

KAPITAŁ NARODOWY

Założenia programowe

Nowej Demokracji TAK

Część I. Kapitał Narodowy



Szanowni Państwo,

Treści zaprezentowane poniżej są tylko i wyłącznie propozycją – bazą – do szeroko zakrojonej debaty obywatelskiej. Wszystkich zainteresowanych zapraszamy i gorąco zachęcamy do wspólnej dyskusji w naszych mediach społecznościowych.

Dziękuję moim koleżankom i kolegom z partii za profesjonalną pomoc merytoryczną w tworzeniu tego programu. Bez Waszego wsparcia nie byłoby tego wszystkiego.

Życzę miłej lektury.

Z wyrazami szacunku,

Piotr Chmielowski

Przewodniczący partii

Nowa Demokracja TAK



I. KAPITAŁ NARODOWY

Co najmniej od kilkunastu lat obywatele zastanawiają się, czym skutecznie zastąpić system ubezpieczeń społecznych oparty na ZUS i KRUS.

Okazuje się jednak, że nie jest to sprawa ani łatwa do wymyślenia, ani tym bardziej do przeprowadzenia ustawowego bez zmiany konstytucji. Pomysłodawców zmian było wielu, jednak nikt nie przebił się do świadomości społecznej. A wszystkie reformy prowadzące do zmian tego systemu zawsze do tej pory powodowały wyłączenie z systemu dodatkowych grup zawodowych (wojsko, sędziowie, służby mundurowe), albo podwyższenie składek dla osób pracujących lub wydłużenie okresu składkowego.

System posobny, czyli następstwa pokoleń, po pierwsze nie jest dziedziczny, po drugie, następuje jego dewastacja w sytuacji wojny, głębokiego kryzysu, bądź spadającej liczby płatników. Z tym ostatnim elementem mamy od kilkunastu lat do czynienia, o czym świadczą coroczne subwencje budżetowe, które w ostatnich latach udowodniały patologiczność tego systemu.

*Sam Zakład Ubezpieczeń Społecznych opublikował „Prognozę wpływów i wydatków Funduszu Ubezpieczeń Społecznych na lata 2021-2025”. Według tego raportu, w wariantcie obiektywnym ZUS zakłada, że w 2021 roku w Funduszu Ubezpieczeń Społecznych zabraknie 63 mld zł, w 2022 - 65,7 mld zł, w 2023 - 68, 2 mld zł, w 2024 - 70 mld zł, a w 2025 roku - 72 mld zł. Czyli, w dekadzie 2018-2028 dotacja budżetowa wyniesie szacunkowo ponad 600 mld zł. **To sześć elektrowni atomowych, które moglibyśmy już mieć w Polsce.***



Zatrważające w tej statystyce jest również to, że podwojenie dotacji nastąpi już po ośmiu latach (36 mld w 2018, 72 mld w 2025). Jeżeli ta tendencja wzrostowa zostanie utrzymana, to niechybnie nastąpi bankructwo Polski.

W tej sytuacji, Nowa Demokracja TAK proponuje stworzenie wielobranżowego programu budowy Kapitału Narodowego, opartego o obowiązkowy system składowy, jednak nie deponowanego tylko i wyłącznie przez zapisy księgowe, a dającego uczestnikom udział w kluczowych branżach gospodarki w postaci materialnej.

Program budowy Kapitału Narodowego (KN), dalej zwanym optymalnym, opiera się na zagospodarowaniu branż w ramach spółek Skarbu Państwa, którego akcjonariuszami będą obywatele uczestniczący w KN. Spółki te nie będą zbywalne rynkowo lub prywatyzowane. W szczególności dotyczyć to będzie strategicznych z punktu widzenia państwa sektorów:

- **energetycznego,**
- **kopalnictwa i zasobów naturalnych (nie mylić z górnictwem),**
- **infrastruktury (drogi, kolej, woda), oraz gospodarki morskiej.**

W pierwszej kolejności przekształci się Ministerstwo Aktywów Państwowych w Ministerstwo Kapitału Narodowego. Na czele ministerstwa zawsze będzie stał apolityczny wicepremier, minister wraz z czterema sekretarzami stanu, odpowiedzialnymi za poszczególne sektory.

