

## Polityczne i wojskowe znaczenie projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego

W październiku br. na podstawie Ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym powołana została Spółka Celowa mająca za zadanie przygotowanie i realizację programu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania. Położony między Warszawą a Łodzią Centralny Port Komunikacyjny ma być największym w Europie Środkowo-Wschodniej węzłem transportowym łączącym lotnisko hubowe oraz sieci kolejowe i drogowe. Jako miejsce realizacji inwestycji Pełnomocnik Rządu ds. CPK, pełniący ma mocy ww. ustawy ogólny nadzór na realizacją programu, po wykonaniu analiz branżowych zarekomendował Stanisławów w gminie Baranów położony ok. 40 km na południowy zachód od Warszawy. Mające powstać w ramach programu lotnisko ma być jednym z największych przesiadkowych portów lotniczych w Europie (według wstępnych szacunków rządowych CPK zajmować ma obszar ok. 3000 ha), mogącym obsłużyć po pierwszym etapie budowy ok. 45 mln pasażerów rocznie, a docelowo nawet 100 mln.<sup>1</sup>

*Centralny Port Komunikacyjny ma być największym w Europie Środkowo-Wschodniej węzłem transportowym łączącym lotnisko hubowe oraz sieci kolejowe i drogowe. Merytorycznym uzasadnieniem projektu jest szybko rosnący ruch na lotnisku Chopina w Warszawie (od lipca 2016 r. do lipca 2017 r. nastąpił wzrost liczby pasażerów o 24,7 proc.) i jego kończąca się przepustowość (nałożony przez ograniczenia środowiskowe limit 600 operacji lotniczych w ciągu doby zostanie osiągnięty w 2019/2020 r.).*

CPK ma powstać w pobliżu jednej z najważniejszych polskich arterii komunikacyjnych – autostrady A2 (a w przyszłości łączyć się z planowaną Autostradą Obwodnicą Warszawy) oraz jednej z częściej uczęszczanych tras kolejowych w Polsce: Warszawa-Łódź. Zgodnie z założeniami dojazd kolejom z każdego dużego miasta w Polsce ma nie przekraczać 2,5 godziny (docelowo 2 godz.). Wokół CPK ma powstać natomiast szereg

inwestycji, takich jak parki biznesu, centra targowo-wystawiennicze i konferencyjne obsługujące cały region oraz obiekty biurowo-administracyjne. Zgodnie z założeniami w otoczeniu węzła powstać ma faktycznie nowe miasto, doprowadzając do integracji aglomeracji warszawskiej i łódzkiej<sup>ii</sup> i zapewniając dziesiątki tysięcy miejsc pracy (podobne wielkością Lotnisko Charles de Gaulle zapewnia 195 tys. miejsc pracy i 17 mld EUR PKB Francji, lotnisko Madryt-Baraja – 300 tys. miejsc pracy i 15,2 mld EUR PKB Hiszpanii).<sup>iii</sup>

Merytorycznym uzasadnieniem projektu jest przede wszystkim szybko rosnący ruch na lotnisku Chopina w Warszawie (od lipca 2016 r. do lipca 2017 r. nastąpił wzrost liczby pasażerów o 24,7 proc.) i jego kończąca się przepustowość (nałożony przez ograniczenia środowiskowe limit 600 operacji lotniczych w ciągu doby zostanie osiągnięty w 2019/2020 r.). Jego niewielka powierzchnia (ok. 635 ha) i silna zabudowa wokół uniemożliwiają jego rozbudowę i przede wszystkim wybudowanie nowego równoległego pasa startowego. Tymczasem według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego liczba pasażerów na polskich lotniskach może sięgnąć 94 mln pasażerów w 2035 r. (obecnie ok. 34 mln, z czego ok. 14 mln przypada na lotnisko Chopina, przy jego teoretycznej – w praktyce dużo mniejszej – przepustowości mierzonej liczbą pasażerów wynoszącej 22 mln). Węzeł usprawnić ma także transport kolejowy, w zakresie dostępności którego Polska wyraźnie ustępuje bardziej rozwiniętym państwom Zachodu, a nawet krajom regionu<sup>iv</sup>.

