

Polska się cofa

27 maja 2024

Od dwóch lat Polska się cofa. Mieliśmy wielkie plany na przyszłość. Między morze, CPK, port kontenerowy w Świnoujściu, budowa elektrowni atomowych, pływający terminal gazu w Gdańsku, budowa fabryki czołgów K2Pl w Poznaniu, odrzański szlak transportowy. Do tych planów czy projektów można dodać jeszcze kilka. O części z nich można chyba zapomnieć. Inne są pod znakiem zapytania, który się robi coraz większy.



To być może jest największy industrialny projekt w całej historii Polski. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, wielkiego węzła transportowego, na który mają (miały?) się składać dwa duże węzły: lotniczy i kolejowy, jest inwestycją na miarę XXI wieku. CPK po wybudowaniu byłby największym węzłem transportowym w Europie Środkowo-Wschodniej. Wielki port lotniczy z czterema pasami startowymi ma nie tylko obsługiwać pasażerów, ale stać się przede wszystkim poważnym graczem na rynku cargo. Z kolei dworzec kolejowy ma mieć 6 peronów (12 linii) i stać się centralnym węzłem kolejowym, gdzie będą zbiegały się tzw. szprychy, nowoczesne linie kolejowe, rozchodzące się promieniście we wszystkich kierunkach. Dzięki inwestycji miałby ostatecznie szansę zakończyć się chaotyczny geograficznie układ słabo skomunikowanych linii kolejowych będący jeszcze spadkiem po okresie zaborów.

Historia CPK

CPK wbrew pozorom nie jest pomysłem PiS-u. Już w epoce tzw. wczesnego Gierka powstała koncepcja budowy centralnego portu lotniczego połączonego z dworcem kolejowym. W 1980 r. w projekcie założono, że lotnisko i dworzec zostaną zbudowane

pomiędzy Warszawą a Łodzią, w gminie Baranów. Już wtedy powodem powstania tej koncepcji było przekonanie, że Okęcie nie ma perspektyw rozwojowych. Kryzys gospodarczy późnego PRL uniemożliwił realizację tego projektu. Wraz z gospodarczym rozwojem III RP i wzrostem liczby lotniczych podróży, budowa centralnego portu lotniczego stawała się coraz pilniejsza. Do analiz wrócono w pierwszej dekadzie XXI w. latach 2003-2006. Z rządów PO-PSL w 2010 r. przygotowano liczący 227 stron Raport Główny dla Ministerstwa Infrastruktury. Nikt wtedy nie krytykował idei budowy takiego lotniska.

Zmiana władzy w Polsce w wyniku wyborów, w październiku 2023 r., nie tylko postawiła cały ten projekt pod znakiem zapytania, ale – zdaniem pesymistów – obecna władza ma zamiar go po prostu unicestwić. Niestety jest wiele znaków wskazujących, że tak może się stać.

Znaki końca

Pierwszym znakiem było mianowanie Mariana Laska, posła PO, pełnomocnikiem rządu ds. CPK. To bardzo znany krytyk tego projektu, o którym pisano, że był uczestnikiem anty-CPK demonstracji.

Drugim znakiem była propaganda nowych władz, zarzucająca temu projektowi gigantomanię i megalomanię, nazywając go projektem pisowskim, co historycznie nie jest prawdą.

Trzecim znakiem była sprawa audytu. Nikt się miał do niego nie zgłaszać. Przeprowadzono w końcu przetargi na audyt, po czym cztery z nich anulowano. Nie dotrzymano również terminu zakończenia audytu z końcem marca. Zdecydowano się w końcu na audyt wewnętrzny. Mówi się, że powodem jest wstrzeźliwość dużych firm audytorskich, które nie chcą firmować swoim logo tego rodzaju przedsięwzięcia, które – jak się uważa – ma tylko być pretekstem dla rządu do podjęcia finalnej, negatywnej decyzji.

