



RECENZJA: T. WARDAK – *PIASTA I SZPRYCHY: CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY – LOTNICTWO, KOLEJ I NASZA PRZYSZŁOŚĆ, NAKŁADEM WŁASNYM AUTORA, WARSZAWA, 2021; 452 SS.*

Review: T. Wardak – Piasta i szprychy: Centralny Port Komunikacyjny – lotnictwo, kolej i nasza przyszłość, self-publish, Warszawa, 2021; 452 pp.

Ariel Ciechański

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyńskiego PAN, Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
e-mail: ariel@twarda.pan.pl



<https://orcid.org/0000-0002-4123-6533>

Temat Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), za sprawą licznych publikacji medialnych znajduje się obecnie w centrum zainteresowania opinii publicznej. Stanowią one niewątpliwie interesujący zasób wiedzy, ale wymagający zebrania i weryfikacji. Nierzadko ich kompletność i rzetelność pozostają też pod dużym znakiem zapytania. Brak jest natomiast całościowego opracowania podejmującego, zwłaszcza w sposób krytyczny, tematykę tej kontrowersyjnej inwestycji. Dlatego z radością należy przyjąć książkę T. Wardaka pt. *Piasta i szprychy: Centralny Port Komunikacyjny – lotnictwo, kolej i nasza przyszłość*, stanowiące próbę uporządkowania wiedzy na temat tytułowej gigantycznej inwestycji. Choć nie jest to typowo naukowe opracowanie, a jego autor jest z wykształcenia ekonomistą, to ta bogata w źródła publikacja może zainteresować także geografów transportu.

Na 452 stronach wydanej własnym sumptem pracy autor zamieścił standardowy wstęp, dwie części merytoryczne oraz podsumowanie. Pierwsza

część, zatytułowana „*Piasta*”, czyli *lotnisko*, składa się z 17 rozdziałów i dedykowana jest komponentowi lotniczemu CPK. Część druga pt. „*Szprychy*”, czyli *koleje* składa się z 13 rozdziałów i poświęcona jest składnikowi kolejowemu planowanego kompleksu lotniskowo-transportowego.

Część pierwszą otwiera dość ogólnikowy rozdział wprowadzający *Z Baranowa w świat*. W kolejnym – *Wędrowni megalotniska*, przypomniano różne koncepcje lokalizacji centralnego lotniska dla Polski z ostatnich blisko dwudziestu lat. Krytycznie oceniono obecnie proponowane okolice Baranowa jako zbyt oddalone od centrum Warszawy. W następnym trzecim rozdziale – *Spółka w działaniu*, omówiono historię powstania i pierwszych lat funkcjonowania spółki powołanej do budowy CPK. Krytycznie ocenione zostały tu wybrane podmioty doradcze, a także szanse na dochowanie planowanej daty otwarcia centralnego lotniska. W czwartym rozdziale pt. *Marzenia kosztują* wnikliwie przeanalizowano kształtowanie się kosztów

