

Warszawa, 2 maja 2018 r.

Nim nas zdeptają białe słonie

28 maja 1873 r. New York Times opublikował artykuł zatytułowany „Białe słonie”, który zaczyna się od następującej historii: „Kiedy syjamski despot ma pretensje do któregoś ze swoich poddanych i zamierza go zrujnować, nie konfiskuje mu własności. Przeciwnie – robi mu prezent. Posyła pięknego i zdrowego białego słonia. Nieszczęsny obdarowany od razu wie, że jego los jest przesądzony. Wie, że bestia zeżre wszystko, co tylko znajdzie. Nie może sprzedać ani oddać tego fatalnego prezentu, bo nikt go nie weźmie, a próba pozbycia się słonia będzie traktowana jako zdrada i świętokradztwo. Siada więc zrezygnowany i czeka na to, co nieuchronnie nastąpi, a słoń pożera wszystko wokół”.

Ta historia jest prawdopodobnie mitem, gdyż białe słonie były w Syjamie uważane za symbol męstwa, a ich posiadanie świadczyło o wysokim statusie społecznym. Niemniej historia została spopularyzowana w literaturze ekonomicznej i „białymi słoniami” określa się wielkie i zupełnie nieudane inwestycje w infrastrukturę, transport czy energetykę. „Białe słonie” to projekty, które dla społeczeństwa mają ujemną wartość, które „pożerają” społeczne bogactwo.

Większość „białych słoń” to inwestycje publiczne, finansowane przez podatników. W niektórych przypadkach ich celem nie jest przynoszenie zysków ani nawet społeczna przydatność, ale zaspokojenie ambicji dyktatora lub nawet demokratycznych polityków. W 2012 roku w miejscowości Aliceville w stanie Alabama otwarto największe w USA więzienie dla kobiet, które kosztowało 250 mln dolarów. Eksperti od resocjalizacji byli zdania, że tak wielkie więzienie nie ma sensu, gdyż osadzone – z reguły za drobne przestępstwa – powinny przebywać jak najbliżej swoich rodzin, by nie stracić z nimi kontaktu. Przeważył głos senatora Richarda Shelby z Alabamy, który projekt mocno wspierał, twierdząc, że jego budowa pobudzi miejscową gospodarkę i stworzy miejsca pracy w dość biednym regionie.

Wśród „białych słoń” są też inwestycje prywatne, współfinansowane przez państwo, które bierze na siebie ryzyko niepowodzenia – np. tego, że ruch na autostradzie czy w tunelu okaże się mniejszy niż projektowano. Tak sformułowane umowy stanowią nieuzasadnioną zachętę do inwestycji zaprojektowanych na nadmierną skalę. Im mniejsza jest rola rynku w kalkulowaniu opłacalności inwestycji, im bardziej wynikają one z decyzji politycznych, a nie rachunku ekonomicznego, tym większe ryzyko, że pieniądze będą zmarnotrawione, a inwestycja nigdy się nie zwróci.

„Białe słonie” w socjalizmie

O ile w krajach demokratycznych o gospodarce rynkowej przypadki nietrafionych inwestycji, czasami wspieranych przez polityków, są przedmiotem debaty publicznej, o tyle w reżymach totalitarnych lub autorytarnych, gdzie gospodarka jest podporządkowana państwu, objęte są tajemnicą. Nie istnieją tam mechanizmy hamujące rozmach absurdalnych decyzji inwestycyjnych. Ich szkodliwość ujawnia się dopiero po fakcie. W ZSRR, a także w PRL było mnóstwo przykładów bezsensownych, często szkodliwych dla społeczeństwa i środowiska naturalnego inwestycji.

W latach 30. XX wieku w ZSRR rozpoczęto budowę sieci kanałów odprowadzających wody z rzek Amu-daria i Syr-daria na pustynię Kara-Kum. Prace zintensyfikowano w latach 60. Woda miała użyźniać pola bawełny, ale po drodze wyparowywała lub wsiąkała w piaski pustyni. Nie docierała do Jeziora Aralskiego, położonego na granicy Kazachstanu i Uzbekistanu, które stopniowo wysychało. Inwestycja pochłonęła duże środki, a efektem była gigantyczna klęska ekologiczna. Podobnych inwestycji, nieuwzględniających warunków naturalnych, sztuki inżynierskiej i finansowych możliwości była w ZSRR cała masa.

