

Pendolino story

27 września 2014

Pendolino, formalnie rzecz biorąc, to drugie dziecko Matki Unii Demokratycznej, Marii Wąsik, która podówczas szefowała PKP. W zasadzie jest to już drugi poród Pendolino w Polsce. Pierwszy kontrakt na jego zakup podpisano w 1998 r., lecz wówczas dzięki kontroli NIK obalono przetarg, z racji, że nie miałyby po czym jeździć.



Od lat szacowano zakup Pendolin na 1,3-1,6 mld zł. Nawet po podpisaniu kontraktu 30 maja 2011 r., Rząd informował o kwocie całości w wysokości 1,7 mld zł, w tym 1,6 mld zł za 20 składów Pendolino i 109 mln zł na „budowę zaplecza technicznego” w Polsce. Okazało się jednak, że wpuszczono Intercity w kontrakt o wartości 665 mln EUR, czyli ok. 2,64 mld zł!

Co gorsza nie dostaniemy prawdziwego pendolino, tylko quasipendolino. Po włosku 'pendolino' to wahadełko. Do Polski wjadą Pendolino bez owego „wahadełka” czyli wychylnego pudła, umożliwiającego utrzymanie prędkości na zakrętach. Dlaczego? Ministerialni rachmistrze wyliczyli, że to „pendolino” jest Pendolinu w zasadzie zbędne, bo na przewidzianej w Polsce trasie zyska niewiele na czasie (jedynie kilkanaście minut uzysku, który po dorachowaniach stopniał jeszcze o połowę), czyli nie warta skórka za wyprawkę: będzie bez pudła. W takim

razie na co modernizowano trasę E65 pod wychylne pudło, pozostaje oczywiście pytaniem retorycznym. Co więcej, rachmistrze mogą mieć rację. Wiadomo przecież, że głównym atutem Pendolina są kręte trasy, jak w Czechach, gdzie można skorzystać najwięcej na wychylnym pudle. Tylko po co w takim razie Pendolino? Może dziób się w ministerstwie spodobał? I pomyśleć, że mieliśmy naprawdę dobrą koncepcję Kolei Dużych Prędkości, którą Nowak od razu wrzucił do kosza (ściśle: zawiesił na wiele lat).

KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI (MADE IN POLAND)

KDP to projekt, który sformułowano w 2005 r. (a nie jak pisze GW z 2008 r.). Żadna z istniejących linii kolejowych nie nadaje się pod KDP (300-350 km/h), dlatego chodziło tutaj o budowę nowej linii łączącej stolicę z miastami zachodniej Polski i Europy. To projekt wieloletni, lecz umożliwiał uzyskanie znacznego dofinansowania UE. Poza tym w latach 2006-2007 polska kolej wzięła głęboki oddech i przyjęła sensowny kierunek dalszej trasy. W 2007 r. dokonano rekordowych wydatków inwestycyjnych w PKP: 3,6 mld zł, dwukrotnie więcej niż rok wcześniej (pochodziły zarówno z budżetu, środków unijnych, jak i środków własnych Grupy PKP).

Tak jak i w innych dziedzinach strategicznych, tak i dla kolei opracowano wówczas spójny i kompleksowy dokument programowy: Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013 została przyjęta przez Ministerstwo Infrastruktury 12 kwietnia 2007 r. Jednym z elementów jest także prawdziwa kolej dużych prędkości. Który model superszybkich pociągów preferowała pierwotna koncepcja? Żaden z istniejących! Była to koncepcja, która opierała się na polskiej myśli technicznej, już istniejącej i rozwiniętej przy okazji tego projektu. Była to zatem koncepcja, która najmocniej stawiała na naukę:

„Działania w obszarze transportu kolejowego nie powinny ograniczać się wyłącznie do kwestii utrzymania dotychczasowego standardu kolejnictwa w kraju, ale uwzględniać również

współczesne możliwości jego rozwoju. Szczególnie ważnym obszarem działań w tym zakresie jest budowa nowoczesnego systemu kolei dużych prędkości ($V > 300$ km/h). Postępującej rozbudowie sieci dróg ekspresowych i autostrad towarzyszyć powinien rozwój atrakcyjnej kolejowej oferty przewozowej, pozwalającej na łączenie stolicy kraju z miastami położonymi w odległości ok. 300 km, w czasie nie przekraczającym 1,5 godziny. Jest to konieczne z punktu widzenia polityki zrównoważonego rozwoju, tj. stworzenia alternatywy dla przewozów drogowych i lotniczych.

