

Potencjał logistyczny Centralnego Portu Lotniczego jako elementu Pasa i Drogi

Danuta Choińska

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: d.choinska@student.pb.edu.pl

Justyna Jakubik

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: j.jakubik3@student.pb.edu.pl

Klaudia Panasewicz

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: k.panasewicz2@student.pb.edu.pl

Streszczenie

Głównym celem artykułu jest ukazanie potencjału logistycznego w planowanym Centralnym Porcie Lotniczym (CPL) jako szansy na rozwój kraju i zacieśnianie współpracy z Chinami. Dzięki powstaniu Centralnego Punktu Komunikacyjnego (CPK) Polska może stać się kluczowym elementem Pasa i Drogi. W tekście dokonano przeglądu dostępnej literatury i ukazano możliwości kraju w kontekście omawianej inwestycji. Dokonano analizy SWOT, w której ukazano szanse i zagrożenia w powstaniu nowego portu lotniczego jak również mocne i słabe strony inwestycji. Wyniki analizy ukazują zarówno wiele korzyści i szans oraz strat i zagrożeń dla Polski związku z budową CPK.

Słowa kluczowe

Centralny Port Lotniczy, lotnisko, inwestycja, Inicjatywa Pasa i Drogi

Wstęp

Termin potencjał logistyczny określany jest jako zdolność do wykorzystania wszelkich zasobów, aby zrealizować określone procesy. Struktura potencjału logistycznego odnosi się do potencjału logistyki produkcji czyli sfery wytwarzania produktów, usług i energii oraz do potencjału logistyki konsumenta, co powiązane jest z wykorzystaniem przez konsumenta produktów i energii oraz usług [Miszalski, 1998, s. 5-14]. Wykorzystując potencjał logistyczny państw, wielowymiarowa współpraca między nimi przynosi obu stronom liczne korzyści. Dzięki poprawiającej się sytuacji gospodarczej na świecie państwa szukają nowych rynków, dokonują licznych inwestycji zagranicznych, otwierają się na turystów, szukają koneksji politycznych. Po ogłoszeniu w 2013 roku przez Chiny Inicjatywy Pasa i Drogi, inne kraje szukają możliwości włączenia się do projektu. Obecnie chęć udziału potwierdziło około 70 państw. Inicjatywa ta może doprowadzić do zmiany obecnego gospodarczego porządku międzynarodowego. Projekt jest długoterminowy i stosunkowo nowy, dlatego cały czas ewoluuje. Polska dzięki swojej lokalizacji w środkowej Europie może stać się ważnym elementem Pasa i Drogi. Taka współpraca niesie ze sobą szanse dla kraju jak i wiele zagrożeń. Każdy kraj europejski chciałby mieć możliwość odegrania tak ważnego stanowiska w największej inwestycji Chin w historii. Nowy Jedwabny Szlak otwiera nowe możliwości dla globalnych łańcuchów dostaw, jak również dla rozwoju regionalnego Chin czy rozwijających się regionów w krajach tranzytowych położonych wzdłuż korytarza. [Wagener, Aritua, Tong, 2020, s. 193-207].

1. Centralny Port Lotniczy

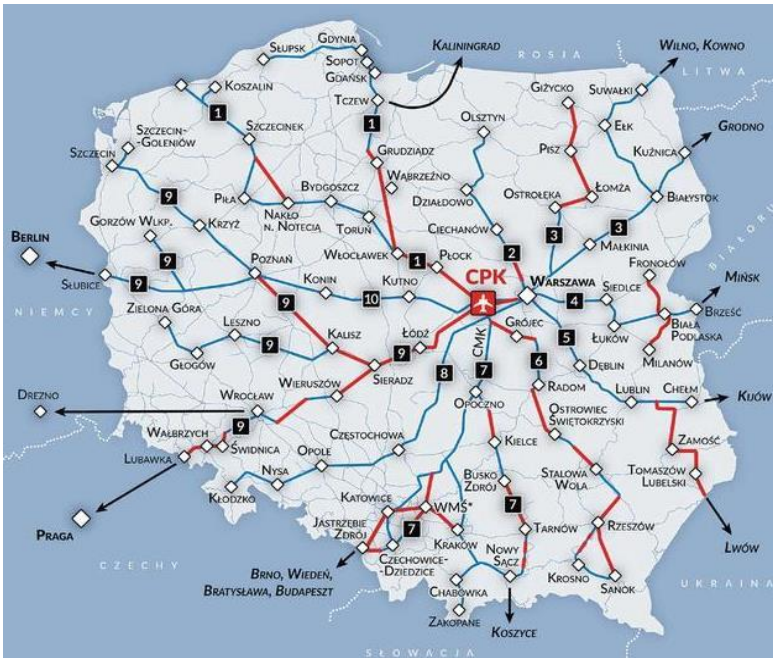
Pierwszy raz o planach powstania Centralnego Portu Komunikacyjnego, którego częścią będzie Centralny Port Lotniczy, usłyszano w 2017 roku. Jak obecnie wiadomo planowany węzeł przesiadkowy powstanie między Warszawą a Łodzią. Będzie integrował transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Zajmie obszar około 66 km², a inwestycja wraz z całą infrastrukturą jest warta ponad 35 miliardów zł. Pierwotnie założono, że CPK zostanie otwarty w 2027 roku. Centralny Port Komunikacyjny ma docelowo pełnić rolę lotniska tranzytowego dla Europy Środkowej i Wschodniej, czyli 19 krajów obsługując łącznie około 180 milionów mieszkańców [<http://www.gmina-baranow.pl>, 04.05.2020].

