

Niestety, nic nie wskazuje, aby nasi politycy – zarówno rządzący, jak i opozycja – odnalazli się w nowej roli. W apełach o zaprzestanie walk plemiennych, gdy wróg czyha za progiem, nieobecna jest sama istota polityki: zdolność do tworzenia faktów dokonanych. Rząd po pierwszych studiach nie zdecydował, co chce zrobić, za ile, jak i w jakim terminie. Nie odnalazł się między audytami działań poprzedników a własnymi postulatami konkretnych poczynań. A przecież najdalej nawet prognozowana przez ekspertów – trzyletnia – perspektywa kolejnej inwazji Moskali oznacza konieczność realizacji w Polsce określonych kroków. Już tu i teraz. Jeśli w ciągu najbliższych tygodni nie powstaną kompetentne zespoły zdolne nas zorganizować w najbliższych miesiącach do tych nowych/starych wyzwań, to za chwilę spóźnimy się, jak zwykle, o lata. I po prostu będzie za późno.

Głównie opowiadacze

Piszemy, gadamy, spieramy się jak na seminarium politycznym, gdy zaczął się już czas strategicznych gier wojennych. Licznym bystrym ekspertem z think tanków wydaje się, że samo sformułowanie celu, koncepcji działania, określenia co i dlaczego rządzący powinni zrobić, kończy sprawę. Trwa zaciekle walka o zwycięską narrację, jakby polityka kończyła się na słowach. W moim przekonaniu to złudzenie wynika z faktu, że polską klasę polityczną tworzą głównie historycy, politolodzy, prawnicy, dziennikarze, specjaliści od PR i marketingu. Stosując klasyfikację Margaret Thatcher: są to głównie talkers – opowiadacze, rzadziej już visioners – wizjonerzy, a niemal nigdy doers – ludzie czynu. Prawdziwa praca polityczna polega na emanacji energii, wymuszaniu faktów dokonanych, implementacji zamierzeń na przekór piętrzonemu trudnościom i oporowi współobywateli.

Polityka to materia rzeczywistości. Nasze projekty na dziś i jutro muszą być tak definiowane, aby na każdym etapie implementacji zwiększały odporność na uderzenie przeciwnika, interoperacyjność z sojusznikami, zdolność odstraszania agresora. Gdy wchodziliśmy 25 lat temu do NATO (co piszę jako uczestnik szczytu waszyngtońskiego i szef polskiej delegacji do Zgromadzenia Parlamentarnego NATO), było dla mnie oczywiste, że nie wystarczy nowa, lepsza broń. Wtedy i dziś niepokoiłem się o planowanie i budżetowanie sił zbrojnych, o ćwiczenia umysłów i rąk umiejących obsłużyć modernizowane uzbrojenie, o sieć dróg czy linii kolejowych, którymi ludzie i sprzęt trafiają na front, o zdolność mobilizowania rezerw ludzkich i materialnych służących samoobronie totalnej. Nie wystarczy siła gospodarki ani morale bez logistyki, komunikacji, kapitału ludzkiego.

W tym brutalnym opisie naszego tu i teraz będę się trzymał liczb, terminów, faktycznych nakładów, proporcji. Priorytetowe projekty – kotwice naszego bezpieczeństwa – muszą być formułowane i skalowane pod

kątem osiągnięcia etapowych celów narzuconych przez wyzwanie wojny za progiem. Jeśli chcesz pokoju, szykuj się do wojny. W odróżnieniu od naszych polityków wiem, w jakim czasie beton uzyskuje pełną wytrzymałość – w 28 dni, przy czym już po siedmiu dniach możemy wylewać następną kondygnację. W dodatku nie myślę się w kosztach o jedno czy dwa zera.

Potrzebujemy CPK

Zacznijmy od CPK, który jest teraz przedmiotem sporu głównie na skutek niewłaściwego strukturyzowania problemu. Pierwszą kwestią jest

wał np. Izrael w kluczowym momencie wojny Jom Kipur w 1973 roku. Nie ma sensu lokalizowanie w środku organizmu miejskiego bazy wojskowej dla, powiedzmy, 30 tys. żołnierzy, jak w tureckiej bazie lotniczej Incirlik przed operacją Pustynna burza.

Nie licząc wykupu terenu, sam koszt dwóch dróg startowych zamknie się sumą około 500 mln zł (właśnie rozstrzygnięto przetarg w Balicach na nową drogę startową) i przy sprawnym zaplanowaniu tego pierwszego ruchu można go zrealizować do końca tego roku. Zatem należy sfinalizować wykup 800 ha i wykonać ten pierwszy strategiczny krok,

ków miliardów nie udało się dotychczas osiągnąć w kolejnictwie znaczącego postępu w rozbudowie nowoczesnej sieci, co nie przeczy korzyści z ucywilizowania dworców. Zatem komponent kolejowy za 100 mld zł należy zastąpić działaniem pomocowym: dokonać modernizacji pozwalającej w ciągu najbliższego roku uzyskać drożność węzła obsługującego Baranów w funkcji hubu natowskiego.