PRL była krajem mniejszym i mniejszy był rozmach inwestycji. Ale i u nas nie brakowało „białych słoni”. Jeszcze w latach 50. XX wieku powstał projekt zbudowania dziewięciu tam na dolnej Wiśle - od warszawskich Młocin po Tczew. Miały podnieść poziom rzeki, zapewnić żeglowność. Premią miała być energia elektryczna, wytwarzana przez hydroelektrownie na każdym z dziewięciu stopni przegradzających rzekę. Powstała tylko jedna - hydroelektrownia w Nieszawie pod Włocławkiem, która ma moc 162 megawatów, gdy duże elektrownie w Polsce od 2 do 5 tys. megawatów. Program „Wisła”, który miał przyspieszyć budowę kolejnych tam został zatwierdzony na plenum KC PZPR w czerwcu 1978 roku. Na szczęście na jego realizację nie było już pieniędzy. Tama w Nieszawie jest popękana i grozi zawaleniem. Inżynierowie i ekolodzy spierają się, czy lepiej ją rozebrać, czy zbudować nową.

„Białe słonie” to ulubione projekty dyktatorów z krajów Trzeciego Świata, którzy zapatrzeni byli we wzorce radzieckie. Pierwszy prezydent Ghany, Kwame Nkrumah, marzył o uprzemysłowieniu kraju dzięki państwowym inwestycjom. Centralnym punktem jego programu gospodarczego była budowa zapory i elektrowni wodnej na rzece Volta we wschodniej Ghanie. Inwestycję przeprowadzono między 1961 i 1965 rokiem - doprowadziła do powstania Jeziora Volta, największego sztucznego jeziora na świecie, obejmującego 3,5% powierzchni Ghany. 80 000 osób zostało przesiedlonych, aby umożliwić uruchomienie elektrowni. Duża powierzchnia stojącej wody doprowadziła do rozwoju malarii i żółtej febry. W rzece zmniejszyła się liczba jadalnych ryb, które stanowiły ważną część diety miejscowej ludności.

Na inwestycję, zbyt wielką, jak na ówczesne możliwości kraju, Nkrumah zaciągnął pożyczki zagraniczne. Aby sfinansować dług, podniósł podatki nakładane na rolników, produkujących kakao, doprowadzając do spadku produkcji i kryzysu w rolnictwie.

Nieudane projekty w bogatych krajach

Im większy i bardziej skomplikowany projekt inwestycyjny, tym większe ryzyko porażki. Zdarzają się one nawet w państwach dobrze zarządzanych i dobrze działających gospodarkach.

Przykładem porażki jest budowa bloku nr 3 w Elektrowni Jądrowej na wyspie Olkiluoto w Finlandii. Miał zostać uruchomiony w 2009 roku. Tymczasem produkcja energii rozpocznie się prawdopodobnie w maju 2019 roku. Opóźnienie wyniesie 10 lat, a koszty wielokrotnie przekroczą planowane.

Inwestorem jest TVO - konsorcjum kilku firm i gmin. Posiada już 2 bloki nuklearne, zbudowane w latach 70. XX wieku, według technologii radzieckiej. Nowy blok ma nowoczesną technologię EPR (European Pressurized Reactor). Na świecie jest tylko kilka elektrowni tego typu.

Przetarg na budowę wygrało francusko-niemieckie konsorcjum Areva-Siemens. Kontrakt przewidywał koszt 3 mld euro. Zgodnie z harmonogramem nowy blok miał zostać uruchomiony w 2009 r. Okazało się, że w projekcie nie przewidziano wielu problemów technicznych i organizacyjnych. Zarówno Francuzi, jak i Niemcy od ponad 10 lat nie zbudowali żadnej elektrowni jądrowej i wielu rzeczy musieli nauczyć się od nowa.