Kluczowa jest lokalizacja CPK. Po jej ogłoszeniu zarówno w mediach jak i prasie można znaleźć wiele materiałów o wyborze miejsca pod tę inwestycję, jak

również debat nad rozbudową istniejącego lotniska Chopina w Warszawie. Jak wynika z analiz - pomimo, że port lotniczy w stolicy jest niemal w ciągłej rozbudowie, to kolejne prace modernizacyjne nie nadążają za wzrostem ruchu lotniczego. Przepustowości warszawskiego portu nie da się bez końca zwiększać z uwagi na m.in. gęstą zabudowę mieszkaniową w sąsiedztwie portu i ograniczenia hałasowe.

Baranów natomiast ma dużą powierzchnię terenów nadających się pod potencjalną rozbudowę. Bliskość dwóch metropolii to kolejna znacząca korzyść. Ponadto leży bezpośrednio przy istniejącej autostradzie A2, która będzie w ciągu najbliższych lat poszerzana, a także w sąsiedztwie istniejących linii kolejowych prowadzących do Poznania, Łodzi, Katowic i Krakowa oraz na skrzyżowaniu planowanych linii dużych prędkości [<https://wiadomosci.wp.pl>, 04.05.2020].

Polska kolej od lat 90 systematycznie zmniejszała długość torów, częstotliwość jazdy pociągów, a podróże koleją coraz częściej powodowały negatywne odczucia - podróż jest długa i niekomfortowa. Budowa CPK to krok milowy dla kolei w Polsce. Gdy zostanie zrealizowany, w Polsce przybędzie ponad 1600 km nowych linii, a czas podróży koleją po Polsce skróci się średnio o połowę. Według planów na nowe lotnisko dojedziemy koleją w 2027 roku. Jako pierwsza z nowych linii powstanie szybka linia kolejowa Warszawa-Łódź. Podróż pociągiem z Warszawy do CPK zajmie 15 minut, z Łodzi 30 minut. Pociągi pojadą tu z prędkością do 250 km/h. Dzięki programowi CPK systematycznie powstawać będą nowe linie kolejowe [<https://www.se.pl>, 04.05.2020].



Rys. 1. Lokalizacja CPK na mapie

Źródło: [https://www.forbes.pl/transport-i-logistyka/centralny-port-komunikacyjny, 04.05.2020].

W przypadku kosztów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wstępne plany wyrażają się następująco:

- Koszty budowy węzła kolejowego - 8-9 mld zł (w 70% finansowane z funduszy europejskich);
- Koszty inwestycji drogowych - 2-7 mld zł (w 70% finansowane z funduszy europejskich);
- Koszty budowy Centralnego Portu Lotniczego będą wynosiły około 20-30 mld zł (w 80% finansować to będą instytucje finansowe takie jak:
 - Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych,
 - Europejski Bank Inwestycyjny,
 - Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju.

Pozostałe 20 % pokryje Polski Fundusz Rozwoju oraz Polskie Linie Lotnicze LOT [Sulmicki, 2018, s. 147-172].

