

# Fracht lotniczy a Centralny Port Komunikacyjny – analiza dyskusji publicznej

Autor: **Michał Beim**

*Teksty publikowane jako working papers wyrażają poglądy ich Autorów – nie są oficjalnym stanowiskiem Instytutu Misesa*

Trwa debata publiczna na temat przyszłości projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. W jej ramach poruszany jest między innymi wątek frachtu lotniczego – tzw. lotnictwa cargo. Szczególny nacisk kładzie się na kwestię udziału państw członkowskich Unii Europejskiej w przychodach z ceł. Państwa członkowskie zachowają pewną kwotę (w budżecie UE na lata 2021-2027 jest to 25%) z pobieranych w imieniu UE ceł. Udział w tych przychodach służy nie tylko pokryciu kosztów poboru i utrzymania odpowiednich służb, ale stanowi także zachętę do starannego poboru należnych kwot ceł.

Jako uzasadnienie dla zaangażowania publicznych środków w budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego służy wzrost wpływów budżetowych z ceł. Ma to się dziać w myśl zasady, że im więcej towarów będzie przeładowywanych na polskich lotniskach, tym więcej budżet państwa będzie uzyskiwał środków. Równocześnie osoby głoszące ową tezę przyjmują domyślne założenie, że zwiększenie frachtu lotniczego, nie jest możliwe bez budowy CPK.

Sam fakt cienia towarów wwożonych na wspólny rynek UE jest korzystny dla cłającego państwa. W dyskusji publicznej o korzyściach finansowych frachtu należy jednak odróżnić ogólny wolumen ruchu od ilości towarów podlegających ocłeniu, czyli od towarów przylatujących spoza wspólnego obszaru celnego. Zależy to przede wszystkim od globalnego usieciowienia gospodarki.

U najbardziej radykalnych zwolenników budowy CPK teza ta zyskała rangę niepodważalnej prawdy, a przekonywać ku niej mają krążące liczne ikonografiki – by nie być zbyt złośliwym – [zbliżone do memów internetowych](#). W całej narracji nie mogło też zabraknąć oczywiście „wątku niemieckiego”, tj. iż [głównymi beneficjentami porzucenia projektu CPK będą Niemcy](#).

Choć autor niniejszego komentarza należy do zwolenników projektu CPK i sam jest w stanie przedstawić szereg argumentów (m.in. transportowych i

urbanistycznych) za przeniesieniem Okęcia i budową znacznej części szprych kolejowych (linii kolei dużych prędkości, stanowiących komponent kolejowy CPK)<sup>1</sup>, to jednak uważa, iż tylko debata publiczna na najwyższym poziomie merytorycznym jest w stanie stworzyć konsensus wokół tak wielkich projektów jak CPK. Niniejszy komentarz odpowiada na argumentację poruszaną do tej pory w tej debacie w wątku frachtu lotniczego.

## **Czym jest fracht lotniczy?**

W pierwszej kolejności należy doprecyzować definicję frachtu lotniczego. Funkcjonuje on w trzech kategoriach:

- przewozów specjalnymi samolotami towarowymi,
- przewozów samolotami przy okazji pasażerskich operacji lotniczych,
- przewozów ciężarówkami między lotniskami, jednak na podstawie lotniczych listów przewozowych, z angielskiego zwanych RFS (Road Feeder Service).

Pierwsza kategoria wiąże się zazwyczaj z funkcjonowaniem największych operatorów logistycznych i ich hubów lotniczych. W drugiej kategorii mieszczą się najczęściej przesyłki pocztowe (listy, paczki ekspresowe) i ze względu na przestrzenną strukturę narodowych operatorów pocztowych obsługa przesyłek odbywa się w stołecznych lotniskach pasażerskich danego kraju. Trzecia kategoria to głównie rozwiązanie dla mniejszych lotnisk regionalnych — ciężarówkami dowozi się ładunek do hubów frachtu lotniczego, a nawet sytuacjach niewielkich odległości między lotniskami ładunek odbywa całą podróż transportem zastępczym dla przewozu samolotem.