Generalny wykonawca zdecydował, że będzie zlecał wszystkie prace do wykonania wielu różnym firmom, co spowodowało trudności organizacyjne i utrudniło zgranie w czasie wielu prac budowlanych i montażowych. Po roku 2005 nastąpił wzrost cen materiałów.

Dodatkowe koszty, zgodnie z umową pokrywa generalny wykonawca. Dopłacił już 2 mld euro, ale TVO domaga się także pokrycia własnych strat, wynikających z niemożności spłaty zaciągniętych kredytów.

Wpadka podobnej skali przydarzyła się Niemcom, budującym lotnisko w Berlinie. Okrzyknięto je najbardziej pechową budową powojennych Niemiec. Pierwotnie port miał zostać uruchomiony w 2011 roku, ale seria awarii i błędów opóźniła jego uruchomienie. Początkowo przeznaczono na nią 2,5 mld euro. Ostatnie szacunki mówią już o 6,5 mld euro lub więcej. Każdy miesiąc postoju inwestycji to 20 mln euro kosztów za prąd i klimatyzację, ochronę oraz utrzymanie infrastruktury. Inwestycja należy do kraju związkowego Brandenburgia, a nadzorował Urząd Budowlany w Poczdamie, nie mający doświadczenia w dużych projektach. Prace wykonywało konsorcjum małych i średnich firm bez udziału żadnego wielkiego koncernu i bez generalnego wykonawcy, co doprowadziło do chaosu. W 2012 r. odwołane zostało uroczyste otwarcie na 3 tygodnie przed planowaną datą z uwagi na brak możliwości sterowania instalacją przeciwpożarową.

Powyższe przykłady warto brać pod uwagę przy projektowaniu w Polsce wielkich inwestycji. Rząd ma w swych planach zarówno budowę pierwszej polskiej elektrowni jądrowej, jak i Centralnego Portu Komunikacyjnego – lotniska o planowanej przepustowości znacznie większej niż w Berlinie.

Elektrownia atomowa

Energetyka jądrowa w Polsce już pochłonęła duże sumy. Według szacunków NIK, wydatki na realizację programu polskiej energetyki jądrowej w latach 2014-2017 wyniosły łącznie 776 mln zł, z czego 552,5 mln zł stanowiły wydatki podmiotów administracji publicznej, zaś 223,5 mln zł PGE SA i jej spółki zależnej PGE EJ1. Wiązały się głównie z badaniami środowiskowymi, a także z usługami firm PR-owskich, mających przekonać mieszkańców gmin, gdzie zamierzano zbudować elektrownie, że będzie to dla nich bezpieczne i korzystne. Wysokie pensje pobierają kolejne zarządy PGE EJ1 za pozorowanie aktywności.

Od 2005 roku kolejne rządy w wieloletnich planach polityki energetycznej zapowiadały budowę elektrowni, lecz terminy były przesuwane. Obecnie Ministerstwo Energetyki pracuje nad nową wersją Polityki Energetycznej Polski, która ma być przygotowana do końca bieżącego roku. Według zapowiedzi ministra energetyki Krzysztofa Tchórzewskiego jej elementem będzie budowa elektrowni jądrowych. Ale, jak stwierdził w marcu b.r. minister, trzy bloki energetyczne powstaną dopiero w latach 2040-2045, a ich koszt jest szacowany na 70-75 mld zł.

Tak odległy termin oznacza w praktyce, że elektrownia atomowa w dającym się przewidzieć terminie nie będzie budowana. Ale w tzw. Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, przedstawiającej perspektywę gospodarki do roku 2030 mowa jest o „wdrożeniu energetyki jądrowej przy wykorzystaniu polskiego potencjału przemysłowego i naukowego”. Należy się więc liczyć z możliwością podjęcia decyzji politycznej o przyspieszeniu prac nad elektrownią lub elektrowniami.

