Siedem grzechów głównych Centralnego Portu Komunikacyjnego

2 stycznia 2020

Planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią integruje nie tylko transport lotniczy, kolejowy i drogowy, lecz także grupy interesów.

Chciwość

Niedawno rząd dofinansował spółkę, która ma zbudować Centralny Port Komunikacyjny kwotą 300 mln zł. Dotychczasowy kapitał zakładowy CPK wynosił 10 mln zł. Jak tłumaczy firma, pieniądze wydano m.in. na powołanie spółki celowej i – cokolwiek by to nie znaczyło – jej zmobilizowanie; rekrutację pracowników dla komponentów: kolejowego i lotniskowego. Z tej puli sfinansowali również m.in. „wykonanie wstępnej koncepcji portu lotniczego (wskazanie ponad 120 elementów infrastruktury lotniska), rozpoczęcie konsultacji strategicznych CPK z partnerami branżowymi (zarządcami infrastruktury, dostawcami mediów itd.), rozpoczęcie Regionalnych Konsultacji Strategicznych dotyczących przebiegu linii Warszawa-CPK-Łódź-Poznań/Wrocław, start działalności Rady Społecznej oraz podział zadań inwestycyjnych między CPK i PKP PLK w ramach Programu Kolejowego CPK (tzw. 10 szprych). Z grubsza wyszedł milion na szprychę.

Pycha

Centralny Port Lotniczy budowany jest z uwagi na wyczerpującą się przepustowość warszawskiego lotniska, ale też, a może

głównie dlatego, że rośnie narodowy przewoźnik LOT i zwyczajnie na Okęciu nie starczy mu już miejsca, szczególnie przy wzroście ruchu lotniczego ogółem – takie mniej więcej jest oficjalne uzasadnienie tego projektu. Dodatkowym argumentem pojawiającym się w kuluarach jest bezpieczeństwo państwa. Centralny Port Komunikacyjny ma być miejscem, za które ginąć będą inne nacje, gdyż ewentualne zajęcie tak ważnego węzła przesiadkowego będzie naruszać nie tylko nasz interes gospodarczy, ale też innych państw regionu. Do tego wyimaginowanego obrazu potęgi państwa i narodowej linii, warto załączyć karykaturę prezesa LOT Rafała Milczarskiego klękającego w zeszłym roku przed liderką pracowniczego protestu w firmie. Wtedy przekaz o sile i potędze państwa polskiego, którego lotniczym ramieniem jest LOT, CPK i Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" będzie zdecydowanie pełniejszy.

Nieczystość

Część lotniskowa inwestycji CPK przeszła Test Prywatnego Inwestora wykonany przez niezależną firmę konsultingową z tzw. wielkiej czwórki. Dokument określił m.in. podstawowe parametry inwestycji i zweryfikował argumenty ekonomiczne przemawiające za jej budową. Wyniki testu pokazały opłacalność budowy CPK dla potencjalnego inwestora prywatnego: zakładana stopa zwrotu wynosi ponad 10%. TPI pokazuje, że budowa CPK ma uzasadnienie ekonomiczne i dowodzi opłacalności z perspektywy potencjalnego inwestora prywatnego – podaje spółka. Do tej pory nikt nie zna nazwy firmy doradczej, dokumentu tej firmy, kwoty, jaką wydano na jej sporządzenie, i czasu, w jakim przeprowadzono analizę. Ale to ten dokument stał się podstawą do ujawnienia przez byłego prezesa CPK Jacka Bartosiaka, że „lotniczy komponent" Centralny Port Komunikacyjny zbuduje prywatny inwestor.

Gniew

Zbudowanie lotniczego komponentu przez prywatnego inwestora po oddaniu do użytku CPK i jednoczesnej likwidacji Lotniska Chopina, oznacza pośrednią prywatyzację połowy rynku lotniczego w Polsce. Obecnie taką część polskiego rynku obsługuje Lotnisko Chopina, a jego prywatyzacja jest niemożliwa z uwagi na formę prawną zarządzającego nim Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, które działa na podstawie odrębnej ustawy.

Zaplanowana na kolanie megalomańska inwestycja zamiast przysporzyć korzyści państwu doprowadzi zatem do oddania firmie prywatnej zysków z wyśmienicie rozwijającego się dotąd i świetnie rokującego w przyszłości segmentu lotniczego. Dodatkowo, przekazanie projektu w zarząd zagranicznemu podmiotowi w nieprzejrzystych i nietransparentnych okolicznościach, naraża bezpieczeństwo państwa. Port lotniczy to krytyczna infrastruktura państwa.

