MAZOWSZE Studia Regionalne
DOI: 10.21858/msr.55.01
s. 9–24

Perspektywa utworzenia regionalnego hubu bazującego na Centralnym Porcie Komunikacyjnym

Tomasz Wardak

STRESZCZENIE

W artykule scharakteryzowano rynek lotniczy w aglomeracji warszawskiej w 2024 r., m.in. w odniesieniu do okresu sprzed pandemii, opisano aktualną sytuację LOT-u oraz obecną sytuację i perspektywy lotniska Chopina, odniesiono się do rozbudowy warszawskiego duoportu w kontekście rozwoju rynku. Głównym celem pracy jest analiza perspektyw rozwoju lotniczego centrum przesiadkowego (hubu) bazującego na planowanym nowym lotnisku CPK, przy uwzględnieniu istniejących trendów w rynku lotniczym, zarówno w skali makro-, jak i mikroregionalnej. Przeanalizowano ryzyko związane zarówno z lokalizacją CPK, jak również z rozbudową lotniska Chopina, rozszerzaniem działalności lotniska w Modlinie, ograniczeniami wynikającymi z zamknięcia przestrzeni lotniczej nad Rosją, spowodowanego trwającą wojną w Ukrainie. Wskazano także beneficjentów tej sytuacji – m.in. lotniska w Stambule oraz porty lotnicze w krajach Zatoki Perskiej. W pracy wykorzystano dostępne źródła, w tym czasopisma branżowe, strony internetowe podmiotów branżowych itd.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, lotnisko, Centralny Port Komunikacyjny, Lotnisko Chopina, Lotnisko Modlin, hub, węzeł przesiadkowy

Wstęp

Tempo rozwoju rynku lotniczego w Polsce w 2024 r. było bardzo wysokie. Miniony rok był również rokiem szybkiego rozwoju rynku warszawskiego, gdzie bardzo dynamicznie rozwijało się Lotnisko Chopina, natomiast lotnisko w Modlinie przeżywało regres. Na największym warszawskim lotnisku szybko rozwijał się segment czarterowy i niskokosztowy, w przeciwieństwie do pozostającego w stagnacji segmentu tradycyjnego. LOT dynamicznie zwiększa liczbę pasażerów, ale jednocześnie jest trapiony problemami technicznymi swoich samolotów, na rynku Europa–Azja problemem dla niego jest też zamknięte niebo nad Rosją. Szansą dla naszego narodowego przewoźnika w kolejnych latach jest rosnący rynek północnoatlantycki i czartery dalekodystansowe, a jednym z zagrożeń wyczerpująca się przepustowość Lotniska Chopina. Ruch tranzytowy w węźle przesiadkowym wykorzystujący siatkę połączeń miejscowej linii lotniczej umożliwia wygenerowanie dodatkowego ruchu pasażerskiego i utrzymanie większej siatki połączeń niż wynikałoby z zapotrzebowania lokalnego rynku. Ten mechanizm

indukcji dodatkowego ruchu, mimo że w pierwotnym projekcie CPK został uznany za niemal *perpetum mobile*, w praktyce jest daleki od doskonałości. Ciekawych danych na temat sytuacji europejskich hubów dostarczają raporty organizacji ACI Europe na temat łączności lotniczej w Europie. Wskazują one na zmiany strukturalne, jakie zaszły w europejskim lotnictwie po pandemii – szybki rozwój łączności bezpośredniej kosztem łączności pośredniej. Związane jest to z ekspansją linii niskokosztowych i jednoczesnym regresem linii tradycyjnych, gdzie szczególnie dotknięty został segment biznesowy. Warto zwrócić uwagę, że wskaźnik łączności hubowej dla Lotniska Chopina, zakwalifikowanego do grupy małych hubów, w najnowszym raporcie ACI opublikowanym w czerwcu 2025 r. jest wciąż aż o 26% poniżej wskaźnika osiągniętego w 2019 r., mimo dynamicznego wzrostu całkowitej liczby pasażerów. Jest to jeden z najgorszych wyników wśród europejskich hubów, a powodów należy szukać we wpływie wojny w Ukrainie na możliwości utrzymania i rozwoju siatki LOT-u. Warto zwrócić uwagę na beneficjentów tej sytuacji – m.in. lotniska w Stambule oraz portów lotniczych w krajach Zatoki Perskiej. Rozwój warszawskiego hubu był od zawsze wskazywany jako kluczowy czynnik sukcesu dla projektu CPK. Najnowsze prognozy IATA zakładają szybki wzrost liczby pasażerów trasferowych na warszawskim lotnisku. O ile po zbudowaniu CPK osiągnięcie tych prognoz wydaje się realne, to w najbliższych latach – biorąc pod uwagę obecne tendencje rynkowe oraz ograniczenia infrastrukturalne i flotowe – może być bardzo trudne. W okresie szybkiego wzrostu rynku uwidaczniają się problemy z przepustowością warszawskich lotnisk. Właściciele obydwu lotnisk podjęli bardzo potrzebne decyzje o ich rozbudowie, ale na efekty trzeba będzie czekać kilka lat. Biorąc pod uwagę stosunkowo niewielkie planowane nakłady inwestycje te przyniosą prawdopodobnie bardzo dobre efekty ekonomiczne w postaci zwiększonej przepustowości – postulowany przez ekspertów rozwój warszawskiego duoportu stanie się więc faktem. Jednak zakładając realizację prognozy IATA zwiększona przepustowość Lotniska Chopina wystarczy tylko na kilka lat i w kolejnej dekadzie również ulegnie wyczerpaniu, dlatego równoległe przygotowania do budowy nowego lotniska są bardzo roztropnym posunięciem. Projekt CPK jest rozwijany obecnie na bazie dużo bardziej realistycznych założeń, niż kilka lat temu, mimo to nie jest pozbawiony ryzyka. Biorąc pod uwagę stan i perspektywy rynku lotniczego podstawowym ryzykiem dla projektu CPK jest to, że przewoźnicy niskokosztowi nie zaakceptują wysokiego poziomu opłat, wynikającego z koniecznych olbrzymich nakładów potrzebnych na budowę nowego lotniska. Drugie istotne ryzyko, dotyczące sytuacji LOT-u i możliwości wykorzystania nowego lotniska do rozwoju jego hubu, przy pewnych założeniach dotyczących ponownego otwarcia nieba nad Rosją i rozwiązania problemów flotowych, wydaje się mniejsze. Również biorąc pod uwagę te ryzyka projektu CPK szczególnie pozytywnie należy ocenić decyzję o rozbudowie istniejących lotnisk obsługujących centralną Polskę.