Polska posiada rozwinięte zaplecze naukowo-badawcze, zdolne do realizacji projektów w zakresie nowoczesnego transportu kolejowego. Decyzja o realizacji programu dużych prędkości w kolejnictwie, stanowi warunek właściwego wykorzystania tego potencjału i jego dalszy rozwój.

W okresie 2007-2013 przewiduje się rozpoczęcie prac przygotowawczych dla budowy linii kolejowych dużych prędkości.”

Z perspektywy czasu widać wyraźnie, że była całkowicie realistyczna! Co więcej, sporo dla jej realizacji zrobiono. Istotnym elementem rozwoju polskiej myśli technicznej stało się Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, powołane 1 lipca 2007 (www.ncbr.gov.pl). Pierwszym dyrektorem NCBR był gen. Bogusław Smólski. Mam wrażenie, że w nieodległym czasie jednostka ta przyćmi PAN, rangą swego znaczenia dla gospodarki i efektywnością prowadzonych badań.

Wsparto wówczas rozwój rodzimej fabryki pojazdów szynowych PESA, która po 2006 r. wystrzeliła i dziś jest potęgą regionalną, ale zarazem prawdziwym ambasadorem Polski: tworzy pociągi, które zwyciężają najlepsze przetargi zagraniczne: zwycięża zarówno w Moskwie, jak i w Berlinie, gdzie na wielki kontrakt od Deutsch Bahn pokonała Siemens! I pracuje już nad nowymi technologiami: hybrydową koleją – z dofinansowania NCBR. Tak tworzy się dobrą i konkurencyjną gospodarkę, którą

spokojnie możemy mieć. To jest efekt myśli strategicznej w polityce a nie magiczna wiara w „niewidzialną rękę”.

Krajowego konkurenta Pesy, nowosądecko-gliwicki Newag wymieniam znacznie mniej chętnie, bo choć też ma przyzwoite pociągi, jednak przy kapitale zakładowym 11,25 mln zł zatrudnia jedynie 1,3 tys. pracowników (w tym 150 z wyższym wykształceniem) . Tymczasem Pesa przy kapitale zakładowym 5,4 mln zł zatrudnia już 3,7 tys. pracowników. I nie sędzę, by były znaczne różnice w zarobkach. Obie firmy mają po dwie fabryki: Pesa w Bydgoszczy i Miński, Newag w Nowym Sączu i Gliwicach. A na przetargach konkurują równorzędnie! Trzeba zacząć promować firmy za wskaźniki social-friendly a nie zysku!

Gdyby nowy rząd kontynuował projekt, zaczynając od wieloletniej budowy infrastruktury, to nim by była gotowa, PESA czy inna nasza fabryka już miałaby potrzebne pociągi, w niczym nieustępujące konkurencji. Wystarczyło tylko, aby rozwój technologii był stymulowany przez krajowe koleje, czyli przez państwo polskie. Pendolina będą jeździć głównie ok. 160 km/h. Sukcesywnie magistrała kolejowa ma być tak rozbudowywana, żeby umożliwiać jazdę ok. 200 km/h. Wyższe prędkości to kwestia dalszej przyszłości. A taką prędkością to już dziś spokojnie mogą jeździć pociągi z Newagu czy Pesy (np. Elf Pesy, który rozkładowo od września 2013 r. w Wielkopolsce ma jeździć z pasażerami 160 km/h). Polscy producenci mają już kilka pojazdów przekraczających 200 km/h (np. Griffin czy Impuls, ten ostatni w wersji 31WE osiąga 211 km/h) Zanim w Polsce Pendolino będzie jeździć bliżej swoich nie aż tak imponujących możliwości, polscy producenci spokojnie mogliby wytwarzać pojazdy o analogicznych osiąгах i niższej cenie.

