

## POLSKIE GIGAPROJEKTY, CZYLI 30 MIESIĘCY MONORZĄDÓW ZJEDNOCZONEJ PRAWICY W ENERGETYCE

---

W październiku 2015 roku frakcja Zjednoczonej Prawicy stanęła przed wyjątkową szansą – dzięki rekordowej liczbie zdobytych mandatów parlamentarnych i wyborach prezydenckich, które wygrał kandydat wysunięty przez PiS, partia ta i jej sojusznicy (przez media postrzegani jako monolit) rozpoczęli kadencję samodzielnych rządów, co jest prawdziwym ewenementem na polskiej scenie politycznej. Taka pozycja dała obecnej władzy możliwość realizacji trudnych, kosztownych i szeroko zakrojonych projektów, na które nie mogły zdobyć się poprzednie ekipy. Dziś, po 30 miesiącach niepodzielnych rządów można podsumować efekty działań partii Jarosława Kaczyńskiego na polu energetycznych megaprojektów.

„Chcieliście Polski, no to ją macie!/(skumbrie w tomacie pstrąg)” – tymi słowami kończy swoją satyrę na konserwatywne rządy sanacji Konstanty Ildefons Gałczyński. Można je odnieść także do sytuacji, w której znalazła się Zjednoczona Prawica w 2015 roku. Zarówno pałac prezydencki, jak i obie izby parlamentu były de facto pod kontrolą polityków tego samego obozu „Dobrej Zmiany”. Sytuacja ta dawała ogromne pole do manewru, zwłaszcza na kosztownej i wymagającej zdecydowanych decyzji płaszczyźnie energetycznej. Pierwsze szumne zapowiedzi potężnych projektów pojawiły się tuż po sformułowaniu rządu, na czele którego stanęła Beata Szydło. Wśród nich trzeba wskazać projekt gazociągu Baltic Pipe, działania w zakresie importu LNG, restrukturyzację górnictwa, program jądrowy oraz koncepcję budowy ekosystemu elektromobilności.

### **Baltic Pipe**

Gazociąg Baltic Pipe mający łączyć Polskę z norweskimi złożami gazu to flagowy projekt energetyczny rządu Zjednoczonej Prawicy. Jego uruchomienie planowane jest na rok 2022. Projekt ten ma zagwarantować Polsce niezależność od błękitnego paliwa z Rosji, dostarczanego przez Gazprom. Minister Piotr Naimski, pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej zapowiedział nawet, że dzięki BaPi Warszawa nie będzie musiała negocjować nowego kontraktu gazowego z rosyjską spółką – obecny wygasa właśnie w 2022 roku, choć ewentualną prolongatę trzeba negocjować już w 2019.

Samo ponowne podjęcie takiej inicjatywy (koncepcja ta nie jest bowiem nowa i przewijała się przez polską scenę polityczną już kilkakrotnie) ocenić trzeba pozytywnie. Sprowadzenie względnie dużych ilości nierosyjskiego gazu nad Wisłę (gazociąg ma mieć przepustowość 10 mld m<sup>3</sup>) oznaczać będzie wzrost konkurencji na rynku środkowoeuropejskim i może uczynić Polskę regionalnym eksporterem tego surowca (co wpisuje się w strategię tzw. Trójmorza). Nawet zakładając czarne scenariusze w kwestii terminowości prac, koncepcja ta jest dodatkowym atutem w grze negocjacyjnej z Gazpromem. Jednakże, co warto odnotować, według źródeł zbliżonych do spółki Gaz-System prace nad BaPi

wykonywane są zgodnie z harmonogramem. Projekt znajduje się obecnie na zauważalnym poziomie zaawansowania i zarówno strona polska, jak i duńska dość optymistycznie patrzy na jego perspektywy.

Realizacja połączenia Baltic Pipe byłaby wielkim sukcesem rządu Zjednoczonej Prawicy. Samo podjęcie decyzji o budowie tego gazociągu jest już dużym osiągnięciem, gdyż pchnęło ono Polskę na tory nowej dynamiki w kwestii dywersyfikacji dostaw gazu. Z drugiej strony – ewentualne fiasko przedsięwzięcia byłoby dla władz w Warszawie niezwykle trudną sytuacją. Równie kłopotliwa jest kwestia podziału kosztów – niektóre źródła donoszą bowiem, że strona polska wzięła na siebie wyraźnie większą część nakładów finansowych, zwłaszcza w kwestii polityki taryfowej.

