

CPK osiągnie pełną przepustowość za 17 lat

15 listopada 2021

„Centralny Port Komunikacyjny” – magiczna nazwa nowego lotniska centralnego, którą kolejne rządy epatują Polaków, obiecując nowoczesność i być może napęd całej gospodarki kraju, poprzez samą budowę jak i późniejszą dogodność komunikacyjną.



Nie będziemy szerzej odnosić się do samej koncepcji budowy wielkiego lotniska w centrum Polski, lecz wbrew antypolskim krytykom piszącym najczęściej pod dyktando Niemiec, odpowiemy krótko, że istnienie tak poważnego centrum komunikacyjnego, jest po prostu koniecznością. Oczywiście można i należy prowadzić spory o techniczne rozwiązania, można dyskutować o harmonogramie prac, o zaangażowaniu nadzoru administracyjnego, o procesie wykupu gruntów i na setki innych tematów, lecz trudno nawet komentować wypowiedzi tak absurdalne, jak stwierdzenie nijakiego Trzaskowskiego Rafała, który projekt CPK nazwał nie tylko gigantomanią, ale uważa, że lotnisko w Polsce jest niepotrzebne, gdyż... przecież powstaje wielkie lotnisko w Berlinie (wypowiedź sprzed 3 lat).

CPK powstaje w bólach

O potrzebie nowego lotniska dla Polski mówiono od dziesięcioleci, lecz dopiero rząd PiS-u zaczął prowadzić poważniejsze prace przygotowawcze, choć czyni to w tak zawrotnym tempie, że z pełnego rozkwitu tego węzła komunikacyjnego będą cieszyły się być może dopiero dzieci urodzone dzisiaj.

Przypomnijmy, że od 2000 roku, setki (tysiące?) działaczy

partyjnych SLD-PSL-UW-AWS-P0-PiS oraz ich ziomków, w ramach różnych „prac studyjnych” pobierało najwyższe apanaże za dyskusje, prognozy i zagraniczne wojaże jako „konsultanci” i pracownicy sztabu organizacyjnego. „Organizowali”, debatowali, aż wreszcie w czasie pierwszej koalicji PiSowskiej, w 2005 roku zawarto umowę z jakąś hiszpańską spółką na oszacowanie możliwości budowy lotniska. Szacowano, lecz przez dwa lata nie opracowano nawet tego, a fircykom w garniturach cały czas płacono tłuste pieniądze.

Potem przyszły pijarowe rządy P0-PSL, a po nich, w 2017 PiS już w nowej odsłonie, obiecał szybsze i skuteczniejsze działania, tym razem już „bez korupcji”. Minęły kolejne dwa lata i spółka CPK pochwaliła się... rozpoczęciem rozmów z partnerami strategicznymi, czyli dwa lat stracone na proces przygotowania do rozmów strategicznych. Kiedy te rozmowy zaowocują czymś bardziej konkretnym? Padają zapewnienia oficjalnej strony Centralnego Portu Komunikacyjnego – Solidarity Transport Hub Poland, że w 2023 roku ma wreszcie rozpocząć się realna budowa lotniska, zaś realizacja „komponentu lotniskowego przewidziana jest do końca 2027 roku”. Z kolei inwestycje towarzyszące, głównie transportowe, to przyszłość jeszcze bardziej odległa: komponent kolejowy ma zostać ukończony do końca 2034 roku, zaś parametry operacyjne dla pierwszego etapu zaplanowano na rok projektowy 2038 r.

Czyli, od chwili pierwszych struktur organizacyjnych minęło jakieś 17 lat, a jeśli za dwa lata ma być wkopana pierwsza łopata na placu budowy lotniska, to do pełnej zakładanej przepustowości lotniska (45 milionów pasażerów rocznie w 2038 roku) minie 15 lat, w sumie jakieś 34 lata. Jeśli oczywiście po drodze nie spiętrzą się kolejne „trudności obiektywne”, wygodne kryzysy (jak tzw. pandemia), na które będzie można zwalić winę za opóźnienia i podwojenie kosztów, oraz nieuchronnie nastąpią kolejne zmiany rządów i opcji politycznych, a więc „trzeba będzie” wymienić całą ekipę wysokoopłacanych dyrektorów.

