



Fundacja  
Kaleckiego

**Raport Fundacji Kaleckiego**

# **CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY ANALIZA RYNKOWA**

**Marek Serafin**

Współautor: Ryszard Zaremba Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych – POLCONSULT Sp. z o. o.; Współpraca: Katarzyna Golik, Recenzja merytoryczna: Stefan Chabiera

W poniższej syntezie oraz raporcie w kontekście budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego zwracamy uwagę na:

- strukturę europejskiego rynku lotniczego oraz pozycji LOT-u na tle głównych przewoźników (s. 2);
- trendy rynkowe, w tym przede wszystkim trend konsolidacyjny (s. 2-3);
- potencjał rynku lotniczego Europy Środkowo-Wschodniej (s. 3-4);
- wstępne, wariantowe prognozy wzrostu liczby pasażerów (s. 4);
- pozostałe zagadnienia infrastruktury lotniczej (s. 5).



Fundacja  
Kaleckiego

## Wstęp

Projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), całego, powiązanego z nim systemu transportu intermodalnego oraz nowej aglomeracji Aerocity ma charakter zupełnie wyjątkowy. Według aktualnych szacunków łączny koszt tej inwestycji przekroczy 100 mld zł.

Zabieramy głos w tej sprawie, gdyż:

- całe finansowanie będzie musiał zapewnić Budżet Państwa, bezpośrednio oraz ewentualnie pośrednio - w formie twardych gwarancji dla kapitału prywatnego;
- jak wykazujemy w naszym raporcie sukces finansowy CPK będzie zależał od jednego tylko czynnika: od tego czy PLL LOT awansuje do wąskiego grona europejskich, a później światowych liderów w przewozach tranzytowych, przede wszystkim interkontynentalnych. Dzięki temu CPK stałby się jednym z głównych, globalnych węzłów przesiadkowych – tak zwanych hub-ów;
- inwestycja ma, w ogromnym stopniu, charakter zero-jedynkowy. Niepowodzenie PLL LOT oznaczać będzie zmarnowanie gigantycznych środków finansowych, przeznaczonych na jej realizację i brak możliwości pokrycia ogromnych kosztów operacyjnych;
- przedstawiane uzasadnienia są drastycznie powierzchowne i jednostronne. Nie uwzględniają ogromnych zagrożeń i niekorzystnych trendów zmian rynkowych. Atuty rynkowe i konkurencyjne CPK i PLL LOT, w bardzo znacznym stopniu, oparte są na błędnych przesłankach.

## Rynek lotniczy w Europie

Europejski rynek lotniczy jest obecnie zdominowany przez:

- trzy globalne grupy linii sieciowych, specjalizujących się w przewozach tranzytowych (Grupa Lufthansy, Air France/KLM i IAG) oraz Turkish Airlines. Ich przychody są większe od przychodów LOT-u od 25 razy (Grupa Lufthansy) do 9 razy (Turkish Airlines), a stabilność finansowa i odporność na nieuniknione okresy kryzysów nieporównywalnie większa;
- dwie tanie linie Ryanair i easyJet. W naszym regionie Europy Środkowo-Wschodniej (EŚW) bardzo dużą rolę odgrywa też WizzAir.

Przedstawiane uzasadnienia projektu nawet nie próbują odpowiedzieć na pytanie, jak będzie wyglądał europejski i światowy rynek lotniczy za lat kilkanaście, gdy CPK, wraz z PLL LOT walczyć będą o jak najmocniejszą pozycję. Nie próbuje też określić dominujących trendów zmian rynkowych.

Naszym zdaniem największe znaczenie ma i mieć będzie trend konsolidacyjny. Powoduje on, że w grze rynkowej coraz mocniejszą pozycję zajmują największe gracze, między innymi, poprzez przejmowanie kontroli nad mniejszymi liniami lotniczymi. Trend ten przybiera również formę konsolidacji handlowej, która polega na zawieraniu przez gigantów umów typu Joint Venture (JV). W efekcie prowadzą one działalność handlową tak, jakby miały wspólnego właściciela. Najważniejszy dla LOT-u rynek przewozów interkontynentalnych – północnoatlantycki, jest już w 85% kontrolowany przez linie połączone trzema umowami JV. Trend konsolidacyjny powoduje, że mniejsze, niezależne linie lotnicze muszą szukać trwałych, nisz rynkowych.