Wszystkie osoby, które zdecydują się na wstąpienie do Kapitału Narodowego będą miały prawo i obowiązek comiesięcznego łożenia składki na KN. Przy czym wszyscy młodszy niż 35 lat – obowiązkowo, wszyscy starsi – deklaratoryjnie. Maksymalna kwota miesięczna wpłaty na KN (przy dzisiejszych relacjach kapitało-finansowych i wartości złotego) to np. 500 zł. W momencie



osiągnięcia wieku emerytalnego lub deklaratywnej chęci przejścia na emeryturę¹, udziałowiec będzie otrzymywał dożywotnie świadczenie z „uskładanego” udziału KN. W ten sposób, niejako automatycznie, po latach uzyska się równy dostęp do świadczeń emerytalnych dla wszystkich obywateli. Co stanowiłoby jeden z filarów systemu emerytalnego w Polsce. Po śmierci udziałowca, po rozliczeniu salda, pozostałe udziały nabyte przez obywateli będą dziedziczone według zasad spadkowych k.c.²

Środki będą gromadzone wyłącznie w bankach, w których większość akcji posiadają podmioty krajowe. Dotyczy to banków państwowych lub spółdzielczych. Te banki będą operatorami programu KN.

Wszystkie te środki będą miały charakter inwestycyjny i będą oprocentowane zawsze co najmniej 2% powyżej inflacji. Wszystkie spółki wchodzące w masę majątkową Kapitału Narodowego będą miały zarządy składające się wyłącznie z osób z celowym merytorycznym wykształceniem. Kontrakty menadżerskie będą kadencyjne, apolityczne, a konkursy jawne.

Ze środków zbieranych przez obywateli poszczególne przedsiębiorstwa sektorowe będą budować lub remontować swoje własne środki wytwórcze.

Spółki KN będą mogły nabywać udziały w przedsiębiorstwach zagranicznych w celu realizowania polityki państwa.

¹ dotyczy zawodów uprzywilejowanych.

² Nie mogą być regulowane testamentem. Środki zostaną przypisane do kont KN spadkobierców.



Cele inwestycyjne Kapitału Narodowego

1. Energetyka

Celem nadrzędnym o znaczeniu strategicznym w sensie bezpieczeństwa energetycznego, w okresie do 15 lat od wdrożenia programu KN, jest szybka budowa ośmiu siłowni jądrowych o łącznej mocy co najmniej 16 MW. Przy założeniu, że jeden blok o mocy 1000 MW będzie w stanie niewysilonym wyprodukować 6 TWh energii rocznie, daje to ok. 96 TWh wyprodukowanej energii elektrycznej, która będzie zapewniać ok. 55% zapotrzebowania bilansu energetycznego Polski. Stała generacja jądrowej energii elektrycznej na tym poziomie zapewni nam 100% obłożenia naszych potrzeb w tzw. dołku dobowego zapotrzebowania.

Wahania potrzeb ma zapewnić generacja konwencjonalna i ze źródeł odnawialnych.

Budowa elektrowni jądrowych rozpocznie się wyłącznie ze środków wpłaconych przez uczestników KN. Na dzień dzisiejszy według danych ZUS, zgłoszonych jest ok. 16,5 mln płatników składek. Zakładając, że każdy z nich zasili kasę KN wpłatą maksymalną, czyli np. 500 zł, uzyskujemy kwotę rzędu 8,25 mld zł w skali miesiąca. Po roku – 99 mld zł – czyli szacunkową równowartość jednej elektrowni jądrowej.



Przy dzisiejszych stawkach za energię elektryczną i kosztach budowy elektrowni jądrowej (nie więcej niż 100 mld zł), oraz dostępnych technologiach, czas budowy takiej siłowni trwa ok 8-10 lat, a pełny zwrot kapitałowy inwestycji następuje po około 17 latach, przy podstawowym resursie ok. 40 lat. A zatem, przez ponad połowę swojego „życia” elektrownia jądrowa będzie generować w zasadzie tylko zyski zasilające KN. Tak naprawdę, to będzie ona „zarabiać” od momentu uruchomienia i de facto zyski z energii zagwarantują wypłatę emerytur co najmniej dwóm pokoleniom udziałowców KN.

Upraszczając obliczenia, przychód istniejącej elektrowni w Bełchatowie z samej tylko produkcji energii elektrycznej netto to kwota rzędu 7,2 mld zł (przy cenie hurtowej 0,29 zł za kWh). Z 5100 MW mocy wytwórczej. Do wyprodukowania tej energii spala się ok. 39 mln ton węgla. Co stanowi olbrzymi koszt funkcjonowania siłowni (koszty wydobycia i spalania – emisja CO₂). W przypadku elektrowni jądrowej, jednorazowo poniesiony koszt na pręty paliwowe (ujęte w koszcie budowy) będzie praktycznie jedynym kosztem surowcowym na czas ich sprawności operacyjnej (ok. 10 lat). Prąd „z atomu” jest nieemisyjny, a jedynymi kosztami środowiskowymi będą wodne opłaty środowiskowe.

