

Bieńkowska superministrem, czyli ogon macha psem



KRZYSZTOF BOSAK

Redaktor „Nowej Konfederacji”

Choć transport przez kolejne lata będzie pozostawiony samemu sobie, a faktyczną strategią będzie „Szybko wydawać – przecinać wstęgi”, to gambit Tuska ma szanse się powieść – w wymiarze propagandowym.

Rekonstrukcja Rady Ministrów wywołała oczekiwany szum medialny. Nową gwiazdą rządu ma zostać Elżbieta Bieńkowska. Jej rola rzeczywiście znacząco wzrośnie: zostanie wicepremierem i będzie zarządzać nowym „superministerstwem” powstałym z połączenia resortów Rozwoju Regionalnego oraz Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Komentatorzy skupili się na wizerunkowych aspektach tej decyzji, podczas gdy naprawdę istotne są zmiany instytucjonalne. Spróbujmy więc przyjrzeć się temu, co rzeczywiście awans Bieńkowskiej oznacza.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego utworzył w roku 2005 ówczesny premier Kazimierz Marcinkiewicz. Zostało wydzielone z Ministerstwa Gospodarki i do dziś mieści się w kilku budynkach kompleksu tego resortu oraz na tyłach gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego. Jedynym zadaniem MRR jest koordynacja wydawania środków unijnych. Po wyczerpaniu się unijnych dotacji może ono zostać rozwiązane bez żadnej straty dla państwa.

Z kolei Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej już obecnie jest i w zasadzie zawsze było swego rodzaju „superministerstwem”. Jego kompetencje należą do jednych z najszerszych w rządowej administracji, bo obejmują aż pięć wielkich obszarów: budownictwo, lotnictwo, kolej, wybrzeża i żeglugę morską, wreszcie transport samochodowy i budowę dróg. Do tego dochodzą tematy szczegółowe (takie jak współpraca międzynarodowa w sprawach transportu) i nadzór nad prawie trzydziestoma instytucjami podległymi.

Różne rządy w różny sposób próbowały sobie radzić z tak rozrośniętym tworem. Z reguły poprzez mianowanie dużej liczby wiceministrów mających doświadczenie i kompetencje w poszczególnych dziedzinach. Inną drogą było wydzielenie części departamentów w odrębny resort, powierzony samodzielnemu konstytucyjnemu ministrowi. Tę ostatnią metodę zastosował jako premier Jarosław Kaczyński wobec budownictwa i gospodarki morskiej.

Natomiast Donald Tusk wybiera wariant przeciwny i kuriozalny: transportowo-infrastrukturalnego kolosa podporządkowuje rozdającemu pieniądze unijne karłowi. Towarzyszy temu charakterystyczna dla Platformy Obywatelskiej dęta retoryka. Dla przykładu europoseł PO Jan Olbrycht z ekscytacją zachwalał „budowę zintegrowanego systemu rozwoju” i „koordynację całego rozwoju kraju”.

Tymczasem kluczowe pozostaje pytanie o to, czy Bieńkowska ma szansę kompetentnie zarządzać nowym „superministerstwem”. Nic na to nie wskazuje. Z wykształcenia jest filologiem, z doświadczenia – przez osiem lat lokalnym urzędnikiem, później przez sześć lat ministrem odpowiedzialnym za wydawanie dotacji z UE. Już obecnie ma trudność ze sprostaniem wszystkim obowiązkom. Przykładowo, pełniąc od 2011 r. mandat senatora, przez ostatnie trzy lata ani razu nie zabrała głosu podczas obrad i opuściła 30 proc. głosowań.

W transporcie i infrastrukturze kluczowe jest przygotowanie merytoryczne. Bieńkowska nigdy się tą tematyką nie interesowała. W 2011 r. w Senacie wybrała komisje zajmujące się Unią Europejską i samorządem. Nawiasem mówiąc, jej poprzednicy: Sławomir Nowak i Cezary Grabarczyk też nie byli przygotowani do pracy w tej dziedzinie. A wśród obecnych siedmiu wiceministrów od transportu i infrastruktury jest tylko jeden poseł PO.

Paradoksalnie jedynym obeznanym w tej tematyce ministrem obecnego rządu jest wicepremier z ramienia PSL Janusz Piechociński. Zgodnie jednak z koalicyjnym parytetem został on oddelegowany do kierowania Ministerstwem Gospodarki, gdzie już na starcie sparzył się nieznaną materią (kwietniowa awantura wokół memorandum ws. budowy drugiej nitki gazociągu jamalskiego).

**Jedynym obeznanym
w tematyce infrastruktury
ministrem obecnego rządu
jest wicepremier z ramienia
PSL i szef resortu
gospodarki Janusz
Piechociński**

Jest więc jasne, że operacja przebudowy Rady Ministrów podyktowana jest głównie względami PR-owymi. Bieńkowska, poza umiejętnością improwizacji i prezentacją, ma w oczach Tuska jedną szalenie istotną zaletę: nie robi głupich błędów. Dlatego właśnie, choć transport przez kolejne lata będzie pozostawiony samemu sobie, a faktyczną strategią będzie „Szybko wydawać – przecinać wstęgi”, to gambit Tuska ma szansę się powieść – w wymiarze propagandowym.