Coraz większego znaczenia nabiera trend rozwoju połączeń dalekiego zasięgu przez tanie linie. Sprzyja mu nie tylko rosnący popyt na tanie, interkontynentalne przewozy bezpośrednie (czyli wykonywane z pominięciem hub-ów), ale i rozwój technologiczny. Wchodzi do eksploatacji nowe, mniejsze i bardzo efektywne kosztowo typy samolotów – B787 Dreamliner, A350 oraz A321LR. Podobnie, jak pierwszy i ten trend stanowi znacznie większe zagrożenie konkurencyjne dla mniejszych, niezależnych linii lotniczych.

## Europa Środkowo-Wschodnia

W przedstawianych uzasadnieniach rynkowych dla CPK zdecydowanie największe znaczenie mają dwa wątki:

- rzekomo niezagospodarowany, ogromny potencjał rynku lotniczego EŚW oraz,
- wyjątkowo korzystne położenie geograficzne CPK, szczególnie, jeżeli chodzi o przewozy tranzytowe Europa – Azja.

W raporcie wykazujemy, posługując się bardzo konkretnymi danymi liczbowymi, że oba argumenty są, w ogromnym stopniu, oparte na błędnych przesłankach. W całej EŚW bardzo mocną, dominującą pozycję ma Grupa Lufthansy. Nawet w polskich portach regionalnych jest ona silniejsza od LOT-u. Wraz z rozwojem rynku EŚW rosnąć będzie zainteresowanie nim innych globalnych graczy, a przede wszystkim, Grupy Air France/KLM oraz tanich linii operujących na trasach interkontynentalnych.

Korzystne położenie geograficzne CPK to mit, gdyż nawet w EŚW nie będzie on położony centralnie. Ulokowanie w północnej części regionu, w ogromnym stopniu wyłącza go z możliwości przewozów tranzytowych EŚW – Europa Zachodnia. Znacznie korzystniej położony jest Wiedeń. CPK w naszym regionie będzie mogło być węzłem przesiadkowym jedynie dla rynku północno-atlantyckiego oraz do i z Azji Wschodniej. W Europie Zachodniej LOT wraz z CPK będą mogli konkurować o całą Azję, ale tam lista rywali jest wyjątkowo długa. Z punktu widzenia położenia geograficznego CPK nie będzie miało istotnej przewagi konkurencyjnej nad zachodnio-europejskimi węzłami przesiadkowymi, jaką mają Helsinki, Moskwa oraz dla znacznej części Europy – Istanbuł. Pomijany zupełnie jest bardzo istotny wątek dotyczący pozyskiwania kolejnych zgód rosyjskich na przeloty nad Syberią. Ze względu na położenie geograficzne CPK nie będzie mogło być hub-em dla wielu ważnych rynków interkontynentalnych: Europa Zachodnia – Ameryka Północna, Europa – Ameryka Środkowa i Południowa oraz Europa – Afryka.

Czynniki rządowe traktują kwestię budowy CPK, jako rozstrzygniętą, mimo, iż nie przedstawiono nawet zarysu prognoz ruchu lotniczego dla tego portu. Tymczasem ogłoszono, że, po zakończeniu pierwszej fazy budowy ma mieć przepustowość 45 mln pasażerów, a kolejna zapewni mu przepustowość na poziomie 100 mln. W pierwszych latach funkcjonowania, pod koniec trzeciej dekady tego wieku ma obsługiwać około 30 mln pasażerów.

W naszym raporcie przygotowaliśmy dwie wstępne prognozy ruchu dla pierwszych kilku lat funkcjonowania portu. Wyszliśmy przy tym z dwóch kluczowych założeń wynikających z przedstawionej koncepcji portu:



Fundacja  
Kaleckiego

- CPK obsługiwać będzie jedynie ruch linii sieciowych i to w bardzo znacznym stopniu tranzytowy,
- zdecydowana większość tranzytowego ruchu międzynarodowego z polskich portów regionalnych dowożona będzie szybką koleją. Stworzony zostanie system transportu intermodalnego, z którego korzystać będą miliony pasażerów.

## Prognoza zadaniowa

Prognoza pokazuje, jakie warunki musiałyby być spełnione, aby uzyskać oczekiwany poziom ruchu. Na wartość tę, wynoszącą 30 mln pasażerów, składałoby się:

- 5,2 mln pasażerów to prognozowane przewozy zagranicznych sieciowych konkurentów LOT-u. W roku 2017 wyniosły 3,2 mln,
  - 0,5 mln pasażerów to przewozy krajowe z/do CPK. Jedynie tyle, gdyż zdecydowana większość ruchu ma korzystać z szybkiej lub ultra szybkiej kolei.
- Powyższe oznacza, że międzynarodowe przewozy LOT-u z/do CPK będą musiały wynieść ponad 24 mln pasażerów.