Rynek lotniczy w aglomeracji warszawskiej w 2024 r.

Celem niniejszej pracy jest analiza perspektyw rozwoju lotniczego centrum przesiadkowego (hubu) bazującego na planowanym nowym lotnisku CPK, przy uwzględnieniu istniejących trendów w rynku lotniczym, zarówno w skali makro-, jak i mikroregionalnej. W pracy wykorzystane zostały dostępne źródła, w tym czasopisma branżowe, strony internetowe podmiotów branżowych itd.

Tempo rozwoju rynku lotniczego w Polsce i kierunki tego rozwoju są zgodne z przewidywaniami ekspertów – miniony 2024 r. był okresem dynamicznego rozwoju całego rynku, w szczególności segmentu wypoczynkowego, w którym obok dynamicznie rosnących czarterów dużą rolę odgrywają linie niskokosztowe (LCC). Te same tendencje były widoczne na rynku aglomeracji warszawskiej, gdzie Lotnisko Chopina wyraźnie przebiło pułap 20 mln pax[1] i z liczbą 21 283 tys. pasażerów pobiło rekord liczby obsłużonych pasażerów sprzed pandemii (18 845 tys. w 2019). Dało to imponujący wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 15,3%.

Jednocześnie, drugie obsługujące aglomerację warszawską lotnisko w Modlinie, po rekordowym 2023 (obsługując 3,4 mln pax lotnisko balansowało na granicy maksymalnej przepustowości) w ubiegłym roku odnotowało regres będący efektem wycofania części połączeń przez jedynego przewoźnika – Ryanair – w reakcji na podniesienie opłat. Liczba pasażerów w 2024 r. wyniosła niecałe 2,8 mln pax, co oznacza spadek w stosunku do poprzedniego roku o 18%. Wydarzenia ostatnich tygodni wskazują, że w najbliższych latach sytuacja lotniska powinna ulec znacznej poprawie. Na początku lipca 2025 r. Ryanair wiedząc o zaawansowanych negocjacjach władz lotniska z WizzAirem zakończył wielomiesięczny konflikt, ogłosił zawarcie nowej 5-letniej umowy i otwarcie szeregu nowych połączeń. Wkrótce potem powrót do Modlina po 13-letniej przerwie potwierdził WizzAir łamiąc w ten sposób trzynastoletni monopol Ryanaira. Na lotnisku pojawią się również mniejsi gracze. Decyzjom linii niskokosztowych o zwiększeniu liczby połączeń w Modlinie z pewnością sprzyja wypełnianie przepustowości Okęcia. Wiele wskazuje na to, że już w przyszłym roku wróci problem zatłoczenia terminala modlińskiego lotniska – spółka pracuje nad rozwiązaniami tymczasowymi, jednocześnie planując generalną dwuetapową rozbudowę, która ma potrwać aż do przyszłej dekady. Wraz z postępującą modernizacją drogi ekspresowej S7 i budową kilkukilometrowego łącznika kolejowego, znacznie poprawi się dojazd dla pasażerów z Warszawy. Wiele więc wskazuje na to, że w przyszłej dekadzie Modlin będzie znaczącym lotniskiem wyspecjalizowanym w obsłudze ruchu niskokosztowego, obsługującym kilkanaście milionów pasażerów rocznie. Podsumowując – strategiczna ocena perspektyw Modlina w obsłudze ruchu niskokosztowego aglomeracji warszawskiej się nie zmienia i wygląda optymistycznie (tab. 1).

[1] Pax – skrót od „pasażerów".

Tabela 1. Rynek warszawski 2018–2024

Liczba pasażerów	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Lotnisko Chopina WAW	17 737	18 845	5 482	7 445	14 389	18 472	21 283
Lotnisko Warszawa Modlin WMI	3 082	3 106	872	1 455	3 125	3 401	2 800
Razem WAW WMI	**20 819**	**21 951**	**6 354**	**8 900**	**17 514**	**21 873**	**24 083**
Polski rynek	**45 706**	**49 014**	**14 548**	**19 684**	**40 989**	**52 224**	**59 013**
Udział WAW WMI w polskim rynku (%)	**46**	**45**	**44**	**45**	**43**	**42**	**41**

Źródło: statystyki ULC, informacje prasowe (za 2024); uwaga: część czarterów to czartery dalekodystansowe LOT-u

Niestety, nie są publicznie dostępne pełne statystyki dotyczące struktury ruchu na Lotnisku Chopina, jednak z fragmentarycznych danych opublikowanych przez PPL i inych publikacji można wysnuć pewne wnioski. W ubiegłym roku w stosunku do 2023 na Lotnisku Chopina ruch czarterowy wzrósł o 70% i osiągnął rekordowy udział 14% w ruchu. W tym samym czasie ruch niskokosztowy wzrósł aż o 29% i osiągnął również rekordowy udział 24,2% w całości ruchu[2]. W tym samym czasie przewozy linii tradycyjnych były na tym lotnisku jedynie 3% wyższe od analogicznego okresu poprzedniego roku i wciąż nie osiągnęły rekordowego poziomu z 2019 r. (tab. 2).