Sieć przesyłowa

Jednocześnie, wraz z rozpoczęciem budowy sieci elektrowni jądrowych, należy bezwzględnie zmodernizować krajową sieć przesyłową – która na dzisiaj nie spełnia wymogów generacji jądrowej.

Według ostatnich danych Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznych, na koniec 2017 roku w przypadku linii napowietrznych więcej niż 40 lat miało 42% sieci wysokiego napięcia, 37% średniego napięcia oraz 31% niskiego napięcia. W przedziale 25-40 lat znajdowało się ich natomiast odpowiednio 34%, 39% oraz 35%. Według tego samego Towarzystwa, koszt zwiększenia udziału skablowanych linii średniego napięcia z 27% do 75% został oszacowany na ok. 48 mld zł.



Jak widać, także tutaj potrzebna jest interwencyjna ingerencja państwa w ramach Kapitału Narodowego. Ta konieczność modernizacji infrastruktury przesyłowej doskonale wpisuje się w założenie o przedłużeniu łańcucha produkcyjnego firm wydobywczych. Modernizacja ta ma być wykonana z użyciem produktów i fabrykatów wyprodukowanych w Polsce, przez firmy ujęte w Kapitale Narodowym.

Dzisiaj koszt prądu w gniazdku w ponad połowie składa się z tzw. opłaty przesyłowej. Tak więc zwrot nakładów poniesionych na konieczną modernizację oraz długofalowe zyski z tej inwestycji są zapewnione i zagwarantowane tak długo, jak długo będziemy korzystać z energii elektrycznej. Oczywiście środki te będą zasilać konto Kapitału Narodowego.

Środki pozyskiwane do Kapitału Narodowego nie mogą być z oczywistych powodów wydawane jednostkowo na indywidualne projekty inwestycyjne. To znaczy, że będą wydawane celowo i schematycznie według wyznaczonych harmonogramów we wszystkich sektorach równolegle. Nie może być sytuacji, że budując elektrownie jądrowe zawiesimy modernizację infrastruktury przesyłowej lub budowę i modernizację dróg. Czas trwania wieloletnich inwestycji musi mieć swoje odzwierciedlenie w polityce finansowej Kapitału Narodowego z uwzględnieniem zależności i wpływów poszczególnych sektorów na realizowane inwestycje.



2. Kopalnictwo

Zasoby naturalne będące kopalinami³ (w odróżnieniu od np. lasów) w świetle obowiązujących dzisiaj przepisów są gwarantem zyskowności tej gałęzi sektora objętego Kapitałem Narodowym w długiej perspektywie czasowej. W rzeczywistości nie jest tak, że wydobywa się wszystkie kopaliny na raz i jednocześnie. Wydobycie niektórych z nich nie ma przesłanek ekonomicznych lub technologicznych dzisiaj, co może zmienić się w przyszłości. Utrzymanie dozoru i własności nad ilością i strukturą wydobycia kopalin będzie gwarantowało utrzymanie koniunktury na poszczególne kopaliny. Nawet wygaszenie węgla jako surowca energetycznego nie przekreśli wydobycia

³ Według ustawy Prawo geologiczne i górnicze złożem kopaliny jest takie naturalne nagromadzenie minerałów i skał oraz innych substancji stałych, gazowych i ciekłych, których wydobywanie może przynieść korzyść gospodarczą.

Od wejścia w życie nowego Prawa geologicznego i górniczego, tj. od 1 stycznia 2012 r., kopaliny dzielą się na:

- kopaliny, których złoża objęte są własnością górniczą; należą do nich: węglowodory (ropa naftowa, gaz ziemny oraz ich naturalne pochodne, metan występujący jako kopalina towarzysząca) np. w złożach węgla kamiennego, węgiel kamienny, węgiel brunatny, rudy metali (z wyjątkiem darniowych rud żelaza) i metale w stanie rodzimym, łącznie z rudami pierwiastków promieniotwórczych, siarka rodzima, sól kamienna, sól potasowa, sól potasowo-magnezowa, pierwiastki ziem rzadkich, gazy szlachetne, gips, anhydryt, kamienie szlachetne, wody lecznicze, wody termalne, solanki;
- kopaliny, których złoża objęte są własnością gruntu – należą do nich wszystkie pozostałe kopaliny.