W ciągu tych kilkunastu lat, kiedy to nasze lotnisko CPK ma dojść do swoich mocy przerobowych, nikt nie wie co wydarzy się na świecie. Nie wiemy na przykład do jakiego szaleństwa dojdą elity globalistyczne i unijne narzucające „zmniejszenie emisji CO2” w transporcie lotniczym, co nieuchronnie spowoduje przeorganizowanie całego transportu, skutkujące m.in. dużym ograniczeniem liczby podróżujących. Nie wiemy również jak będzie wyglądał demograficzny rozkład w Polsce i czy za 15 lat nie staniemy się kadłubowym państwem z 30% segmentem imigrantów i 60% populacją rdzenną, niestety głównie polskich emerytów oraz przewlekłe chorych (skutek wyszczepienia społeczeństwa groźnymi produktami przemysłu farmaceutycznego). Po drodze możemy mieć wojny hybrydowe ze wszystkimi sąsiadami po kolei, gdyż działając w interesie obcego, atlantyckiego mocarstwa ciężko pracujemy na takie traktowanie i reakcje. No i będziemy zbierali owoce członkostwa w Unii Europejskiej, która czyni wszystko aby Polska nigdy nie stała się niezależnym podmiotem.

Wracając jednak do budowy lotnisk. Nie doliczając pierwszych 17 lat biegu jałowego, pozostaniemy przy 15 latach budowy. Mając te liczby na uwadze, przyjrzyjmy się jak wygląda obecnie sytuacja z budową lotnisk w Chinach.

Chiny – plac budowy, rozkwit gospodarczy

W przeciwieństwie do Stanów Zjednoczonych, krajów tzw. Zachodu czy też Polski, etap „pandemii” Chiny sprawnie wykorzystały na wielkie inwestycje i przyspieszenie budowy swojej infrastruktury gospodarczej. Lotniska zajmują czołowe miejsce na tej liście. Chiny, zarządzane centralnie poprzez Pięciolatki (!), wykonały plan na lata 2016-20 budową nowych 43 lotnisk. Do 2035 roku planuje się wybudowanie kolejnych 150 lotnisk, mniej więcej w tempie 10 lotnisk na rok. Do tej pory, czyli w latach 2012-2020 tempo wynosiło 7 lotnisk na rok. W

Chińskiej Administracji Lotnictwa Cywilnego (CAAC) zarejestrowanych jest dzisiaj 241 lotnisk cywilnych, a w 2035 roku ma być ich ponad 400.

Nie wszystkie nowe lotniska to olbrzymy na skalę globalną i te mniejsze służą krajowym połączeniom, jednak te większe to już giganty światowe, a wszystkie szokują rozmachem architektonicznym, rozwiązaniami technologicznymi i wysokim standardem.

Poniżej, przedstawiamy przykłady dwóch ostatnio otwartych lotnisk w Chinach. Jedno to Chengdu Tianfu International Airport (TFU) w prowincji Sichuan (prowincja, zamieszkała przez 80 milionów ludzi, posiada 24 lotniska), oraz Qingdao Jiaodong International Airport (TA0) w prowincji Shandong (prowincję o powierzchni dokładnie połowę mniejszej niż Polska, zamieszkuje 100 milionów ludzi; posiada 12 lotnisk, czyli tyle ile Polska).

Lotnisko Chengdu Tianfu International Airport (TFU) uruchomiono 4 miesiące temu. Od czasu przedstawienia planów architektonicznych lotniska, do pierwszych komercyjnych lotów minęło dokładnie 6 lat. Przepustowość liczona jest na 60 milionów pasażerów w 2025 roku, a docelowa – 120 milionów pasażerów rocznie. (Dla porównania: polskie projekty CPK to 45 milionów w 2038 roku, czyli za 17 lat. W tym czasie Chiny wybudują około 180 lotnisk... Komentarz zbyteczny.)

<https://www.youtube.com/watch?v=EHsVx11xgJw>

Drugie lotnisko, Qingdao Jiaodong International Airport (TA0) otworzono dokładnie 2 miesiące temu, po trwającej również 6 lat budowie. Już teraz przystosowane jest na przepustowość 35 milionów pasażerów rocznie.



Przyjrzyjmy się powyższym filmom i porównajmy te chińskie osiągnięcia z planami polskiego żółtowego CPK, którego budowa

ma rozpocząć się za 2 lata, a za 15 lat osiągać zapowiadaną pełną moc, kiedy to... będzie przestarzały architektonicznie i technologicznie.

Ale i tak cieszymy się, że wreszcie „coś się dzieje” z tą największą inwestycją w Polsce mającą być podobno kołem zamachowym gospodarki. Miejmy też nadzieję, że nie poprzestaniemy na – cały czas – wirtualnych planach, tak jak hucznie i buńczucznie zapowiadany polski masowy samochód elektryczny.

Opracowanie i źródło: Bibula.com