

Deszcz pieniędzy

Ratyfikowana przez Polskę Konwencja AGN (europejskie porozumienie żeglugowe) zakłada wydawanie olbrzymich pieniędzy na użegłownienie polskich rzek. Pomysły lobby żeglugowego ignorują fakt, że Polska nie ma warunków do tego, żeby choć trochę zbliżyć się do realiów znanych z Renu, czy Dunaju. Śródlądowy transport wodny jest nie tylko ekologicznie gorszy od kolejowego, ale – przede wszystkim – nie ma w Polsce szans na znaczący udział w pracy przewozowej. Sypanie pieniędzy z kieszeni podatnika na inwestycje, które (rzekomo) mają służyć nie tylko transportowi, ale również energetyce i ochronie przeciwpowodziowej nie ma uzasadnienia.

Pouring the money

Poland has ratified the AGN Convention (a European agreement on inland waterways). It implies massive expenditures on river regulation, ignoring the fact that, for natural reasons, Poland will never approximate the patterns observed in the Rhine or the Danube. Inland water transport is not only less environmentally friendly than rail transport, but it has no chance of competing commercially with other modes to begin with. Pumping taxpayer money to inland waterways, often disguised as flood protection or the development of hydroenergy, is not justified.

Polska nie jest krajem zasobnym w wodę. Zagregowany roczny bilans może się wydawać imponujący (opady 187 km³, odpływ 57 km³), ale w rzeczywistości odpowiada opadom zaledwie 60 cm, które są wielokrotnie mniejsze niż gdzie indziej w Europie. Przekłada się to na niewielkie przepływy polskich rzek. Przy ujściu Wisła ma 1080 m³/s, a Odra – 575 m³/s. Nie pomoże budowa kaskad, ani betonowanie brzegów. Po prostu wody jest za mało, żeby marzyć o żegludze śródlądowej przypominającej Ren albo Dunaj.

Pisałem o tym na tych łamach (*Aura* 1/2017 i 12/2017), ale było to tylko w odpowiedzi na czyjeś irracjonalne pomysły "przekopywania", czy "regulowania". Tymczasem sprawa zrobiła się poważniejsza. W 2018 roku Polska ratyfikowała konwencję o żegludze śródlądowej (Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance*, "Konwencja AGN"). Nakłada ona na sygnatariuszy obowiązek dostosowania dróg wodnych do ustalonej w załącznikach klasy żeglowności.

W przypadku Polski koszt takiego dostosowania byłby niebotyczny, więc nie ma szans, żeby nastąpiło użegłownienie przewidziane Konwencją. Nie mniej jednak "mleko się wylało", Konwencja została ratyfikowana i warto się zastanawiać, co dalej. Na szczęście nie przewiduje ona sankcji za niedotrzymanie zobowiązań. Jeśli jednak ktoś stwierdzi, że mu się źle żegluje, może sprawę poddać międzynarodowemu arbitrażowi, zgodnie z art. 10 Konwencji. Wprawdzie nie trzeba było go przyjmować (np. Austria ratyfikowała Konwencję z wyłączeniem art. 10), ale jak już został przyjęty, to trzeba się szykować na najgorsze.

Dlaczego w ogóle doszło do polskiej ratyfikacji? Jednym z powodów jest staranie o to, aby zmniejszyć presję na środowisko wywieraną przez transport. W tej chwili jest on zdominowany przez transport drogowy, który powoduje najrozmaitsze dotkliwe szkody. Transport szynowy i wodny uchodzi za znacznie przyjaźniejszy dla środowiska. Unia Europejska postuluje, żeby tzw. "transport zrównoważony" zapewniał 30% pracy przewozowej w 2030 roku i 50% – w 2050. Jako "zrównoważony" rozumie się transport kolejowy i wodny. W niektórych krajach europejskich transport wodny rzeczywiście ma szansę odebrać trochę przewozów ciężarówkom. W Polsce – jeżeli w ogóle – to właściwie tylko kolei. Na razie "transport zrównoważony" zapewnia w kraju jedynie 16% pracy przewozowej, z czego praktycznie całość przypada na kolej.

W 2019 roku powstał raport WWF na temat szkodliwości ratyfikacji przez Polskę Konwencji AGN. Z racji swojego profilu, WWF ukazuje zwłaszcza szkodliwość ekologiczną tego pomysłu. Ale argumenty są często ekonomiczne.