Podział ten normuje art. 10 Prawa geologicznego i górniczego. Źródło: wikipedia



i produkcji węgla koksującego – niezbędnego w procesie technologicznym produkcji stali. Pełna świadomość nad zasobami kopalin w Polsce w ujęciu strategicznym (również pod względem czasu) umożliwi precyzyjne planowanie rozwoju poszczególnych gałęzi przemysłu.

Świat doszedł do punktu, w którym giełdy surowcowe, dominujące przez ostatnie pół wieku, tracą na znaczeniu, ze względu na bilateralne kontrakty między poszczególnymi krajami. Klasykiem jest kwestia zakupu gazu ziemnego w Rosji, który sprzedawany jest według indywidualnych kontraktów różnym odbiorcom i w różnych cenach.

Cele inwestycyjne w tym sektorze sprowadzają się do możliwości przedłużenia łańcucha produkcyjnego. A zysk ekonomiczny nie powinien przedkładać się nad zysk celu strategicznego (np. celem strategicznym jest modernizacja sieci przesyłowej a nie sprzedaż czystej miedzi. Docelowo większe zyski zapewni przesył energii elektrycznej). KN będzie swoistym regulatorem cen surowców w długoterminowym ujęciu czasu.

Zgodnie z Konstytucją RP, wszystkie złoża znajdujące się w ziemi należą do Skarbu Państwa. Tak więc wszystko co wydobyte na terenie RP będzie zasilać KN poprzez udział w zysku spółki wydobywczej. Docelowo w tym obszarze KN ma doprowadzić do sytuacji, że surowce będą sprzedawane tylko jako produkty przetworzone lub półfabrykaty. Np. KGHM nie będzie sprzedawać nieprzetworzonej rudy miedzi, tylko produkty wytworzone z miedzi. Przedłużenie łańcucha produkcyjnego w Polsce to bezwzględny wymóg w tym sektorze.

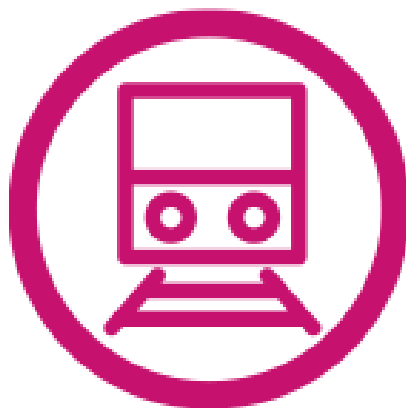


Strategiczne zabezpieczenie kopalni

Inną kategorią inwestycji będzie strategiczne zabezpieczenie wydobycia kopalni w ujęciu poszczególnych gałęzi przemysłu w długo terminowej perspektywie czasu (np. na okres 15 lat) I tak, dla hutnictwa, należy obowiązkowo zabezpieczyć wydobycie i produkcję węgla koksującego. Dla budownictwa – zabezpieczenie produkcji cementów i betonów – czyli wydobycie piasków, żwirów, marglu, gliny, wapnia, gipsu. A także węgla do wypalania klinkieru cementowego. Już sama energetyka (budowa 8 siłowni jądrowych) pochłonie olbrzymie ilości surowców – trzeba dopilnować, aby były wytworzone lokalnie, w miarę możliwości.

Kopalnictwo nie ogranicza się tylko i wyłącznie do wydobycia zasobów ziemi. Ściśle z nim powiązana jest cała branża przetwórstwa wydobytych kopalni. Celem Kapitału Narodowego będzie maksymalnie możliwe wydłużenie łańcucha produkcyjnego wyrobów (półproduktów, fabrykatów, materiałów) na terenie kraju.

Według raportu przygotowanego przez Państwowy Instytut Geologiczny, pod tytułem „Bilans zasobów złóż kopalni w Polsce”, stan na koniec 2019, polski przemysł wydobywczy ma olbrzymi potencjał w kilku grupach surowcowych. Poza węglem i miedzią, których złoża mają potencjał wydobycia liczony w dekadach, pozostałe zasoby kopalni mają różne potencjały. A ich wydobycie będzie regulowane bieżącymi potrzebami gospodarki.