Pendolino były wówczas brane pod uwagę, ale nie pod kątem kupna, a kooperacji z Czechami. W maju 2007 r. PKP zwróciło się do czeskich kolei České dráhy z prośbą o przedłużenie linii superekspresu Pendolino Praga – Ostrawa do Warszawy (zamysł był taki, by rano był przejazd do Pragi, a wieczorem

powrót). Czesi zaczęli analizować wymagane dostosowania. Dlaczego nic z tego nie wyszło – nie wiem. Warto podkreślić to z dwóch względów: w okresie odżycia polskich kolei nie było obaw przed wpuszczaniem potencjalnej konkurencji, na długo przed liberalizacją rynku UE, podczas kiedy inni sąsiedzi raczej wypraszały czeskie Pendolino, które w 2011 wycofano z tras międzynarodowych. Po drugie zaś, trasa do Ostrawy wprowadzona została pod przymusem, po tym, jak niepowodzeniem zakończył się projekt wdrażania trasy Berlin-Praga-Wiedeń. I jest dla Czechów zupełnie niedochodowa, tak jak i zresztą całe Pendolino. O ile jednak Czesi mają niedochodowość po części nie ze swojej winy, bo nie spodziewali się, że wypadną z połączeń międzynarodowych, o tyle u nas to samo ministerstwo zamknęło jedyny sensowny projekt KDP na tym etapie i pociągnęli na plażę.

W grudniu 2007 r. Pendolino wykoleił się pod Pragą: „Rzecznik Czeskich Kolei nie wykluczył, że powodem wypadku mógł być sabotaż. Śledztwo wykazało, że jedna z szyn pękła pod naciskiem pociągu, ponieważ została nacięta. Pirotechnicy odnaleźli również niewielki krater na miejscu katastrofy”. W Polsce w ostatnich latach mamy do czynienia z nawałem wykolejeń [1] i z informacji prasowych wynika, że przynajmniej w części powinien być rozpatrywany taki sam wariant. Kilkakrotnie też udawało się zapobiegać wykolejeniom przez zdumiewające okoliczności, nawet i na świeżo zmodernizowanych trasach.

SZYBKA KOLEJ EURO 2012

Kilka tygodni po przedstawieniu przez ministra transportu Programu dla kolei, prezes PKP Intercity, Czesław Warsewicz (jeszcze z poprzedniego rządu) obwieszcza, że na Euro 2012 PKP IC zakupi superszybkie pociągi TGV. Zadeklarował zakup 20 składów TGV za ok. 380 mln euro (1,5 mld zł). Choć było to lepsze niż opcja Pendolino, jednak torpedowało znacznie lepszy program Polaczka. Nie mówiąc już o samej spółce kolejowej: ledwo wyszła na prostą (o ile jeszcze w I kw. 2006 r. IC miało

7 mln straty, to rok zakończyło już historycznym zyskiem: 32 mln zł), od razu zostałaby utopiona w wieloletnim kredycie. Przetarg miał zostać rozpisany na przełomie lat 2007/2008. Pierwsze TGV na polskich torach planował już na rok 2010 na który też zaplanowane było wejście InterCity na giełdę. Podkreślał wówczas, że jest to projekt obliczony pod Euro 2012, odrębny od projektu superszybkiej sieci pociągów. [2]

Linia Euro 2012 miała sprawnie dowozić kibiców pomiędzy Warszawą a Gdańskiem, Katowicami i (być może) Krakowem (wówczas Stadion Śląski i krakowski też były planowane jako miejsca rozgrywek). Wiadomo było przy tym, że linia ta pozwalałaby na jazdę nie więcej jak 200-230 km/h. Akurat modernizacja linii pod Euro to inwestycja całkowicie sensowna.

Linia Euro 2012 opierała się na linii „węglowej” (Centralna Magistrała Kolejowa), która zasadniczo była linią towarową z czasów PRL budowaną pod transport węgla do portu w Gdyni. Dociągnięto ją jedynie do Grodziska, gdyż rozpoczęło się bankrutowanie systemu. Przy okazji Euro postanowiono dokończyć przerwany w połowie projekt z lat 1970. Jako że Polska Ludowa lud miała na sztandarach a nie w projektach gospodarczych, toteż i trasa węglowa nie była trasą ruchu pasażerskiego. Niemniej kiedy w leżącej na jej trasie Włoszczowej 16 października 2006 r. pojawił się peron, aby i lud coś na węglówce skorzystał, PO złożyło doniesienie do prokuratury, bo budowę popierał Gosiewski. Jako że media wrzeszczały o prywacie, więc nie zwracano uwagi na drobny błąd: powinni składać, gdyby nie popierał, bo poseł powinien swój region popierać, a jak tego nie robi, to znaczy, że coś jest na rzeczy a w Partii jak wiadomo są tacy, co nie popierają i niewykluczone, że jest coś na rzeczy... Tymczasem po kilku zaledwie miesiącach, w lipcu 2007 r., prezes PKP oświadczył, że korzysta z niego tylu pasażerów, że inwestycja (0,9 mln zł) zwróci się w przeciągu 2 lat.