Łakomstwo

Oddanie w ręce prywatnego inwestora budowy lotniska w ramach CPK jest o tyle ciekawe, że nawet w przypadku przegranych przez PiS wyborów, nikt nie zatrzyma inwestycji. A to już prosta droga do jeszcze większych pieniędzy. Otóż, przyjmijmy, że ruszy CPK, a dzień wcześniej zamknięte zostanie Lotnisko Chopina. Port odda deweloperom nie tylko pokaźną połać terenów pod inwestycje zajmowane dotąd przez lotnisko, ale odblokuje również zabudowę centrum stolicy, która do tej pory jest blokowana przez tzw. lejek lotniskowy, czyli kanał, który ma zabezpieczyć bezpieczeństwo lądowań samolotów w porcie. Trudno nawet wyobrazić sobie, w jaki sposób wpłynie to na zagospodarowanie przestrzeni miejskiej stolicy. Nieograniczona w górę zabudowa tej części miasta na pewno przyczyni się zamknięcia ostatnich kanałów wentylujących miasto, a w konsekwencji zwiększy stan zanieczyszczenia powietrza stolicy.

Zazdrość

Trudno zrozumieć dlaczego podległe temu samemu resortowi infrastruktury co Centralny Port Komunikacyjny, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, blokuje rozbudowę portu w Modlinie, choć inwestować w lotnisko chce Marszałek Mazowsza, a być może też Warszawa. Zawieszona w powietrzu przez działaczy PiS wersja o legendarnych właścicielach gruntów położonych w okolicy modlińskiego portu, którzy powiązani są z PRL- owskimi służbami bezpieczeństwa raczej odpada. Posiadając w ręku wszystkie sznurki władzy, już dawno PiS ujawniłby spis latyfundystów. A może chodzi po prostu o to, że rozbudowa Modlina ukazałaby bezsens budowy CPK i nowego Modlina, w Radomiu.

Nieumiarkowanie w jedzeniu i piciu

W zeszłym roku utworzono Polski Holding Hotelowy i przekazano do niego warte kilkaset milionów złotych hotele, należące wcześniej do Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”. To działanie przeprowadzono na podstawie art. 131 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, które co prawda dopuszcza nieodpłatne przejęcie przez Prezesa Rady Ministrów na rzecz Skarbu Państwa udziałów lub akcji należących do PPL, ale w kontekście tych przepisów dotyczących przecież CPK, taka operacja jest niezrozumiała i nasuwa przynajmniej dwa pytania. Dlaczego Minister Infrastruktury, który nadzoruje PPL, zgodził się na przekazanie wartych kilkaset milionów złotych hoteli, skoro Polski Holding Hotelowy nie jest formalnie i bezpośrednio zaangażowany w proces budowy CPK? Dlaczego Minister Infrastruktury zgodził się na osłabienie siły finansowej PPL w przede dniu czekającego przedsiębiorstwo ogromnego wysiłku inwestycyjnego, którego celem jest zabezpieczenie przepustowości Lotniska Chopina do czasu zbudowania CPK.

Lenistwo

To największy grzech ludzi, którzy zarządzają projektem. Nawet opozycja przestała pytać dlaczego lotnisko ma powstać w Baranowie właśnie, a nie np. w Nowym Mieście n. Pilicą? Do tej pory też zarządzający spółką nie przedstawili w tym zakresie przekonywujących analiz. Takimi trudno nazwać informacje ze strony www spółki, która powołuje się na raporty PwC, Baker McKenzie, a nawet Polityki Insight. Jest też odwołanie do innego wiarygodnego źródła, czyli Ministerstwa Infrastruktury, którego urzędnicy wyliczyli, że „w wyniku budowy CPK powstanie łącznie prawie 150 tys. miejsc pracy, w tym ok. 40 tys. w bezpośrednim otoczeniu węzła przesiadkowego oraz ok. 110 tys. w gałęziach gospodarki powiązanych z inwestycją” (pisownia oryginalna – przyp. red.). Spółka nie podała niestety, ile czasu zaoszczędzili wprowadzający komunikat na stronę www, skracając około do ok. Szkoda, bo byłoby przynajmniej zabawnie, a tak jest tylko strasznie.

Autorstwo: Igor Stokłosa
Źródło: MagazynFakty.pl