2. Inicjatywa Pasa i Szlaku

Inicjatywa Pasa i Szlaku przewiduje intensyfikację współpracy gospodarczej i kulturalnej Chin z resztą świata, w tym budowę dróg morskich i lądowych. Nowy Jedwabny Szlak nie będzie jedną drogą, lecz całą siecią tras. Lądowy "Pas" ma łączyć Chiny z Azją Centralną i Europą. Natomiast morska "Droga" to połączenie Dalekiego Wschodu z Bliskim Wschodem i Afryką (rys.2) [Miller, 2017, s. 143-146]. Korytarze Nowego Jedwabnego Szlaku (rys.3) tworzy sześć głównych tras lądowych oraz jeden szlak morski. Skład korytarzy to: Nowy Euroazjatycki most lądowy, Korytarz Chiny- Mongolia-Rosja, Korytarz Chiny-Azja Centralna-Azja Zachodnia, Korytarz Chiny-Indochiny, Korytarz Bangladesz-Chiny-Indie-Birma, Korytarz Chiny- Pakistan oraz Korytarz Morski [Bieluczyk, Korolko, Kowalczyk, 2019, s. 146]. Ważnym elementem rozwoju omawianej inicjatywy jest format 17+1, który obejmuje 12 krajów europejskich, 5 krajów bałkańskich oraz Chiny [Gleave, 2019, s. 2]. Koncepcja Jedwabnego Szlaku zwana jest również Inicjatywą Jednego Szlaku i Jednego Pasa, która ma na celu polepszenie stopnia skomunikowania między państwami, polepszenia połączeń drogowych oraz ułatwienie handlu, zwiększenie obrotu pieniężnego. oraz swobodnego przepływu ludności [Bartosiak, 2013, s. 350]. Powszechnie uważa się, że inwestycje w infrastrukturę sprzyjają wzrostowi gospodarczemu. Co więcej, infrastruktura odgrywa ważną rolę w utrwalaniu wzorców rozwoju. Infrastruktura może wpływać na tempo wzrostu gospodarki oraz sposób, w jaki mechanizmy te mogą być reprezentowane w istniejących teoriach wzrostu makroekonomicznego. Infrastruktura transportu i komunikacji pełni istotną rolę w cyfrowej w obniżaniu kosztów handlu, a tym samym w ułatwianiu osiągnięcia korzyści skali i akumulacji wiedzy [Carlsson, Otto, Hall, 2013, s. 263-273]. Głównymi przesłankami tej inicjatywy są cele ekonomiczne oraz finansowe, które dzielą się na takie, które są skupione na poprawie sytuacji w gospodarce światowej oraz na związane z rozwojem chińskiej gospodarki. Do poprawy sytuacji w gospodarce światowej, ma przyczynić się pobudzenie globalnego wzrostu gospodarczego po kryzysie finansowym, stworzenie modelu współpracy regionalnej w XXI w., oraz przywrócenie równowagi globalnej skupiającej się na powszechnym bezpieczeństwie oraz dobrobycie [Yiwei, 2016, s. 257-261]. Chińczycy bardzo starają się podkreślać swoją troskę o procesy zachodzące w gospodarce światowej oraz o zasadzie obopólnych korzyści krajów, które biorą udział w tej inicjatywie [Szcudlik-Tatar, 2015, s. 1-2]. Omawiając korzyści tej inwestycji można wyróżnić przyspieszenie transportu lądowego pomiędzy Europą, a Chinami (część towarów ze względu na czas transportu zdecyduje się na transport kolejowy) oraz obniżenie kosztów transportu kon-

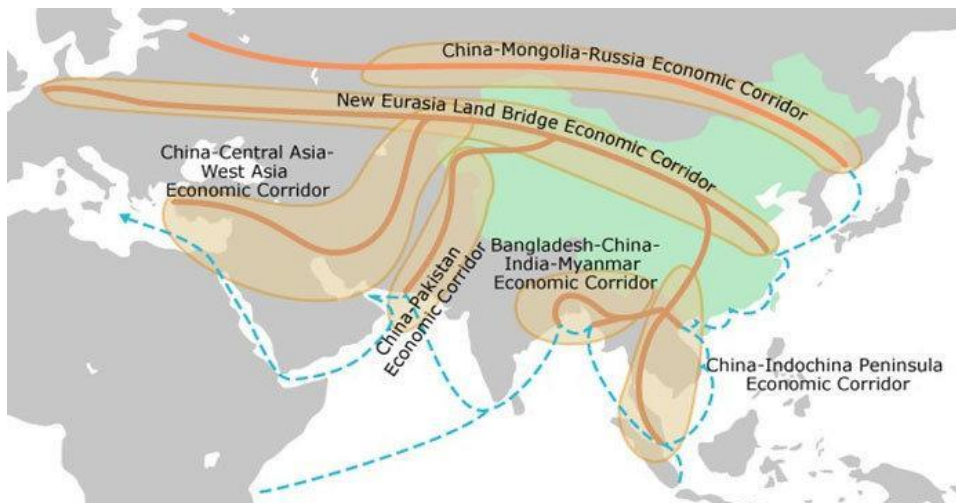
tenerów [Gleave, 2018, s. 2]. Głównym problemem dla całej inicjatywy jest sceptyczne podejście niektórych partnerów. Jest to spowodowane brakiem konkretnych celów oraz narzędzi Pasa i Szlaku. Problematiczne jest również podejście przejawiające nieufność, gdyż na projekcie głównie mają skorzystać Chiny. Brak zaufania przyczynia się do problemów związanych z realizacją niektórych wybranych projektów NJS. Niektóre z inwestycji zostają opóźnione lub wstrzymane. Kwestia bezpieczeństwa (terroryzm występujący w państwach Bliskiego wschodu) również przyczynia się do opóźnień w realizacji inwestycji [<https://pism.pl>, 04.05.2020].