PROJEKT Y GRABARCZYKA

Po zmianie rządu i zastąpieniu Polaczka Grabarczykiem nie było rewolucji i kontynuowano projekty poprzedniej ekipy. Trzeba podkreślić, że minister transportu z pierwszego gabinetu Tuska był dobrym ministrem, a niesamowity chaos , jaki nastał ok. 2010 r. nie powinien obciążać akurat jego.

Szczęśliwie wyperswadowano szefowi IC pakowanie IC w TGV. W 2008 r. rozstrzygnięty został przetarg IC (po raz pierwszy prowadzony w trybie dialogu konkurencyjnego) na 10 wielosystemowych lokomotyw, którego zwycięzcą został najnowszy model Eurosprintera Siemens: ES 64 U4. Zwycięski model otrzymał nazwę „Husarz” (zgłoszoną przez internautów). Prędkość Husarza to 230 km/h. Akurat więcej nie było potrzeba na CMK (w maju 2009 r. na tej linii Husarz z wagonami osiągnął prędkość 235 km/h). Cena całego zamówienia: 44,5 mln euro, wyasygnowane z kredytu uzyskanego jeszcze w 2006 r. w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Co więcej, cena obejmowała nie tylko lokomotywy, ale i ich serwisowanie aż do naprawy głównej tj. do piątego poziomu utrzymania przewidzianego obowiązującymi w Polsce przepisami. Husarze jednocześnie stały się najszybszymi i najnowocześniejszymi lokomotywami polskich kolei. Na Euro jeździły w barwach uczestników i miast-gospodarzy.

Tym samym w zakresie taboru adekwatnego dla linii kolejowej północ-południe opartej na CMK, nawet po jej kompleksowej modernizacji, już przed Euro mieliśmy odpowiednie pociągi, które nie tylko godnie się prezentowały, ale i zaspokajały możliwości tej trasy! W tej sytuacji kupowanie dodatkowo Pendolino z ich $V_{max}=250$ km/h, które praktycznie nic nie wniosą istotnego ponad Husarze, kosztując przy tym 10-krotnie więcej, to przepis na bankructwo IC. Należy przypomnieć, że kiedy kupowano Husarze, podnoszono, że jest to największa inwestycja na polskiej kolei zrealizowana w ciągu ostatnich lat. A jak się ma 44 mln euro za Husarze do 665 mln euro za Pendolina?! Stąd też nie dziwi, że przed medialnym Pendolino show prawie połowa Husarzy nagle się „pochorowała” – to są

jeżdżące wyrzuty-zarzuty.

Wolniej sprawy szły na poziomie modernizacji linii północ-południe pod Euro. Grabarczyk doszedł do wniosku, że hamulcowym jest prezes PLK, Krzysztof Celiński. Towarzyszył on PKP przez niemal całą III RP, choć przez kolejarzy uważany jest często za głównego likwidatora polskich kolei. Jego rekord: Pamiętnego 3 kwietnia 2000 r. z dnia na dzień zlikwidował kursy na 1028 km linii kolejowych! Jak wykazywali znawcy kolei: nie miało to wiele wspólnego z opłacalnością danej linii, szły do kasacji także i popularne (Karol Trammer, Choroba likwidacyjna). Obecnie samorządy mozolnie tu i ówdzie zaczynają odbudowywać likwidowane tory.

Grabarczyk jak wiadomo odszedł w wyjątkowej niesławie i przyznam, że i ja uległem wizerunkowi spreparowanemu przez media. Spojrzałem nań przez pryzmat nieustannie pogarszającej się sytuacji na drogach i kolei. Ministerstwo to jest taka struktura, która jest w stanie generować różne, czasami przeciwstawne kierunki polityczne. Minister nie ma pełnej swobody w kształtowaniu składu swoich zastępców i podzastępców, bo każda funkcja polityczna (sekretarzy i podsekretarzy stanu) jest efektem targów między koalicjantami lub frakcjami, a wiceministrów potrafi być nawet dziewięciu w jednym resorcie!

W przypadku ministra Grabarczyka zaczniemy od kilku spostrzeżeń:

– Z resortu infrastruktury w jego okresie promowane są dwie sprzeczne koncepcje dotyczące szybkich kolei: budowa linii biegnącej na zachód, z Warszawy do Łodzi, po czym rozgałęzienie na Wrocław i Poznań (to tzw. linia Y), druga – rozbudowy (głównie modernizacje) CMK do Trójmiasta. Nie było tak, że w jednym okresie promowana w mediach jest jedna a następnie druga koncepcja. Przeplatają się one, konkurują ze sobą, polemizują. Dowodzi to dwóch różnych kierunków infrastrukturalnych, przy czym żadna z grup nie jest w stanie

zapanować i zdominować komunikatów.