## Polityczne znaczenie programu CPK

Jak się wydaje znaczenie programu CPK powinno być rozpatrywane nie tylko w skali kraju, ale też całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Tak duży projekt infrastrukturalny oddziaływał będzie na region, usprawniając komunikację i wyminę towarową. Program wpisuje się w koncepcję Trójmorza, czyli formuły współpracy 12 państw Europy Środkowo-Wschodniej skupiającej się na rozwoju infrastruktury energetycznej i transportowej w regionie. Ten dynamicznie rozwijający się region ze względów historycznych cierpi bowiem na brak infrastruktury transportowej, w szczególności na kierunku północ-południe, co poważnie utrudnia współpracę gospodarczą. Dotyczy to także infrastruktury lotniczej (jak wskazuje Uchwała Rady Ministrów z listopada 2017 r., Polska jest w tym zakresie na szczególnie nieuprzywilejowanej pozycji bowiem wskaźnik dostępności komunikacji lotniczej dla Polski jest o 77 proc. niższy od średniej państw „starej Unii” oraz o 27 proc. niższy od średniej dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej)<sup>v</sup>. W regionie nie ma prawdziwego

lotniska hubowego a jego mieszkańcy, aby odbyć loty międzykontynentalne często muszą korzystać z lotnisk w Zachodniej Europie, Rosji czy Turcji (dotyczy to aż 90 proc. ruchu dalekodystansowego). Tymczasem według prognoz IATA rynek w regionie wzrosnąć ma z 95 mln pasażerów w 2015 r. do 175 mln w 2025 roku)<sup>vi</sup>.

Program CPK może stać się, więc flagowym projektem Inicjatywy Trójmorza wpisując się w łączące się z nim projekty infrastrukturalne, jak Via Baltica (droga ekspresowa biegnąca od Talina do Warszawy) i Via Carpatia (ponad 700-kilometrowa trasa biegnąca z Kłajpedy na Litwie do greckich Salonik łącząca sieci transportowe Litwy, Polski, Słowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Grecji). Tym samym Polska mogłaby ubiegać się o współfinansowanie programu z utworzonego na szczycie w Bukareszcie Funduszu Trójmorza (dysponując budżetem 5 mld EUR dzięki specjalnym mechanizmom będzie miał możliwość wygenerowania inwestycji o wartości 100 mld EUR<sup>vii</sup>). Sukces tak dużego programu stanowiłby uzasadnienie dla funkcjonowania Funduszu oraz całej Inicjatywy Trójmorza.

Program CPK wpisuje się także w inicjatywę Unii Europejskiej mające wzmocnić jej więzy z państwami Azji, jak wypracowywana obecnie strategia *Connecting Europe and Asia*<sup>viii</sup> czy koncepcja *EU-China Connectivity Platform*, mająca – według założeń – zapewniać synergię między projektami infrastrukturalnymi w ramach inicjatywy „jednego pasa, jednego szlaku” (*one belt, one road, OBOR*) a Transeuropejską siecią transportową TEN-T (*Trans-European Transport Networks*) i Planem inwestycyjnym dla Europy (tzw. „plan Junckera”). Zgodnie z przyjętym w lipcu br. planem działań UE i Chin mają m.in. zidentyfikować i zaplanować kluczowe intermodalne huby łączące Europę z Chinami<sup>ix</sup>. CPK mógłby więc stać się jednym z kluczowych węzłów łączących Unię Europejską z Chinami, co mogłoby wzmocnić pozycję Polski w kształtowaniu unijnej polityki wobec Chin (przez węzeł CPK przechodziłaby istotna część unijnej wymiany towarowej z Chinami).

## Militarne znaczenie CPK w kontekście mobilności wojskowej

Program CPK oprócz znaczenia gospodarczego i politycznego ma także duże znaczenie militarne w kontekście tzw. mobilności wojskowej. Od szczytu NATO w Warszawie kwestia wojskowej mobilności stała się jedną z najistotniejszych na agendzie Sojuszu. W odpowiedzi na nielegalną aneksję Krymu i rosyjskie działania na Ukrainie NATO uruchomiło proces adaptacji, wdrażając na kolejnych szczytach w Newport i Warszawie szereg środków z zakresu obrony i odstraszania. Wśród nich było m.in. trzykrotne zwiększenie wielkości sił