Ruch międzynarodowy LOT-u w roku 2017 z/do Polski wyniósł około 3,4 mln pasażerów – 2,6 mln z/do Warszawy plus 0,8 mln to tranzyty przez Warszawę z/do polskich portów regionalnych. Jeżeli nawet założymy, że przewozy międzynarodowe LOT-u z/do Polski będą rosły średniorocznie o 9% (tj. o ponad 3 p.p. powyżej średniego indeksu przewidzianego w tym okresie dla rynku polskiego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC)), to i tak wyniosą one tylko około 9,6 mln pasażerów. Czyli ruch tranzytowy zagranica – zagranica będzie musiał wynieść ponad 14 mln pasażerów. W roku 2017 było to około 1,8 mln pasażerów.

Naszym zdaniem tak ogromny wzrost jest zupełnie nierealny, szczególnie, jeżeli uwzględnimy, że warunkiem będzie zdecydowany wzrost udziału w rynku, kosztem gigantów, z których najgroźniejszym konkurentem jest Grupa Lufthansy. Pojawiają się też nowi konkurenci, między innymi, tanie linie operujące na trasach interkontynentalnych.

## Prognoza realna

Naszym zdaniem wyglądać wstępna, wariantowa prognoza uwzględniająca realia rynkowe i wieloletnią prognozę ruchu ULC powinna być niższa, tj.:

Warianty	Średnioroczny Indeks wzrostu	Przewozy w roku 2029	W tym LOT
	w %	w mln	
optymistyczny	108,0	19,2	14,0
ostrożny	106,0	16,5	11,3
pesymistyczny	103,0	13,1	7,9

Luka pomiędzy prognozą zadaniową i prognozą realistyczną dla LOT-u jest znacząca i wynosi 10 – 12 mln pasażerów. A przecież to ma być dopiero wstęp



Fundacja  
Kaleckiego

do domniemanej, ogromnej ekspansji. Pierwsza faza budowy zakłada przepustowość na poziomie 45-50 mln pasażerów i przygotowania do kolejnych inwestycji, aby zwiększyć przepustowość do 100 mln.

## Infrastruktura lotnicza

Prognozując potencjał rynkowy musimy uwzględniać nie tylko pierwszą wartość (30 mln), ale i kolejne, gdyż już w pierwszej fazie procesu wiele istotnych i kosztownych elementów inwestycji okołolotniskowych, takich, jak drogi, linie kolejowe, linie energetyczne, system wodno-kanalizacyjny, itd. musi być przystosowane do zdecydowanie większego ruchu. Przy zbliżeniu się do poziomu 45 mln planowana jest dalsza rozbudowa portu – do docelowej przepustowości 100 mln pasażerów.

Projekt CPK zakłada, że miliony pasażerów tranzytowych będą dowożone do lotniska z portów regionalnych szybką koleją. Wybudowane zostanie ponad 1000 km nowych linii, a przy CPK powstanie zupełnie nowy węzeł kolejowy. Dotychczas nigdzie na świecie nie powstał tak duży, wręcz ogromny system transportu intermodalnego kolej – samolot. Wyzwania operacyjne i systemowe byłyby ogromne. Tymczasem w przedstawianych materiałach nie ma nawet śladu kalkulacji, że ta gigantyczna inwestycja ma realne szanse okazać się rentowną.

Według oficjalnych analiz maksymalna przepustowość portu Chopina, po przeprowadzeniu niezbędnych inwestycji to 27 – 28 mln pasażerów rocznie. Główne lotnisko warszawskie może, w znacznie większym stopniu niż obecnie, wspomagać lotnisko w Modlinie, obsługując tanie linie i linie charterowe. Według ostrożnych szacunków jego przepustowość może zbliżyć się do 10 mln pasażerów. I ten zespół dwóch portów powinien zapewnić wystarczającą przepustowość dla ruchu lotniczego zarówno dla aglomeracji warszawskiej, jak i wielu regionów sąsiednich w ciągu najbliższych kilkunastu lat.

Nowy port lotniczy dla Warszawy będzie potrzebny, ale jego koncepcja i model biznesowy muszą być bardzo dobrze przygotowane. Podstawą muszą być tu wariantowe, realne prognozy ruchu.

**Uważamy za w pełni uzasadnioną tezę, iż przedstawiane opinii publicznej materiały nie są wystarczające do podjęcia tak istotnej decyzji. Koncepcja Warszawy, jako jednego z głównych europejskich węzłów przesiadkowych nie przystaje do realiów rynkowych i zupełnie nie uwzględnia wieloletnich trendów zmian. Szczególnie tych, które odnoszą się do sytuacji konkurencyjnej. Projekt CPK przypisuje PLL LOT rolę, której nie będzie on mógł spełniać.**