Uzasadnieniem dla energetyki nuklearnej jest konieczność obniżenia przez Polskę emisji gazów cieplnych o 20% do roku 2020, do czego jesteśmy zobowiązani unijnym pakietem klimatyczno-energetycznym. Alternatywnym rozwiązaniem byłby rozwój energetyki w oparciu o źródła odnawialne, elektrowni gazowych oraz poprawa efektywności energetycznej (mniejsze zużycie energii na jednostkę PKB) i stosowanie nowocześniejszych urządzeń w elektrowniach opalanych węglem.

Elektrownie jądrowe wymagają ogromnych nakładów inwestycyjnych, które zwracają się przez wiele lat. Im wyższe są nakłady inwestycyjne, konieczne dla odtworzenia mocy, tym większy wpływ na koszt ma stopa dyskontowa, inaczej mówiąc - koszt pozyskania kapitału. Od kilku lat w krajach wysokorozwiniętych, wliczając w to Polskę, mamy do czynienia z bardzo niskimi stopami procentowymi. Jest jednak mało prawdopodobne, by sytuacja taka utrzymała się w dłuższym okresie. Należy zatem do obliczeń kosztów energii przyjąć stopy dyskontowe, zbliżone do średniego oprocentowania kredytów długookresowych. Przy takim założeniu okazuje się, że jednostkowy uśredniony koszt produkcji energii przez cały okres eksploatacji (tzw. levelized cost of electricity, czyli LCOE) jest w elektrowniach jądrowych dość wysoki. Koszty najpopularniejszych technologii OZE systematycznie maleją. Według Bloomberg New Energy Finance do roku 2040 koszt energii z elektrowni wiatrowych naziemnych spadnie o ok. 50%, zaś wiatrowych farm morskich o ponad 70%, dzięki wykorzystaniu coraz bardziej efektywnych turbin, efektu skali i konkurencji.

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasińskiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

/FundacjaFOR • @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Bardzo drogie inwestycje w energetykę jądrową mogą okazać się „białymi słońcami”. Przykład opóźnień w budowie elektrowni Olkiluoto powinien być dla nas przestrogą. A przecież Finlandia, która pierwszą elektrownię jądrową uruchomiła w 1977 roku, ma bez porównania większe niż Polska zasoby kompetencji technicznych, naukowych i organizacyjnych w tej dziedzinie.

Centralny Port Komunikacyjny

26 kwietnia br. rząd przyjął projekt specjalnej ustawy, która ma przyspieszyć budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego. Określa ona zasady i warunki przygotowania, finansowania i realizacji CPK oraz infrastruktury towarzyszącej, w tym linii kolejowych i dróg.

Port lotniczy ma powstać w Stanisławowie w gminie Baranów koło Grodziska Mazowieckiego na obszarze około 3000 ha gruntów. Ma być jednym z największych przesiadkowych lotnisk w Europie. Planuje się, że po pierwszym etapie budowy będzie obsługiwać do 45 mln pasażerów rocznie, a docelowo nawet ok. 100 mln. Przypomnijmy, że lotnisko w Berlinie-Brandenburgii jest zaplanowane na obsługę 27 mln pasażerów, a Lotnisko Chopina obsłużyło w 2017 roku 15,75 mln pasażerów.

To, że budowa portu lotniczego wymaga specjalnej ustawy, świadczy o słabości już istniejących instytucji i przepisów, a przede wszystkim o trudnościach z koordynacją działań podmiotów decydujących o infrastrukturze, takich jak PKP PLK i GDDKiA. Stworzenie spółki odpowiedzialnej za budowę, nie oznacza jednak, że spory kompetencyjne między różnymi podmiotami zostaną wyeliminowane. Problemem będzie wywłaszczenie terenów. Ustawa ma to uprościć, ale nie zapobiegnie konfliktom z mieszkańcami, które mogą opóźnić budowę i zwiększyć jej koszty.

