

Przekopywanie Mierzei Wiślanej

Pomysł przekopania Mierzei Wiślanej z pewnością pozwoli zarobić różnym wykonawcom, ale dopiero analiza kosztów i korzyści mogłaby odpowiedzieć na pytanie, czy jego realizacja leży w interesie społecznym. Koszty są całkiem spore, a przy tym drugorzędne znaczenie ma fakt, że miałyby być poniesione przez jakiś podmiot zewnętrzny. Nawiasem mówiąc, nawet fundusze unijne nie są tak naprawdę zewnętrzne, ponieważ pochodzą częściowo z polskich podatków, i – co ważniejsze – skierowane na jakieś jedno polskie przedsięwzięcie, pozbawiają dofinansowania jakiegoś innego, też polskiego. Z kolei korzyści obejmują na przykład wzrost transportu z Elbląga, ale – o czym się niekiedy zapomina – kosztem Gdańska. Obejmują również "awans cywilizacyjny" jakiegoś regionu, który jednak jest iluzoryczny, dopóki nie zaprezentuje się wiarygodnych prognoz wpływu inwestycji na lokalną gospodarkę. Świadectwa historyczne rzadko wszakże potwierdzają, że projekt przedstawiany jako "siła napędowa" czegoś rzeczywiście sprawdził się w tej roli.

Cutting the Vistula Spit

Building a channel across the Vistula Spit will allow a number of firms to earn good contracts, but a cost-benefit analysis would be required to determine whether the project is socially desirable. The costs are fairly large, and the fact that investment expenditures would be financed by an external entity is of secondary importance. By the way, even EU funds should not in fact be considered external since Polish taxpayers are one of the contributors, and, more importantly, the funds spent on one Polish project cannot be spent on another Polish project. The benefits include increased transport from Elblag, albeit at the expense of reduced transport from Gdansk, which is not always acknowledged. Other benefits include the "civilizational leap" of a region – a dubious claim unless credible predictions of the project's impact on the local economy are analysed. Indeed, historical evidence rarely confirmed that a project portrayed as a "flywheel" proved to be effective.

Od czasu do czasu przetacza się nad krajem zawierucha wywołana przez pomysłodawcę, który chciałby zrealizować jakiś wysoce kontrowersyjny projekt. To może być zabetonowanie bagna, wycięcie puszczy, wykopanie kanału, albo jeszcze coś takiego. W latach 1990-tych media żyły pomysłem wybudowania w Białej Podlaskiej toru Formuły 1 i wspaniałego uniwersytetu. Projekt był absurdalny z ekonomicznego punktu widzenia, i gdyby ktoś chciał poważnie przyjrzeć się jego efektywności (stwierdzeniu przewagi korzyści nad kosztami), to bez trudu stwierdziłby jego nonsensowność. Jednak z pomocą przyszła ekologia. Inwestycja musiałaby bowiem zniszczyć kilka parków narodowych. Pomysłodawcom było znacznie wygodniej ukazywać ją jako rzekomy "awans cywilizacyjny", któremu na przeszkodzie stoi ochrona środowiska. W ten sposób projekt doczekał się swoistej nobilitacji, no bo był ciekawy, a tylko ekolodzy się przeciwstawiali. Dopiero po wielu miesiącach udało się ponad wszelką wątpliwość wykazać, że pomysłodawcom chodziło w istocie o zdobycie funduszy

publicznych. Projekt nikomu nie zapewniłby "awansu cywilizacyjnego", a tylko naraziłby podatników na niepotrzebne koszty. Natomiast dewastacja środowiska służyła jako zasłona dymna, utrudniająca sięganie do argumentów ekonomicznych.

Wydaje się, że podobną ścieżkę będzie musiał przejść pomysł przekopania Mierzei Wiślanej. Jeśli pominąć uwarunkowania ekonomiczne, to połączenie morskie Elbląga z Gdańskiem jest ciekawe. W dodatku można przeciwstawić się Rosjanom, którzy utrudniają żeglugę przez Cieśninę Pilawską, należącą do Obwodu Kaliningradzkiego. I tylko ekolodzy marudzą, że owo przekopanie zaszkodzi jakimś ekosystemom.

Tymczasem pomysł połączenia morskiego Elbląga z Gdańskiem powinien być przeanalizowany ekonomicznie, a nie ma dotąd profesjonalnej analizy na ten temat. Uniwersytet Warszawski uczestniczył w badaniu różnych inwestycji z zakresu gospodarki wodnej i wiadomo, jakie elementy należałoby wziąć pod uwagę, aby rzetelnie sprawdzić ich efektywność ekonomiczną. Niepewnością obarczone są zarówno koszty, jak i korzyści. Ich analiza jest możliwa, choć niewątpliwie musiałyby być dość obszerna (*Aura* 11/2016 i 12/2016).