- Dalej zauważymy, że jeśli cytowane są wypowiedzi Grabarczyka, to konsekwentnie popiera on wyłącznie linię Y.
- Liderem koncepcji alternatywnej wydaje się Krzysztof Celiński, ale i „Michał Tusk swoje dołożył.
- Po przejęciu ministerstwa transportu przez chłopaka z Trójmiasta od razu zawiesza on budowę linii Y.
- Pomimo tego frakcja Grabarczyka nadal głosi, że jest ona budowana i nie jest wstrzymana.

Kiedy Grabarczyk uporał się z Husarzami (spółka IC), postanowił ruszyć z budową linii (spółka PLK). W tym celu udaje mu się przesunąć wpływowego Celińskiego z prezesury PLK na prezesurę IC. Budowa infrastruktury rusza. W tym czasie dla Intercity przyszły ciężkie chwile, gdyż nowy prezes zabrał się do likwidowania – tym razem od strony pociągów. Od września 2009 r. pokasował 40 połączeń po całej Polsce. Znów wskazywano, że kasowane były takie na których jeździło po 90% pasażerów.

PLK szły do przodu. Rozpoczyna się budowa europejskiego systemu sterowania koleją. 26 września 2009 r. zawarto umowę pomiędzy miastem Łódź, PLK EC1 Łódź – Miasto Kultury oraz samorządem łódzkim w sprawie finansowania i realizacji tunelu średnicowego w Łodzi (KDP ma biec częściowo pod ziemią, by nie rozwalać centrum). W grudniu ogłoszono przetarg na tunel. W marcu 2010 r. zawarto z kolei umowę z firmą Senerna przygotowanie studium wykonalności tunelu.

Grabarczyk to poseł z Łodzi. Było w tym więc nieco „prywaty”, bo przecież w projekcie KDP Warszawa i Łódź (dojazd 35 min) stają się jakby duopolem. Tyle że akurat ta lokalna prywatna szła w parze z interesem ogólnym.

W IC sytuacja coraz bardziej dramatyczna. W październiku 2009

r. ekipa ogłasza, że zrobili super deal z „unijnymi urzędnikami”, która w pierwszej połowie roku odmówiła dofinansowania do zakupu Pendolin, twierdząc, że projekt nie ma sensu. Oto jednak Unia dała się przekonać, twierdzą panowie z IC, na dofinansowanie Pendolin, w zamian za odstąpienie Niemcom trasy na zachód, czyli ...projektu Y Grabarczyka! Takie porozumienia ogłasza rzecznik IC, Paweł Ney, i prezes Celiński. Panowie ogłaszają więc przetarg na 20 pociągów za 400 mln euro, zaplecze techniczne za 30 mln i serwisowanie na 12 lat za 20-25% kontraktu (jak wiadomo finalnie „udało się” dojść do 50% za 17 lat...).

Pozostawione z pendolinowym „jajkiem-niespodzianką” ministerstwo skonkludowało, że nie ma rady: by impreza miała sens trzeba będzie dotować przejazdy i na linii ustanowić monopol. Nowy minister jak wiadomo uśmiechnięty prezentował kontrakt za jeszcze wyższą cenę, który nie będzie miał dotacji ani monopolu. Będzie więc wybitnie opłacalne!

Zatem to nie Grabarczyk rozchybotał wtedy kolej! Oto kiedy ten buduje linię Y, „niezatapialny” prezes innej spółki darowuje linię Niemcom (nie znaczy, że Niemcy mieli z tym cokolwiek wspólnego). Jakież małe są kompetencje ministra, który nie ma wsparcia rządu...

W każdym razie Grabarczykowi udaje się w końcu usunąć Celińskiego i z IC. Na forum kolejowym po odwołaniu radość: „Jeśli to prawda to jest to najlepsza wiadomość od czasów narodzenia Chrystusa”.

Od tego jednak czasu dla Grabarczyka rozpoczyna się wyścig z czasem, bo i na niego zaczęło się polowanie.

