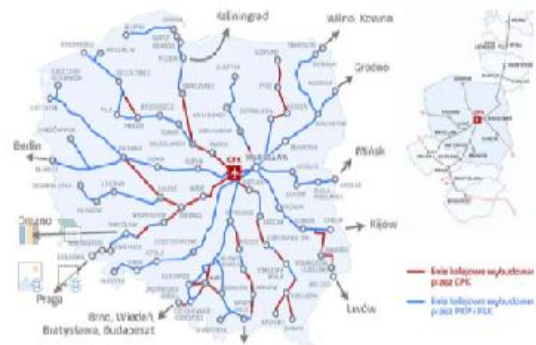


INFORMACJA



„Centralny Port Komunikacyjny to jeden z najważniejszych projektów infrastrukturalnych w historii Polski. Jego realizacja budzi wiele emocji, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych. Ważne jest, aby dyskusja nad tym projektem odbywała się w sposób merytoryczny i rzeczowy.

UCZESTNICY KONFERENCJI

Adriana Łukaszewicz

Profesor Akademia Leona Koźmińskiego - Ekonomistka, politolog, specjalistka w dziedzinie stosunków międzynarodowych. Prezentuje unikatowe podejście do problematyki ekonomicznej, związane z interdyscyplinarnością analizy badawczej. Główne pola zainteresowań to rynki energetyczne, lotnictwo, gospodarka światowa oraz gospodarki monarchii naftowych Zatoki Perskiej

Marek Serafin

Redaktor Pasazer.com od 04/11/2019 roku. W tym czasie autor przygotował 321 artykułów dotyczących funkcjonowania światowych linii lotniczych .

Ekspert w zakresie międzynarodowego transportu lotniczego, były dyrektor PLL LOT, odpowiedzialny za planowanie siatki połączeń.

Krzysztof Loga Sowiński

Dyrektor Zarządzający portalu Pasażer.com

Specjalista ds. zarządzania lotnictwem z doświadczeniem prawniczym i ponad 25-letnim doświadczeniem w wielu obszarach komercyjnych działalności linii lotniczych.

Adrian Furgalski

Adrian Furgalski, prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR i Przewodniczący Zarządu związku pracodawców rynku kolejowego Railway Business Forum.

Według portalu money.pl i 300Gospodarka jedną z niewielu osób, które mają największy wpływ na polską rzeczywistość gospodarczą.

Marcin Celejewski

Specjalista w zarządzaniu strategicznym. Lider zmiany, ekspert w tworzeniu i co istotne także w efektywnym wdrażaniu zwycięskich strategii handlowych (cenowych, sprzedażowych oraz marketingowych), co zostało niejednokrotnie potwierdzone pozytywnymi wynikami wdrożonych transformacji handlowych. Jeden z głównych architektów historycznych zmian w PKP Intercity, jak również współtwórca i osoba odpowiedzialna jako były członek zarządu PLL LOT ds. handlowych odpowiedzialny za doprowadzenie do wdrożenia strategii PLL LOT S.A. w oparciu o samoloty Boeing.

Grzegorz Brychczyński

Ekspert lotniczy, pilot instruktor z 60-ci letnim doświadczeniem lotniczym. NOT - Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP - v-ce Przewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej. Wieloletni doradca Sejmowej Komisji Infrastruktury w sprawach Lotnictwa Cywilnego. Członek Rady Programowej Wydziału Zarządzania i Dowodzenia kierunku lotnictwo w Akademii Sztuki Wojennej.

Piotr Malepszak

Ekspert infrastruktury i transportu oraz były członek zarządu i p.o. prezesa Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Zanim rozpoczął pracę w spółce budującej CPK, Piotr Malepszak był członkiem zarządu Kolei Dolnośląskich, odpowiedzialnym za sprawy techniczne i eksploatacyjne w obszarze utrzymania taboru i organizacji przewozów. Z kolei w latach 2008 – 2016 zatrudniony był w PKP Polskie Linie Kolejowe, m.in. jako dyrektor biura i pełnomocnik zarządu.

W spotkaniu uczestniczyli ponadto kadra naukowo dydaktyczna Katedry Ekonomii i Katedry Strategii, Studenckiego Koła Naukowego Zarządzania Projektami oraz liczna rzesza studentów.

AGENDA

Wstęp do dyskusji – **Profesor Adriana Łukaszewicz** - Akademia Leona Koźmińskiego

- Czy CPK przeprowadził analizę ryzyka i analizę wariantową?
- CPK, duoport czy może porty regionalne?

