



Uchwała Nr 1/4/2022

Uchwała Walnego Zgromadzenia Izby Turystyki Rzeczypospolitej Polski z dnia 8 kwietnia 2022r.

Walne Zgromadzenie Izby Turystyki RP wyraża negatywne stanowisko w przedmiocie dalszej budowy i prowadzenia inwestycji w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Uzasadnienie .

Stanowisko Izby Turystyki Rzeczypospolitej Polski w przedmiocie oceny realizacji inwestycji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Centralny Port Komunikacyjny to inwestycja planowana na powierzchni 3.000 hektarów, której celem jest budowa Megalotniska w Baranowie- miejscowości położonej 37 km na zachód od Warszawy. Szacunkowy koszt budowy CPK to około 35 mld złotych, jednakże równolegle z budową lotniska planowane jest stworzenie nowych połączeń komunikacyjnych- kolejowych i drogowych, których skala nie została ostatecznie określona- a tym samym, nie sposób oszacować w pełni kosztów planowanej inwestycji.

W ocenie ITRP działalność megalotniska- CPK, odbędzie się kosztem istniejących regionalnych portów lotniczych. Po pierwsze należy wskazać, że celem stawianym dla nowego mega lotniska jest koncentracja ruchu dalekodystansowego do i z Polski. W tym miejscu należy przypomnieć, że powyższe loty realizowane są w większości przez PLL LOT, którego właścicielem jest Skarb Państwa tj. ten sam podmiot, który odpowiada za budowę nowego lotniska. Oczywistym jest, że skoro celem jest koncentracja sama w sobie, to musi się ona odbyć poprzez zmniejszenie ruchu lotniczego obsługiwanego przez lotniska regionalne.

Dodatkowo należy podkreślić, że w debacie publicznej podnoszony jest projekt połączenia spółki CPK z przedsiębiorstwem Polskie Porty Lotnicze- podmiotem lotniczej

infrastruktury transportowej w Polsce, do którego należą kluczowe elementy infrastruktury gwarantujące niezakłóconą zdolność funkcjonowania podmiotów działających w branży usług lotniczych.

ITRP podziela obawę, że ewentualna fuzja powyższych podmiotów będzie skutkować negatywnymi zjawiskami rynkowymi, zwłaszcza w obszarze konkurencji oraz całkowicie nieuzasadnioną centralizacją usług, gdyż najsilniejszą pozycję miałyby jedna spółka Skarbu Państwa, która obsługiwała by największego przewoźnika lotniczego, którego właścicielem jest również Skarb Państwa.

W tym miejscu należy pozostawić otwartym pytanie, czy działalność takiego podmiotu nie będzie naruszała zarówno krajowych jak i unijnych regulacji prawnych w zakresie -konkurencji i pomocy publicznej.

Na przyszłość lotnisk regionalnych ma również wpływ planowana regulacja wspólnotowa zakładająca zmniejszenie liczby podróży lotniczych przy odległościach mniejszych niż 600-800 km., której celem jest uwolnienie kontynentu od lotów krótkoterminowych w trosce o klimat. Przykładem może być Francja, gdzie już zakazano lotów na dystansie, który można przebyć pociągiem w czasie 2,5 godz. W konsekwencji powyższej regulacji linia Air France –KLM zmniejszy liczbę tras krajowych o 40% w 2030 r. Do podobnych decyzji skłaniają się również inne kraje: Hiszpania oraz Niemcy. Scentralizowanie lotów dalekodystansowych oraz ewentualny zakaz lotów na krótkich dystansach- które obecnie realizowane są przez linie nisko kosztowe z lotnisk regionalnych może doprowadzić do całkowitego upadku regionalnych portów lotniczych czemu ITRP się całkowicie sprzeciwia. W ocenie Izby doprowadzenie do sytuacji, w której operacje dalekodystansowe realizowane będą z jednego tylko lotniska doprowadzi do wzrostu cen imprez turystycznych i wydłużenia czasu imprezy o niezbędny transport na i z CPK.

