

Obserwacja różnorodnych przejawów działalności zarówno instytucji państwowych, organów państwa, ale także organizacji pozarządowych wprawiać może niekiedy w osłupienie, a niekiedy przynosić wiele wątpliwości co do celowości, skuteczności czy też ich przydatności dla kraju czy obywateli.

Zdając sobie sprawę z kontrowersji, jakie budzić może stwierdzenie powyższe, spróbować można zilustrować je kilkoma konkretnymi przykładami.

Przykład pierwszy – zarośnięta obecnie samosiejkami i wysokimi trawami, zaśmiecona dolina Rospudy, która, jak się okazało, ekoterrorystów już nie interesuje. Wiele osób jeszcze pamięta niemal homeryckie boje toczone przez ekowojowników w 2007 roku z budową obwodnicy Augustowa, obwodnicy, jaka miała nad doliną Rospudy przebiegać na estakadzie. Przebiegała tam, gdzie w latach 70. XX w. biali brali wolne z pracy i szli przykuwać się do drzew za jedyne 700 zł dziennie), donosiciele do urzędników z Brukseli, wytworzyli taką atmosferę śmiertelnego zagrożenia, że budowę wstrzymano i przez Augustów nadal przejeżdża 1,5 miliona tirów rocznie ulicami, które są fragmentem międzynarodowej drogi do granicy z Litwą, stanowiąc śmiertelne zagrożenie dla mieszkańców.

A co z Doliną Rospudy? Jak wspomniano na wstępie dolina, która dzięki wieloletniemu, systematycznemu wykaszaniu przez okolicznych rolników pozyskujących siano, stała się stanowiskiem storczykowatego miodokwiatu krzyżowego (o niego to bili się ekologowie), zarosła szuwarami i rozsiewającymi się drzewami i powoli zamienia się w wysychające bagno. Jak doniosła prasa, ekologowie, w tym WWF, już się tą dewastacją środowiska nie interesują. W Augustowie nie powstała także liga ochrony ludzi przed ciężkim transportem. Pięć lat wystarczyło, aby wygrana batalia ekowojowników okazała się pyrrusowym zwycięstwem!

Przykład drugi – przejęcie transportu towarów z Azji do Europy drogą lądową dzięki Linii Hutniczej Szerokotorowej (w skrócie LHS; dawniej zwanej Linią Hutniczo-Siarkową). Była ona sztandarowym przedsięwzięciem PKP realizowanym w drugiej połowie lat siedemdziesiątych. LHS miała służyć do transportu rudy żelaza, siarki oraz węgla do ówczesnego ZSRR, bez przeładunku towarów na granicy. LHS z założenia była (i jest nadal) linią towarową (tzw. przemysłową), posiadała też znaczenie strategiczne, jako że przystosowana do transportu czołgów i dział stanowiła tzw. trasę rökadową.

LHS jest najdłuższą linią szerokotorową w Polsce i jest najdalej wysuniętą na zachód linią szerokotorową (o prześwicie 1520 mm) w Europie, mało tego – na niej znajduje się np. największa w naszym kraju rampa towarowa (na stacji Sławków Południowy w Zagłębiu Dąbrowskim), czy pierwsza, jaką wybudowano przeprawa mostowa posadowiona na palach wielkośrednicowych (na rz. Wiśle, w miejscowości Matiaszów).

W latach dziewięćdziesiątych przewidywano rozbudowę stacji przeładunkowej w Sławkowie i połączenie jej z zachodnią Europą w celu przesyłania towarów z Chin i innych krajów azjatyckich. Transport taki byłby szybszy i bardziej opłacalny niż wykorzystanie dotychczasowego transportu morskiego (obecnie 99% towarów płynie statkami). Przewidywano stosowne umowy z Federacją Rosyjską i innymi krajami tranzytowymi.

29 maja 2003 r., na zaproszenie ówczesnego Ministra Infrastruktury Rzeczypospolitej Marka Pola, teren przyszłego centrum logistycznego odwiedzili ministrowie odpowiedzialni za kolej z państw z obu kontynentów zainteresowanych „szerokim torem”. Uczestnicy tego spotkania byli świadkami rozładunku kolejnego, siódmego już transportu ciężarówek z Ukrainy. W celu intensyfikacji działań inwestycyjnych związanych z budową sławkowskiego terminalu ministrowie państw zainteresowanych inwestycją postanowili utworzyć Komitet Sterujący.