powstania omawianych inwestycji. Podkreślono w nim, że CPK będzie największym projektem infrastrukturalnym w historii Polski (zarazem jednym z największych tego typu na świecie), przez co w obecnych czasach znalezienie inwestora zagranicznego dla samego lotniska może stać się wyzwaniem. Słusznie punktowana jest tu synergia nowej inwestycji wykazywana przez firmę doradczą Kearney jako oparta na błędnie dobranych referencyjnych portach lotniczych. Uzasadniona jest też negacja założenia, że głównym beneficjentem powstania CPK będzie polska gospodarka oraz że wszelkie prognozy ruchu sprzed pandemii mogą w dobie obecnego kryzysu lotnictwa służyć jako podstawa kalkulacji rentowności całego projektu. Rozdział piąty, o znaczącym tytule *Żałobny marsz Chopina*, dedykowano warszawskiemu lotnisku im. F. Chopina i pomysłowi jego likwidacji wraz z otwarciem portu lotniczego w Baranowie. Przybliżono tu historię lotniska oraz scharakteryzowano statystyki ruchu pasażerów i operacji lotniczych. Wskazano także zarówno jego zalety, jak również wady. Problematyki warszawskiego portu lotniczego nie można omawiać w oderwaniu od jego najbliższego sąsiada z Modlina. Temu lotnisku poświęcono kolejny, szósty rozdział książki pt. *Modlin – warszawskie Stansted*. Tu również omówiono historię obiektu. Skupiono się także na ważnym problemie blokowania rozwoju podwarszawskiego lądowiska wskutek konfliktu opozycyjnego zarządu województwa mazowieckiego i partii rządzącej (forsującego jako lotnisko zapasowe dla CPK Radom). W rozdziale siódmym, noszącym tytuł *„Dynamiczna piątka” i kłopoty*, dokonano interesującego przeglądu sytuacji reszty regionalnych portów lotniczych w Polsce, dzieląc je słusznie na tytułową bezprecedensowo rozwijającą się po wejściu Polski do UE dynamiczną piątkę (Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Poznań-Ławica i Gdańsk-Rębiechowo) oraz pozostałe porty, które były beneficjentami akcesji w mniejszym zakresie (większość z nich) lub też dotykał je stały kryzys (Łódź-Lublinek, Olsztyn-Szymany i Lublin-Świdnik). Ostatnią wymienioną deficytową trójkę potraktowano tu jako ostrzeżenie dla promotorów portu lotniczego w Radomiu, słusznie zauważając, że zbyt wybujałe ambicje regionalnych włodarzy prowadzą do bardzo kosztownych dla podatników, przewymiarowanych trwale deficytowych inwestycji. Jako przestrożę dla polskich władz, zwłaszcza mniejszych ośrodków regionalnych snujących wizję własnych portów lotniczych, wskazano przykłady chybionych przeinwestowanych lądowisk zagranicznych. Otwarcie CPK wraz z komponentem kolejowym pozbawi wspomniane powyżej trzy lotniska oraz Zieloną Górę-Babimost racji bytu. Te ostatnie cenne spostrzeżenia stanowiły doskonały punkt wyjścia dla kolejnego, ósmego już rozdziału *Strefa ciężenia*

Radom, będącego jakże zasłużoną krytyką rządowej koncepcji rozwoju portu lotniczego w tej miejscowości. Wychodząc od słusznego poglądu, że skoro pierwsza próba uczynienia ze (zbyt odległego od Warszawy) Radomia lotniska międzynarodowego nie wyszła, T. Wardak prognozuje, że tym bardziej inwestowanie w jego rozbudowę jako lądowiska zapasowego dalszych milionów złotych będzie kolejnym zmarnotrawieniem publicznych pieniędzy w imię interesów politycznych. Własny obszar ciężenia jest tu zbyt skromny, by zapewnić gwarantujące rentowność potoki podróźnych. Wartościowy element tego rozdziału stanowi przegląd podobnych jak Radom chybionych lokalizacji lotniskowych. Rozdział dziewiąty *Prosimy o ciszę* to interesujące zwrócenie uwagi na problem hałasu jaki generują lotniska i jego konsekwencji ekonomicznych. W rozdziale 10, dość dwuznacznie zatytułowanym *Berliński kompleks*, podjęto problematykę lądowiska stolicy Niemiec. Rozumiane jest ono zarówno jako kompleks portów lotniczych, które na przestrzeni lat obsługiwały pasażerów wylatujących z Berlina, ale również jako źródło kompleksów jaki wobec nich mają rządzący Polską. Niewątpliwą zaletę omawianego rozdziału stanowi interesujący rys historyczny kształtowania się tych portów. Poczający jest zwłaszcza przykład komplikacji towarzyszących powstawaniu obecnie głównego lotniska dla tego miasta Berlin-Brandenburg. Rozdział 11 *Kanadyjski „biały słoń”* to z kolei instruktywna opowieść, jak można wydać znaczne kwoty pieniędzy i osiągnąć przeciwstawny rezultat. Tak było z funkcjonującym pod Montrealem lotniskiem Mirabel, które zbudowano w celu substytucji zlokalizowanego bliżej centrum miasta portu Dorval. Błędna polityka doprowadziła do sytuacji, w której młodsze i bardziej oddalone spośród nich lotnisko zlikwidowano z powodu nierentowności. Identycznych przykładów, mogących być przestrożą dla promotorów rozbudowy lotniska w Radomiu, przytacza się tu jeszcze kilka. Trudno więc nie zgodzić się z obawą, że i ono może dołączyć do tego niechlubnego grona. Interesujący rozdział 12 *Pomysł duoport* jest dwuznaczny. Z jednej strony duoport to zespół dwóch uzupełniających się wzajemnie sąsiadujących lotnisk. Z drugiej zaś to port lotniczy, w którym obsługa ruchu tradycyjnego jest infrastrukturalnie oddzielona od obsługi linii niskokosztowych. Zagadnienie to jest istotne w kontekście pytania, jakim liniom CPK ma służyć i czy koncepcja dwóch lotnisk dla Warszawy ma w ogóle rację bytu. W rozdziale 13 *Wróżby dla lotnictwa* podjęto bardzo aktualny i interesujący wątek – jaka będzie post-pandemiczna przyszłość lotnictwa pasażerskiego i jak szybko wyjdzie ono z obecnego kryzysu oraz które segmenty rynku odbudują się szybciej, a które będą potrzebowały więcej czasu. Jest to o tyle istotne, że wszelkie

