Dzięki inwestycjom CPK w latach 2020-2034 w ciągu najbliższych 15 lat wzrost produkcji sięgnie prawie bilion złotych

Z Marcinem Horałą pełnomocnikiem rządu ds. CPK, rozmawia Marcin Prynda

Dzięki inwestycjom CPK w latach 2020-2034 w ciągu najbliższych 15 lat wzrost produkcji sięgnie prawie bilion złotych



Marcin Horała, wiceminister infrastruktury i pełnomocnik rządu ds. CPK fot. mat. prasowe

Dzięki inwestycjom CPK w latach 2020-2034 w ciągu najbliższych 15 lat wzrost produkcji sięgnie prawie bilion złotych

1. Podczas VII Kongresu Rozwoju Transportu pt. „Kolej w obliczu nowych wyzwań”, dyskutowano m.in. o strategii powrotu do normalności przedcovidowej w branży. Jakie działania powinna podjąć obecnie branża, aby do takiego stanu powrócić?

Marcin Horała, wiceminister infrastruktury i pełnomocnik rządu ds. CPK: Po pierwsze, nie siedzieć z założonymi rękami i nie czekać bezczynnie. Eksperci są zgodni, że po ustaniu epidemii koronawirusa, wróci popyt na podróże lotnicze. Załamanie rynku, któremu musi obecnie stawić czoła branża lotnicza z powodu COVID-19, to wydarzenie bez precedensu, niemniej ma ono charakter tymczasowy. CPK zostanie uruchomiony w drugiej połowie obecnej dekady, kiedy – według dostępnych prognoz – popyt na podróże lotnicze nie tylko wróci do wysokiego poziomu sprzed pandemii, ale będzie znowu wzrastał. Co ważne, już w czasie budowy inwestycja CPK korzystnie wpłynie na gospodarkę.

W Seulu pierwszy etap nowego lotniska został uruchomiony w 2001 r. Kilka miesięcy później nastąpił 11 Września, a ruch lotniczy na całym świecie się załamał. Czy można sobie wyobrazić gorszy timing na uruchomienie lotniska? Tymczasem w 2019 r., przed wybuchem COVID-19, Incheon obsłużył ponad 71 mln pasażerów, co stanowi 20. wynik na świecie, i 2,7 mln ton towarów, czyli pod względem cargo piąty wynik na świecie! Incheon jest też numerem cztery w rankingu Skytrax, czyli najlepszych lotnisk świata. Jak powiedział w lutym tego roku prezes tego portu lotniczego przy okazji podpisywania umowy o doradztwie strategicznym z CPK, w 2019 r. działanie tego lotniska przełożyło się w sposób pośredni i bezpośredni r. na 400 tys. miejsc pracy i ponad 20 mld dolarów wpływu do PKB.

Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) rekomenduje inwestycje publiczne jako lekarstwo na spowolnienie gospodarcze. W ciągu ostatnich miesięcy kilka europejskich krajów zapaliło zielone światło dla dużych projektów. Przykłady to

Dzięki inwestycjom CPK w latach 2020-2034 w ciągu najbliższych 15 lat wzrost produkcji sięgnie prawie bilion złotych

High Speed 2, czyli planowana nowa linia dużych prędkości z Londynu do Leeds i Manchesteru, modernizacji fragmentu trasy kolejowej między Madrytem a Lizboną, budowa tunelu drogowo-kolejowego pod cieśniną Fehmarn Belt z Danii do Niemiec, czy też Rail Baltica, która połączy Litwę, Łotwę i Estonię z Polską. Inwestycje lotniskowe, kolejowe i drogowe związane z CPK wpisują się w ten trend.

2. Jaki jest udział kolei w przewozach towarów w Polsce, czy pod tym względem bardzo odstajemy od wysoko rozwiniętych krajów UE?

Jeden pociąg cargo to 40 ciężarówek, co oznacza, że np. 2 tys. ciężarówek wyjeżdżających z towarem z Portu Gdańsk można zastąpić 50 pociągami – z korzyścią dla środowiska i przejezdności dróg. Czy warto? Moim zdaniem, tak. Celem inwestycji kolejowych CPK jest przeniesienie części transportu z dróg na tory. Udział kolei w transporcie wynosi obecnie zaledwie ponad 10 proc., podczas gdy w większości krajów europejskich jest wyższy.