Projekty tego typu charakteryzują się zazwyczaj bardzo wysokimi kosztami inwestycyjnymi, ale i eksploatacyjnymi (jak choćby pogłębianie). Koszty inwestycyjne mogą być przerzucone na kogoś z zewnątrz. Na przykład samorządy chętnie popierają inwestycje wodne, spodziewając się (słusznie), że pieniądze wyłoży kto inny. Jest to jednak polityka krótkowzroczna, ponieważ na lokalnych włodarzy – tyle że już nie w tej kadencji – spadną koszty eksploatacyjne. A te bywają niebagatelne. Szacuje się, że dla niektórych projektów gospodarki wodnej roczne koszty eksploatacyjne są rzędu 1,5% wartości inwestycji brutto. Ale mogą stanowić 5%, albo i więcej. A ile wyniosą naprawę trudno jest zawczasu stwierdzić, choć opłacalność inwestycji krytycznie od tego zależy.

Oszacowanie korzyści jest jeszcze bardziej problematyczne. Uważa się, że są one związane z towarowym transportem wodnym. Jednak popyt na taki transport powinien być bardzo ostrożnie szacowany. Zależy on bowiem od cen obowiązujących w transporcie samochodowym i kolejowym. Te zaś są dość niskie, więc zapotrzebowanie na wodny transport towarów między Gdańskiem i Elblągiem nie może być duże. Teoretycznie Elbląg mógłby służyć jako port przeładunkowy dla statków pływających do miejsc bardziej odległych. Jednak bliskość Gdańska i Gdyni, które pozwalają na obsługę statków o znacznie większym zanurzeniu, i których porty nie są w pełni wykorzystane sprawia, że potencjał Elbląga jest niski. Sięga się zatem po transport pasażerski, zwłaszcza o charakterze rekreacyjnym (bo podróż wodna z Elbląga do Gdańska nie mogłaby być szybka, co przekreśla jej charakter inny niż rekreacyjny). Oczywiście popyt na wodny transport pasażerski w tym regionie istnieje, ale byłby on mizerny, gdyby cena miała się zbliżyć do kosztów jego obsługi.

Z kolei przykład Zbiornika Włocławskiego wskazuje na nierealność nadziei na aktywizację lokalnych gospodarek w oparciu o turystykę wspomaganą inwestycjami wodnymi. Wręcz przeciwnie, miejscowości położone wokół Zbiornika musiały się borykać po 1970 r. z problemami większymi, niż gdyby Wisła nie była na tym odcinku spiętrzona, a ruch turystyczny bynajmniej nie wzrósł po jego utworzeniu.

Lansując wodny transport śródlądowy, sięga się niekiedy po argumenty ekologiczne, porównując na przykład emisje zanieczyszczeń w przeliczeniu na tona-kilometr frachtu albo na pasażero-kilometr. Rzeczywiście emisje te są mniejsze niż w transporcie samochodowym.

Ale już w porównaniu z transportem kolejowym są gorsze. Tak więc nie jest prawdą, że ochrona środowiska wskazuje na transport wodny jako najprzyjaźniejszy.

W przygotowanych pod moją opieką analizach różnych inwestycji wodnych rozpatrywano również zniszczenie środowiska spowodowane przez pogłębianie zbiorników i cieków wodnych i inne prace ziemne (nie wspominając o wypadkach i hałasie). Okazują się one często stosunkowo niewielkie w porównaniu ze "zwykłymi" kosztami. Dlatego rzetelna analiza ekonomiczna tego typu inwestycji może być ważniejsza niż wskazywanie na zagrożenia ekologiczne.

Jak już zawodzą wszelkie argumenty ekonomiczne, entuzjaści żeglugi śródlądowej wskazują na przykład Renu, jako intensywnie wykorzystywanej drogi wodnej; a przecież – podkreśla się – Niemcy umieją liczyć. Nie jest to porównanie uzasadnione, ponieważ Ren od czasów Beethovena nie zamarza. Może być więc użytkowany przez cały rok, bez potrzeby utrzymywania zapasowej infrastruktury lądowej. Wzdłuż obu brzegów rzeki jeżdżą też wprawdzie pociągi, ale po istniejących torach nie dałoby się przewieźć wszystkich towarów załadowanych na barki. Jednak ważniejsze jest to, że Ren ma wielokrotnie większy przepływ wody niż Wisła i Odra razem wzięte, a oba brzegi wybetonowane są od ponad stu lat, więc nie może stanowić punktu odniesienia dla polskiej żeglugi. Drugorzędne znaczenie ma przy tym fakt, że zasadnicze nakłady inwestycyjne na użegłownienie Renu zostały poniesione w XIX wieku, gdy zupełnie inaczej wyglądały relacje pomiędzy kosztami różnych rodzajów transportu.

Przekopanie Mierzei Wiślanej z pewnością nie pomoże ochronie środowiska. Ale ważniejsza od protestów motywowanych ekologicznie jest analiza ekonomiczna. Dopiero zestawienie kosztów (także eksploatacyjnych!) z realistycznie oszacowanymi korzyściami z tytułu uruchomienia nowej lokalnej drogi wodnej mogłoby odpowiedzieć na pytanie, czy w interesie społecznym leży realizacja takiego przedsięwzięcia.