Biorąc pod uwagę powyższe dane można założyć, że w trakcie kilkuletniego wychodzenia z pandemicznej zapaści, mimo spadku liczby pasażerów w WMI, udział segmentu niskokosztowego w obsłudze aglomeracji warszawskiej wzrósł w ciągu 5 lat z ok. 28% do 32%. Ten wyraźny trend, wynikający z agresywnej ekspansji dwóch liderów niskokosztowych – Ryanair i WizzAir, jest zgodny z trendem ogólnopolskim i europejskim.

Tabela 2. Lotnisko Chopina – statystyki

Kategorie przewoźników	2022 (%)	2023 (%)	2024 (%)	Wzrost 2024/2023 (%)
LCC	18,80	21,60	24,20	29,00
Czartery	7,60	9,70	14,30	70,00
Tradycyjni	73,60	68,70	61,50	3,00
Udział pasażerów transferowych	27,00	26,00	24,00	

Źródło: statystyki ULC, informacje prasowe PPL

[2] Można być pewnym, że odbyło się to przede wszystkim dzięki ekspansji WizzAir i pojawieniu się Ryananaira na WAW.

Oczywiście z tej perspektywy zupełnie pomijalne jest znaczenie odnotowującego katastrofalne wyniki przewozowe lotniska w Radomiu. Lotnisko to, w którego rozbudowę zainwestowano ponad 800 mln zł publicznych środków, w dwóch przedwakacyjnych miesiącach 2025 r. obsługiwało poniżej 3 tys. pasażerów miesięcznie, czyli ok. 700 razy mniej niż w tym samym czasie obsłużyło bijące rekordy Lotnisko Okęcie. Jego znaczenie dla obsługi rynku lotniczego jest więc niezauważalne.

Aktualna sytuacja LOT

W październiku 2023 r. LOT ogłosił strategię na lata 2024–2028. Strategia zakłada powiększenie liczby pasażerów o ok. 70% z 10,3 mln do 16,9 mln w tym okresie. Ma to się odbyć dzięki rozbudowie floty o 10–12 samolotów rocznie. Flota LOT-u ma urosnąć do 110 samolotów, jednocześnie średnia wielkość samolotu wzrośnie o 30%. Drugim motorem wzrostu będzie otwieranie nowych połączeń – linia ma obsługiwać 20 nowych kierunków. Wśród przykładowych dalekodystansowych kierunków, które mają być otwierane, wymienione zostały: Boston, Montreal, Waszyngton i San Francisco w Ameryce Północnej oraz Kolombo, Hanoi, Bangkok, Teheran, Singapur, Osaka i nowe miasta w Chinach. LOT chce się pozycjonować na polskim rynku jako linia premium, która ma ofertę we wszystkich segmentach, łącznie z czarterami. Taka strategia jest zgodna z trendami światowymi, gdzie tradycyjni przewoźnicy, borykając się z kryzysem segmentu biznesowego, chcą wykorzystać boom na rynku wypoczynkowym walcząc w tym segmencie jakością obsługi.

W pierwszym roku realizacji nowej strategii LOT otworzył 8 nowych kierunków[3]. Ogłosił też 4 nowe kierunki do otwarcia w 2025 r. – również o charaktarze wypoczynkowym. Przewoźnik nie otworzył ani nie ogłosił otwarcia żadnego nowego połączenia dalekodystansowego – wynika to przede wszystkim z przedłużających się problemów z silnikami Rolls-Royce w Boeingach 787 Dreamliner eksploatowanych przez LOT na takich połączeniach. Linia obecnie uzależnia otwieranie nowych połączeń na dalekich dystansach od pozyskania dodatkowych samolotów do obsługi tych połączeń – pierwsze dwa przejęte od linii Thai Airways mają dołączyć do floty w przyszłym roku. Priorytetem mają być nowe połączenia z USA. Rynek północnoatlantycki w ostatnim okresie rozwija się bardzo szybko, trwa na nim ekspansja połączeń point-to-point amerykańskich gigantów. Na szczęście dla LOT-u, na razie, ta ekspansja koncentruje się na Europie Zachodniej i Południowej, omija nasz region, więc polski przewoźnik ma szansę nadrobić dystans wobec wielkich konkurentów w następnych latach.

Jednocześnie LOT, idąc śladem europejskich konkurentów (m.in. Lufthansa, SAS, Air France, KLM), zawiesił połączenia z Pekinem, które obecnie obsługiwane są tylko przez Air China. Ten ruch był pośrednim efektem zamknięcia przestrzeni powietrznej

[3] W większości są to sezonowe destynacje wypoczynkowe.

nad Rosją dla europejskich przewoźników, którzy będąc zmuszonymi do omijania rosyjskiej przestrzeni powietrznej nie byli w stanie wytrzymać konkurencji ze strony linii chińskich. Sytuacja na rynku chińskim jest elementem szerszego problemu – wpływu wojny na Ukrainie i zamknięcia nieba nad Rosją na możliwości rozwoju europejskich przewoźników na bardzo ważnym rynku Europa–Azja. Obecna sytuacja geopolityczna ma negatywny wpływ na ekonomikę większości połączeń na tym rynku. Są też jednak wygrani – przewoźnicy, których sankcje nie obejmują, w tym przede wszystkim linie chińskie, linie z Zatoki Perskiej i Turkish Airlines.

W tej sytuacji szansą dla LOT-u jest szybko rosnący rynek czarterów dalekodystansowych. Tu też nie ma dostępnych statystyk, ale biorąc pod uwagę liczbę kierunków i ogólną tendencję na naszym rynku, oraz brak rozkładowej konkurencji niskokosztowej, to jest z pewnością rozwijający się i perspektywiczny segment rynku. Z punktu widzenia realizacji strategii LOT-u ma on oczywistą wadę – w minimalnym stopniu zasila on warszawski hub przewoźnika. Jednak ogólne efekty tej strategii adaptacji do trendów rynkowych są bardzo dobre – w pierwszym półroczu bieżącego roku LOT zanotował wśród europejskich przewoźników tradycyjnych rekordową dynamikę liczby pasażerów przewożąc o 10% więcej pasażerów niż w pierwszym półroczu ubiegłego roku.