założenia ruchu dla CPK formułowane i tak nazbyt optymistycznie, w nowych uwarunkowaniach stały nieaktualne. Właściwie autor założył więc tu, że osiągnięcie zakładanych parametrów oddali się o wiele lat. Przegląd zasad tworzenia rankingów portów lotniczych zawarto w kolejnym 14 rozdziale *Duży czy dobry?* Natomiast bardzo interesujący rozdział 15, noszący tytuł *LOT – czyli, po pierwsze nie mamy armat*, jest słuszną krytyką koncepcji budowania sukcesu funkcjonowania CPK jako międzykontynentalnego *hubu* PLL LOT z nierealnie rozbudowaną siatką połączeń. Wypada zgodzić się z przedstawioną tu opinią zakładającą, że uczynienie z krajowego przewoźnika podniebnej potęgi jest tylko życzeniem rządzących aktualnie Polską, tworzonym w oderwaniu od ekonomicznej i lotniczej rzeczywistości. Dobrze też, że wskazano tu, iż przewaga ruchu tranzytowego niezbyt dobrze wpłynie na prognozowane przychody handlu i usług zlokalizowanych w porcie. Słusznie zauważono tu też, że słaba pozycja narodowej linii lotniczej może przyczynić się do klęski całego CPK. W rozdziale 16, zatytułowanym *Lotniskowa konkurencja*, autor celnie punktował, że nowe lądowisko nie będzie działać w próżni. Tymczasem jego promotorzy jakby nie uwzględniali np. rozwoju i roli *hubu* we Frankfurcie nad Menem, stanowiącego dość odległą od Warszawy, trudną do pokonania konkurencję (zwłaszcza, że mit wyczerpywania się przepustowości dużych lotnisk zachodnich częściowo upadł). Rozwijać będzie się jednak nie tylko frankfurckie lotnisko, ale także inne w krajach unijnych oraz poza nimi. Stanowi to kolejne zagrożenie dla prognoz wykorzystania CPK, zwłaszcza wobec falsyfikacji tezy o jego idealnej lokalizacji w środku Europy jako predystynowanej do obsługi tranzytu Europa–Daleki Wschód. Część pierwszą książki zamyka rozdział 17 *Trudna sztuka budowy High tech city*. Jest on krytycznym spojrzeniem na rzadko wspomnianą ideę stworzenia przy CPK całkowicie od podstaw nowego miasta. Autor książki słusznie podnosi tu, że bardziej sensowne byłoby rozwijanie pobliskich Baranowowi miast powiatowych, niż tworzenie całkowicie nowego ośrodka. Wszystko to jest omawiane na tle podobnych zagranicznych doświadczeń. Po raz kolejny słusznie bardzo krytycznie oceniono tu przykłady jakimi w celu uzasadnienia budowy nowego miasta podpira się firma doradcza Kearney. Tworzenie nowego organizmu zostało uznane za bardzo ryzykowny kierunek, łatwo mogący przeobrazić się w klęskę.

Część drugą „Szprychy”, czyli *koleje* dedykowano problematyce transportu kolejowego i jego funkcji w strukturze CPK. Otwiera ją rozdział pierwszy pt. *Projekt, jakiego jeszcze nie było*, w którym szczegółowo przybliżono planowany komponent kolejowy CPK. Słusznie zwrócono w nim uwagę na znaczne koszty społeczne, jakie dotkną również ludzi, którzy i tak