odpowiedzi NATO i wyodrębnienie z nich sił bardzo wysokiej gotowości (VJTF) oraz wzmocniona wysunięta obecności (*Enhanced Forward Presence*), polegająca na rozmieszczeniu na zasadzie rotacyjnej 4 wzmocnionych batalionowych grup bojowych w państwach bałtyckich i Polsce. Jednocześnie uruchomiono dyskusję nad „zapomnianymi” po zimnej wojnie elementami obrony kolektywnej, jak kwestie sił wzmocnienia i wiążącego się z nimi zagadnienia mobilności wojskowej. Chodzi tu z jednej strony o ustandaryzowanie procedur prawnych umożliwiających możliwie najszybszy przemarsz wojsk i przerzut sprzętu w warunkach pokoju, kryzysu i wojny oraz ćwiczenie odpowiednich procedur, a z drugiej – zabezpieczenie odpowiedniej infrastruktury (porty, lotniska, drogi, mosty) umożliwiającej przyjęcie sił wzmocnienia i ich swobodne przemieszczenie się w zagrożony region. Ze względu na priorytetowy charakter zagadnienia na szczycie NATO w Brukseli w lipcu br. zdecydowano o utworzeniu dwóch nowych dowództw. Jedno zlokalizowane w Norfolk będzie odpowiedzialne za transport morski przez północny Atlantyk (przez który w razie konfliktu przerzucane byłyby siły wzmocnienia z USA). Drugie – w niemieckim Ulm – ma odpowiadać za przerzut wojsk i logistykę na teatrze europejskim. Kwestia ta łączy się też z przyjętą na szczycie w Brukseli inicjatywą gotowości NATO (ang. *NATO Readiness Initiative*), która zakłada, że do 2020r. NATO będzie dysponowało 30 batalionami zmechanizowanym, 30 eskadrami lotniczymi oraz 30 okrętami wojennymi gotowymi do użycia w przeciągu maksymalnie 30 dni (tzw. „4x30”). Przyjęcie tak znacznych sił łączy się z dużym wyzwaniem logistycznym i koniecznością zabezpieczenia odpowiedniej infrastruktury. Mobilność wojskowa jest również przedmiotem współpracy NATO z Unią Europejską, a sama UE poświęca temu zagadnieniu jeden z kluczowych projektów rozwijanej stałej współpracy strukturalnej w dziedzinie obronności (PESCO).

W tym kontekście program CPK nabiera również znaczenia militarnego, gdyż – odpowiednio zaprojektowany – może pełnić rolę swoistego hubu przerzutu wojsk. Będzie umożliwiał przyjmowanie żołnierzy i sprzętu drogą lotniczą (docelowo może mieć nawet 4 równoległe pasy startowe – co bardzo utrudnia całkowite wyłączenie lotniska – umożliwiające przyjmowanie najcięższych samolotów jak C-5 Galaxy i C-17 Globemaster o długich drogach rozbiegu), drogową i kolejową. Intermodalny węzeł będzie też zapewniał możliwość zamiany środków transportu (np. z drogowego na kolejowy) w zależności od potrzeb, umożliwiając szybki przerzut wojsk na całej wschodniej flance NATO od Tallina po Konstancję w Rumuni. Na strategiczne znaczenie CPK wskazywał np. b. dowódca US Army w Europie Ben Hodges. "Ten projekt jest dokładnie tym, czego potrzebuje NATO i co ma na

myśli Unia Europejska w dyskusjach o mobilności wojsk. Patrząc na CPK również ze względu na jego wojskową użyteczność dla wszystkich Europejczyków" – stwierdził Hogdes w rozmowie z Polską Agencją Prasową<sup>x</sup>. "Urzeczywistnienie tego pomysłu pomogłoby nam poruszać się tak szybko jak siły Federacji Rosyjskiej lub szybciej, co (jest) istotne dla zapobiegania kryzysom i dla odstraszenia" – dodał b. amerykański generał.

Z perspektywy Polski CPK może być przedstawiane jako istotny wkład Polski w mobilność wojskową. Warto przeanalizować więc w tym kontekście możliwości wsparcia projektu z funduszy UE przeznaczonych na ten cel (przewidywane wsparcie dla infrastruktury „podwójnego zastosowania” w perspektywie 2021–2027 ma wynieść 6,5 mld EUR)<sup>xi</sup>. Należy również zadbać, aby projekt ten brany był pod uwagę w kalkulacjach dotyczących stałej obecności wojsk sojuszniczych w Polsce (zwłaszcza w kontekście analiz w tym zakresie zleconych Departamentowi Obrony przez Kongres w ustawie określającej wydatki Pentagonu w roku budżetowym 2019, czyli *National Defense Authorization Act 2019*).

## Wnioski i rekomendacje

1. Centralny Port Komunikacyjny ma być największym w Europie Środkowo-Wschodniej węzłem transportowym łączącym lotnisko hubowe oraz sieci kolejowe i drogowe. Merytorycznym uzasadnieniem projektu jest szybko rosnący ruch na lotnisku Chopina w Warszawie (od lipca 2016 r. do lipca 2017 r. nastąpił wzrost liczby pasażerów o 24,7 proc.) i jego kończąca się przepustowość (nałożony przez ograniczenia środowiskowe limit 600 operacji lotniczych w ciągu doby zostanie osiągnięty w 2019/2020 r.). Węzeł usprawnić ma także transport kolejowy, w zakresie dostępności którego Polska wyraźnie ustępuje bardziej rozwiniętym państwom Zachodu, a nawet krajom regionu.
2. Jak się wydaje znaczenie programu CPK powinno być rozpatrywane nie tylko w skali kraju, ale też całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Program CPK może stać się, więc flagowym projektem Inicjatywy Trójmorza, wpisując się w łączące się z nim projekty infrastrukturalne, jak Via i Via Carpatia. Tym samym Polska mogłaby ubiegać się o współfinansowanie programu z utworzonego na szczycie w Bukareszcie Funduszu Trójmorza. Sukces tak dużego programu stanowiłby uzasadnienie dla funkcjonowania Funduszu oraz całej Inicjatywy Trójmorza.