## **Dlaczego Polska ma niewielki udział we frachcie lotniczym UE?**

Zwolennicy CPK jako najważniejszy definiują problem, że Polska ma marginalny udział we frachcie lotniczym w Unii Europejskiej. W przypadku uzyskania przez Polskę udziału proporcjonalnego do wielkości gospodarki, to same wpływy z udziału w cłach miałyby pokryć koszty budowy lotniska w Baranowie. Przywoływany jest tu argument „ad Germaniam”: podczas gdy niemiecka gospodarka jest tylko sześciokrotnie większa niż polska (PKB: 4072 mld USD vs.

---

<sup>1</sup> <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/kolej>, dostęp na dzień 12 stycznia 2024.

688 mld USD), fracht lotniczy w Niemczech jest trzydziestosiedmiokrotnie większy (5290 tys. ton vs. 143 tys. ton) [dane: [Bank Światowy](#), [Eurostat za 2022 i 2021](#)].

Faktem jest, że udział polski w frachcie jest niewielki. Wynika on z podziału globalnego rynku przesyłek międzynarodowych i logistyki tzw. mniejszych przedmiotów. Potentatami na rynku są FedEx, UPS (z USA), DHL, DB Schenker (z Niemiec), Geopost (z Francji), Kuehne+Nagel (ze Szwajcarii), DSV (z Danii) czy GLS (koncern holendersko-brytyjski). W Polsce nie ma siedziby żaden większy międzynarodowy operator logistyczny. Nie chodzi tu tylko o polskie przedsiębiorstwo, ale również przedsiębiorstwa z innych kontynentów, które mogłyby obrać któreś z polskich lotnisk za swoją „bramę do Europy”.

Wracając do ulubionego kraju dla polskich porównań, to nie Lufthansa Cargo wyrabia wolumen frachtu lotniczego, ale ona jest duża, gdyż obsługuje wolumen graczy logistycznych, w tym wielu ww. koncernów. Obserwacje rynku pokazują, że operatorzy logistyczni niezbyt chętnie bratają się z największymi liniami lotniczymi. Bardzo duży udział w obsłudze mają za to małe, głównie prywatne linie lotnicze, cechujące się dużą elastycznością rynkową. Przykładowo ASL Airlines Ireland lata dla FedEx czy Amazona, Icelandair dla DB Schenker, Cargolux dla Kuehne+Nagel, a Atlas Air m.in. dla DHL.

### **Zbyteczna troska o Frankfurt nad Menem**

Kolejnym argumentem radykalnych zwolenników budowy CPK jest teza, że lotnisko we Frankfurcie nad Menem jest przepełnione, a w szczególności w obsłudze frachtu (2270 tys. ton w 2021 r.; źr. [Eurostat](#)). Ratunkiem dla Europy ma być CPK, który nie tylko odciąży Frankfurt, ale dzięki niższym stawkom za obsługę ma stymulować wzrost gospodarczy całej Unii Europejskiej.

Chętnych na „odciążenie” Frankfurtu nad Menem było już wielu. W szczególności na uwagę zasługuje lotnisko w Kassel (Kassel-Calden) leżące ok. 200 km na północ od Frankfurtu. Cała idea budowy lotniska w Kassel polegała właśnie na odciążeniu ruchu pasażerskiego i towarowego we Frankfurcie. Prognozy dla Kassel zakładały do 1700 ton frachtu rocznie. Jednak nigdy nie osiągnięto nawet połowy tej wartości.

Właściwie tylko lotnisku Lipsk-Halle udało się wywalczyć spory kawałek frachtu lotniczego (1587 tys. ton). Stało się to wielkim nakładem pieniędzy publicznych. W konsekwencji władze regionalne i samo lotnisko niejednokrotnie

było obiektem zainteresowań Komisji Europejskiej w zakresie niedozwolonej pomocy publicznej. Ostatecznie lotnisko stało się hubem dla DHL i Amazona.

Frankfurt znajduje się w „Błękitnym Bananie” — w centrum najbardziej uprzemysłowionej części Europy. Podobnie jak inni liderzy w obsłudze frachtu lotniczego w Europie, jak Paryż (Charles de Gaulle), Londyn, Luksemburg, Mediolan (Malpensa), Liège, Bruksela, Amsterdam, czy Kolonia-Bonn. Znamionym jest fakt, że z dziesiątki największych lotnisk w Europie (z wyłączeniem Turcji) tylko Lipsk-Halle jest poza „Błękitnym Bananem”. Drugim największym lotniskiem spoza tego obszaru Europy jest Madryt obsługujący już tylko 483 tys. ton.