Przede wszystkim raport wykazuje, iż emisyjność żeglugi (w przeliczeniu na jednostkę pracy przewozowej) jest wyższa niż transportu kolejowego. Kilkadziesiąt lat temu mogło być gdzieś na odwrót, z powodu bardzo wysokiej energochłonności kolei i wykorzystania przestarzałego sprzętu. Obecne wskaźniki są zupełnie różne – zarówno w Polsce, jak i w innych krajach. Zapewne obniżą się one w przyszłości jeszcze bardziej, przy czym dotyczy to nie tylko żeglugi, ale i transportu szynowego. Z przytoczonych danych wynika niezbicie, że żegluga śródlądowa jest mniej przyjazna dla środowiska, niż kolej. Autorzy raportu porównują emisję w przeliczeniu na tona-kilometr, nie próbując określać, jaka infrastruktura jest bardziej inwazyjna. Czy bardziej szkodliwe dla środowiska przyrodniczego i dla człowieka jest regulowanie rzek, czy budowa nasypów kolejowych? Czy krajobraz jest bardziej zniszczony przez uregulowanie cieku wodnego, czy przez położenie szyn i postawienie słupów trakcyjnych? Wydaje się, że i z tego punktu widzenia żegluga nie stanowi atrakcyjnej opcji, ale autorzy słusznie nie podejmowali tego wątku, bo byłby uznany za wysoce kontrowersyjny.

W raporcie trafnie wskazano na luki w rachunku kosztów stanowiącym podstawę podejmowania decyzji o promowaniu żeglugi śródlądowej. W odniesieniu do kosztów inwestycyjnych są to "przeoczenia" wielu niezbędnych elementów infrastruktury. Według autorów, powodują one znaczne ich niedoszacowanie. Zaś w odniesieniu do kosztów eksploatacyjnych są one zupełnie oderwane od rzeczywistości. Chodzi nie tylko o niedoszacowanie tradycyjnych kosztów utrzymania dróg wodnych, ale przede wszystkim o olbrzymie nakłady energetyczne związane z zawracaniem rzek i pompowaniem wody pod górę. Finansowanie tych kosztów przez podatników byłoby niestosowne, zaś obarczanie nimi operatorów transportowych prowadziłoby do zlikwidowania konkurencyjności żeglugi w stosunku do innych form transportu. Owa konkurencyjność i tak jest problematyczna, zważywszy na możliwą do osiągnięcia prędkość, a przede wszystkim na fakt, że żadna śródlądowa droga wodna – nawet Ren i Dunaj – nie może być dostępna przez cały rok.

Można argumentować, że kolej w Polsce jest źle zarządzana. Gdyby to miało trwać wiecznie, to transport kolejowy nie miałby przed sobą korzystnej przyszłości. Ale przecież tak być nie musi. Uzdrawienie kolei wymaga tymczasem znacznie mniejszych nakładów, niż wymagane przez żeglugę.

Raport w dużej mierze pomija pozatransportowe korzyści z tytułu użegłownienia rzek. Jedną z nich jest hydroenergetyka. Autorzy podkreślają jednak, że potencjał polskich rzek jest słaby i wybudowanie hydroelektrowni wszędzie, gdzie się da w znikomym tylko stopniu poprawi rentowność projektowanych inwestycji. Ale inną potencjalną korzyścią jest ochrona przeciwpowodziowa. Tymczasem wykonana kiedyś pod moją opieką ekonomiczna analiza stopnia piętrzącego we Włocławku wykazała, że ta ochrona jest iluzoryczna. Tym niemniej niektóre zbiorniki retencyjne mogą mieć wartość z punktu widzenia ochrony przed powodzią. W programie użegłownienia polskich rzek ten aspekt nie jest pierwszoplanowy, ale jego politycznej roli nie można nie dostrzegać.

Ekonomista widzi tu przykład szerszego zjawiska związanego z obchodzeniem efektywności kosztowej (*Aura* 6-9/2017). Owa efektywność polega na badaniu, jaki jest koszt uzyskania konkretnego efektu. W przypadku żeglugi śródlądowej jest to np. koszt w przeliczeniu na ton-kilometr. Raport przekonująco pokazuje, że jest on absurdalnie wysoki – wielokrotnie wyższy niż koszt ton-kilometra w transporcie kolejowym. Ale entuzjasta infrastruktury hydrotechnicznej może powiedzieć, że ten sam obiekt służy nie tylko żegludze, ale produkcji odnawialnej energii elektrycznej i ochronie przeciwpowodziowej. Wprawdzie w każdym przypadku w przeliczeniu na jednostkę efektu koszt jest bardzo wysoki, ale gdyby je wziąć pod uwagę wszystkie naraz, to już będzie w porządku. Jest to na ogół nieprawda i z mojego doświadczenia wynika, że dyskredytowanie efektywności kosztowej służy przepychaniu nonsensownych projektów. Niemniej jednak jest to argument nośny politycznie i w opinii wielu osób wystarczający, aby na sprawę patrzeć nie przez pryzmat rachunku ekonomicznego, tylko "holistycznie", doceniając "awans cywilizacyjny", albo jakieś inne uwarunkowania trudne do kwantyfikacji. Nawet jednak po uwzględnieniu innych korzystnych efektów, ładowanie olbrzymich pieniędzy w rozwój żeglugi śródlądowej nie jest uzasadnione.

Żegluga wymaga znacznie obfitszych deszczy z wody, a nie z pieniędzy.