Budowa CPK może kosztować, według zapowiedzi pełnomocnika rządu 30,9-34,9 mld zł (7,4-8,3 mld euro). Nie jest przesądzony sposób finansowania. Rząd zapowiedział, że będzie starał się o uzyskanie unijnego wsparcia przy budowie części kolejowej i drogowej. Obecnie unijne przepisy nie pozwalają na wspieranie budowy lotnisk, z wyjątkiem kwestii dotyczących poprawy bezpieczeństwa. CPK będzie konkurował z kilkoma lotniskami w Europie Środkowej, w tym z Berlinem-Brandenburgią i Wiedniem. Niemcy i Austria zapewne nie będą gotowi udzielenie zgody na finansowanie CPK z unijnej kasy, a zatem konieczne będą pieniądze budżetowe lub budżetowe gwarancje dla kredytów.

Lotnisko Chopina mogłoby zostać na pewien czas odciążone przez rozbudowę lotniska w Modlinie. Według firmy ARUP, która przygotowała ekspertyzę na zlecenie Przedsiębiorstwa „Polskie Porty Lotnicze” rozbudowa modlińskiego lotniska – budowa drugiego pasa oraz nowego terminala kosztowałaby 870 milionów zł, czyli znacznie mniej niż budowa CPK. Docelowy ruch po takiej rozbudowie wyniósłby 10 milionów pasażerów rocznie, w tym 3 mln pasażerów lotów czarterowych, przeniesionych z Okęcia.

Wcześniej rozpatrywany był też pomysł stworzenia duoportu, czyli lepszego skomunikowania i wykorzystania potencjałów Okęcia i lotniska w Modlinie, które zostałyby rozbudowane znacznie bardziej niż przewidują obecne plany. Przy tym rozwiązaniu doinwestowany Modlin mógł przyjąć

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krupnickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

/FundacjaFOR • @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

docelowo 40 mln pasażerów rocznie, o 10 mln mniej niż wybudowany od podstaw Centralny Port Lotniczy. Wymagałoby to jednak uzyskania zgody Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, gdyż Modlin leży w pobliżu Puszczy Kampinoskiej. Rozbudowę Modlina blokuje Przedsiębiorstwo Państwowe „Polskie Porty Lotnicze”, które jest właścicielem ponad 30% udziałów. Z przyczyn politycznych „Polskie Porty Lotnicze” forsują pomysł rozbudowy lotniska w Radomiu, kosztem Modlina.

Zdaniem ekspertów lotnisko Chopina dochodzi do granic możliwości przewozu pasażerów. Konieczne są więc nowe inwestycje w porty lotnicze. Istnieją argumenty za obecną lokalizacją CPK, a po jego uruchomieniu zamknięciem Lotniska Chopina. Wątpliwości budzi planowany rozmiar lotniska i jego przepustowość. Według prognoz w 2030 roku wszystkie lotniska w Polsce przyjmą 60 mln pasażerów. Jeśli budowa CPK będzie przebiegała zgodnie z planowanymi terminami, lotnisko w Baranowie będzie mało wówczas (I faza budowy) przepustowość 50 mln pasażerów. A przecież pozostanie wiele lotnisk poza CPK.

Dalsza rozbudowa miałaby sens, gdyby PLL LOT stał się czołowym przewoźnikiem europejskim, na co dużych szans nie ma. Sensowniejszym rozwiązaniem byłoby zaplanowanie budowy CPK w kilku fazach i stopniowe zwiększanie przepustowości w miarę wzrostu popytu. Przy obecnych planach Centralny Port Lotniczy może stać się „białym słoniem”.

Marzenie o norweskim gazie

Obsesją polityków PiS jest „bezpieczeństwo gazowe” Polski. Rola gazu jest jednak w Polsce przeceniana. Na głowę wykorzystujemy ok. 420 m sześć., gdy w Unii to średnio 850 m. Ponad jedną czwartą zapotrzebowania pokrywamy wydobyciem własnym, które w ostatnich latach stabilizuje się na poziomie 4,3-4,5 mld m sześć. rocznie i wystarczy dla zaspokojenia potrzeb gospodarstw domowych. Zużycie rośnie, ale jest na niższym poziomie, niż zakładały wieloletnie prognozy. Import tego surowca kosztuje Polskę (w zależności od cen) od 4 do 6 mld dol. rocznie, podczas gdy import ropy naftowej – też głównie z Rosji - dwukrotnie więcej.