3. Program Program CPK wpisuje się także w inicjatywy Unii Europejskiej mające wzmocnić jej więzy z państwami Azji, jak wypracowywana obecnie strategia Connecting Europe and Asia czy koncepcja EU-China Connectivity Platform, mająca – według założeń – zapewniać synergię między projektami infrastrukturalnymi w ramach inicjatywy „jednego pasa, jednego szlaku” a Transeuropejską siecią transportową TEN-T i Planem inwestycyjnym dla Europy. CPK mógłby więc stać się jednym z kluczowych węzłów łączących Unię Europejską z Chinami, co mogłoby wzmocnić pozycję Polski w kształtowaniu unijnej polityki wobec Chin.
4. CPK będzie miał również znaczenie militarne w kontekście mobilności wojskowej, gdyż – odpowiednio zaprojektowany – może pełnić rolę swoistego hubu przerzutu wojsk. Będzie umożliwiał przyjmowanie żołnierzy i sprzętu drogą lotniczą, drogową i kolejową. Intermodalny węzeł będzie też zapewniał możliwość zamiany środków transportu w zależności od potrzeb, umożliwiając szybki przerzut wojsk na całej wschodniej flance NATO od Tallina po Konstancje w Rumuni..

**Autor:** Tomasz Smura, Kierownik Biura Analiz Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego

---

<sup>i</sup> *Uchwała w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”,*

[https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/koncepcja\\_przygotowania\\_CPK.pdf/f61866f9-4ea9-b5d7-cfd7-fdcaa563b876](https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/koncepcja_przygotowania_CPK.pdf/f61866f9-4ea9-b5d7-cfd7-fdcaa563b876); *Centralny Port Komunikacyjny „Solidarność” w Stanisławowie*, premier.gov.pl, <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/aktualnosci/centralny-port-komunikacyjny-solidarnosc-w-stanislawowie.html>

<sup>ii</sup> <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/decyzje-rzadu/uchwala-w-sprawie-przyjecia-koncepcji-przygotowania-i-realizacji-inwestycji.html>

<sup>iii</sup> *Uchwała*

<sup>iv</sup> *Uchwała*

<sup>v</sup> *Uchwała*

<sup>vi</sup> *Uchwała*

<sup>vii</sup> *Prezes BGK o powstaniu Funduszu Trójmorza: to praktyczny wymiar tej inicjatywy*, WNP.pl z 18 września 2018 r., [https://finanse.wnp.pl/prezes-bgk-o-powstaniu-funduszu-trojmorza-to-praktyczny-wymiar-tej-inicjatywy,330731\\_1\\_0\\_0.html](https://finanse.wnp.pl/prezes-bgk-o-powstaniu-funduszu-trojmorza-to-praktyczny-wymiar-tej-inicjatywy,330731_1_0_0.html)

<sup>viii</sup> *Connecting Europe and Asia: Building blocks for an EU Strategy*, [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/50724/connecting-europe-and-asia-building-blocks-eu-strategy\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/50724/connecting-europe-and-asia-building-blocks-eu-strategy_en)

---

<sup>ix</sup> *EU-China Connectivity Platform Short-Term Action*,  
Plan <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf>; Meeting Minutes of the 3rd Chairs' Meeting of EU-China Connectivity Platform  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-chairs-meeting.pdf>

<sup>x</sup> *Hodges: Dzięki CPK siły NATO mogłyby poruszać się szybciej niż rosyjskie wojsko*, GazetaPrawna.pl z 9 maja 2015 r., <https://www.gazetaprawna.pl/artykuly/1122503,po-co-nam-cpk-sily-nato-poruszaja-sie-szybciej-niz-rosyjskie-wojsko.html>

<sup>xi</sup> *Defending Europe: Improving Military Mobility within and beyond the European Union*,  
[https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/48178/defending-europe-improving-military-mobility-within-and-beyond-european-union\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/48178/defending-europe-improving-military-mobility-within-and-beyond-european-union_en)