3. Infrastruktura transportowa

W dzisiejszych realiach wszystkie drogi komunikacyjne, w tym autostrady, drogi szybkiego ruchu, koleje, drogi wodne i porty lotnicze muszą być państwowe. Ta infrastruktura jest kluczowa dla państwa z punktu widzenia mobilności obywateli i towarów oraz bezpieczeństwa kraju. Ponadto cała ta infrastruktura wpływa na otoczenie, pod względem własności, utrzymania, czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych. Trudno wyobrazić sobie w dzisiejszych warunkach ekonomicznych, aby ktoś wybudował np. prywatny tor kolejowy o długości 300 km i uzyskał wszystkie zgody na przeprowadzenie takiej inwestycji. Pomijamy już fakt wysokości nakładów i zwrot z inwestycji. Przykłady podobnej (i niezdrowej) logiki doświadczamy każdorazowo, jadąc autostradami do Krakowa lub Poznania. Stawki przejazdu u prywatnych operatorów są komercyjne, przy jednoczesnej niedbałości o jakość i bezpieczeństwo podróży. Gdyby nawet założyć, że np. samorzady trzech województw (Wrocław, Poznań, Gdańsk) osiągną porozumienie na budowę „prywatnej” linii kolejowej między tymi miastami, nastąpi dublowanie się ruchu kolejowego na tych kierunkach, co niekorzystnie wpłynie na rentowność obu systemów transportowych (PKP, „prywatnego przewoźnika”). Tak więc państwo – samorzady wojewódzkie - poprzez taką działalność, będą de facto szkodzić



swoim obywatelom. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. W tym miejscu należy dodać, że te elementy składowe infrastruktury nie mogą być własnością państw trzecich.

Musi być również zachowana zasada równej i otwartej dostępności do infrastruktury dla wszystkich zainteresowanych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą i obywateli.

Cele inwestycyjne w infrastrukturze drogowej

Strategicznym celem inwestycyjnym w infrastrukturze drogowej jest stworzenie sieci połączeń szybkich, co najmniej dwupasmowych dróg krajowych, o standardzie drogi ekspresowej lub autostrady. Z wyraźnym rozdzieleniem funkcji: ruch lokalny, krajowy, międzynarodowy.

Wszystkie autostrady muszą być pod kontrolą jednego narodowego operatora.

Wszystkie drogi krajowe i większość wojewódzkich zostanie przejętych przez KN. Droga to nie jest tylko jezdnia. Przy autostradzie istnieją i funkcjonują stacje benzynowe, zajazdy, parkingi, hotele. Jednak to MKN (Ministerstwo Kapitału Narodowego) będzie zawiadywać szerokim pasem drogowym. Będzie dzierżawić grunt z tego pasa podmiotom zainteresowanym prowadzeniem działalności gospodarczej w tym pasie. Podobny system działa w przypadku niemieckich autostrad, gdzie doskonale sprawdza się od lat 60-tych XX wieku. Przejęcie i zarządzanie szerokim pasem drogowym przez operatora umożliwi i ułatwi zadania modernizacyjne dróg pod kątem przepustowości



i bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów komunikacyjnych i krzyżowania się szlaków.

Dodatkowo pobór drogowych opłat transportowych (e-toll) będzie w całości zaliczany do majątku KN (ok. 2 mld zł/rok). Zostaną zlikwidowane opłaty i bramki autostradowe. A dostęp do dróg publicznych w Polsce będzie wymagał wykupienia rocznej winiety – o wysokości tej opłaty będzie decydował kraj rejestracji pojazdu (np. przewidywany koszt dla pojazdu zarejestrowanego w Polsce – 200 zł/rok. A pojazdu z zagraniczną rejestracją – koszt rocznej winiety danego kraju). Przy obecnej liczbie ok 24,3 mln zarejestrowanych pojazdów w Polsce, daje to szacunkowy wpływ do budżetu KN w kwocie ok. 4,9 mld zł.

Uwzględniając trendy rozwoju motoryzacji, należy spodziewać się dynamicznego wzrostu elektromobilności. A co za tym idzie, na operatorze będzie spoczywał obowiązek zapewnienia infrastruktury do obsługi pojazdów napędzanych prądem. A tego w skali kraju może dokonać tylko państwowy operator. Tak samo rzecz się będzie miała w momencie popularyzacji innych rozwiązań paliwowych (np. wodoru).