Obok problemów technicznych z flotą samolotów[4], coraz wyraźniej uwiadacznia się inny podstawowy problem dotyczący realizacji strategii – wyczerpywanie się przepustowości Lotniska Chopina. PPL rozpoczął pierwszą inwestycję podnoszącą przepustowość – budowę nowej płyty postojowej we wschodniej części lotniska. Jednak do czasu zakończenia rozbudowy lotniska (zapowiadanego na 2029 r.) LOT może być zmuszony bazować część swoich samolotów na lotniskach na południu Polski, co znacząco utrudni rozbudowę warszawskiego hubu.

Obecna sytuacja i perspektywy warszawskiego hubu

Duże porty lotnicze bardzo często obsługują ruch transferowy tworząc węzły przesiadkowe. Ruch transferowy generowany w węźle przesiadkowym (hubie) wykorzystujący siatkę połączeń miejscowej linii lotniczej umożliwia wygenerowanie dodatkowego ruchu pasażerskiego i utrzymanie większej siatki połączeń niż wynikałoby z zapotrzebowania lokalnego rynku. Dzięki pasażerom tranzytowym przewoźnik (najczęściej jest to jedna miejscowa linia lotnicza) może utrzymywać połączenia, dla których obsługa tylko rynku bezpośredniego (O&D) byłaby nieopłacalna. W teorii jest to więc samonapędzający się mechanizm i tak on został przedstawiony w dokumencie koncepcji rządowej budowy CPK z 2017 r. Teoretycznie, w sytuacji gdy z hubu lotniczego w porannej fali wylotowej wylatuje np. 10 samolotów, dodanie jednego połączenia zwiększy siatkę połączeń aż o dziesięć połączeń – tyle dodatkowych możliwości połączeń otrzymają pasażerowie

[4] LOT doświadcza problemów technicznych z flotą samolotów, podobnie jak wiele innych linii, w tym dwóch czołowych rywali z segmentu niskokosztowego.

przesiadający się w tym porcie. Bezkrytyczni zwolennicy pierwotnego projektu CPK przedstawiają ten mechanizm indukowania ruchu pasażerskiego jako niemal *perpetum mobile*, jednak dane rynkowe wskazują, że mechanizm ten, obok zalet, ma istotne wady.

Opisując sytuację i perspektywy hubu LOT-u na Lotnisku Chopina warto odnieść się do raportów organizacji Airports Council International (ACI) na temat łączności lotniczej, w tym do najnowszego raportu opublikowanego w czerwcu bieżącego roku („Airport Industry Connectivity Report 2025"). W raportach tych, obok innych mierników łączności lotniczej (łączność bezpośrednia, łączność pośrednia, łączność całkowita) dla najważniejszych portów lotniczych w Europie, prezentowany jest miernik najistotniejszy dla oceny efektywności hubu lotniczego – łączność hubowa (*hub connectivity*). Wskaźnik ten mierzy liczbę połączeń lotniczych, dostępnych w danym hubie, uwzględniając minimalny i maksymalny czas transferu i biorąc pod uwagę jakość tych połączeń pod względem tzw. *detour factor*[5] i czasu przesiadki. Raporty ACI z okresu popandemicznego przedstawiają szerszą perspektywę dotyczącą strukturalnych zmian w europejskim lotnictwie po pandemii – przede wszystkim bardzo dużą różnicę pomiędzy tempem odbudowy łączności bezpośredniej (w raporcie z 2025 r. -5% w stosunku do 2019 r.) i łączności pośredniej (w raporcie z 2025r. -11% w stosunku do 2019 r.). Głównym powodem tak dużej różnicy w odbudowie segmentów rynku jest według autorów raportu bardzo silna ekspansja linii niskokosztowych (LCC) w trakcie postpandemicznej odbudowy rynku, przy jednoczesnym regresie linii tradycyjnych (FSC). Regres linii tradycyjnych, który przekłada się na kryzys łączności pośredniej jest spowodowany m.in. utrzymującym się kryzysem bardzo istotnego dla lotnictwa segmentu biznesowego[6]. Natomiast dwa inne segmenty rynku lotniczego – wypoczynkowy i VFR (*visiting friends and relatives*), w którym bardzo silną pozycję mają LCC, odnotowują spektakularny rozwój niemal na całym świecie. Według najnowszego raportu ACI łączność hubowa w Europie, mimo że odbudowała się w znacznym stopniu po pandemii, pozostaje ciągle 12% poniżej poziomu z 2019 r. Autorzy raportu diagnozując tę sytuację mówią o strukturalnych zmianach na rynku lotniczym w Europie i o kontynuacji kurczenia się hubów lotniczych (tab. 3).

Tabela 3. Łączność bezpośrednia i hubowa z europejskich lotnisk (w stosunku do 2019 r.)

Kategoria łączności	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2023 (%)	2024 (%)	2025 (%)
Łączność bezpośrednia	-82	-59	-23	-12	-8	-5
Łączność hubowa	-96	-79	-34	-24	-18	-12

Źródło: Raport ACI 2024

[5] Wskaźnik ten określa stosunek dystansu pomiędzy początkowym i końcowym punktem podróży transferowej z wykorzystaniem danego do dystansu lotu bezpośredniego między tymi punktami odbywanego najkrótszą drogą, tj. po tzw. wielkim okręgu – im ten stosunek jest większy od 1, tym jest mniej efektywny.

[6] Warto tu dodać, że jest to w pełni zgodne z zapowiedziami wielu ekspertów sprzed kilku lat.

