerstwo Infrastruktury, Prezentacja pt. „Centralny Port Lotniczy. Podsumowanie prac analitycznych”, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/baza-wiedzy>, dostęp 20 maja 2024 r.
- » „Nie zbudujemy CPK”. Trzecia Droga gotowa zrezygnować z megalotniska, Money, <https://www.money.pl/gospodarka/nie-zbudujemy-cpk-trzecia-droga-gotowa-zrezygnowac-z-megalotniska-6913235419663008a.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » *Od CPL do CPK. Jak narodziła się koncepcja nowego lotniska?*, Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/od-cpl-do-cpk-ponad-20-lat-plano-wania-nowego-lotniska-20127.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » *Petru nie chce CPK. Uważa, że Polska... ma silną konkurencję w Berlinie*, Polskie Radio 24, <https://polskieradio24.pl/artukul/3288063,petru-nie-chce-cpk-uwaza-ze-polska-ma-silna-konkurencje-w-berlinie>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Portal Funduszy Europejskich, *Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w perspektywie 2021-2027*, <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/cef-2021-2027/informacje-o-cef/>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » *Prognoza w zakresie wpływu Programu CPK na ruch cargo na poziomie działań ISZTAR4 w Polsce oraz analiza prawna zmian w zakresie przepisów celno-podatkowych*, EY, 2023.
- » *PROGRAM WYBORCZY KW Nowa Lewica*, <https://klub-lewica.org.pl/program>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Raport Międzyresortowego, Interdyscyplinarnego Zespołu ds. Wyboru Lokalizacji Lotniska Centralnego dla Polski, Warszawa 2003.
- » Smura T., Karwowski M., *Smura: Kolejowy wymiar CPK jest najważniejszy dla wojska (ROZMOWA)*, BiznesAlert.pl, <https://biznesalert.pl/cpk-lotnisko-kolej-transport-wojska-przerzut-wojska-military-mobility-bezpieczenstwo/>, dostęp: 20 maja 2024 r.

- » Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK, Warszawa 2020, [https://kpsz.pan.pl/images/END\\_firmowy\\_stanowisko\\_SSL\\_CPK.pdf](https://kpsz.pan.pl/images/END_firmowy_stanowisko_SSL_CPK.pdf), dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Śmietana K., *Kiedy tak naprawdę powstanie CPK? Ostra kłótnia o port w czasie EKG*, Forsal.pl, <https://forsal.pl/transport/lotnictwo/artykuly/9502677,kiedy-tak-na-prawde-powstanie-cpk-ostra-klotnia-o-port-w-czasie-ekg.html>, dostęp: 20 maja 2024 r.
- » Uchwała nr 201 Rady Ministrów z dnia 24.10.2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny Etap II. 2024–2030” (M.P. poz. 1258).
- » Uchwała nr 173 Rady Ministrów z dnia 7.11.2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.
- » Walewska D., *Tomasz Szymczak, prezes lotniska Warszawa-Modlin: Modlin nie dał się załodzić*, Rzeczpospolita, <https://www.rp.pl/transport/art40344521-tomasz-szymczak-prezes-lotniska-warszawa-modlin-modlin-nie-dal-sie-zaglodzic>, dostęp: 20 maja 2024 r.

## BIOGRAM



**MICHAŁ CIESIELSKI**

Ekonomista, prezes Centrum Myśli Gospodarczej. Posiada doświadczenie w sektorze publicznym w obszarze opracowywania strategii i programów gospodarczych. Zainteresowany demografią, ekonomią rozwoju, gospodarką współdzielenia i katolicką nauką społeczną.

# Nasze publikacje

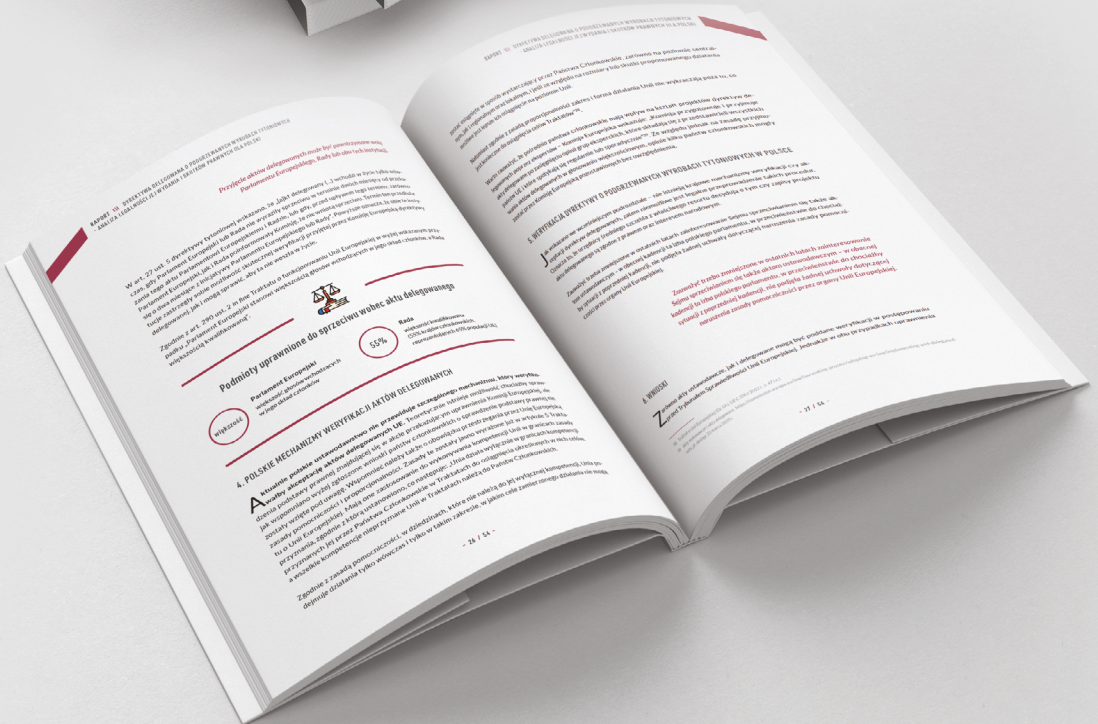
(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



# Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)



# Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego



# Nasze publikacje

(KLIKNIJ W OKŁADKĘ)

**IOAC**  
Ośrodek Analiz  
Cegielskiego









## Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

powstał, by bronić osoby i środowiska zagrożone społeczną marginalizacją bądź wykluczone ze względu na przywiązanie do naturalnego ładu społecznego i tradycyjnych wartości poświadczonych w Konstytucji RP. Działamy na rzecz prawnej ochrony człowieka na każdym etapie życia, tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, autonomii rodziny, wolności religijnej oraz prawa do prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z własnym sumieniem.

### **Ekspertki z Centrum Badań i Analiz Ordo Iuris:**

- analizują i opiniują projekty ustaw,
- docierają z prawną argumentacją do polityków w kraju i w instytucjach europejskich,
  - biorą udział w pracach komisji parlamentarnych,
  - przedstawiają opinie w sądach (tzw. *amici curiae*),
  - monitorują działania administracji publicznej.

### **Prawnicy z Centrum Interwencji Procesowej Ordo Iuris:**

- występują w obronie rodzin zagrożonych rozbitciem z powodu nieuzasadnionej ingerencji państwa,
- reprezentują przedstawicieli zawodów medycznych i innych grup zawodowych doświadczających trudności w profesjonalnym wykonywaniu zawodu zgodnie z osądem własnego sumienia,
  - występują jako rzecznicy słowa i zgromadzeń, szczególnie w interesie obrońców życia,
  - biorą udział w postępowaniach przed Trybunałem Konstytucyjnym na rzecz spójności obowiązującego prawa z porządkiem konstytucyjnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Instytut Ordo Iuris jest fundacją i zakres naszej aktywności jest ściśle uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową. Ceniąc sobie niezależność, nie korzystamy ze środków publicznych i grantów, których pozyskanie mogłoby ją ograniczać. Naszą działalność prowadzimy tylko dzięki hojności naszych Darczyńców, zwłaszcza tych, którzy wspierają nas regularnie co miesiąc w ramach Kręgu Przyjaciół (więcej o nas na stronie [www.przyjaciele.ordoiuris.pl](http://www.przyjaciele.ordoiuris.pl)).

## **RAZEM MOŻEMY REALNIE WPŁYWAĆ NA RZECZYWISTOŚĆ!**

Darowiznę można przekazać na konto:

**34 1020 1026 0000 1502 0301 0469**

Fundacja Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris

ul. Zielna 39, 00-108 Warszawa

oraz za pomocą przelewów internetowych Tpay i PayPal

(szczegóły na stronie [www.ordoiuris.pl](http://www.ordoiuris.pl))



[ordoiuris.pl](http://ordoiuris.pl)



[/ordoiuris](https://www.facebook.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.youtube.com/ordoiuris)



[/ordoiuris](https://www.instagram.com/ordoiuris)



[@ordoiuris](https://twitter.com/ordoiuris)

Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego został powołany, by wspierać dynamiczny i harmonijny rozwój gospodarczy Polski. Chcemy zapewniać rzetelne wsparcie merytoryczne dla polskich przedsiębiorców, organizacji pozarządowych oraz instytucji publicznych. Nasze cele realizujemy, m.in. opracowując raporty analityczne, przygotowując ekspertyzy prawne, prowadząc doradztwo prawne i gospodarcze, a także organizując szkolenia. Ponad 150 lat temu Hipolit Cegielski stał się ikoną polskiego przemysłu. Udowodnił, że można z sukcesem kierować nowoczesną fabryką i jednocześnie prowadzić aktywną działalność na rzecz rozwoju polskiego społeczeństwa i gospodarki. Zależy nam, by współcześniei polscy przedsiębiorcy mogli osiągać sukcesy na miarę Cegielskiego.

Ośrodek Analiz Cegielskiego jest fundacją i zakres naszej aktywności jest uzależniony od funduszy, które pozyskamy na działalność statutową.

**MOŻESZ NAS WESPRZEĆ POPRZEZ DAROWIZNĘ NA NUMER KONTA:  
94 1020 1097 0000 7602 0305 2438**

Fundacja Ośrodek Analiz Prawnych, Gospodarczych  
i Społecznych im. Hipolita Cegielskiego  
Aleja Zjednoczenia 50/U1, 01-801 Warszawa

W tytule przelewu prosimy podać:  
„Darowizna na cele statutowe Ośrodka Analiz Cegielskiego”.

[OSRODEKANALIZ.PL](http://OSRODEKANALIZ.PL) | [ORODIURIS.PL](http://ORODIURIS.PL)

