

Inwestycje w infrastrukturę – jak władza kradnie w biały dzień

14 lipca 2007

Inwestycje w infrastrukturę są często sławione jako wybitny wkład władz w rozwój gospodarczy. Te inwestycje są przytaczane jako jeden z powodów konieczności istnienia organów władzy centralnej. Są powszechnie uważane za możliwe do realizacji na dużą skalę tylko przy użyciu metod planowania odgórnego. Rzekoma dalekowzroczność instytucji centralnych ma gwarantować sukces inwestycji prowadzonych z rozmachem. Domniemana krótkowzroczność stowarzyszeń zwykłych obywateli miałaby je uniemożliwiać.

Jak głosi obiegowy pogląd, zwykli obywatele nigdy sami z siebie nie mogliby lub nie chcieliby zdobyć się na sfinansowanie takich prac. Również uważa się, że radni i parlamentarzyści muszą się uniezależnić od „kaprysów elektoratu” na magiczny czas trwania kadencji, podczas którego znajdują się poza jakąkolwiek kontrolą społeczną, aby sprawniej realizować ambitne projekty, z których potem będą korzystać rzesze obywateli.

Infrastruktura transportowa, często budowana za publiczne pieniądze, przynosi wiele korzyści firmom handlowym obniżając koszty transportu. Mówi się o tym, że konsument również na tym zyskuje w postaci niskich cen. Nie mówi się jednak o wysokich kosztach powiązanych z nadmiernym rozwojem transportu: zanieczyszczeniu i dewastacji środowiska, zmianach klimatycznych. Deregulacja rynku przez import truskawek z Chin i jabłek z RPA powoduje obniżenie płac i likwidację wielu miejsc pracy, oraz pogorszenie jakości żywności, która jest selekcjonowana ze względu na odporność na warunki transportu, a nie na zawartość składników niezbędnych dla zdrowia.

Ale nawet pomijając nieracjonalny charakter samego przewozu towarów, przyjrzyjmy się sposobowi, w jaki władze centralne podchodzą do planowania i realizacji inwestycji w infrastrukturę.

Za świetny przykład może posłużyć budowa autostrady Via Baltica, a w szczególności jej odcinka przecinającego Puszcę Augustowską z Doliną Rospudy, Biebrzański Park Narodowy, Puszcę Białą oraz prawdopodobnie Puszcę Knyszyńską. Urzędnicy z uporem trwają przy najdroższym z możliwych wariantów trasy, której projekt przewiduje poprowadzenie ponad 300 metrowej estakady przez torfowiska doliny Rospudy. Choć istnieją alternatywne warianty, których szacowany koszt byłby niższy o ok. 100 mln złotych, a zatem można by go zrealizować szybciej, urzędnicy nie chcą sobie zadać trudu przemyślenia projektu jeszcze raz. Zamiast tego, burmistrz Augustowa, pan Cieślik, obwinia ekologów za wypadki, w których regularnie giną mieszkańcy Augustowa pod kołami Tirów przejeżdżających tranzytem. Ich winą miałyby być blokowanie budowy obwodnicy. Władze miasta nie chcą nawet zainwestować nieskończenie mniejszej sumy w zainstalowanie sygnalizacji świetlnej, która już od zaraz mogłaby chronić ludzkie życie. Odpowiedzią burmistrza jest: „sygnalizacja świetlna zmniejszyłaby płynność ruchu”. Można by powiedzieć: „Płynność ruchu UBER ALLES! (ponad śmierć)”.

Ambitną inwestycją, która pochłonęła gigantyczne środki i nie przyniosła spodziewanych rezultatów jest tunel kolejowy pod kanałem La Manche. Projekt powstał pod egidą Margaret Thatcher i Francois Mitteranda w 1984 r. Koncesję na 55 lat na budowę i obsługę tunelu przyznano konsorcjum składającemu się z 10 firm inżynierskich i 5 banków. Budowa 51 kilometrowego tunelu zajęła prawie 10 lat i kosztowała 10 miliardów funtów. Planowany budżet został przekroczony o 80%. Od samego początku operatorzy tunelu ponosili znaczne straty, a wartość akcji prywatnych udziałowców – którzy finansowali budowę – straciła 90% wartości w latach 1989 – 1998. Udziałowcy, to w 65% drobni

inwestorzy, głównie Francuzi, zwabieni projektem firmowanym przez rządy Francji i Wielkiej Brytanii, który wydawał się gwarantować bezpieczną inwestycję. W 2003 r. roczne straty firmy wynosiły 1,3 mld. Funtów, a w 2004 r. 570 mln. Funtów. W tym roku, konsorcjum ratowało się przed plajtą wprowadzając plan, w wyniku którego zmniejszyły się udziały prywatnych akcjonariuszy do 13% i zwiększyły się udziały banków. W zmian, banki Goldman Sachs, Deutsche Bank i Citigroup udzieliły pożyczki długoterminowej na kolejne 2,8 mld. Funtów. Nie zmieni to jednak faktu, że ruch pasażerski w tunelu stanowi jedynie 38% przewidywanego w inwestycji, a ruch towarowy jedynie 24%.