Obok wielkich hubów wskazywanych jako wzór dla CPK, są na świecie dziesiątki małych hubów lotniczych o marginalnym znaczeniu. Warszawski hub bazujący na siatce połączeń LOT-u na Lotnisku Chopina można uznać za jeden z mniejszych w Europie. W najnowszym raporcie ACI, na podstawie wyliczonego wskaźnika łączności hubowej, wyróżniono trzy kategorie hubów w Europie. W grupie wielkich hubów znalazło się 6 wielkich europejskich hubów – Stambuł, Frankfurt, Amsterdam, Paryż CDG, Londyn Heathrow i Monachium. W grupie hubów drugorzędnych są – Madryt, Zurych, Wiedeń i Rzym FCO[7]. Raport ACI, sklasyfikował również 15 małych hubów, wśród których jest Warszawa WAW.

Sklasyfikowanie Lotniska Chopina w grupie małych europejskich hubów nie jest zaskakujące. Jednak bardzo niepokojący jest inny fakt – wskaźnik łączności hubowej dla WAW jest aż o 26% poniżej wskaźnika osiągniętego w 2019 r. Jest to jeden z najgorszych wyników wśród europejskich hubów, obok m.in. Helsinek (-49%), Brukseli (-37%), Sztokholmu ARN (-65%), Rzymu FCO (-26%) i Wiednia (-32%). Warszawskie lotnisko odnotowało ten fatalny wskaźnik pomimo rekordowych wzrostów ogólnej liczby pasażerów w ostatnich latach. Niezależnie od odnotowania doskonałej całkowitej liczby pasażerów warszawski hub odbudowuje się powoli i ciągle daleko mu do pozycji i siły, jaką miał w przedpandemicznym 2019 r. Wyjaśnieniem tej sytuacji nie mogą być jedynie strukturalne zmiany w lotnictwie, o których wspomniano powyżej. Powodów należy szukać, podobnie jak w przypadku Helsinek, w sytuacji geopolitycznej istniejącej w naszym regionie Europy. Wojna na Ukrainie i zamknięcie nieba nad Rosją spowodowały zamknięcie warszawskiego hubu dla pasażerów z tych krajów i regres bardzo ważnego i perspektywicznego rynku Europa–Azja. Jednocześnie beneficjentami tych samych zmian są takie huby jak Stambuł czy Doha, które w tym samym czasie odnotowały rekordowe wzrosty wskaźnika łączności hubowej (tab. 4).

Tabela 4. Wskaźniki łączności hubowej dla europejskich hubów w 2025 r.

Lotnisko	Wskaźnik łączności hubowej	Zmiana wskaźnika łączności hubowej 2025 r. w stosunku do 2019 r. (%)
Główne huby		
Stambuł IST	66 021	59
Frankfurt FRA	61 977	-21
Amsterdam AMS	48 119	-17
Paryż CDG	42 547	-10
Londyn LHR	31 968	-5
Monachium	30 068	-12

[7] Co ciekawe, według tego rankingu aż sześć największych hubów europejskich mieści się w pierwszej dziesiątce hubów światowych – otwiera ją największe na świecie lotnisko Stambuł IST.

Lotnisko	Wskaźnik łączności hubowej	Zmiana wskaźnika łączności hubowej 2025 r. w stosunku do 2019 r. (%)
Drugorzędne huby		
Madryt MAD	22 501	-2
Zurych ZRH	17 177	-5
Rzym FCO	10 957	-26
Rzym FCO	10 303	-32
Niszowe i małe huby		
Lizbona LIS	6 878	8
Ateny ATH	6 754	92
Stambuł SAW	6 525	75
Kopenhaga CPH	6 444	7
Helsinki HEL	6 269	-49
Dublin DUB	5 596	30
Warszawa WAW	**4 656**	**-26**
Barcelona BCN	4 473	5
Bruksela BRU	3 967	-37
Rejkiawik KEF	2 974	6
Oslo OSL	2 445	-39
Londyn STN	1 426	-13
Londyn LGW	1 147	-13
Genewa GVA	1 039	-14
Sztokholm-Arlanda (ARN)	1 018	-65

Źródło: Raport ACI 2025

Relatywny regres warszawskiego hubu na Lotnisku Chopina widoczny jest również w liczbach pasażerów transferowych. Udział pasażerów transferowych w całym ruchu w ostatnich trzech latach spadł z 27% w 2022 r. do 24% w 2024 r., a w liczbach bezwzględnych liczba pasażerów transferowych wzrosła z 3,9 mln do 5,1 mln w tym samym okresie (należy pamiętać, że pasażerowie transferowi są liczeni podwójnie – przy przylocie i odlocie) [prognoza IATA 2024].

Niezależnie od obecnych istotnych problemów spowodowanych strukturalnymi i geopolitycznymi zmianami, nawet niewielki hub na warszawskim lotnisku jest kluczowy dla perspektyw rozwoju LOT-u, gdyż właśnie on stanowi o przewadze konkurencyjnej naszego narodowego przewoźnika na polskim rynku. Warunki rozwoju tego hubu są jednak obecnie bardzo trudne. Należy przypomnieć, że w konstytutywnym

dla projektu CPK dokumencie tzw. koncepcji rządowej z 2017 r. „warunkami rentowności planowanego portu lotniczego jest zapewnienie mu odpowiedniego środowiska rynkowego (rozwoju ruchu transferowego do momentu otwarcia CPK, rozwoju międzykontynentalnych połączeń lotniczych, dostatecznej przepustowości Lotniska Chopina)". Tak więc hub na lotnisku Chopina powinien się rozwijać przed jego przeniesieniem na nowe lotnisko, aby zbudować odpowiednią masę krytyczną dla ruchu transferowego. Jednocześnie w tym samym dokumencie, już po otwarciu CPK, nieskrępowany rozwój hubu na nowym lotnisku został wskazany jako podstawowy czynnik stymulujący rozwój gospodarczy, będący prawdziwą „wartością dodaną" dla polskiej gospodarki, wynikającą z budowy nowego lotniska.