Zakładając, że Kapitał Narodowy zostanie wdrożony (czyli zmieni się opcja polityczna i podejście do polityki zagranicznej), należy się spodziewać wzrostu wymiany handlowej między Polską a naszymi partnerami handlowymi. Wtedy istnienie i funkcjonowanie solidnej infrastruktury transportowej (drogi, kolej) przyniesie zwielokrotnienie wpływów do KN z tytułu opłat.



Cele inwestycyjne w kolejnictwie

Wszystkie tory i szlaki w Polsce pozostaną w ręku KN. Natomiast operatorzy i przewoźnicy będą uiszczać opłaty przewozowe. Ten model już funkcjonuje w Polsce – w miarę sprawnie.

Do głównych celów inwestycyjnych zalicza się przede wszystkim modernizacja infrastruktury kolejowej na głównych kierunkach tranzytowych dla pasażerów i towarów, z uwzględnieniem centrów przeładunkowych dla Nowego Jedwabnego Szlaku w okolicach Łodzi, Szczecina i Wrocławia. Ten punkt nie może być realizowany bez podpisania umów międzynarodowych o wytyczeniu priorytetowych szlaków komunikacyjnych w ramach sieci TEN-T. W starej strategii TEN-T są już co prawda wytyczone główne korytarze transportowe, ale z powodu ewolucji transportu, szlaki te mają różny charakter. I tak, szlaki wschód – zachód będą odgrywały podstawową rolę. Jednakże na znaczeniu zyskuje tzw. południowy korytarz, przez Wrocław, Katowice, Rzeszów. Powód – Via Carpatia i dostęp do portów Morza Czarnego. Dotyczy transportu drogowego i kolejowego.

Natomiast w linii północ – południe: szlaki Szczecin – Wrocław – Praga oraz Gdańsk – Warszawa – Katowice.

Kolejnym wyzwaniem inwestycyjnym jest przyjęcie modelu „japońskiego” w zakresie własności tzw. terenów kolejowych i dworców – umożliwienie budowy i najmu nieruchomości o charakterze biurowym, usługowym i handlowym. W porozumieniu z lokalnymi samorządami.

Analiza potrzeb i konieczności utworzenia tzw. intermodalnych hubów (centrów) przesiadkowych w ruchu pasażerskim – nie jako decyzji politycznych, ale wynikających z fluktuacji potrzeb korytarzy komunikacyjnych. To kolejny cel



inwestycyjny dla Polski. Obowiązkowy warunek do spełnienia – połączenie co najmniej 3 systemów transportowych w węźle (np. kolej lokalna, transport publiczny kołowy i/lub tramwajowy, port lotniczy, ruch drogowy, drogi wodne).

Kolej dużych prędkości – budowa infrastruktury według potrzeb zaspokojenia ruchu pasażerskiego – na dwóch osiach. Kierunek północ – południe: Warszawa – Śląsk – Wiedeń, oraz Szczecin – Poznań – Wrocław – Praga. Kierunek wschód – zachód: Berlin – Poznań – Warszawa – Rosja, oraz Drezno – Wrocław – Śląsk – Lwów. W każdym z tych przypadków połączenia te muszą mieć charakter międzynarodowy, i muszą obowiązkowo wynikać z wolumenu międzynarodowego ruchu pasażerskiego.

Ponieważ KN jest długoterminową inwestycją wszystkich obywateli, to rentowność musi być zapewniona długoterminowo, w skali kilku pokoleń, nawet gdy amortyzacja inwestycji może początkowo wynieść ok. 20-25 lat.

Do realizacji tych zadań należy się przygotować w bardzo szerokim spektrum. Od zapewnienia fachowego kapitału ludzkiego (odpowiednio i kierunkowo wykształcona kadra⁴ – szkolnictwo wyższe kierunkowe i techniczne), poprzez zapewnienie bazy materiałowej na prowadzone projekty – lokalnie produkowane w wydłużonym łańcuchu produkcyjnym polskich przedsiębiorstw.

⁴ Kontynuacja pracy w zawodach specjalnych.



Cele inwestycyjne w transporcie lotniczym

Na dzień dzisiejszy pomysł realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego w Baranowie jest pomysłem politycznym i wyprzedza potrzeby naszego społeczeństwa o co najmniej 2 dekady.

Znacznie bardziej rozsądnym rozwiązaniem byłoby przeznaczenie tych środków na systemową modernizację infrastruktury kolejowej w całej Polsce do prędkości 160 km/h oraz utworzenie i rozbudowę lokalnych połączeń. Nie można jednak wykluczyć konieczności powrotu do tej koncepcji w przyszłości.

