

Uzeglownienie polskich rzek

Powracające pomysły na uzeglownienie polskich rzek są ciekawe. Niewątpliwie dałoby się tą drogą transportować więcej niż obecnie. Jednak sensowność takich inwestycji zależy od porównania kosztów z korzyściami. Tymczasem w wielu dyskusjach koszty wydają się mocno niedoszacowane, zaś korzyści – przeszacowane. Na dodatek szermuje się argumentem o "ekologiczności" transportu wodnego, który jednak w istocie jest mniej przyjazny dla środowiska niż transport kolejowy. Rzekoma przewaga transportu rzeczno-górnego kurczy się jeszcze bardziej, jeśli uwzględnić szkody ekologiczne związane z regulowaniem rzek. Jednak szacowanie szkód ekologicznych (które są w tym przypadku stosunkowo niskie) robi wrażenie pretekstu, żeby odwrócić uwagę od uwarunkowań gospodarczych, które podważają sensowność planowanych gigantycznych inwestycji.

Making Polish rivers navigable

The repeated proposals to make Polish rivers navigable are interesting. Without doubt, rivers can be used more extensively. Yet the legitimacy of the necessary investments depends on the results of professional cost-benefit analyses. In many of the analyses being carried out, the costs are strongly underestimated while the benefits tend to be overestimated. In addition, reference is made to the environmental friendliness of water transport even though railways are in fact superior. The friendliness of river transport is questionable if one takes into account the environmental disruption implied by the necessary investment projects. However, the unavoidable environmental damages seem to serve as a red herring to divert public attention from the other economic issues which are much more difficult to discuss and defend.

Od dawna robione są w Polsce plany uzeglownienia rzek. Pomysły są ciekawe, choć w każdej dekadzie powinny się zmierzyć z innymi warunkami gospodarczymi. Zupełnie inaczej sprawa wygląda, jeśli transport wodny konkuruje z konnym, inaczej jeśli z kolejowym, a jeszcze inaczej jeśli z samochodowym. Inaczej również wygląda rachunek ekonomiczny w zależności od kosztów kapitału. Jeśli kapitał jest stosunkowo tani, to firmy utrzymują duże zapasy; jeśli kapitał jest drogi, to firmy oczekują realizacji dostaw z dokładnością do jednego dnia.

W drugiej połowie XX wieku doszło do tego zainteresowanie ochroną środowiska. Piętrzenie, pogłębianie i innego typu "regulowanie" rzek odbywa się zazwyczaj kosztem jakichś korzyści przyrodniczych. Stanowi to przedmiot troski osób, które domagają się uwzględnienia szkód ekologicznych. Jednak z doświadczeń zespołów, które prowadziły badania empiryczne na ten temat w Polsce wynika, że owe szkody są stosunkowo niskie w zestawieniu z kosztami *stricto* gospodarczymi, jakie należałoby ponieść, aby umożliwić żeglugę. W konsekwencji posługiwanie się argumentami ekologicznymi stanowi pretekst dla entuzjastów żeglugi, aby odwrócić uwagę od tego, co istotne i skierować dyskusję na wygodniejszy dla nich obszar.

Uzeglownienie miałoby rzekomo dostarczać wielkich korzyści gospodarczych i cywilizacyjnych, a tylko ekolodzy marudzą, że coś może być utracone, a przecież te straty nie są wielkie, i w ogóle nie ma pewności ile wynoszą.

Warto więc przyjrzeć się argumentacji entuzjastów uzeglownienia i wskazać na ich błędne ekonomicznie tezy niezależnie od szkód ekologicznych, których wycena zawsze pozostanie kontrowersyjna.

1. Od kilkudziesięciu lat pojawia się odwołanie do Renu (a ostatnio także do chińskiej rzeki Jangcy), jako przykładów sukcesu uzeglownienia. Sprawa polega jednak na nieporozumieniu. Pominąwszy już zupełnie innego rzędu skalę przepływu tamtych rzek, polskie rzeki zamarzają. Tymczasem Ren ostatni raz zamarzł za życia Beethovena. Rzeki płynące w cieplejszych strefach klimatycznych nie zamarzają nigdy. Jest to istotny czynnik kalkulacji ekonomicznej. Jeśli rzeka może zamarznąć, a więc żegluga może zostać utrudniona, to trzeba utrzymywać równoległą infrastrukturę transportową (np. kolejową), żeby w razie czego przewóz mógł się odbyć w przewidzianym czasie. Ma to swoje konsekwencje ekonomiczne sprawiające, że koszt tzw. tonokilometra jest zupełnie inny w przypadku niezamarzającej rzeki niż w przypadku Wisły czy Odry. Niestety nie da się w Polsce naśladować sukcesu Renu, czy nawet Łaby.

2. Jak wynika z analiz poprzedzających przyjęcie rządowego planu uzeglownienia Wisły, ponad 2/3 korzyści miałoby pochodzić z transportu. Tymczasem wybór środka transportu zależy od oferowanej ceny. Transport wodny śródlądowy musi konkurować z drogowym i kolejowym. Drogowy jest na razie dość tani, zwłaszcza jeśli nie wlicza się do ceny zanieczyszczenia powietrza i innych szkód, które ponosi społeczeństwo. To się – być może – zmieni i ciężarówki przestaną dominować w przewozach. Ale już porównanie z kosztami kolejowymi nie wypada korzystnie dla transportu wodnego. Tak więc realistyczne prognozy przewozów rzecznych powinny być zmodyfikowane o konkurencję z transportem kolejowym.