Czwarty znak to stanowisko koalicyjnego rządu w sprawie umieszczenia CPK przez unijny parlament na liście strategicznych projektów infrastrukturalnych w Unii Europejskiej. Mimo że Unia uznała tę inwestycję za priorytetową w Europie i już przyznała pewną sumę dotacji, rząd Tuska podjął decyzję o skreśleniu z polskiego KPO 100 mln euro na projektowanie infrastruktury kolejowej w ramach CPK. Inicjatywa zamiany tej dotacji na inne cele wyszła nie z Brukseli, ale z Warszawy.

Piątym znakiem są medialne informacje mówiące, że projekt kolejowy należy ograniczyć tylko do koncepcji Y (budowa linii z Warszawy przez Łódź, rozgałęziająca się na dwie linie, do Wrocławia i Poznania). W związku z tym dworzec kolejowy ma mieć nie 6, ale 2 perony.

Szóstym znakiem jest koncepcja, że zamiast CPK mają być rozbudowane lotniska na Okęciu, w Modlinie i w Radomiu. W tej sprawie władze przedstawiają podwójne stanowisko. Mówią o rozbudowie regionalnych lotnisk, zaprzeczają natomiast, że mają zamiar zlikwidować CPK. Twierdzą, że chcą tylko ten projekt urealnić. Tak stwierdził 6 maja p. Lasek dodając, że lotnisko w Baranowie może być oddane w 2032 r. Co to oznacza? Rozwój lotnisk regionalnych i przeznaczenie pieniędzy na zwiększenie przepustowości lotniska na Okęciu z 20 mln pasażerów rocznie na zakładane 30 mln. Oznacza to nic innego jak zaoranie CPK. Okęcie będzie się rozbudowało przez kilka lat, a może dłużej, a potem się powie, niestety nie mamy już środków, wydaliśmy je na unowocześnienie lotniska w Warszawie i w innych miastach.

Presja społeczna

Po początkowym przeświadczeniu, że uda się ten projekt zaorać, rząd stanął przed problemem zwiększającego się społecznego poparcia dla budowy CPK. Ponadto to poparcie jest ponad podziałami. Popierają budowę liderzy skrajnie lewicowej

formacji Razem. Szef tej partii Adrian Zandberg uznał, że głupotą jest wyrzucanie kolejowej części projektu do kosza. Znaną zwolenniczką CPK jest posłanka tej partii Anna Żukowska, a także jej partyjna koleżanka posłanka Paulina Matysiak. CPK zdecydowanie popiera Konfederacja. Jak widać, poparcie jest notowane od skrajnej lewicy do prawicy. Za tym projektem jest nawet najbardziej wroga PiS-owi formacja „Ruch Ośmiu Gwiazd”. Popiera go też zdecydowana większość społeczeństwa. Według serwisu Next.gazeta.pl w sondażu opublikowanym w 16 kwietnia za kontynuowaniem tej inwestycji opowiedziało się 64 proc. ankietowanych, 29 proc. było na „nie”, 7 proc. nie miało zdania. To poparcie nie jest jeszcze masowe, ale już zdecydowane. 2/3 jest „za”, co oznacza, że znaczna część wyborców, którzy dali władzę obecnemu rządowi jest za projektem. Rządząca koalicja nie może sobie pozwolić na lekceważenie tak znacznego swojego elektoratu (1/3 wyborców koalicji). Widać to już po reakcji marszałka Sejmu Szymona Hołowni, który stwierdził, że był zaprzysięgłym przeciwnikiem budowy, uważając ten projekt za megalomański. Teraz powiedział, że kiedy widzę, „jak bardzo ważne jest to aspiracyjnie dla wielu Polaków, żebyśmy takie lotnisko mieli, to weryfikuję swój pogląd i uważam, że powinniśmy dać tej inwestycji szansę, jeżeli zostanie dobrze przygotowana i dobrze zrobiona”. Hołownia przy okazji zasugerował, żeby skupić się na przyszłości, mówiąc: „Mam nadzieję, że będzie to nasze przesłanie, co do którego wszyscy się zgodzimy i razem pójdziemy, bo Polacy potrzebują, żeby ktoś z nimi gdzieś poszedł, w dobre miejsce, a nie tylko pokazywał, że przez 8 lat było złe”.