Czy to znaczy, że Polska ma zrezygnować z KDP – kolei dużych prędkości? Skądże. Trzeba tylko pragmatycznie zacząć od zadania najpilniejszego, czyli „Y”: zapewnienia w terminie

milionów plus kolejnych paręset na infrastrukturę przejść granicznych. Chyba to lepsza inwestycja polityczna niż zarządzanie konfliktami na granicy?

Pamiętam, jak w 2001 roku wraz z Henrykiem Wujcem, oficjalnie jako posłowie, wizytowaliśmy Odesę, aby sprawdzić, czy Ukraińcy przystąpili do budowy terminala Piwdennej dla rurociągu Odessa-Brody jako drogi importu azerskiej ropy z Baku. Chodziło wówczas, żeby od nadgranicznego Adamowa połączyć się z Płockiem i Gdańskiem. Na projekt ten zwrócił nam uwagę wiekowy już Jerzy Giedroyc. I co?

– stanowiąc terytorium dwa razy większe niż Polska?

Na te wszystkie pytania odpowiedź brzmi: inaczej niż dotychczas! Omijając procedury i nawyki biurokracji, które doprowadziły do tego, że Polska wlece się w unijnym ogniu konkurencyjności w sektorze publicznym, bo o nim przecież mowa. Wszystko, co w nim powstaje, trwa za długo, kosztuje za drogo i nie gwarantuje zamierzonych efektów. W polskich przetargach publicznych jest średnio poniżej dwóch ofert na jedno postępowanie. W rezultacie tych rutyn procesy definiowania zadania inwestycyjnego, projektowania i implementacji są ponurą ilustracją przedwojennego wiersza Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego:

„Od idioty do idioty
idzie sobie, panie złoty,
papier.
Wreszcie w trudzie,
w wielkim pocie
zwróci idiota idiotię
papier”.

Dlatego musimy natychmiast zacząć działać – zgodnie z prawem – ale zupełnie inaczej niż dotychczas. Tworzyć z nadania administracji cywilnej i wojskowej zespoły zadaniowe – task forces. Ich struktura, czas działania i budżet będą ograniczone jasno zdefiniowanym celem. Jest to znany i – dodajmy – jak najbardziej zgodny z prawem schemat działań spółek celowych SPV – Special Purpose Vehicles. Tylko tak można odpowiedzieć na permanentne spowalnianie każdej inicjatywy, czym zajmuje się w ścisie parkinsonowskim stylu zarówno administracja cywilna, jak i wojskowa III RP. A skoro przez osiem lat rządów Zjednoczonej Prawicy i osiem lat rządów jej poprzedników nie udało się pokonać oporu biurokracji, nie próbujmy teraz, gdy trzeba działać w trybie przygotowań wojennych. Nie ma na to czasu.

Dobrą wskazówką i odpowiedzią dla CBA, NIK czy prokuratury jest CBN, czyli Czemu By Nie – skoro to zgodne z prawem i zdrowym roz-

Tu i teraz



ROBERT GARDZIŃSKI

CZESŁAW BIELECKI

Polska ma nie lata, lecz miesiące, aby przygotować się do wojny. Już jesteśmy testowani przez Rosję jako kraj przyfrontowy – bliska zagranica.

lokalizacja. Jest ona warunkowana mikroklimatem miejsca (choćby częstotliwością występowania mgieł), rzadką zabudową, dostępem już dziś do kolei i autostrad, bliskością pierwszej i trzeciej krajowej metropolii.

Lokalizacja ta wędruje po Mazowszu już 20 lat – między Warszawą a Łodzią. Jakby było jakieś inne miejsce w Polsce, gdzie mieszkańcy nie

którego koszty nie są znaczące dla kraju o naszym poziomie rozwoju, skoro całkowity koszt CPK, łącznie z komponentem kolejowym, oszacowano na 150 mld (a sam port lotniczy stanowił w tym ok. 50 mld). Zatem dyskusja o lokalizacji już dawno powinna być zamknięta, aby zrealizować infrastrukturę lotniskową dla celów strategicznych. Z pewnością jest to prostsze przedsięwzięcie inżynierskie niż budowa lotniska w Hongkongu na sztucznie usypanej wyspie o zbliżonej wielkości, obecnie poszerzanego dla stworzenia trzeciego pasa startowego.