## **Restrukturyzacja górnictwa**

Zjednoczona Prawica zastała górnictwo w rozpaczliwym stanie. Źle zarządzane, niemodernizowane i niedoinwestowane kopalnie przynosiły kolosalne straty. Spadek cen węgla, będący efektem nadpodaży surowca na światowych rynkach, połączony z wysokimi kosztami wydobywania tego surowca w polskich zakładach, doprowadził największy branżowy podmiot - Kompanię Węglową - na skraj bankructwa. Upadek tej spółki był równoznaczny nie tylko z katastrofą całego sektora, ale stwarzał też (a może: przede wszystkim) zagrożenie dla bezpieczeństwa energetycznego państwa. Rząd Beaty Szydło rozpoczął więc dynamiczny proces restrukturyzacji. Podjęto decyzję o utworzeniu Polskiej Grupy Górniczej, która „uratowała” chylącą się ku upadkowi KW. Po fuzji z Katowickim Holdingiem Węglowym PGG stała się największym podmiotem zajmującym się produkcją węgla w Europie. Proces ten pochłonął miliardy złotych, głównie od spółek energetycznych.

Celem przeprowadzenia programu restrukturyzacji, rząd w Warszawie wynegocjował zgodę Komisji Europejskiej na pomoc państwa dla górnictwa. Oznacza to jednak wygaszenie niektórych kopalń, co stoi w pewnej sprzeczności do pierwotnych obietnic wyborczych PiS. Niemniej, warto zaznaczyć, że rząd za punkt honoru przyjął, by „żaden górnik nie stracił pracy”. Umożliwiła to m.in. alokacja pracowników, a teraz także specustawa górnicza.

Choć obóz „Dobrej Zmiany” faktycznie przyniósł szereg korzystnych rozwiązań w górnictwie, to jednak kluczowe problemy tego sektora (np. koszty produkcji) pozostają nierozwiązane. Dobre wyniki PGG są raczej efektem potężnego dokapitalizowania, interwencyjnych skupów ARM i globalnej koniunktury niż pożytecznych przemian restrukturyzacyjnych. Warto docenić socjalny aspekt przemian w górnictwie – rząd wychodzi tu naprzeciw oczekiwaniom górników, umożliwiając jednocześnie płynną i politycznie „bezbolesną” redukcję zatrudnienia w sektorze. Jednakże, nie sposób nie zwrócić uwagi na pewną pobłażliwość w stosunku do pracowników kopalń, którzy poprawę sytuacji w branży odebrali jako sygnał do walki o przywrócenie (często absurdalnych i oderwanych od warunków rynkowych) świadczeń, które zostały polubownie zawieszane celem poprawy sytuacji spółek. Dodatkowo, trzeba zauważyć, że PGG - przy całej skali restrukturyzacji - nie realizuje planów wydobywczych.

## **Program jądrowy**

Budowa polskiej elektrowni jądrowej to jedno z haseł przewodnich Ministerstwa Energii pod wodzą Krzysztofa Tchórzewskiego. Polityk ten jest gorącym orędownikiem atomu dla Polski i nie kryje się z tym, podkreślając przy nadarzających się okazjach, jak potrzebna jest „jądrówka”. Jednakże, pomimo licznych zapowiedzi i wielu terminów na wydanie ostatecznej decyzji, rząd nie zadeklarował się w tej kwestii. Mało tego, kilka tygodni temu odwołano wiceministra Andrzeja Piotrowskiego, który w resorcie energii zajmował się właśnie tematem atomu.

Trudno zrozumieć podejście rządzących do kwestii elektrowni jądrowej. Z jednej strony, Ministerstwo Energii dość otwarcie komunikuje konieczność budowy siłowni atomowej, celem zadośćuczynienia

unijnym rygorom emisyjnym. Jednakże, po 30 miesiącach sprawowania „monowładzy”, rząd wciąż zwleka z podjęciem ostatecznej decyzji. Ten stan niepewności wykorzystują gracze na atomowym rynku (przede wszystkim Japonia oraz Chiny), starając się zwyciężyć w boju o realizację tego wielomiliardowego przedsięwzięcia (ostatnie zapowiedzi Krzysztofa Tchórzewskiego ustanowiły górny pułap cenowy na poziomie 75 mld złotych).

Abstrahując od tego, czy elektrownia jądrowa rzeczywiście jest Polsce potrzebna, warto zauważyć, że szansa na podjęcie pozytywnej decyzji w tym zakresie obniży się, jeśli Zjednoczona Prawica w nowej kadencji parlamentu nie będzie w stanie rządzić samodzielnie. Trzeba też zaznaczyć, że niedotrzymanie przez rząd terminów gwarantowanych przez ministra Tchórzewskiego stawia obóz "Dobrej Zmiany" w negatywnym świetle.