To krytyka pod adresem premiera Tuska. Niemiłą niespodzianką jest dla rządu stanowisko globalnego biznesu, który zawsze stał po stronie Koalicji Obywatelskiej. Rada Polskich Przedsiębiorców Globalnych w liście do Tuska nazwała projekt CPK „wielkim kołem zamachowym polskiej gospodarki”, dodając, że „jego realizacja prowadzi do wzmocnienia szeregu gałęzi polskiej gospodarki” oraz do „wzrostu zamożności Polaków”.

Rozmijanie się z aspiracjami

Centralny Port Komunikacyjny jest nie tylko infrastrukturalnym projektem, ale symbolem aspiracji Polaków. To efekt bogacenia się społeczeństwa. Dziś po skoku cywilizacyjnym, w ciągu ostatnich 35 lat, po przewidywanym osiągnięciu poziomu 85 proc. średniej unijnej w obecnym roku 2024 (prognoza MFW według parytetu siły nabywczej per capita), chcemy się dalej bogacić i zdobywać uznanie w świecie. Nie chcemy być ubogim krewnym zachodnich społeczeństw. Zmieniło się też podejście do inwestycji. Obecnie coraz więcej osób rozumie, że wielkie inwestycje wymagają wielkich pieniędzy i rządowa propaganda przedstawiająca koszty CPK jako worek bez dna, nie ma już takiej siły oddziaływania, jak kiedyś. Coraz powszechniejsze staje się przekonanie, że tanie państwo to dziadostwo.

Co więcej, zmienia się też poczucie wartości. Dotychczas w elicie platformerskiej panowało przekonanie, że oni i ich wyborcy z wielkich i dużych miast są tą najbardziej postępową oraz wykształconą częścią społeczeństwa. Elektorat przeciwników politycznych określano dość lekceważąco jako „moherowe berety”. Dominowało poczucie intelektualnej i cywilizacyjnej wyższości. Zwolennicy obecnego rządu uważają siebie za „Europejczyków”; o tamtej stronie myśłano w kategoriach „ciemnogrodu”, choć tego słowa starano się nie używać.

Obecnie następuje odwrócenie pojęć. Przeciwników wielkich inwestycji (CPK, Atom... itd.) – a są nimi przede wszystkim zwolennicy Platformy – zaczyna się uważać za zakompleksionych mikromanów, stagnacyjnie myślących ludzi bez wyobraźni, przeciwnych rozwojowi Polski i potakujących wszystkiemu, co powie zagranica. To duży wizerunkowy cios w KO i w PO.

Dylemat Tuska

Należy zadać pytanie, dlaczego Tusk i jego ekipa upiera się przy swoim stanowisku odnośnie do CPK. Odpowiedzi udziela niemiecki dziennik Bild, który na początku kwietnia napisał, że CPK jest po prostu zagrożeniem dla niemieckiego sektora lotniczego, płacącego duże podatki, a przeto mało konkurencyjnego. Opłaty w Niemczech są najwyższe. Dalej Bild pisze: „Europa Środkowo-Wschodnia nie miała tak znaczącego portu lotniczego. Zgodnie z polskim planem, lukę tę zapełni CPK. Pasażerowie podróżujący ze wschodu UE nie będą już przesiadać się na zachodnioeuropejskich lotniskach, ale właśnie w CPK. Osoby podróżujące z zachodu Polski lub Czech nie latałyby już bezpośrednio z Berlin Brandenburg, ale wybierałyby CPK, tym bardziej jeśli istniałoby połączenie z pociągami ekspresowymi”. Uzupełniając, niemiecki dziennik dodał, że lotnisko w Berlinie oddano do użytku z 8-letnim opóźnieniem, co wygenerowało olbrzymie koszty. Dlatego też konkurencja z Polski byłaby podwójnym wyzwaniem. Tusk jest między młotem a kowadłem. Kiedyś wygrał wybory, ponieważ coś obiecywał i dał. Autostrady i stadiony na EURO 2012 w Polsce. Ludzie widzieli rozwój i w 2011 r. głosowali na niego. Teraz jest odwrotnie. Nie daje, ale zabiera. Nie będzie CPK. Ktoś wpadł na pomysł, żeby zrobić park narodowy na dolnej Odrze, a więc koniec żeglugi na tej rzece, a być może też hamulec dla budowy kontenerowego portu w Świnoujściu. Minister Przemysłu Marzena Czarnecka powiedziała, że elektrownia atomowa ruszy 7 lat później, dopiero w 2040 r., nie podając konkretnie, skąd bierze się takie opóźnienie.