z powstałych w jego ramach linii kolejowych nie będą móc korzystać, albo będą używać ich w ograniczonym stopniu. Zwrócono też uwagę na ogromne koszty środowiskowe. Słusznie skrytykowano też przebiegi planowanych linii, które w wielu przypadkach nie są przemyślane. Wypunktowano ponadto, że ich trasy nadal są wskazywane zbyt ogólnikowo oraz że nikt nie próbuje powiązać ich z planami rozwoju sieci kolejowej krajów sąsiednich. Autor zauważył również, że skala komponentu kolejowego jest bezprecedensowa i niemająca odpowiednika na całym świecie. Rozdział drugi *Jak hartowały się szprychy* to opowieść o historii kształtowania się idei budowy linii kolejowych związanych z CPK. Wypunktowano tu przyjęty maksymalny czas dojazdu do Baranowa z głównych aglomeracji Polski. Podstawową słuszną zauważoną wadą projektu jest niedostosowanie systemu skupionych w jednym punkcie „szprych” do policentrycznego układu sieci osadniczej. Ponadto słusznie zauważono, że pomijają one wiele ważnych ośrodków powiatowych i rodzą liczne konflikty. Uzasadnionej krytyce poddano limit prędkości wynoszący 250 km/h, motywowany możliwością startowania w przetargach krajowych producentów taboru kolejowego. Rozdział trzeci zatytułowany został *Rozkład jazdy*. Celnie napiętnowano w nim koncepcję przesunięcia węzła kolejowego z Warszawy do Baranowa, upatrując w tym paradoksu wydłużenia drogi i czasu podróży spowodowanego przejazdami i przesiadkami na dworcu kolejowym projektowanego centralnego lotniska. Bazując na przykładach zagranicznych słusznie zwrócono też uwagę na to, że na opuszczone trasy przez Warszawę może wejść konkurencja i zagrozić pozycji oraz rentowności PKP Intercity. Uzasadniona była też krytyka PKP PLK podporządkowującej swoje inwestycje nie rzeczywistym potrzebom, a infrastrukturze powiązanej ze „szprychami” CPK. W czwartym rozdziale, o znamienym tytule *Czy kolej jest potrzebna lotnisku?*, dokonano interesującego przeglądu metod organizacji pasażerskiego transportu kolejowego obsługującego porty lotnicze. Celnie poddano tu pod wątpliwość wiązanie kolei dużych prędkości z nowym lotniskiem oraz słusznie skrytykowano zdarzające się w Polsce bezsensowne tworzenie połączeń do regionalnych lądowisk obsługujących kilka lotów na dobę czy nawet w tygodniu. Rozdział piąty *Duża prędkość* to rys historyczny tworzenia się kolei dużych prędkości (KDP) w Azji oraz Europie. Kolejny – *Zjednoczona kolej* dedykowano tematyce kolei, zwłaszcza szybkich, po zjednoczeniu obu państw niemieckich. Uznano w nim za właściwy kierunek modernizację i integrację już istniejących linii kolejowych do standardów KDP. Rozdział siódmy natomiast, zatytułowany *AVE Hiszpański ptak*, poświęcono sukcesom i porażkom programu rozwoju KDP w Hiszpanii. Nierentowność

tego systemu powinna być ostrzeżeniem także dla polskich decydentów. W ósmym rozdziale książki pt. *Między samolotem i samochodem* spróbowano wyciągnąć lekcje dla projektantów CPK. Tym co powinno cieszyć szczególnie geografów jest wskazanie istności wpływu czynników przyrodniczych na kształtowanie układu sieci KDP. Interesujący aspekt rozważań stanowi tu analiza różnych podejść do określenia odległości pomiędzy ośrodkami metropolitalnymi, uzasadniającymi substytucję połączeń lotniczych szybkimi połączeniami kolejowymi (twórcy CPK przedział ten widzą poniżej minimalnych wartości stosowanych w większości innych podejść do tematu). W tytule rozdziału dziewiątego pada bardzo istotne pytanie *Ile kosztuje szybka kolej?* Porównano tu koszty budowy 1 km KDP w różnych krajach i kontynentach. Zwrócono też uwagę na wydatki na jej obsługę oraz zakup i eksploatację niezbędnego taboru. W rozdziale 10 *Nasze koleje – diagnoza* przybliżono dość ogólnikowo jak kształtowała się sieć kolejowa w Polsce, a także przewozy na niej oraz jej wykorzystanie (na tle innych krajów europejskich). Słuszna jest zawarta tu krytyka sposobu prowadzenia modernizacji polskich linii kolejowych po 1989 r., w tym przyjętego standardu prędkości maksymalnej 160 km/h. Zadać należy pytanie, czy ten fragment nie powinien znaleźć się raczej bliżej początku drugiej części książki? Jedenasty rozdział o tytule *Codzienna kolej* poświęcono tradycyjnej kolei obsługującej aglomeracje czy obszary podmiejskie, tak w Polsce, jak i za granicą. Bardzo słusznie wnioskuje się tu konieczność powstania w naszym kraju kompleksowego programu rozwoju kolei aglomeracyjnych. Niezrozumiałe jest natomiast w kontekście całej pracy dokonywanie przeglądu takich systemów kolei obsługujących krajowe obszary metropolitalne. Rozdział 12 zatytułowano *Polska KDP*. W tej części rozważań autor słusznie zauważył, że wiele modernizacji linii lokalnych prowadzonych ogromnym nakładem sił i środków kończy się ruchem poniżej sensownego minimum. Rozdział 13 *Prawie „zielona” kolej* to dość interesujące, ale zarazem kontrowersyjne studium dotyczące wpływu transportu na środowisko naturalne. Prezentuje się tu sceptyczny, a momentami nawet nazbyt sceptyczny stosunek autora do opinii o ekologiczności kolei. Analizowane są też krytycznie koszty zewnętrzne poszczególnych gałęzi transportu. I choć autor wskazuje na pewne związki problemu z CPK, to jednak ten rozdział wydaje się być nieco na siłę przyklejony do całości.