## **Elektromobilność**

Elektromobilność jest silnie kojarzona z osobą obecnego premiera, Mateusza Morawieckiego. Przemysł samochodów elektrycznych jest bowiem jednym z projektów flagowych Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju, zwanej także Planem Morawieckiego. Przyjęty w marcu ubiegłego roku Plan Rozwoju Elektromobilności stworzył fundament pod budowę tej technologii w Polsce. Zgodnie z dokumentem rozwój technologii aut elektrycznych powinien następować w trzech fazach, które będzie różnicował stopień dojrzałości rynku oraz niezbędne zaangażowanie państwa. Pierwsza faza będzie miała charakter przygotowawczy i potrwa do 2018 roku: stworzone zostaną warunki rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej oraz ukierunkowane finansowanie publiczne. W II fazie (2019-2020) w wybranych aglomeracjach zbudowana zostanie infrastruktura zasilania pojazdów elektrycznych: zintensyfikowane zostaną zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych. Oczekiwana jest komercjalizacja wyników badań z obszaru elektromobilności rozpoczętych w fazie I oraz wdrożenie nowych modeli biznesowych upowszechnienia pojazdów elektrycznych. W III fazie (2020-2025) zakłada się, że rynek elektromobilności osiągnie dojrzałość, co umożliwi stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia. Dodatkowym instrumentem na tym polu jest też ustawa o elektromobilności, która niedawno weszła w życie.

W roku 2018 powstać ma dokumentacja i pierwsze wersje prototypów polskiego elektroauta. Zwycięski prototyp zostanie wyłoniony przez komisję, która weźmie pod uwagę m.in. rynkowy potencjał i możliwości masowej produkcji. Ma to być typowo miejski samochód, który na jednym ładowaniu ma przejechać co najmniej 150 kilometrów. Za przygotowanie tego przedsięwzięcia odpowiada specjalnie powołana spółka – ElectroMobility Poland. Auto ma trafić do małoseryjnej produkcji już w roku 2019. Pierwsze egzemplarze mają trafić m.in. do spółek energetycznych i Telewizji Polskiej. Konsumencką sprzedaż polskiego elektroauta ma wesprzeć ustawa o elektromobilności, która m.in. zwolni te pojazdy z akcyzy.

Tak krótka perspektywa prac może wywoływać pewną konsternację. Rząd zapowiedział bowiem, że w granicznym roku 2025 po polskich drogach jeździć będzie milion samochodów elektrycznych. Dla porównania: w Chinach, czyli kraju, który jest światowym liderem elektromobilności, zarówno pod kątem produkcji jak i dopłat do zakupu elektroaut, w 2016 roku sprzedano „ledwie” 507 tysięcy sztuk takich pojazdów. Naprawdę, bardzo trudno oczekiwać, że rząd będzie w stanie w ciągu zaledwie siedmiu lat dostatecznie przygotować produkt i infrastrukturę, by osiągnąć tak spektakularny wynik.

Warto zauważyć, że na elektromobilność przeznaczane są bardzo skromne środki. Spółka ElectroMobility Poland mogła pochwalić się kapitałem zakładowym wysokości ledwie 10 milionów złotych. Dopiero w styczniu tego roku podwyższono go do kwoty 30 milionów (uchwałę walnego zgromadzenia musi jeszcze zarejestrować KRS). Jednakże, nawet po podwyżce trudno oczekiwać, by środki te wystarczały na stworzenie produktu, który potrafiłby zdobyć serca polskich kierowców.

Sytuacja wygląda też nieciekawie, jeśli chodzi o infrastrukturę do ładowania. Ładowarek jest zbyt mało, a bez nich trudno myśleć o tak gwałtownym skoku w obszarze elektroaut.

Podsumowując, rząd decydując się na forsowanie idei elektromobilności chciał wpasować się w globalne trendy, które już teraz widać w zapowiedziach kolejnych producentów samochodów, deklarujących odejście od silników spalinowych na rzecz hybryd i elektryków. Jednakże, nadzwyczaj skromne środki przeznaczone na ten projekt oraz krótka perspektywa czynią zapowiedzi dotyczące miliona elektroaut na polskich drogach w 2025 roku mało wiarygodnymi.

## **Blaski i cienie**

Patrząc na te cztery gigaprojekty, nie sposób odmówić rządowi Zjednoczonej Prawicy rozmachu. Przedsięwzięcia pokroju Baltic Pipe czy plany dotyczące elektrowni jądrowej dają pewien posmak perspektywicznej myśli energetycznej, której tak brakuje w polskiej polityce. Jednakże, wykonanie tych zamiarów pozostawia wiele do życzenia.

Najmniej uwag wiąże się z projektem Baltic Pipe. Rokowania co do realizacji tego połączenia są całkiem optymistyczne. Gorzej wygląda sytuacja w górnictwie. O ile przeprowadzana restrukturyzacja przyniosła pewne krótkoterminowe korzyści, o tyle nie rozwiązano kluczowych problemów branży, a nawet dano przyzwolenie na pogłębienie patologicznych sytuacji, które już dawno powinny zostać rozwiązane. Z kolei jeśli chodzi o atom, to przeciągający się brak decyzji skłania do przypuszczeń, że moment na jej podjęcie został już przegapiony i ewentualna deklaracja nie nastąpi do 2019 roku (ze względu na zbliżające się wybory samorządowe i parlamentarne). Natomiast program elektromobilności przypomina kolosa na glinianych nogach – szumne zapowiedzi rządu nie znajdują bowiem potwierdzenia w realnych działaniach, zwłaszcza zaś: w finansowaniu.