Wiadomo, że Tusk jest ulubieńcem niemieckiej chadecji. On był przewodniczącym Rady Europejskiej, a potem przewodniczącym europejskich partii ludowych (chadeckich). Jego przeciwnicy uważają, że teraz musi się odwdzińczyć patronom, którzy wywindowali go na te stanowiska. Radykalni krytycy stawiają sprawę jasno. Tusk to człowiek Berlina. Tak uważa np. b. minister Witold Waszczykowski, ale nie tylko on. Nie popełni

się błędu, jeśli się powie, że wiele osób w Polsce kojarzy Tuska z Niemcami.

Przeciwnicy Tuska stawiają sprawę jasno. Wszystkie te inwestycje (CPK, żegluga na Odrze, port kontenerowy w Świnoujściu, Atom) są sprzeczne z interesami Niemiec i dlatego ich budowa jest pod znakiem zapytania. Półtora dekady temu Donald Tusk nie miał problemów z inwestycjami. Polska nie stanowiła konkurencji, a mimo to podczas głosowania o przyznanie piłkarskich mistrzostw Europy w 2012 r. delegat niemiecki nie zagłosował za Polską. Dziś jesteśmy coraz większym gospodarczym konkurentem Niemiec. Wiadomo też, że w sprawie CPK były międzynarodowe naciski na Polskę. Mówił o tym Jacek Bartosiak, szef CPK w latach 2018-2019. Bartosiak powiedział, że m.in. niemieccy urzędnicy przejawiali nieustanne zainteresowanie tą inwestycją. Dla Niemców Polska stała się problemem. Rozwijamy się za szybko. CPK odbierze klientów i cargo Berlinowi, Świnoujście – Hamburgowi. Niemcy, którzy mają największe wpływy w UE i największe pieniądze w Europie, działają.

Prognoza na przyszłość

Według Bartosiaka Niemcy starali się wykorzystać mechanizmy nacisku UE oraz bezpośredni nacisk na liderów politycznych w Polsce w sprawie CPK. Żeby zmienić rząd w Polsce, wstrzymano unijne pieniądze dla naszego kraju, podając jako powód sprawę praworządności. Tusk otrzymał te pieniądze (KP0), choć w naszym kraju nie zostały zmienione żadne prawa, które stały się pretekstem dla UE do wstrzymania wypłat dla Polski. Sprawa jest jasna. Tusk dostał tych pieniędzy za darmo. Od niego wymaga się konkretnego zachowania. Oczywiście oficjalnie nikt tego głośno nie powie. Przeciwnie. Niemiecki rząd stwierdził, że nie widzi problemu z CPK. Tusk znalazł się w wielce niewygodnej sytuacji: albo będzie postępował zgodnie z aspiracjami Polaków, albo będzie czynił to, czego oczekuje od niego Berlin.

Nasza prognoza: dopóki Donald Tusk jest premierem, zapomnijcie o CPK...

Źródło: [NCzas.info](https://nczas.info)