Otwarcie Nowego Jedwabnego Szlaku dla Europy przyczyni się do reorganizacji międzynarodowej infrastruktury transportowej oraz wymiany handlowej. Otwarcie nowych korytarzy wpłynie na strukturę transportu oraz strukturę przewozów ładunków oraz przyczyni się on do racjonalizacji przewozów. Zайдą również zmiany w transporcie niektórych towarów, gdyż te które dotychczas były kierowane drogą morską w kierunku Morza Północnego możliwe, że zaczną być transportowane koleją Nowego Euroazjatyckiego mostu Lądowego. Towary o wysokiej wartości w dalszym stopniu będą przewożone transportem lotniczym, a towary o dużej ładowności zostaną przeniesione na kolej [Bieluczyk, Korolko, Kowalczyk, 2019, s. 156]. Przeniesienie większości transportowanych towarów transportem lotniczym na transport kolejowy zmniejszy wytwarzanie CO₂, lecz przeniesienie transportu droga morską na kolejową przyczyni się do wzrostu emisji CO₂ do atmosfery [UK Department for Environment, 2012, s. 53].



Rys. 2. Przebieg Nowego Jedwabnego Szlaku

Źródło: [<https://www.shiphub.pl/inicjatywa-pasa-i-szlaku/>, 04.05.2020].



Rys. 3. Sześć korytarzy gospodarczych spinających Azję, Europę oraz Afrykę w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku

Źródło: [<https://www.researchgate.net>, 04.05.2020]

3. Miejsce Polski w inicjatywie Pasa i Szlaku

Polsko-chińskie relacje gospodarcze posiadają wielowymiarowy charakter. Według danych Narodowego Banku Polskiego stan należności z tytułu polskich inwestycji w Chinach na koniec 2018 r. wyniósł 82,4 mln USD. Szacunkowe wyliczenia Wydziału Ekonomicznego Ambasady RP w Pekinie wskazują na możliwą wartość łącznych inwestycji oraz aktywów chińskich w Polsce na koniec w 2018 r. na ok. 1 mld USD [<https://www.gov.pl>, 05.04.2020].

W ciągu ostatnich kilku lat udział eksportu produktów z Polski do Chin wynosi zaledwie 1%. Oznacza to, że nie powstały żadne nowe polskie produkty, które zachęciłyby Chiny do ich importowania. Z kolei udział importowania produktów z Chin stale wzrasta. Dzieje się tak, ze względu na to, że import towarów z Chin ma niższą elastyczność cenową i rentowność niż z innych krajów [Nazarko, Kuźmicz, Czerewacz-Filipowicz, 2017, s. 1212-1227]. Jeśli chodzi o handel towarów między Polską, a Chinami problem, który występuje dotyczy przewozu pustych kontenerów z Polski do Chin. Relokacja pustych kontenerów jest niekorzystna z punktu widzenia Polski [Kuźmicz, Pesch, 2017, 28-36]. Poprzez przewóz pustych kontenerów występuje nierównowaga handlowa między Chinami a Europą. Znacznie większa ilość kontenerów pochodzących z Chin jest odsyłana bez towarów. Regiony dominujące

w eksporcie nie mają możliwości załadowania pustych kontenerów do pełna, podczas gdy regiony dominujące w imporcie muszą pozbyć się nadwyżki pustych kontenerów, które są ułożone w obszarach magazynów przeładunkowych czy portów morskich. Ten problem repozycjonowania pustych kontenerów przyczynia się do problemów związanych z brakiem równowagi handlowej z Chinami, ale również i z kosztami przewozu pustych kontenerów [Kuźmicz, Pesch, 2019, s. 194-213].

Najważniejszy moment, który nastąpił we współpracy Polski z Chinami dotyczy przyłączenia się Polski do inicjatywy Pasa i Szlaku. Inicjatywa ta zakłada kilka inwestycji w Polsce tj. polski odcinek Via Carpatia, Centralny Port Komunikacyjny, Centralny Port morski w Gdańsku. Decyzja o powstaniu Centralnego Portu Komunikacyjnego przyczyni się do pełnej integracji węzła lotniczego oraz kolejowego. Będzie to największy port lotniczy w Europie o międzykontynentalnym znaczeniu. Będą wówczas prosperować nowoczesne połączenia transportowe [Sulmicki, 2018, s. 147-172]. Centralny Port Komunikacyjny będzie najważniejszym węzłem komunikacyjnym, polski, który połączy Unię Europejską z Azją oraz możliwie z Afryką i Bliskim Wschodem.