3. Podobnie wątpliwe są korzyści związane z turystyką. Zakłada się, że kaskadyzacja Wisły spowoduje wzrost atrakcyjności turystycznej. Z argumentacją taką kilkadziesiąt lat temu występowali entuzjaści zapory we Włocławku. Przewidywano, że wybudowanie sztucznego zbiornika wodnego zachęci ludzi do żeglowania, i ożywi cały region. Przeprowadzone po ponad 30 latach drobiazgowo badanie konsekwencji owej sławetnej inwestycji unaocniło całkowite fiasko tych rachub. Ruch turystyczny nie wzrósł, region nie "awansował", a ceny nieruchomości wręcz spadły realnie. Prognozowanie atrakcyjności turystycznej jest trudne, a przeszłość może zupełnie odbiegać od tego, co sobie jakiś ekspert wyobraża.

4. Z kolei z analizy Odrzańskiej Drogi Wodnej wynika, że kluczowe znaczenie dla stwierdzenia opłacalności inwestycji hydrotechnicznej ma przyjęcie jakiejś wysokości rocznych kosztów eksploatacyjnych. Nie wystarczy raz wylać betonu, czy usunąć rumoszu skalnego; trzeba utrzymywać infrastrukturę i rzekę pogłębiać. Owe roczne koszty eksploatacyjne mogą być rzędu 5% nakładu inwestycyjnego albo i więcej. Tymczasem w przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej przewaga korzyści nad kosztami mogła być stwierdzona przy założeniu, że koszty eksploatacyjne są rzędu 1,5% inwestycyjnych. Oczywiście może się tak zdarzyć, ale byłoby to raczej dziwne.

Oprócz typowych błędów w sztuce przeprowadzania analizy kosztów i korzyści, dyskusja użegłownienia polskich rzek skażona jest również dwoma wątkami, które nie pojawiają się w profesjonalnych analizach; gdyby się pojawiły, musiałyby je całkowicie zdyskwalifikować. Natomiast w ideologicznych wypowiedziach na ten temat pojawiają się argumenty o "mnożnikowych" i "zatrudnieniowych" korzyściach z użegłownienia.

5. Z rzekomą korzyścią "mnożnikową" mamy do czynienia, ilekroć ktoś głosi, że jednostka czegoś gdzieś tam przekłada się na trzy takie jednostki w całej gospodarce. A więc powtarza się, że jeden zatrudniony w turystyce wywołuje wzrost zatrudnienia w gospodarce o trzy osoby. Albo, że złotówka zysku w rolnictwie generuje trzy złote zysku w innych sektorach. I tak dalej. W roli owego "koła zamachowego" może wystąpić cokolwiek: inwestycja w energetyce, transporcie, gastronomii, leśnictwie, albo jeszcze gdzieś indziej. Argumenty tego typu pojawiają się regularnie. Nieporozumienie polega zaś na pomyleniu popytu finalnego z całkowitym (*Aura* 11/2016). Rzeczywiście popyt całkowity jest pewną wielokrotnością finalnego, więc nawet można się powoływać na jakieś liczby. W ten sposób często w dobrej wierze powtarza się takie półprawdy, wierząc, że ukazuje się fantastyczny sposób na przyspieszenie wzrostu gospodarczego, "awans cywilizacyjny", czy jeszcze coś w tym rodzaju.

6. Z rzekomą korzyścią "zatrudnieniową" mamy do czynienia, ilekroć ktoś głosi, że jakiś projekt spowoduje wzrost zatrudnienia o ileś tam osób. W profesjonalnej analizie kosztów i korzyści zatrudnienie jest zazwyczaj kosztem, a nie korzyścią. Korzyścią może być jedynie wtedy, gdy zatrudnia się kogoś, kto był wcześniej bezrobotny. Tymczasem z opisów projektów uregulowania rzek wynika, że zatrudnia się nie tylko niewykwalifikowaną siłę roboczą (która rzeczywiście mogła być dotąd niewykorzystana), ale również profesjonalistów, którzy byli już gdzieś zatrudnieni. Wykorzystanie ich w nowym miejscu, przekreśla korzyści z ich dotychczasowego zatrudnienia, a więc żadnych dodatkowych wartości nie musi tworzyć. Tak więc stosowanie argumentu o korzyści "zatrudnieniowej" byłoby bardziej przekonujące, gdyby dotyczyło nowozatrudnionych, a nie tych, którzy już coś robili.

Powracające uporczywie plany użegłownienia polskich rzek są absurdalnie drogie, ale realne. Jak świadczą głosowania w różnych organach, stanowią przykład "porozumienia ponad podziałami". Zwłaszcza władze samorządowe – niezależnie od przynależności partyjnej – chętnie opowiadają się za monumentalnymi projektami, ponieważ słusznie oczekują, że pieniądze inwestycyjne przyjdą z zewnątrz. Natomiast finansowaniem kosztów eksploatacyjnych (które już nie przyjdzie z zewnątrz) mogą się nie przejmować, bo to przecież będzie w kiedyś w przyszłości. Pozornie atrakcyjne pomysły wskrzeszenia żeglugi śródlądowej bywają szkodliwe gospodarczo, ale "ekonomia polityczna" działa na ich korzyść.