Projekt CPK zwiększy przepustowość transportu kolejowego w Polsce, co jest dobrą wiadomością także dla transportu towarowego. Oczywiście, priorytetem sieci Kolei Dużych Prędkości jest obsługa ruchu pasażerskiego. Rozpatrywane są też jednak warianty dopuszczające ruchu lekkich pociągów towarowych, jeśli nie będzie on miał negatywnego wpływu na przewozy pasażerskie. Ostateczna decyzja zapadnie na etapie studium wykonalności, kiedy te założenia zostaną skonfrontowane z innymi czynnikami technicznymi, środowiskowymi oraz finansowymi.

3. Pod koniec czerwca rozmawiał Pan z Ministrem Delegowanym ds. Transportu przy Ministerstwie Transformacji Ekologicznej Francji o współpracy polsko-francuskiej w ramach projektu CPK. Jaki jest potencjał rozwoju tej współpracy?

Konkluzja mojego spotkania z ministrem Jean-Baptiste Djebarrim i ambasadorem Francji w

Polsce Frédéricem Billet była taka, że polsko-francuska współpraca w ramach CPK będzie rozwijana. W ub. roku jako spółka CPK pozyskaliśmy 3 mln zł dofinansowania Komisji Europejskiej na przygotowanie standardów kolei dużych prędkości (KDP). W ramach tej umowy trwa już współpraca z Kolejami Francuskimi SNCF, które udostępniają nam rozwiązania dotyczące KDP i uwzględniające specyfikę polskiego rynku. Współpraca z doświadczonym partnerem zagranicznym jest potrzebna, ponieważ dotychczas w Polsce nie budowano KDP. Tymczasem Francja to ojczyzna TGV, czyli najszybszych kolei w Europie. Jeśli pozyskiwać know-how, to od najlepszych.

Pamiętajmy, że ponad trzy czwarte zakładanych nakładów inwestycyjnych CPK, to linie kolejowe, których budowa znakomicie wpisuje się w zielone cele UE. Obecnie wiele krajów europejskich ogranicza lotnicze rejsy krajowe, zastępując je kolejowymi. Np. Francja zawiesza loty krajowe na trasach, które można pokonać pociągiem w czasie do 2,5 godz. Jest to w 100 proc. spójne z koncepcją CPK. Naszym celem jest skomunikowanie CPK i Warszawy bezpośrednimi połączeniami kolejowymi z czasem przejazdu nie dłuższym niż 2,5 godz. Wtedy duża część krajowych połączeń lotniczych zostanie zastąpiona koleją.

4. W renomowanej międzynarodowej firmie zamówiona została analiza wpływu budowy CPK na krajową gospodarkę. Czy możemy już teraz w przybliżeniu oszacować jaki może to być wpływ?

Jak wynika z raportu amerykańskiej firmy konsultingowej Kearney, bo o nim mówimy, dzięki inwestycjom CPK w latach 2020-2034 w ciągu najbliższych 15 lat wzrost produkcji sięgnie prawie bilion złotych, a wartość dodana brutto, czyli wartość wszystkich wyrobów i usług wytworzonych przez wszystkie krajowe podmioty (pomniejszona o koszty związane z ich wytworzeniem), wzrośnie o 780 mld zł. Docelowo do 2040 roku inwestycje związane z CPK wygenerują 290 tys. nowych miejsc pracy. Innymi słowy, CPK to nie tylko potrzeba rynkowa, ale też korzyść dla gospodarki.

5. Kilka miesięcy temu ruszył proces zakupu gruntów pod budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jak on teraz przebiega, czy nie spowoduje opóźnień w realizacji zaplanowanych inwestycji związanych z CPK?

Program Dobrowolnych Nabyć, czyli pierwszy etap pozyskiwania nieruchomości pod inwestycje CPK, trwa od początku grudnia ub. roku. W tej chwili mamy prawie 200 zgłoszeń od mieszkańców zainteresowanych zbyciem nieruchomości na potrzeby inwestycji CPK. Pracownicy spółki CPK zweryfikowali zgłoszenia i dokonują oględzin nieruchomości.

Spośród zgłoszeń do PDN została wybrana pula pierwszych nieruchomości, których nabyciem jesteśmy zainteresowani. W ostatnich tygodniach nieruchomości zostały skierowane do wyceny przez rzeczoznawców majątkowych. Aktualnie trwa procedura odbioru tych pierwszych operatów szacunkowych. Oznacza to, że niebawem spółka CPK będzie składać właścicielom propozycje nabycia. Przygotowania do inwestycji idą konsekwentnie do przodu.