Rząd zamierza się całkowicie uniezależnić od dostaw gazu z Rosji. Poprzez terminal w Świnoujściu możemy sprowadzać do 5 mld m sześć. Budowany jest interkonektor łączący sieci gazowe Polski i Litwy, na który Komisja Europejska przyznała 295,4 mln euro. To pozwoli nam sprowadzać gaz również przez terminal w Kłajpedzie, który ma przepustowość 4 mld m sześć. – znacznie ponad potrzeby Litwy.

Rząd uważa, że to niewystarczająco gwarantuje bezpieczeństwo gazowe, więc wrócił do dawnego pomysłu gazociągu podmorskiego Baltic Pipe. Koszt połączenia Świnoujścia z Danią minister Piotr Naimski szacuje na 1,7 mld euro, z czego na Gaz System przypadnie 874 mln euro. Z reguły koszty takich inwestycji są niedoszacowane. Można założyć, że inwestycja kosztować będzie stronę polską co najmniej 4 mld zł – to 1/3 wydatków inwestycyjnych Gaz Systemu w najbliższych latach. Przepustowość bałtyckiej rury ma wynieść do 10 mld m sześć. rocznie. Dodatkowo należałoby rozbudować infrastrukturę gazową w Norwegii, by możliwe było zwiększenie dostaw do Danii i Polski.

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasińskiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

/FundacjaFOR • @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Nikt z rządu nie rozważa ceny, za jaką będziemy gaz norweski kupować. Dotychczas Gazprom sprzedawał do Europy gaz po niższej cenie niż Norwegowie. Przyczyna jest oczywista. Koszt produkcji gazu norweskiego jest jednym z najwyższych w Europie – 2,5 razy wyższy niż gazu rosyjskiego. Gazprom jest uzależniony od sprzedaży na rynek UE. Musi sprzedawać coraz więcej i musi cenę obniżać. W Norwegii produkcja gazu naturalnego osiągnęła w roku 2017 poziom 122 mld m³. Ten poziom produkcji utrzyma się do roku 2022, po czym zacznie spadać do 90-92 mld m³ w latach 2030-2035. Z dużym prawdopodobieństwem można powiedzieć, że przez Baltic Pipe Polska będzie kupować gaz droższy niż oferowany przez Gazprom. Rura pod Bałtykiem stanie się typowym „białym słoniem”.

Jeśli wszystkie projekty gazowe, planowane przez rząd zostaną zakończone, będziemy mogli kupować 20 mld m sześć. gazu rocznie, rezygnując jednocześnie z rosyjskich dostaw. Polska takiej ilości nie potrzebuje. Minister Piotr Naimski twierdzi, że staniemy się gazowym hubem Europy Środkowej – będziemy sprzedawać surowiec choćby naszym południowym sąsiadom.

Czy Słowacja, Czechy lub Węgry będą zainteresowane gazem z Polski? Czy porzucą Gazprom? Mało prawdopodobne. Podstawowe pytanie dotyczyć będzie cen. Wchodzenie w wojnę cenową z rosyjskim potentatem gazowym to mało zachęcająca perspektywa. Nowe inwestycje w infrastrukturę gazową będą musiały się amortyzować, podnosząc koszty.

Rząd nie bierze pod uwagę tego, że bezpieczeństwo możemy uzyskać dzięki rynkowi Unii Europejskiej. Od kilku lat istnieje możliwość zakupu na rynku niemieckim gazu dostarczanego dzięki rewersowi na gazociągu Jamalskim. Jego przepustowość to do 8 mld m³ gazu rocznie, a w sytuacjach nadzwyczajnych nawet więcej. W zupełności gwarantuje to nam bezpieczeństwo, gdyby Rosja chciała podjąć nieprzyjazne wobec Polski kroki. Połączenia z rynkiem europejskim można wzmocnić nowymi interkonektorami. Polski rząd uważa jednak, że najbezpieczniej mieć własny gazociąg i sprowadzać surowiec ze źródeł. Założenie fałszywe i kosztowne.