Centralny Port Komunikacyjny będzie główną stacją dla kolei wielkich szybkości łączącej Chinę z Unią Europejską. Jego budowa przyczyni się do uzupełniania luk w aktualnej sieci kolejowej PKP PLK. Stworzenie dodatkowych sieci kolejowych przybliży do Centralnego Portu Komunikacyjnego miejscowości, które znajdują się zdaleka od centrum Polski [Sulmicki, 2018, s. 147-172].

Ze względu na położenie geograficzne Centralnego Portu Lotniczego, Polska może osiągnąć wiele korzyści związanych z rozwojem handlu czy infrastruktury. Będzie to duża szansa dla przedsiębiorców, którzy importują towary z Chin, ze względu na zwiększenie transportu towarów. Wiąże się to również z korzyściami dla eksporterów, którzy wówczas będą mogli więcej wysyłać produktów do Chin [<https://www.chinskiraport.pl>, 5.05.2020]. Położenie CPL w centrum Polski ma również dość duże znaczenie dla transportu towarów z portów nadmorskich i Małaszewicz [<https://pl.kuehne-nagel.com>, 10.05.2020].

Uruchomienie portu zwiększy drożność na szlakach i umożliwi przesyłkę towarów z niemal każdego punktu dystrybucyjnego. Polscy przedsiębiorcy, aby osiągnąć sukces będą mogli zwiększyć współpracę, by bilans obrotów handlowych był dla nich jak najbardziej satysfakcjonujący. Logistyka intermodalna zaczyna nabierać coraz większego znaczenia, gdyż spowodowane jest to znaczącym wzrostem wolumenu przewożonych ładunków, między innymi także pomiędzy Europą a Chinami. Wykorzystanie komponentu kolejowego na trasie Europa - Chiny pozwoli skrócić o 50% czas tranzytu w porównaniu do transportu morskiego i zmniejszy koszty o 70% w porównaniu z transportem lotniczym [<https://pl.kuehne-nagel.com>,

10.05.2020]. Budowa odpowiedniej infrastruktury punktowej łączącej centralny region liniami dedykowanymi do przewozów towarów, łączącymi go z polskimi portami i kluczowymi przejściami granicznymi może mieć większe znaczenie stricte gospodarcze niż sieć pasażerska [<https://www.rynek-lotniczy.pl>, 10.05.2020]. Polska według Chin stanowi atrakcyjne miejsce do obsługi logistycznej kolejowych przepływów handlowych. Sprzyja temu wyżej wymienione już położenie geograficzne, niskie koszty płacowe i dość bogata oferta logistyczno-magazynowa [<https://www.osw.waw.pl/pl>, 10.05.2020]. Planowana modyfikacja krajowego systemu połączeń kolejowych ma przyczynić się do tego, że położone w rejonie CPK centra logistyczne będą względnie dobrze skomunikowane kolejowo, nie tylko z większością istotnych gospodarczo rejonów kraju, lecz również z terminalami przeładunkowymi na terenie innych krajów UE, w tym zwłaszcza w Niemczech, krajach Europy Środkowo-Wschodniej oraz krajach bałtyckich. Rejon CPK będzie, zatem wysoce atrakcyjny dla centrów dystrybucyjnych obsługujących rynki w tych państwach przy wykorzystaniu transportu samochodowego bądź kolejowego. Powstanie trimodalnego terminalu przeładunkowego wraz z centrum logistycznym przy CPK umożliwiłoby przejęcie obsługi większości cargo lotniczego, który dotychczas przechodził przez port lotniczy im. Chopina, w tym zwłaszcza wysoki wolumen ładunków w wymianie ze Stanami Zjednoczonymi a ponadto przyciągnąć fracht lotniczy w relacjach pomiędzy krajami Europy Środkowo-Wschodniej a Dalekim Wschodem, w tym zwłaszcza Chinami [<https://www.seim-tsz.pl>, 10.05.2020].

Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego w bardzo dobry sposób wpisuje się w ideę Nowego Jedwabnego Szlaku. Zarazem jest idealnym punktem wyjścia do zwiększenia intensywności współpracy między Unią Europejską a Chinami [<https://m.gospodarkamorska.pl>, 04.05.2020]. Dzięki zwiększonej mobilności Polaków przepustowość lotnisk w już niedługo osiągnie swoje maksimum. To, że kraj potrzebuje nowego lotniska jest oczywiste, więc myśląc horyzontalnie połączenie go z nowoczesną infrastrukturą kolejową i drogową jest strategicznym posunięciem i niesie ze sobą wiele korzyści. Wzorując się na innych krajach, te posiadające huby lotnicze odnoszą liczne korzyści ekonomiczne. Według Baker McKenzie i Polityki Insight CPK może przynieść Polsce dodatkowych od 4 do 7% PKB. Jak wskazuje raport PwC w środkowej Europie istnieje obecnie nisza. Budowa efektywnie operacyjnego i konkurencyjnie kosztowo CPK ma szansę uwolnić potencjał ruchu lotniczego i stać się ważnym międzynarodowym hubem komunikacyjnym [Krzemiński, Sachs, 2018, s. 2-30]. Podróżni coraz częściej stawiają na wygodę kosztem ceny i podróż z minimalną liczbą przesiadek, a CPK jest odpowiednim kandydatem na przejęcie znacznej części ruchu na trasach Europa, Ameryka Północna – Azja [<https://inzynieria.com>, 07.05.2020]. Budowa połączenia kolejowego przy lotnisku