Według najnowszej prognozy IATA zaprezentowanej w styczniu 2025 r. liczba pasażerów transferowych na Lotnisku Chopina ma znacznie wzrosnąć do końca dekady, a potem, po otwarciu nowego lotniska CPK na początku kolejnej dekady dynamicznie rosnąć przez kilka kolejnych lat. O ile dynamiczny wzrost po otwarciu nowego lotniska wydaje się ambitny, ale realny (przy założeniu, że do tego czasu nastąpi zniesienie restrykcji w lataniu za naszą wschodnią granicą), to należy ocenić, że biorąc pod uwagę obecne trendy, ograniczenia infrastrukturalne WAW i flotowe LOT-u, szybki wzrost w najbliższych latach (ok. 8% rocznie), jest wątpliwy (tab. 5).

Tabela 5. Liczba pasażerów transferowych na lotniskach WAW/CPK

Rok	Liczba pax (mln)	Udział pax transf (%)	Liczba pax transferowych (mln)
2024	21,3	24	5,1
2030	29,8	28	8,3
2033	32,7	33	10,8
2040	40,7	39	15,9
2060	62,0	40	24,8

Źródło: prognoza IATA 2024

Rozbudowa warszawskiego duoportu w kontekście rozwoju rynku

Perspektywy rozwoju rynku lotniczego centralnej Polski są bardzo dobre. Potwierdza to najnowsza, opublikowana na początku 2025 r. prognoza IATA (*Prognoza IATA 2024–2060 dla portów lotniczych w województwie mazowieckim*). Według tego opracowania rynek aglomeracji warszawskiej wzrośnie o 30% do 2028 r. i jego dynamiczny wzrost będzie utrzymywał się w kolejnych latach (tab. 6).

Z prognozy IATA widać wyraźnie, że w latach 2026–2027 dynamika wzrostu na Lotnisku Chopina gwałtownie spadnie. Powodem tego nieuchronnego przyhamowania wzrostu są problemy z przepustowością warszawskiego lotniska. Przepustowość Okęcia, szacowana na ok. 24 mln pax, wyczerpie się prawdopodobnie w 2026 r., a w kolejnych latach nastąpi utrata ruchu, który częściowo będzie się przenosił na inne

lotniska, w tym na lotnisko w Modlinie. Znaczący wzrost ruchu na Okęciu powróci najwcześniej w 2029 r., kiedy lotnisko ma zakończyć szykowane obecnie inwestycje w zwiększenie przepustowości. Te inwestycje dadzą skokowy wzrost ruchu, jednak potem stopniowo, aż do planowanego w 2032 r. otwarcia nowego lotniska, ruch ponownie będzie hamowany przez postępujące braki przepustowości. Prognozy potwierdzają konieczność pilnego rozwoju infrastruktury lotniczej w centralnej Polsce, z uwzględnieniem widocznych trendów – znakomitego rozwoju ruchu point-to-point, gdzie swoją pozycję umacniają czartery i LCC i trwającego od pandemii wyraźnego regresu ruchu tranzytowego.

Tabela 6. Prognoza IATA – wzrost ruchu lotnisk obsługujących aglomerację warszawską

Rok	WAW/CPK (mln pax)	Modlin (mln pax)	Radom (mln pax)	Razem (mln pax)	Wzrost rok do roku (%)
2024	21,2	2,7	0,1	24,0	
2025	23,9	2,5	0,1	26,5	10,4
2026	25,2	3,0	0,1	28,3	6,8
2027	25,8	3,8	0,2	29,8	5,3
2028	26,0	4,9	0,3	31,2	4,7
2029	28,6	5,6	0,3	34,5	10,6
2030	29,8	6,3	0,3	36,4	5,5
2031	30,8	6,9	0,4	38,1	4,7
2032	31,4	7,1	0,4	38,9	2,1
2033	32,7	7,2	0,5	40,4	3,9
2034	34,0	7,2	0,5	41,7	3,2
2035	35,7	7,3	0,5	43,5	4,3
2036	36,9	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2037	37,7	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2038	38,6	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2039	39,6	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2040	40,7	7,5	0,6	48,8	b.d.
2045	46,8	7,5	0,6	54,9	b.d.
2050	51,5	7,6	0,7	59,8	b.d.
2055	57,0	7,7	0,7	65,4	b.d.
2060	62,0	7,7	0,8	70,5	b.d.

Źródło: IATA 2025

Niestety, przez lata rozbudowa dwóch warszawskich lotnisk była politycznie blokowana przez poprzednie władze promujące projekt CPK. Obecne władze Ministerstwa Infrastruktury i PPL podjęły racjonalną decyzję o odblokowaniu inwestycji na Okęciu i w Modlinie. W odniesieniu do od dawna postulowanej rozbudowy lotniska Chopina – plany PPL zostały w grudniu 2024 r. skrystalizowane, a opinia publiczna poznała szczegóły. W realizacji jest już budowa nowej płyty postojowej we wschodniej części lotniska, która pomieści 6 stanowisk postojowych samolotów wąskokadłubowych (tzw. kodu C). Główne inwestycje będą skoncentrowane na zwiększeniu przepustowości tzw. *landside* – przede wszystkim terminala (w tym niewielka rozbudowa procesora i przedłużenie pirsu południowego) oraz dalsza rozbudowa płyty postojowej. Jednocześnie układ istniejącego terminala zostanie przekonfigurowany – zwiększona zostanie strefa non-schengen i znacznie zwiększona liczba stanowisk, przede wszystkim dla samolotów szerokokadłubowych. Powierzchnia terminala wzrośnie o ok. 15% do 189 tys. m^2, liczba stanowisk samolotów wąskokadłubowych z 62 do 83, a liczba stanowisk samolotów szerokokadłubowych z 15 do 24. W efekcie tych inwestycji, a również poprzez poprawę procedur startów i lądowań w 2029 r. przepustowość ma wzrosnąć do ok. 30 mln pax.