Nadto w ocenie ITRP założenia w przedmiocie budowy CPK całkowicie pomijają aktualne realia ekonomiczne działalności w branży turystycznej takie jak: - załamanie się rynków pasażerskich z powodu pandemii i tym samym wyhamowania ruchu pasażerskiego; - zmian w lotnictwie związanych z pojawieniem się nowych typów samolotów wąskokadłubowych oferujących loty daleko dystansowe bez konieczności zwiększania przepustowości lotnisk regionalnych, ani też zmiany infrastruktury technicznej związanej z obsługą samolotów; - zmian preferencji klientów, którzy decydując się na daną destynację sprawdzają również ilość międzylądowań i całkowity czas podróży do i z miejsca docelowego.

Twórcy CPK zdają się również pomijać niezwykle istotny aspekt, jaki brany jest pod uwagę przy planowaniu każdej imprezy turystycznej tj. odległość portu lotniczego od miejsca zamieszkania. W przypadku mieszkańców miast położonych w Województwach graniczących z państwami UE, alternatywą do CPK będą zawsze lotniska zagraniczne- np. mieszkańcy Szczecina czy Wrocławia mają bliżej do lotniska w Berlinie niż do CPK, a mieszkańcy Katowic czy Krakowa do lotniska w Ostrawie. Nie można wykluczyć sytuacji, w której centralizacja ruchu lotniczego na CPK spowoduje odpływ turystów z polskich portów regionalnych nie do CPK a właśnie do portów najbliższych ich miejscu zamieszkania, które oferować będą interesującą ich destynacje.

W tym miejscu należy podkreślić, że obecnie touroperatorzy rozbudowują swoje oferty o loty transkontynentalne, które realizowane są z lotnisk lokalnych, jak np. loty na Kubę, do Tajlandii, Dominikany czy Meksyku realizowane z Katowic, Poznania, Gdańska.

Ważnym aspektem jest również wpływ CPK na środowisko, ITRP z obawą przyjęła informację, że realizacja CPK dopuszcza zwolnienie ze stosowania przepisów o ochronie środowiska. Należy mieć również na uwadze przewidywane koszty społeczne związane z budową CPK, która przekłada się na likwidację 20 wiosek i wyburzenie 520 domów w Województwie Mazowieckim, nieznaną pozostaje skala ingerencji w zabudowę mieszkaniową, związana z planowaną budową tras dojazdowych do CPK. Należy przypomnieć, że same plany rozbudowy tras komunikacyjnych związanych z planem budowy CPK napotykają na sprzeciw wspólnot samorządowych i ich mieszkańców- przykładem może tu być miasto Katowice, gdzie odbyła się manifestacja sprzeciwu wobec rozbudowy tras kolejowych przez południowe dzielnice miasta.

Izba w całości podziela wnioski zaprezentowane w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, zgodnie z którymi: decyzja o budowie CPK została podjęta w 2017 r w oparciu o analizy wykonane w latach wcześniejszych, które po 2020 roku w wielu przypadkach są nieaktualne wobec czego inwestycja nie ma uzasadnienia biznesowego.

Tym samym w ocenie ITRP budowa scentralizowanego portu lotniczego, którego celem jest scentralizowanie lotów dalekodystansowych pozostaje całkowicie sprzeczna z widocznymi trendami rynkowymi i preferencjami podróżnych. Proponowane rozwiązania w ocenie Izby doprowadzą do zachwiania konkurencji, gdyż jedynym portem i największym podmiotem oferującym loty dalekodystansowe będzie podmiot państwowy. Pozycja portów regionalnych ulegnie znacznemu pomniejszeniu, na co dodatkowo wpływ może mieć planowana regulacja związana z zakazem lotów krótkodystansowych.

Mając na uwadze powyższe ITRP zdecydowanie negatywnie ocenia projekt budowy CPK.

Walne Zgromadzenie Członków ITRP

Zabrze 2022-04-08