Po wejściu do Unii Europejskiej koncepcja zmieniła się nieco, jako że UE ustanowiła tzw. azjatycki korytarz transportowy Berlin – Poznań – Warszawa – Terespol. Okazało się także, że na uruchomienie w naszym kraju kolejowych inicjatyw międzynarodowych nie ma warunków ani ekonomicznych, ani infrastrukturalnych.

Przeznaczono także środki pomocowe na budowę autostrad, a nie wzmacnianie linii kolejowych. Sytuację wykorzystała Rosja, w której obecnie zaprojektowano i zaczęto realizować linię tranzytową Pekin – Władywostok – Chabarowsk – Moskwa – Kijów – Bratysława – Wiedeń ze stacją przeładunkową w Wiedniu. Jest wysoce prawdopodobne, że brak działań i zaniechania ze strony polskiej zaowocują znacznymi stratami.

Przykład trzeci – dywersyfikacja źródeł dostaw gazu, terminal LNG w Świnoujściu. Od wielu już lat także w naszym czarnym piasku wskazujemy, że brak jest w Polsce myślenia o energetyce w kategoriach strategicznych. Nie zmieniają tego poglądu syzyfowe niemal wysiłki zbudowania dwóch elektrowni jądrowych trzeciej, nieco zmodyfikowanej generacji.

Prowadzona polityka gazowa wyraźnie pokazuje, że nie jesteśmy w stanie doprowadzić do uniezależnienia Polski od jednego dostawcy gazu i to dostawcy, któremu płacimy cenę najwyższą w Europie (około 500 USD za tysiąc metrów sześciennych). Szokować mogą tylko triumfalne wypowiedzi wicepremiera odpowiedzialnego za gospodarkę, który wynegocjował wieloletnią umowę na dostawę gazu rosyjskiego.

Decyzja o rozpoczęciu budowy świnoujskiego terminala została najpierw opóźniona prawie o rok, później firma realizująca go zajęła się budową autostrad i stadionu narodowego. Nie jesteśmy także w stanie przygotować ustawy o opłatach za wydobycie węglowodorów, wysokości podatków i opłat za eksploatowane złoża, a także sposobu nadzoru ze strony państwa nad wydobyciem ropy i gazu. Nie dotyczy to oczywiście tylko gazu łupkowego, ale i gazu ze złóż tradycyjnych. Ziemia polska jest bogata w złoża gazu i łupkowego, i konwencjonalnego, ale widać istnieją tzw. „obiektywne” przeszkody, i to chyba nie irracjonalne, uniemożliwiające inwestowanie w dalsze poszukiwania węglowodorów.

Niewątpliwie można mnożyć przykłady nie tylko dziwnych, ale i szkodliwych dla kraju i jego obywateli zachowań i działań, i to nie tylko w dziedzinie gospodarki energetycznej.

Za klasyczny przykład negatywnie skutkujących posunięć służyc mogą choćby decyzje uznające w latach dziewięćdziesiątych i na początku XXI wieku za jedynie słuszne rozwiązanie ekonomiczne wcześniejsze emerytury, na które wysyłało, niemal pod przymusem, tysiące pracowników, którzy nie ukończyli 65 i 60 lat. Nie minęło dziesięć lat i za jedynie słuszne rozwiązanie uznano podniesienie wieku emerytalnego do 67 lat. Jednocześnie wzrosło bezrobocie wśród ludzi młodych, co skutkuje wzrostem emigracji zarobkowej. Emigracja zarobkowa, powszechnie znana jako „podróż za chlebem”, jest kołem ratunkowym dla wielu polskich rodzin i szansą rozpoczęcia dorosłego życia przez młodych Polaków. Dzieje się tak ze względu na przerażający brak miejsc pracy w kraju. Można by powiedzieć, że wracamy do wieku XIX, kiedy to z ziem polskich wymigrowało do Kanady, Francji czy Niemiec nieomal 1,2 miliona ludzi. Dziś liczba ta znacznie przekracza dwa miliony obywateli.

Dzieje się tak w czasach, kiedy wyzwani, nie tylko gospodarczych stojących przed Polską na drodze do kraju nowoczesnego, silnego siłą swych obywateli, jest ciągle bardzo dużo. Czy tym wyzwaniom sprostać z ograniczoną liczbą inżynierów i techników, a nadmierną liczbą psychologów, marketingowców i menadżerów, o aferzystach i zadłużeniu nie wspominając, pokażą najbliższe lata.

Tomasz E. Kołakowski

¹⁾ amerykański ekonomista, socjolog, noblista