Oczywiście premier Mateusz Morawiecki sam sobie strzelił w kolano, promując projekt wizualizacjami wielkiego terminalu autorstwa Normana Fostera, czyli niejako zaczynając debatę od dachu, nie zaś lokalizacji i bazowej funkcji już dziś skomunikowanego lotniska strategicznego. Podobnym prowokowaniem krytyków była zapowiedź zaorania Okęcia i oddania go deweloperom. Zawsze przecież przyda nam się port lotniczy dla VIP-ów, ratownictwa, ograniczonych celów wojskowych itp., zanim w Baranowie wyrośnie airport city podobne temu na Okęciu. Nie jest to wcale w konflikcie z oczywistą prawdą, że z uruchomieniem nowego centralnego portu musi nastąpić wygaszenie aktywności Okęcia w jego obecnej roli. A tylko nowy hub w Baranowie może sprostać popytowi na usługi cargo 24/7.

Jak duże prędkości

Kolejną prowokacją jest uczynienie z CPK piasty koła ze szprychami szybkich kolei. Mimo wydania dziesiąt-

paru lat połączenia Berlin-Poznań-Warszawa-Kijów z odgałęzieniem na Łódź-Wrocław-Pragę. I przestać celować w prędkości 350 km/h jak w Japonii, bo u nas już 250 km/h będzie kosmiczną rewolucją. Byle wreszcie doprowadzić do jakiegoś integralnego efektu. Choćby przez połączenie modernizacji tunelu średnicowego w Warszawie (zbudowanego, przypomnijmy, w latach 1924-1933) z wykorzystaniem realizowanego właśnie tunelu średnicowego pod Łodzią. Tymczasem okazuje się, że planowany termin modernizacji średnicowego w Warszawie w terminie 2028 jest zdaniem władz stołecznych i państwowych już nierealny.

Kolejny strategiczny projekt – kotwica to rozbudowa naszych infrastrukturalnych połączeń z Ukrainą. Rejon Zamościa jest idealną lokalizacją dla multimodalnego drogowo-kolejowego terminala będącego alternatywnym suchym portem dla eksportu rolnego przez Odesę. W tej lokalizacji mamy już tory dwóch szerokości. Taki projekt wymaga jeszcze równoległego dostosowania do wymogów unijnych infrastruktury granicznej z kontrolą fitosanitarną po stronie ukraińskiej. Prezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców Cezary Kaźmierczak ujął rzecz dosadnie: nie wyciągnęliśmy wniosków z przeszłości, gdy to polska szlachta spławiła zboże z Ukrainy barkami do Gdańska, a dalej już Holendrzy i Żydzi handlowali nim w Europie. Więc dlaczego teraz my bronimy się przed importem tanich płodów rolnych, gdy na ich przetwórstwie i eksporcie moglibyśmy zarabiać?

Ile kosztowałyby taki terminal? To rząd wielkości kilkuset

Rozmowy z Buzkiem, Gremkiem, Brzezińskim nie pomogły. Ukraińcy kończyli swoją część, u nas powstała wprawdzie spółka celowa o nazwie Złote Wrota – Golden Gate, ale projekt upuściono.

Jeden kilometr rurociągu to koszt około 2 mln zł, a jako tzw. reversible pipeline z możliwością dwukierunkowego tłoczenia zabezpieczyłby dziś Ukrainę i to my zarabiali-

„ Skoro przez osiem lat rządów Zjednoczonej Prawicy i osiem lat rządów jej poprzedników nie udało się pokonać oporu biurokracji, nie próbujmy teraz, gdy trzeba działać w trybie przygotowań wojennych. Nie ma na to czasu

byśmy, eksportując ropę z Gdańska. Rachunek prosty: z Brodów do Adamowa jest 400 km, ale trzeba chcieć i umieć liczyć pieniądze publiczne tak jak własne.

Rutyna i biurokracja

Jak spowodować, żeby nie było tak jak zwykle w sektorze publicznym? Jak zarysowane tu priorytety mają się w najbliższych miesiącach i roku-dwóch zmaterializować jako fakty? Jak wzmocnić infrastrukturę krytyczną i obronę totalną w tempie, którego wymagają okoliczności? Jak zbudować faktyczne mosty współpracy z Ukrainą, która wobec agresywnej polityki Rosji zapewnia nam głębie strategiczną

sądkiem. Skrót zaczerpnąłem z książki „Polska na wojnie” Zbigniewa Parafianowicza.

– A wy od kogo? – zapytało ABW na granicy pracownika jednej ze spółek specjalnego przeznaczenia. Tej, która umiała na czas dowieźć sprzęt, aby trafił do tych, do których miał trafić w ustalonym czasie i miejscu. Były to niełatwe początki naszej pomocy wojskowej dla walczącej Ukrainy. – My z CBN. I to zamknęło sprawę. Przecież tym właśnie – innymi standardami cywilizacyjnymi – mamy pokonać Moskali jako wschodnia flanką Zachodu.

Tu i teraz, jak rzadko kiedy, stosować trzeba moje credo: czas jest pieniądzem polityki.

Autorem jest architektem i publicystą, prezesem Fundacji Konsens