Przekopać mierzeję

Kolejną sztandarową inwestycją PiS ma być kanał przekopany przez Mierzeję Wiślaną, który połączy Zalew Wiślany z Bałtykiem. Dzięki niemu Elbląg ma się stać czwartym dużym portem morskim. Kanał ma kosztować 900 mln zł i jak w każdym przypadku dużej inwestycji infrastrukturalnej prawdopodobne jest przekroczenie kosztów. W ramach inwestycji ma zostać wykonany przekop o długości 1260 m, śluza, wrota sztormowe, dwa zwodzone mosty, obiekty przejścia granicznego, infrastruktura nabrzeża i stanowiska postojowe. Zgodnie z projektem kanał ma być szeroki na 60 m, a w pewnym odcinku poszerzony do 100 m i głęboki na 5 m. Oznacza to, że przepłyną tam jednostki o długości do 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 4 m, czyli jachty lub barki, ale nie duże statki pełnomorskie.

Przed rokiem przyjęta została specustawa, dotycząca przekopu, która ogranicza zakres konsultacji społecznych i odwołań dotyczących inwestycji. Zgodnie z planem kanał ma być oddany do użytku w roku 2022.

Inwestycja spowoduje duże szkody środowiskowe. Wykopaną ziemię trzeba będzie przewieźć i znaleźć miejsce dla jej składowania. Korzyści może, choć nie musi, odnieść Elbląg, ale zdaniem ekspertów, np. prof. Włodzimierza Rydzkowskiego, szefa Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego, mało jest prawdopodobne, by stał się rzeczywiście portem morskim. Wymagałoby to dalszych inwestycji, gdy istniejące porty w Gdańsku i Gdyni mogą zwiększać przeładunki towarów, zwłaszcza że i tam planowana jest rozbudowa.

Czołowi politycy PiS – Jarosław Kaczyński i Mateusz Morawiecki – zapatrzeni są w polską historię. Marzą o projektach na miarę przedwojennej Gdyni, uważają trasy rzeczne i morskie za klucz do sukcesu gospodarczego. To myślenie anachroniczne, nie uwzględniające realiów współczesnej, globalnej gospodarki. Niepotrzebne inwestycje pochłoną szczupłe zasoby kapitałowe, których nie starczy na bardziej sensowne projekty.

Jeśli prywatny projekt inwestycyjny okaże się udany, inwestor zyskuje, jeżeli popełni błąd – ponosi za to odpowiedzialność i traci swoje pieniądze. Politycy, którzy forsują inwestycje z publicznych pieniędzy nie ponoszą żadnej odpowiedzialności w przypadku ich porażki. Często im więcej wydadzą, tym więcej sami zyskują, niezależnie od tego, czy inwestycja przynosi zyski, czy – zwykle - straty. Dlatego im większy jest wpływ polityków na decyzje inwestycyjne, tym większe prawdopodobieństwo marnotrawienia kapitału i wolniejszy rozwój gospodarki.

Autor: Witold Gadomski

Cykl publicystycznych tekstów Witolda Gadomskiego "Wybórczo" ukazuje się co dwa tygodnie na stronie Forum Obywatelskiego Rozwoju: www.for.org.pl i Gazety Wyborczej: www.wyborcza.pl.



Witold Gadomski: od 20 lat publicysta „Gazety Wyborczej”, specjalizujący się w problematyce ekonomicznej. Wcześniej był redaktorem naczelnym Tygodnika „Cash” i „Nowej Europy”. W latach 80. współpracował z pismami opozycyjnymi, był m.in. redaktorem miesięcznika „Niepodległość”. Na początku lat 90. był współzałożycielem Kongresu Liberalno-Demokratycznego. Jest autorem książki „Leszek Balcerowicz” i współautorem „Kapitalizm. Fakty i Iluzje”.