Wydaje się, że stosunkowo niewielkim nakładem środków (kwota w przedziale 1–1,6 mld zł) zostanie osiągnięty doskonały efekt – wzrost przepustowości o ok. 6 mln pax. W uproszczeniu koszt zwiększenia przepustowości Lotniska Chopina o 1 mln pax, dzięki rozbudowie, ma wynieść jedynie ok. 220 mln zł – w przybliżeniu co najmniej 5 razy mniej niż odpowiedni koszt zbudowania przepustowości na planowanym lotnisku CPK. Przedłużenie funkcjonowania Lotniska Chopina o kilka lat, uzyskane dzięki rozbudowie i wysokiej rentowności (lotnisko prawdopodobnie będzie generowało w najbliższych latach ok. 1 mld zł gotówki rocznie), zbuduje również podstawy finansowe dla zaangażowania PPL w projekt budowy nowego lotniska CPK.

Niedawno przyjęty Plan Generalny lotniska w Modlinie zakłada jego dwuetapową rozbudowę – najpierw w horyzoncie do 2029 r. do przepustowości 7,5 mln pax (rozbudowa terminala i budowa nowych stanowisk dla samolotów za ok. 480 mln zł), a w drugim etapie (bez określenia horyzontu czasowego) do 14 mln pax. Warto wskazać, że w aktualnej prognozie IATA uwzględniono jedynie pierwszy etap tej rozbudowy – zwiększona przepustowość wypełni się niemal całkowicie bardzo szybko, bo już w 2030 r. Aktualne deklaracje Ryanaira i WizzAira dotyczące rozwoju ich obecności w Modlinie potwierdzają realność takiego scenariusza. Analizując natomiast wyniki prognozy po roku 2030 warto zauważyć, że przyjęcie do prognoz realizacji drugiego etapu rozbudowy Modlina na początku kolejnej dekady i podniesienia przepustowości o kolejne kilka milionów mogłoby oznaczać istotne kłopoty dla projektu CPK. Przede wszystkim ze względu na przewidywane wysokie opłaty lotniskowe na CPK zaskutkowałoby bowiem przeniesieniem niemal całego ruchu LCC na rozbudowane do znacznych rozmiarów lotnisko Modlin. To ryzyko wskazuje na konieczność koordynacji ważnych projektów lotniskowych w centralnej Polsce. Biorąc pod uwagę dużo lepszą współpracę pomiędzy właścicielami lotnisk, niż to miało miejsce poprzednio, można mieć nadzieję, że taka koordynacja będzie miała miejsce.

Wszystko wskazuje na to, że w następnych latach nastąpi postulowana przez wielu ekspertów intensywna rozbudowa dwóch warszawskich lotnisk. Tak więc rozbudowa niesłusznie krytykowanego systemu warszawskiego duoportu stanie się faktem. Koszt tej rozbudowy wyniesie do 2030 r. prawdopodobnie nie więcej niż 2 mld zł, co da wzrost przepustowości o ok. 10 mln pax rocznie. Jest to bardzo potrzebne i bardzo efektywne ekonomicznie posunięcie. Warto jednak zastrzec, że te projekty, jak wszystkie projekty lotniskowe wymagają prac studyjnych dotyczących hałasu, decyzji środowiskowych itd. Mimo tych i innych ryzyk warto te prace niezwłocznie podjąć.

Podsumowanie i konkluzje

Informacje zawarte w poprzednich rozdziałach wskazują z jednej strony na konieczność budowy nowego lotniska do obsługi centralnej Polski w ciągu przyszłej dekady, z drugiej strony na pewne ryzyka związane z tym projektem.

Podstawowe ryzyko dla tego projektu wiąże się z tym, w jaki sposób rozwija się obecnie rynek lotniczy, przede wszystkim z ekspansją linii niskokosztowych. Budowa nowego lotniska spowoduje nieunikniony znaczny wzrost cen w porównaniu z cenami oferowanymi przez Lotnisko Chopina. Choć szczegółowe dane zawarte w biznes planie przedsięwzięcia nie są publicznie dostępne, to biorąc pod uwagę koszt budowy nowego lotniska szacowany obecnie na ponad 40 mld zł, znaczny wzrost kosztów obsługi linii lotniczych jest wręcz nieunikniony. Podobne sytuacje miały i mają miejsce w przypadku innych projektów lotniskowych – np. w Atenach czy w przypadku planowanej rozbudowy lotniska Heathrow w Londynie. O ile przewoźnicy tradycyjni zapewne będą gotowi zaabsorbować zwiększone koszty obsługi na nowym lotnisku, to w przypadku LCC istnieje znaczne ryzyko braku akceptacji takich podwyżek. Dla dwóch liderów rynku niskokosztowego minimalizacja kosztów obsługi jest podstawowym elementem ich modelu biznesowego, czego dowodem jest konflikt między Ryanair i władzami lotniska w Modlinie, ale też obecna sytuacja na rynku niemieckim i hiszpańskim. Linie niskokosztowe prowadzą oportunistyczną, często wręcz brutalną politykę wobec swoich partnerów. Dla tych linii absolutnym priorytetem jest uzyskanie atrakcyjnych, preferencyjnych cen. Jeśli tego nie są w stanie wynegocjować, są gotowi redukować albo zgoła wyeliminować swoją obecność tracąc udział w atrakcyjnym rynku. W tym kontekście otwarcie CPK i zamknięcie Okęcia może być szansą nie tylko dla Modlina (plan rozbudowy do 14 mln pax w następnej dekadzie może okazać się niezbędny), ale też paradoksalnie dla chronicznie nierentownego lotniska w Łodzi, dla którego budowa nowego lotniska doskonale skomunikowanego z tym miastem miała być przysłowiowym gwoździem do trumny.