Projekt ponaddźwiękowego samolotu pasażerskiego Concorde – realizowany przez państwowe firmy brytyjskie i francuskie British Airways i Aerospatiale – pochłonął w latach 1962-2003 ok. 14 miliardów dolarów z kieszeni podatników. Planowane koszty budowy samolotu zostały przekroczone o 600%, choć z planowanych 120 samolotów zbudowano jedynie 14 seryjnych egzemplarzy. Gdy prywatyzowano British Airways, długi firmy wynikające ze strat związanych z kupnem i eksploatacją samolotu zostały pokryte przez państwo. Samolot Concorde był wyjątkowo nieekonomiczny pod względem zużycia paliwa na pasażera, generował wyjątkowo dużo hałasu przy starcie i przekraczaniu bariery dźwięku i służył tylko do przewozu najbogatszych pasażerów. Przez cały czas swojej eksploatacji, samolot przynosił jedynie straty. Choć samolot był przeznaczony tylko dla nielicznych pasażerów, których stać było na wykupienie ekskluzywnej podróży Concordem, koszty budowy i eksploatacji samolotu pokryli wszyscy podatnicy.

Wybudowany kosztem 4 miliardów Euro most łączący Szwecję i Danię w regionie Oresund został otwarty w 2000 roku. Ten most jest chwalony jako przykład inwestycji, która ma sprzyjać integracji ekonomicznej regionu i przynieść dobrobyt mieszkańcom. Jak na razie, liczba użytkowników mostu nie jest zbyt duża ze względu na koszt przeprawy, która kosztuje 32

Euro w jedną stronę. Konsorcjum, które wybudowało most ma nadzieję, że koszty inwestycji zwróci się w 2035 roku. Pożyczki na budowę mostu były gwarantowane przez rządy Danii i Szwecji, tak więc w przypadku fiaska finansowego projektu wszystkie koszty zostaną pokryte przez podatników. Co do zysków – oczywiście – sprawa ma się inaczej. Po spodziewanym spłaceniu długu, konsorcjum będzie czerpać zyski z opłat za użytkowanie mostu. Jak zwykle w takich przypadkach, ryzyko i koszty są ponoszone przez społeczeństwo, a zyski są pompowane do prywatnych firm.

Najbardziej frapującym przykładem rozrzutności agencji rządowych jest Międzynarodowa Stacja Kosmicza Alpha. Według różnych szacunków ocenia się, że do 2010 roku, w którym budowa stacji ma zostać zakończona, budowa pochłonie od 100 do 200 miliardów Euro. Zważywszy na już 10-letnie opóźnienie w harmonogramie realizacji, można się spodziewać dalszych opóźnień i dalszego przekraczania planowanego budżetu. Projekt międzynarodowej stacji kosmicznej powstał w odpowiedzi na koniec Zimnej Wojny i koniec worka bez dna z rządowymi pieniędzmi na budowę ambicjonalnych planów USA i Związku Radzieckiego. Aby zachować pracę, biurokraci z NASA i Rosyjskiej Agencji Kosmicznej musieli podjąć współpracę i zaangażować inne rządy do projektu. Sam projekt wydaje się być celem samym w sobie. Nie wiadomo o żadnych konkretnych korzyściach funkcjonowania Międzynarodowej Stacji Kosmicznej – co przyznają nawet jej zwolennicy. Głównym argumentem za kontynuowaniem programu stacji kosmicznej i topienia w niej kolejnych miliardów jest to, że już wydano na nią tyle, że nie można porzucić programu. Przytaczany często argument, że stacja może służyć jako laboratorium naukowe w warunkach mikro-grawitacji okazał się złudny. Stacja kosmiczna nie może się pochwalić żadnymi sukcesami na tym polu.

Jest jednak pewna logika w tym, że władze centralne zawsze wybierają rozwiązania droższe i mniej racjonalne pod względem ekonomicznym. Ale ta logika bynajmniej nie jest logiką

interesu publicznego. To logika pompowania pieniędzy publicznych lub pieniędzy prywatnych pożyczanych pod gwarancję państwową w inwestycje, których skutkiem jest wzbogacenie grupy banków inwestycyjnych lub firm wykonujących kontrakty w połączeniu z mizernym lub bezużytecznym dla społeczeństwa marnotrawstwem zasobów. Gdy obywatele pozwalają urzędnikom sprawować władzę przez długie, wieloletnie kadencje, zyskują pewność, że w tym okresie urzędnicy będą się znajdować poza jakąkolwiek kontrolą i będą stosować praktykę „wtopienia kosztów” po to, aby ich następcy nie mogli się wycofać z planowanych projektów z powodu „zbyt wysokich kosztów, które już poniesiono”. Mechanizm wykorzystywania funduszy publicznych jest zawsze ten sam: całe ryzyko i koszty przenieść na sferę publiczną, a wszystkie zyski na sferę prywatną.

Rolą polityków jest ułatwiać ten rabunek w biały dzień.

Źródło: [C.I.A.](#)