Powyższe przykłady uczą, że we frachcie lotniczym kluczowa jest więc przewaga lokalizacyjna.

## **Rozwój frachtu jest niezależny od CPK**

W debacie publicznej pojawia się też teza, że bez budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego nikt nie będzie z frachtem latał do Polski. Ten argument jest również nietrafiony. Dziś większość lotnisk regionalnych poza Modlinem ma duże rezerwy pojemności. Szczególnie słabo wykorzystywane są Radom, Zielona Góra, Łódź czy w ogóle nieczynna Gdynia. Łódź ma wręcz idealną z punktu widzenia logistyki lokalizację w centrum kraju, na skrzyżowaniu głównych tras drogowych (A1, A2, S8).

Nadzieję we frachcie pokładały poszczególne regionalne władze. Na łamach mediów na przestrzeni ostatnich lat niejednokrotnie pojawiał się takie argumenty („w środku Polski”, „blisko wielkiego rynku Berlina”, „przy gigantycznych hangarach idealnych dla logistyki” itd.). Ostatecznie jednak właściwie tylko Katowicom udało się zyskać poważnego klienta: Amazon Air, które obsługuje kilka samolotów cargo dziennie.

Oczywiście na całym świecie wolumen frachtu wyrabiają przesyłki przewożone w samolotach pasażerskich, stąd znaczenie Okęcia w polskich statystykach (Podobnie jak Frankfurt vs. Lipsk-Halle). W przyszłości wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego prognozowany dla CPK oczywiście w jakimś stopniu przełoży się na wzrost frachtu lotniczego, jednak hub towarowy powstaje przez liczne stałe połączenia samolotami cargo, a to wymaga już zaangażowania poważnego operatora logistycznego.

## **Marzenia pozostaną marzeniami?**

Marzenia, aby CPK we frachcie lotniczym zbliżyło się do Frankfurtu nad Menem, choćby nie głównego lotniska, ale lotniska Frankfurt-Hahn (234 tys. ton w 2011 roku, jedenaste największe lotnisko towarowe w UE, wg Eurostatu), zależeć będą od pozyskania operatora logistycznego. Można to zrobić, pozyskując wielkiego partnera, np. czyniąc wszystko, aby Amazon raczył przenieść swój główny hub z Lipska-Halle do Baranowa. Alternatywą jest akwizycja przez polskie przedsiębiorstwo globalnego gracza. Przykładowo Poczta Polska czy Orlen Paczka mogłyby dokonać przejęcia amerykańskiego UPS mającego swój europejski hub na lotnisku Kolonia-Bonn, przenosząc hub do Baranowa.

Sprywatyzowana w 1995 r. niemiecka poczta (Deutsche Post), szukając przestrzeni do ekspansji, rozpoczęła w 1998 r, a ostatecznie ukończyła w 2002 r., przejmowanie amerykańskiego DHL, następnie zaś zaczęła przenosić centrum operacyjne DHL do Niemiec, budując pozycję tamtejszych lotnisk i stając się jednym z największych na świecie operatorów logistycznych. Bez analogicznych działań polskich przedsiębiorstw marzenia o wielkim hubie lotniczego frachtu w CPK pozostaną marzeniami.

## **Rzetelność debaty służy konsensusowi**

Europejskie i polskie doświadczenia w rozwoju frachtu lotniczego pokazują, że to nie brak pojemności kluczowych hubów lotniczych jest kluczowym wyzwaniem. Sukces lotnisk w obsłudze frachtu wynika przede wszystkim z umiejscowienia lotnisk w najbardziej uprzemysłowionych lub najbogatszych częściach kontynentu oraz z globalnego usieciowienia gospodarek regionów leżących wokół takiego lotniska.

Rzetelność wymaga więc stwierdzenia, iż budowa CPK może sprzyjać rozwojowi frachtu lotniczego, ale nie jest ani warunkiem koniecznym ku temu, ani nie jest procesem samoistnym. Bez rzetelnej debaty publicznej nigdy nie uda się zbudować konsensusu wokół tej inwestycji.