zmniejszy przeciążenie ruchu kołowego w okolicy planowanej inwestycji oraz wpływ na intermodalność pasażerów i punktualność. Przyczyni się to również do wzrostu bezpieczeństwa oraz minimalizacji zanieczyszczeń powietrza [Wilda, 2017, s. 3].

Gdyby udało się zbudować korytarz łączący Chiny z Europą, Polska stałaby się bramą dla Kraju Środka do nowych rynków zbytu. Dochody z ceł mogą być istotnym powodem utworzenia takiego połączenia w kraju. W Unii Europejskiej odprawa może odbyć się zarówno w miejscu rozładunku jak i państwie docelowym. Na razie można jedynie prognozować jak wiele towarów trafiłoby przez Polskę do Unii. Zakłada się, że do 2020 roku wartość dodana generowana przez połączenia w UE może wzrosnąć do blisko 1 mld dolarów. Część byłaby odprawiana już w Polsce. Zgodnie z prawem państwa UE mają możliwość pobrać 25 procent wpływów z cła z tytułu kosztu jego pobierania. Dzięki temu, cło zamiast powędrować do budżetu Unii Europejskiej mogłaby zasilić skarb państwa. Ważną rolę odgrywa tu sprawność procedur celnych. Gdyby Polska zaoferowała wysoką jakość tej usługi, chociażby przez wysoki poziom cyfryzacji usług, możliwość odroczenia płatności VAT przy imporcie jak robią to niektóre kraje (Niemcy), wielu klientów zdecydowałoby się na odprawę w Polsce. W skali tak wielkiego przedsięwzięcia to dodatkowe miliony, które zostaną w kraju [Jakóbcowski, Popławski, Kaczmarski, 2018, s. 81-82].

4. Metodyka badawcza i wyniki badań

Powstanie Centralnego Portu Komunikacyjnego niesie ze sobą wiele korzyści oraz wad. Do pełniejszej analizy powstania i budowy portu wykorzystano metodę SWOT. Dzięki niej można określić mocne i słabe strony budowy portu oraz szanse i zagrożenia dla powstania portu. W tabeli 1 przedstawiono analizę SWOT dotyczącą budowy Centralnego Portu Lotniczego.

Analizując uzyskane wyniki można wywnioskować, że powstanie Centralnego Portu Lotniczego niesie ze sobą zarówno wiele szans, jak i zagrożeń. Wciąż brakuje aktualnych raportów i analiz, które jasno określałyby założenia finansowe, gospodarcze i ekonomiczne. Przy tak rozbudowanej inwestycji powstaje wiele zagrożeń oraz niepewności inwestycyjnych. Przy pozytywnym zakończeniu prac nad inwestycją pojawią się szanse rozwoju kraju. Polska będzie posiadać jeden z najnowocześniejszych Portów Komunikacyjnych w Europie. Powinno wpłynąć to na zmiany w zachowaniach dotyczących podróży mieszkańców kraju, ale nie tylko. Polska może stać się państwem tranzytowym. Wiele osób znajdzie zatrudnienie przy budowie, a później przy obsłudze węzła komunikacyjnego.

Tab. 1. Analiza SWOT

Mocne strony (S)	Słabe strony (W)
<ul style="list-style-type: none"> - uwolnienie potencjału lotniczego - wzrost gospodarki - obniżanie kosztów handlu - umocnienie pozycji PLL LOT - rozbudowa infrastruktury w całym kraju - wzrost rynku lotniczego - integracja transportu kolejowego i lotniczego - położenie geograficzne 	<ul style="list-style-type: none"> - bardzo wysokie koszty budowy lotniska (nawet w przypadku 80% dofinansowania z Chin) - brak doświadczeń intermodalnych - brak doświadczonych kadr pracowniczych - długi czas realizacji inwestycji - wpływ na spadek szans portów regionalnych na utrzymanie lub otwieranie nowych połączeń bezpośrednich
Szanse (O)	Zagrożenia (T)
<ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie dostępności lotniczej dla podróżujących - powstanie wiele miejsc pracy - integracja transportu w całym kraju - wzrost mobilności mieszkańców kraju - koncentracja połączeń dalekodystansowych - wzrost konkurencji o pasażera przesiadkowego - zakładana przepustowość portu pozwoliłaby, uplasować port w europejskiej czołówce 	<ul style="list-style-type: none"> - osłabienie pozycji innych lotnisk w Polsce - formalne naciski, które mogą wpływać na odwołanie realizacji projektu, ewentualnie na obniżenie jego konkurencyjności - konieczność prowadzenia równoległych prac na wielu odcinkach - trudna do przewidzenia sytuacja na rynku lotniczym po zakończeniu budowy - możliwe zamknięcie dwóch głównych lotnisk Chopina oraz Modlin