- Jaki jest koszt samej inwestycji? Na ile podana kwota budowy CPK jest realna? Ceny z roku 2017, w międzyczasie inflacja. Jakie są szacunki kosztów ponoszonych przez nierentowny hub w pierwszych latach działania, w okresie rozruchu?
- Jaki sposób finansowania? Ile będą wynosić koszty obsługi długu? Jak koszt ten wypada na tle sytuacji finansowej Polski, zadłużenia i już istniejących obciążeń budżetu kosztami obsługi bieżącego długu? Czy CPK powinno być najważniejszym polskim projektem, czy np. transformacja energetyczna albo zbrojenia
- Jakie są warunki kontraktowe z inwestorami z Korei Pd czy z firmą Vinci? Co ma wnieść do CPK Polski Holding Hotelowy jako inwestor?
- Jakie szanse i zagrożenia niesie za sobą komponent cargo? „Raport EY nt. operacji cargo oparty jest o dane IATA, udostępnione przez CPK. Dane dostarczone EY nie podlegały weryfikacji EY. Raport nie zawiera informacji ani prognoz dotyczących rentowności czy okresu zwrotu z inwestycji”. Czy jest zatem wiarygodny, czy pisany na zamówienie rządzących?
- Czy CPL czy CPK? Czy kolej powinna mieć centralny węzeł kolejowy w Baranowie? Dla kogo ma być przeznaczony? Na ile to wydłuży przejazdy na wybranych trasach? Jeśli jednak kolej przez Baranów, to CPK powinno zaczynać się od budowy tras kolejowych a nie od lotniska
- Czy wytrzyma obciążenia związane z funkcjonowaniem węzła kolejowego system energetyczny?
- Jaka jest zdolność polskich firm budowlanych? Czy Polska dysponuje odpowiednim zapleczem kadry inżynierskiej i specjalistycznej, zdolnej do równoległej realizacji szeregu kluczowych inwestycji? Gdzie będą mieszkać budowlańcy w trakcie realizacji inwestycji?
- Co oznacza CPK dla LOT-u? Czy LOT podźwignie to wyzwanie (jeśli utrzymać harmonogram i skalę). Jaka jest kondycja samej linii.
- Co dalej z lotniskami Okęcie, Modlin, Radom? Powinno się je zamknąć, czy może rozwinąć? Z jakiej bazy ma korzystać lotnictwo w najbliższych 15 latach, jeśli zrezygnować z inwestycji?
- Dane dotyczące dynamiki ruchu lotniczego w Polsce: jaki udział pasażerów z Ukrainy w operacjach LOT- w tym międzykontynentalnych (programy USA Uniting for Ukraine- relokacji Ukraińców na okres 2 lat).

Część I

- **Komponent Kolejowy** - przeskalowanie pomysłów kolejowych w programie CPK - **Piotr Malepszak**
- **Komponent Lotniczy** - dla jakiej linii lotniczej nowe lotnisko, planowana siatka połączeń, zmiany na globalnym, a przede wszystkim, europejskim rynku lotniczym. realia czy życzenie - **Marek Serafin**

Część II: Dyskusja typu „okrągły stół”

- Projekt CPK tak, ale jaki? A może bez CPK, może duoport czy decentralizacja? Z hubem cargo czy bez? Dziś czy jutro?
Główni uczestnicy pp. **Serafin, Celejewski, Furgalski,**
- Co zrobić by projekt uwzględniał bezpieczeństwo narodowe, bezpieczeństwo państwa (kwestia umów z zagranicznymi partnerami), bezpieczeństwo finansów publicznych, zdolności wykonawcze polskiego sektora budowlanego, systemu energetycznego (w kwestii kolei)?
Główni uczestnicy pp. **Brychczyński, Loga Sowiński, Malepszak**

Część III: **Wnioski - przyczyny przeskalowania projektu;**

Komponent kolejowy;

- ✓ Zła diagnoza potrzeb, jakość analiz lub ich brak (nowe uwarunkowania np. depopulacja obszarów),
- ✓ Brak Standardów i wytycznych np. projektowania,
- ✓ Jakość kadry zarządzającej, myślenie życzeniowe i inne błędy poznawcze szczególnie dotyczące kosztów i harmonogramów,
- ✓ Decyzje polityczne, nie biznesowe.
- ✓ Brak spójnej polityki w zakresie transportu i infrastruktury

Komponent Lotniczy ;

- ✓ Brak rzetelnych analiz finansowych dotyczących, przede wszystkim, kosztów zaciągniętych kredytów,
- ✓ Bardzo ostrożne szacunki pokazują gigantyczny rozróżnienie między możliwymi realnie do uzyskania korzyściami i kosztami,
- ✓ Fundamentalna zasada ogromnych inwestycji w „nowy biznes”. Inwestycja ma sens, gdy, albo jest pustką konkurencyjną w danym segmencie lub inwestycja wchodzi w niszę rynkową. Wbrew ogólnikowym stwierdzeniom decydentów to nie ma miejsca w przypadku CPK i LO.
- ✓ Bez wielkiego sukcesu LOT-u – CPK projekt rządowy za duży i z niewłaściwą infrastrukturą. Konieczne nowe podejście merytoryczne,
- ✓ Konieczne rozdzielenie projektu nowego lotniska z problemem modernizacji polskiego systemu kolejowego,
- ✓ Planując infrastrukturę lotniskową konieczne ponowne przeanalizowanie i uwzględnienie zmian w strukturze ruchu. Porty regionalne, które rozwijają się znacznie szybciej niż WAW należy to wziąć pod uwagę,
- ✓ Konieczne szersze zainteresowanie projektem, ale ze zmienioną narracją. Konieczność całkowitej zmiany polityki inwestycyjnej w zakresie systemów transportowych.

Z uwagi na ograniczenie czasowe trwania spotkania , II część konferencji – kontynuacja, odbędzie się w II połowie stycznia 2024