Okresowe zablokowanie budowy CPK będzie też miało wpływ na inną, istniejącą już infrastrukturę portów lotniczych. Da szansę lokalnym portom lotniczym na obsługę krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego. Obawiamy się, że budowa CPK wykluczy funkcjonowanie lokalnych portów lotniczych i obsługę krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego, co może doprowadzić do ich bankructw. A to z kolei przełoży się negatywnie na funkcjonowanie regionów i ich potencjalny rozwój.

Osiem głównych lotnisk w Polsce będzie miało możliwość i czas na swój dynamiczny rozwój. A siatka połączeń krajowych z Okęciem ma znaczenie lokalne, na poziomie kraju i ruchu do i ze stolicy.

W momencie, gdy rzeczywiste potrzeby transportu interkontynentalnego w zakresie ruchu pasażerskiego i towarowego uzasadnią konieczność budowy CPK, wtedy należy wrócić do tej koncepcji.



Cele inwestycyjne w transporcie morskim i wodnym

Dzisiaj globalna gospodarka opiera się na globalnej wymianie handlowej produktów i usług. I nie ma przesłanek, by model ten miał się zmienić w nadchodzących dekadach. Nie ma również logicznych przeciwwskazań do tego, aby blisko 40 milionowy naród z dostępem do morza i największym portem morskim na Bałtyku, nie miał własnej floty handlowej, która gwarantowałaby bezpieczny i niezawodny transport lokalny i globalny w zakresie logistyki surowców, produktów i dóbr. Bezpieczeństwo tego rozwiązania polegałoby na uniknięciu konieczności korzystania z przewoźników innych narodowości. A niezawodność – to „protekcyjna” rola KN, która da gwarancję funkcjonowania połączeń na granicy ekonomicznej opłacalności armatora w sytuacji, gdy zaspokojone zostaną inne, strategiczne cele gospodarcze. Ten model funkcjonowania jest powszechnie stosowany przez wszystkich naszych partnerów europejskich i zdecydowaną większość światowych, z największymi państwami na czele.

W sensie gospodarczym dysponujemy potencjałem: wytwórczym (przemysł stoczniowy), produkcyjnym, i konsumpcyjnym. A rozszerzając te rozważania o ciekę wodną i transport śródlądowy, mamy również potencjał importowo – eksportowy. Należy obowiązkowo uwzględnić powstanie

Celem strategicznym dla branży jest dopisanie portu w Gdańsku do sieci portowej ARA (Antwerpia – Rotterdam – Amsterdam), jako partnera i strategicznego operatora w basenie Bałtyku. Ma to być zrealizowane poprzez przejęcie ruchu towarowego dla basenu Bałtyku i krajów przyległych (w tym wschodnioeuropejskich) przez narodowego armatora. Portem „macierzystym” dla Czech, Słowacji i zachodniej Ukrainy ma być Gdańsk. Wtedy sieć będzie się nazywać ARAG.



intermodalnych hubów towarowych – łączących transport morski/wodny z kolejowym i drogowym.

Droga wodna Odra – Dunaj

Poważnym celem inwestycyjnym jest utworzenie drogi wodnej Odra – Dunaj. Umożliwi to obsługę potrzeb przemysłowych Polski, Czech i Słowacji, zlokalizowanych przy Odrze i jej okolicy. Jest to jednocześnie jeden z korytarzy transportowych sieci TEN-T.

Ta inwestycja będzie miała dodatkowe funkcje. Całkowite i zupełne zabezpieczenie przeciwpowodziowe zlewni Odry poprzez zestopniowanie nurtu i stworzenie retencji. Regulacja i zarządzanie zlewnią Odry da możliwości szybkiego przepływu dużych mas wody w sytuacjach kryzysowych.

Przy wykonaniu inwestycji szlaku odrzańskiego w jej pełnym wymiarze, i przy założeniu opłaty (dostęp do wody) na poziomie 10 gr za tonokilometr, wpływ do budżetu z samego tylko dostępu do wody dla ruchu towarowego (szacunkowo jest to 80 mln ton towarów rocznie) to kwota rzędu 5 mld zł/rok. Do tego należy dodać ruch turystyczny i wpływy z branży turystycznej. A wszystkie gminy nadodrzańskie będą miały uzbrojone tereny inwestycyjne niejako z „automatu”.

Trzecim elementem regulacji Odry jest wykorzystanie jej potencjału hydroenergetycznego, jako uzupełniającej generacji. Chodzi o małe, przepływowe elektrownie, z zerowym oddziaływaniem środowiskowym, które mają być stałym producentem energii na potrzeby lokalnych samorządów.