Źródło: opracowanie własne.

Podobnie przy analizie mocnych i słabych stron ciężko wypowiedzieć się jednoznacznie po którejś ze stron. Niewątpliwie istotnym zagrożeniem dla państwa jest sama inwestycja. Szczególnie w obecnym kryzysie spowodowanych pandemią i zatrzymaniem gospodarki, wiele inwestycji musi zostać opóźnionych lub zatrzymanych. Na razie niewiele wiemy o konkretach współfinansowania projektu z innych krajów. Potrzebna będzie również kadra pracownicza, która ma doświadczenie z tak rozbudowanymi inwestycjami w branży specjalistycznej, której jest niewiele na całym świecie. Trzeba jednak pamiętać, że powstanie CPL to wielka szansa dla Polski. Obserwując dane z innych krajów CPL niesie ze sobą korzyści takie jak: wzrost gospodarczy, poprawę PKB, obniżenie bezrobocia, podniesienie znaczenia kraju na arenie międzynarodowej. Lokalizacja w centralnej części Europy to szansa na połączenia międzynarodowe i międzykontynentalne.

Podsumowanie

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego jest znaczącą szansą na rozwój gospodarczy Polski i dołączenie do komunikacyjnej pierwszej ligi Europy. Inwestycja ma wielki wpływ na rozwój sektora lotniczego oraz kolejowego. Dzięki budowie centralnego portu zwiększy się mobilność Polaków, a kraj stanie się coraz częściej wybieranym kierunkiem podróżniczym. Polepszy się infrastruktura transportowa w całym kraju, dzięki połączeniu większości miast wojewódzkich z portem. Inwestycja ta będzie miała korzystny wpływ na poprawę sytuacji ekonomicznej w regionie. Co najważniejsze Polska stanie się krajem tranzytowym między Europą a Azją i Ameryką Południową. Ścisła współpraca z Chinami to szansa na inwestycje, o które inne kraje europejskie nie mogą się ubiegać. Podniesie się znaczenie Polski na arenie międzynarodowej jako kraju nowoczesnego, gotowego na inwestycje i współpracę gospodarczą.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku umożliwiłaby zwiększenie eksportu produktów polskich do Chin. Oprócz infrastruktury jest wiele innych pól współpracy takich jak nowoczesne technologie, innowacje czy współpraca między uczelniami, które są przyszłością dla rozwoju kraju.

Jak wiadomo transport lotniczy w porównaniu z transportem morskim i kolejowym pod względem finansowym jest najmniej opłacalny. Charakteryzuje się jednak dużo większą szybkością, co w dzisiejszych czasach okazać się może kluczowe. Istnieje cała gama towarów, gdzie tylko ten rodzaj transportu może być brany pod uwagę - na przykład w przypadku towarów szybko psujących się jak żywność czy kwiaty. Ludzie są w stanie zapłacić więcej za nowe, dotychczas nieznanne produkty. Kolejną kategorią są towary luksusowe - dzieła sztuki, drogie samochody, jachty, broń, waluta. W przypadku tych rzeczy klient często nie zważa na koszt. Warto wspomnieć też o zwierzętach, które coraz częściej podróżują samolotami. Tygrysy, małpy czy konie wyścigowe mogłyby nie przeżyć długiej podróży. Jak widać bez samolotów część transportów byłaby niemożliwa.

Polska dzięki swojej lokalizacji i obecnej luce rynkowej w krajach Europy Środkowej może stać się ważnym graczem w tworzeniu połączenia między Europą a Chinami. Kluczowe czynniki dotyczą finansowania, lokalizacji, parametrów technicznych inwestycji, stosunków politycznych oraz warunków wypracowanych przez wszystkie państwa tworzące inicjatywę Pasa i Drogi.