Obok bardzo istotnych kwestii kosztowych dodatkowym ryzykiem projektu lotniskowego CPK jest stopień dostosowania projektu nowego lotniska do oczekiwań LCC. Co prawda na lotnisku nie powstanie osobna infrastruktura dla obsługi LCC i zostanie utrzymana koncepcja jednego terminala, ale na szczęście nowe władze CPK zdecodowały się na pewne modyfikacje w projekcie, które spowodują, że lotnisko będzie

bardziej przyjazne dla tanich linii. Zapowiedziana została rezygnacja z rękawów przy niektórych stanowiskach na rzecz możliwości przejścia bezpośrednio na poziom płyty lotniska i inne rozwiązania techniczne i organizacyjne przyjazne dla LCC. Wydaje się więc, że to ryzyko zostało poprzez odpowiednie modyfikacje w projekcie zmitygowane.

Drugie bardzo istotne ryzyko dotyczy sytuacji LOT-u i możliwości wykorzystania nowej infrastruktury przez naszego narodowego przewoźnika. To ryzyko zostało również opisane w jednym z poprzednich rozdziałów. Perspektywa rozpoczęcia rozmów pokojowych dotyczących zakończenia wojny na Ukrainie daje nadzieję na usunięcie jednej z kluczowych przeszkód do rozwoju warszawskiego hubu. W przypadku porozumienia między Rosją i Ukrainą powstanie szansa na otwarcie nieba nad Rosją dla europejskich przewoźników w perspektywie najbliższych lat, czyli jeszcze przed otwarciem CPK. Wydaje się również, że w perspektywie kilkuletniej rozwiązane zostaną problemy flotowe LOT-u, szczególnie dotyczące samolotów szerokokadłubowych. Jeśli te szanse się zmaterializują, ambitna perspektywa trzykrotnego wzrostu ruchu transferowego w warszawskim hubie do 2040 r. wydaje się możliwa do realizacji. Warto zauważyć, że nawet w tym przypadku lotnisko CPK pozostanie węzłem przesiadkowym o znaczeniu regionalnym i w najlepszym przypadku awansuje do kategorii hubów drugorzędnych na naszym kontynencie.

Obecna trudna sytuacja warszawskiego hubu, zmiany w regionie, w tym projekty realizowane i planowane przez inne lotniska w naszej części Europy (m.in. Kopenhaga, Budapeszt, Wiedeń) i największe lotniska regionalne w Polsce (Kraków, Wrocław, Gdańsk, Pyrzowice) pomagają spojrzeć na projekt CPK we właściwych proporcjach. Obecne władze odcięły się od niedorzecznych i propagandowych koncepcji utworzenia węzła przesiadkowego dla Europy Środkowej i Wschodniej i rozwijają projekt dużo bardziej realistyczny. Jednak mimo to, ciągle zawarte są w nim istotne ryzyka. Dlatego równoczesny rozwój istniejącej infrastruktury warszawskiego duoportu może być traktowany jako bardzo potrzebny wentyl bezpieczeństwa dla projektu CPK.

Na zakończenie warto wspomnieć, że w docelowym układzie z nowym lotniskiem w Baranowie i rozbudowanym lotniskiem w Modlinie system lotniskowy obsługujący centralną Polskę pozostanie systemem dwulotniskowym, czyli duoportem. W ten oto sposób wieloletnia debata pomiędzy zwolennikami CPK i zwolennikami duoportu znajdzie swoje niespodziewane zakończenie.

Literatura

ACI Europe 2024, *Airport Industry Connectivity Report 2024*, ACI https://www.aci-europe.org/downloads/publications/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202024.pdf [dostęp lipiec 2025].

ACI Europe 2025, *Airport Industry Connectivity Report 2025,* ACI https://www.aci-europe.org/downloads/resources/Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202025.pdf [dostęp lipiec 2025].

Prognoza IATA 2024–2060 dla portów lotniczych w województwie mazowieckim, 2025, Warszawa, https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/nowa-prognoza-iata-dla-lotniska-cpk-potwierdza-zasadnosc-inwestycji-na-mazowszu [dostęp lipiec 2025].

Prospects of creating a regional hub based on the Central Transport Port

ABSTRACT

The article characterises the aviation market in the Warsaw metropolitan area in 2024, in relation to the pre-pandemic period, describes the current standing of LOT Polish Airlines and the current standing and prospects of Warsaw Chopin Airport and refers to the expansion of Warsaw's duopoly in the context of market development. The main objective of the study is to analyse the prospects of the development of an aviation transfer centre (hub) based on the planned new airport (Central Transport Port), taking into account existing trends in the aviation market on both macro- and micro-regional scales. The risks associated with the location of the Central Transport Port, the expansion of Warsaw Chopin Airport, the expansion of Warsaw Modlin Airport operations and the restrictions resulting from the closure of airspace over Russia due to the ongoing war in Ukraine were analysed. The beneficiaries of this situation were also identified, i.e. Istanbul Airport and airports in the states of the Persian Gulf. The study made use of available sources, including trade papers, industry websites, etc.

Key words: air transport, airport, Central Transport Port, Warsaw Chopin Airport, Warsaw Modlin Airport, hub, transfer node

Tomasz Wardak
ekonomista / economist
e-mail: wardaktomasz@gmail.com

CC BY SA

cytacja:
Wardak T., 2025, *Perspektywa utworzenia regionalnego hubu bazującego na Centralnym Porcie Komunikacyjnym*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 55, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 9–24,
https://www.doi.org/10.21858/msr.55.01

MAZOWIECKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO W WARSZAWIE ©