Ten wielki program inwestycyjny stworzy gigantyczne zaplecze turystyczne i rekreacyjne. A beneficjentem zysku z opłat (tonokilometr) w połowie kwoty będą nadodrzańskie samorządy⁵.

Inwestycja w żeglowność Odry ma kilka nieocenionych, z punktu widzenia strategicznego i gospodarczego, znaczeń:

1. Transport węgla i innych surowców masowych,
2. Transport skroplonego gazu,
3. Transport kontenerowy.

Osiągnięcie i utrzymanie V klasy żeglowności na całej drodze odrzańskiej do granicy z Czechami, da potencjał przewozowy na poziomie 80 mln ton rocznie.

Osobnymi projektami inwestycyjnymi w zakresie żeglugi śródlądowej jest połączenie kanałami żeglownymi dużych miast i ośrodków przemysłowych, z wykorzystaniem naturalnych i sztucznych cieków wodnych w ramach szlaków E40 i E70 sieci TEN-T, oraz lokalnych, według potrzeb.

Podsumowanie

Usystematyzowanie własności i przeprowadzenie tych inwestycji umożliwi stworzenie bazy kapitałowej, która będzie w stanie zaspokoić potrzeby inwestycyjne i modernizacyjne sektorów w wielopokoleniowym okresie czasu i da gwarancję wpływów potrzebnych do pokrycia potrzeb emerytalnych obywateli, uczestników KN, zawiązką.

⁵ Pozysk środków z tonokilometra będzie rozdzielony proporcjonalnie między państwo a samorząd, w granicy którego jest linia brzegowa rzeki, według stawki za kilometr linii brzegowej.



Szanowny Czytelniku,

Dziękujemy za zainteresowanie i zapoznanie się z naszymi założeniami programowymi.

Jeżeli chcesz wiedzieć na bieżąco co robimy, napisz do nas na kontakt@nowademokracja.org Dopiszemy Cię do naszego partyjnego newslettera!

Jeżeli uważasz, że wizja i cele Nowej Demokracji Tak mają sens i przewagę nad innymi propozycjami politycznymi, i chcesz abyśmy uparcie pracowali w osiągnięciu ich realizacji, wspomóż nas finansowo.

W tym celu wpłać^{*)} wybraną przez Ciebie kwotę na nasze konto bankowe:

Nazwa banku: Mikołowski Bank Spółdzielczy

nr konta: 67 8436 0003 0000 0026 8255 0001

Odbiorca: Nowa Demokracja – TAK

Ul. Długa 1

43-190 Mikołów

Tytuł przelewu: darowizna na rzecz partii

***) Pamiętaj, że musisz mieć polskie obywatelstwo i musisz podać swoje dane osobowe.**

Jeżeli uważasz, że Twoje poglądy polityczne utożsamiają się z naszymi i czujesz potrzebę zainwestowania swojego czasu i pracy w budowanie nowej, demokratycznej Polski, zapraszamy Cię w nasze szeregi. Wypełnij deklarację członkowską, prześlij do nas, opłać składkę członkowską i działaj z Nami!

WITAMY CIĘ SERDECZNIE !!!



DEKLARACJA WSTĄPIENIA DO PARTII

NOWA DEMOKRACJA TAK

Ja niżej podpisana/y :

* imię/imiona/:.....

* nazwisko:.....

*PESEL:.....

*miejsce zamieszkania:.....

telefon/y:.....

* e:mail:.....

Wykształcenie kierunkowe:.....

● wcześniejsza przynależność do partii politycznych: nazwa, miejscowość, okres, funkcja:

.....
.....

● przynależność do organizacji społecznych, stowarzyszeń i innych organizacji rządowych i pozarządowych:.....

.....

Proszę o przyjęcie mnie w poczet członków partii **Nowa Demokracja TAK**.

Oświadczam, że akceptuję założenia, cele oraz Statut i Program Partii **Nowa Demokracja TAK** i nie będę podejmował/a działań sprzecznych z jej celami i założeniami programowymi.

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych na potrzeby związane z realizacją celów statutowych partii **Nowa Demokracja TAK**, zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997r. o ochronie danych osobowych.

data, miejscowość, własnoręczny czytelny podpis

UWAGA: * pola obowiązkowe do wypełnienia

- prosimy wypełnić deklarację czytelnie