Literatura

1. Bartosiak J. (2013), *Pacyfik i Eurazja o wojnie*, Warszawa
2. Bieluczyk Sz., Korolko E., Kowalczyk Ł. (2019), *Wpływ Nowego Jedwabnego Szlaku na systemy transportowe i gospodarkę Europy*, Studenckie Koło Naukowe Analizy Danych w Biznesie, Białystok
3. Carlsson R., Otto A., Hall J. W. (2013), *The role of infrastructure in macroeconomic growth theories*, "Civil Engineering and Environmental Systems", s. 263-273
4. Chiński Raport: <https://www.chinskiraport.pl> [05.05.2020]
5. Forbes, <https://www.forbes.pl> [04.05.2020]
6. Gleave S. D., *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport* (2018), European Union
7. Gmina Baranów, <http://www.gmina-baranow.pl> [04.05.2020]
8. Gospodarka morską, <https://m.gospodarkamorska.pl> [4.05.2020]
9. GOV, <https://www.gov.pl/web/chiny/wsp-ekonomiczna> [05.04.2020]
10. Inżynieria, <https://inzynieria.com> [07.05.2020]
11. Jakóbcowski J., Popławski K., Kaczmarski M. (2018), *Kolejowy jedwabny szlak*, Ośrodek studiów wschodnich, Warszawa
12. Krzemiński K., Sachs J. (2018), *Dalszy wzrost na polskim niebie. Prognozy dla rynku lotniczego*, s. 2-30
13. Kuehne-nagel, <https://pl.kuehne-nagel.com> [10.05.2020]
14. Kuźmicz K.A., Pesch E. (2017), Prerequisites for the modelling of empty container supply chains. *Engineering Management in Production and Services*, 9, pp. 28-36
15. Kuźmicz K.A., Pesch E. (2019), Approaches to empty container repositioning problems in the context of Eurasian intermodal transportation, *Omega – the International Journal of Management Science*, 85, pp. 194-213
16. Miller T. (2017), *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*, "Sage Journals", 54 (1), s. 143-146
17. Miszański W., *Logistyka w systemie obronnym państwa*, „Systemy Logistyczne Wojsk”, z. 22, Wyd. Wojskowej Akademii Technicznej, Warszawa 1998, s. 5-14
18. Nazarko J., Kuźmicz K., Czerewacz-Filipowicz K. (2017), A comparative analysis of the selected Eastern European countries as participants of the logistic network of the New Silk Road, *Journal of Business Economics and Management*, 18, 1212-1227
19. OSW, <https://www.osw.waw.pl> [10.05.2020]
20. PISM, <https://pism.pl> [04.05.2020]
21. Reaserch, <https://www.researchgate.net> [04.05.2020]
22. Rynek Lotniczy, <https://www.rynek-lotniczy.pl> [10.05.2020]
23. Seim-tsz, <http://www.seim-tsz.pl> [10.05.2020]

24. Shiphub, <https://www.shiphub.pl> [04.05.2020]
25. Sulmicki J., Polska europejskim centrum inicjatywy Pasa i Szlaku, *Zeszyty Naukowe WSEI*, 1/2018, s. 147-172
26. Super Expres, <https://www.se.pl> [04.05.2020]
27. Szczudlik- Tatar J. (2015), „*One Belt, One Road*”: *Mapping China’s New Diplomatic Strategy*, “PISM Bulletin”, 799, s. 1-2
28. UK Department for Environment (2012), Food & Rural Affairs – DEFRA: Guidelines to Defra/DECC’s GHG Conversion Factors for Company Reporting: Methodology Paper for Emission Factors, Crown Copyright
29. Wagener N., Aritua B., Tong Z., 2020, *Supply Chains And Challenges For Further Development*, *LogForum*, 16 (2), s. 193-207
30. Wilda P. (2017), *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*
31. Wirtualna Polska, <https://wiadomosci.wp.pl> [04.05.2020]
32. WNP, <https://www.wnp.pl> [09.05.2020]
33. Yiwei W. (2016), *Inicjatywa “jeden pas i jedna droga”*. *Co rozwój Chin oznacza dla świata*, *Nowa Polityka Wschodnia*, Wydawnictwo Adam Marszałek, 2 (11), s. 257-261

The logistic potential of the Central Airport as an element of the One Belt and One Road

Abstract

The main purpose of the article is to show the logistic potential of the Central Airport that is currently under the planning process, as an opportunity for the country's development and closer cooperation with China. Because of the creation of Solidarity Transport Hub, Poland has a chance to become a key element of the One Belt and One Road initiative. The conducted literature review allowed to identify country's abilities in regards to the discussed investment. The SWOT analysis indicated the opportunities and threats of the creation of the new airport as well as the strengths and weaknesses of the investment. As a result, the analysis shows both plenty of benefits and opportunities for Poland as well as losses and threats related to the construction of Solidarity Transport Hub.

Keywords

Solidarity Transport Hub, airport, investment, One Belt and One Road Initiative