Recenzowaną pracę zamyka *Co dalej, czyli podsumowanie*, rekapitulujące dociekania T. Wardaka. Zebrane zostały tu w jednym miejscu najważniejsze jego uwagi i opinie dotyczące idei CPK. Daje on tu też upust swojemu sceptycyzmowi wobec całego projektu. Jest to krytyka ze wszech miar uprawniona – nie

można nie zgodzić się z jego oceną, że skale obydwu komponentów są rozdmuchiwane w oderwaniu od jakichkolwiek rzetelnych analiz, a ewentualne dane mające popierać różne koncepcje są dobierane pod tezę bez refleksji, czy można je faktycznie transponować na polskie realia. Słusznie podważane jest również założenie, że budowa megalotniska stanie się dźwignią dla polskiej gospodarki. Należy też zgodzić się z negacją sensu tworzenia przy porcie nowej jednostki miejskiej z funkcją konferencyjno-wystawienniczą, akademicką i przemysłu *high tech* – skończyć może ona niestety jako następne „miasto duchów”. Po raz kolejny wybrzmiewa tu słuszny protest przeciw budowie systemu linii komponentu kolejowego w totalnym oderwaniu od policentrycznego układu sieci osadniczej Polski oraz wobec braku krytycyzmu promotorów nowego lotniska dla jego konkurencyjnego otoczenia. Należy się też zgodzić z konstatacją autora, że rządzący niezbyt liczą się z publicznymi środkami wydając je na od początku w dużej mierze utopijny projekt. T. Wardak apeluje, by dyskusja o CPK zaczęła wreszcie opierać się na realnych i rzetelnych analizach chroniących podatników przed inwestycjami grożącymi stałym deficytem. Słusznie sugeruje on, by w obecnej niekorzystnej dla lotnictwa sytuacji odłożyć koncepcję CPK do czasu ustabilizowania lub poprawy sytuacji tego rynku, a póki co rozwijać duoport Okęcie–Modlin. Być może ten czas pozwoliłby lepiej przygotować inwestycję np. w Baranowie. Autor trafnie podsumowuje rozważania spostrzeżeniem, że jedną z głównych przyczyn powstania CPK jest chęć polityków budowy lotniska większego od berlińskiego. Jego porażka może jednak przywrócić do obiegu stare niemieckie pojęcie *Polnische Wirtschaft!*

W ocenie recenzenta lotniczą część książki napisano solidniej niż kolejową (w której dla zachowania pomiedzy nimi równowagi znalazło się zbyt wiele wątków pobocznych). Zdarzają się też tu błędy merytoryczne. Wrażenie takie oczywiście może być efektem tego, że piszący te słowa jest bardziej specjalistą od transportu lądowego niż powietrznego.

Jaka więc jest ostateczna ocena tej publikacji? Choć nie stanowi ona pracy *stricte* naukowej, może jednak dać asumpt badaczom do własnych dociekań, jak też poszerzać wiedzę nie tylko geografów transportu. Jej zaletą są liczne opracowania tabelaryczne i graficzne. Niewątpliwie może ona pomóc wyrobić sobie własne poglądy na temat CPK. Należy jednak zastrzec, że T. Wardak mógł dokonać subiektywnego doboru informacji pod założone przez niego tezy. Krytyczny naukowiec może je zweryfikować lub też poszukać alternatywnych źródeł wiedzy. Ponieważ jest to pierwsze tak obszerne opracowanie na przedmiotowy temat to nawet z tego powodu warto po nie sięgnąć.

Ariel Ciechański