29 marca 2010 r. w „Gazecie Wyborczej Trójmiasto” Michał Tusk ogłasza „poszerzenie” projektu KDP: „Kolej dużych prędkości, czyli polskie TGV w Gdańsku”, obiecując, że Gdańsk będzie w KDP jako 5. I nie tylko, bo całej Polsce należy się 350km/h! Do Gdańska dorzuca jeszcze Toruń, Bydgoszcz, Włocławek, Płock...

i inne polskie miasta. Istne kolejowe science-fiction! Obok polecany tekst: Niemieckie koleje Deutsche Bahn rosną nad Zatoką Perską. W styczniu do ataku rusza Napieralski, który w Sejmie oskarża Grabarczyka o „grudniowy chaos i zatrudnianie znajomych”. SLD zarzuca kołesiostwo, dobre! Niestety okazuje się, że znajomych jest za mało, bo nie jego ludzie wprowadzają faktycznie niezłą porcję chaosu. W lipcu do ataku ruszają Fakt i Wyborcza. Ten pierwszy publikuje zdjęcie Grabarczyka z rozmarzoną miną z komentarzem, że oto „Grabarczyk śni o pięknej, acz drogiej kolei”, zarzuca mu nieudolność: „Szkoda, że to znów tylko plany, bo na nich zazwyczaj minister kończy”. Gazecie nie przeszkadza, że tworzy równoległą rzeczywistość. Minister, który od początku idzie do przodu z robotami – będzie odtąd nieudolny, bo tak pisze gazeta! I tak inne powtarzają. Gazeta oczywiście wnosi coś swojego: „KDP za 30 lat”, a w ogóle to jest „kolejowe science fiction”. Nie wiadomo skąd Gazeta wie o takim odsunięciu na pół roku przed tym jak minister Nowak podał to oficjalnie.

Mimo zmasowanego naporu Grabarczyk się nie poddaje i w miesiącu nowych wyborów rozpoczyna przebudowę dworca Łódź Fabryczna w wyniku której zostanie on dostosowany do obsługi KDP. 14 października 2011 r. otwiera jeszcze kolejny odcinek autostrady, ale już wie, że wypada z gry: „To ostatni odcinek autostrady, który otwieram” mówi. Na odchodne dostaje jeszcze kopa: na 11 dni przed końcem kadencji premier odwołuje ministra transportu i sam staje na czele resortu...

Tak zgnojono posła, który wszedł na czyjeś biznesy i się nie skorumpował, który w latach 2004-2005 wyróżniany był przez „Politykę” w rankingu najlepszych posłów IV i V kadencji. Wystarczyło pare trików personalnych plus matrix medialny i już lud odmawia łaski, pokornie dając się prowadzić swoim pasterzom...

Jaką strefę naruszył, że napadnięto go aż tak zgodnie przez dziennikarzy i polityków?... Nagle jakby prysły sztuczne linie demarkacyjne między weteranami władzy i szarpią Grabarczyka.

Jak bezwzględna to była napaść świadczy m.in. ksywa jaką wszystkie media i politycy mu przylepili: „spółdzielca”. Obelgę wprowadziło zdaje się SLD, które na konferencji tak określiło mityczną sieć powiązań. Implicite: mafii Grabarczyka. Nawet kreowany na świętego, Gowin wyżywa się na „Spółdzielni”. Odtąd stale w różnych deklinacjach przywołują „Spółdzielnię Grabarczyka”, tak by odpowiednio mocno przylepiło się skojarzenie spółdzielni do „niegodziwej działalności”. Kiedyś z tego kapitału się przecież świetnie skorzysta, gdy przyjdzie czas na niszczenie resztek spółdzielczości...

Tymczasem przyszedł chłopak z Trójmiasta i rozpoczął swoje...

PENDOLINO STORY

W grudniu 2011 r. jak grom spada wiadomość, że Nowak zamraża Y do 2030 r. Nie liczy się dla niego, że prace trwają, że poszły miliony i te miliony będą stracone. Protestują europosłowie PO, że Nowak kompromituje ich na unijnych salonach i że łamie porozumienia z Niemcami i Czechami... Przy okazji okazuje się, że wcześniejsze deale z Niemcami były zwykłymi blefami, by storpedować projekt.

Wywołało to gniew i samoobronę Grabarczyka, który dogadał się o wsparcie z prezydentami Łodzi, Poznania i Wrocławia. Zjednoczone samorządy zagroziły, że jak będzie zamrożenie, to wykupią wokół ministerstwa billboardy przedstawiające Nowaka w kufajce i jadącego zaprzęgiem.

Tak czy inaczej osiągnęli to, że minister co jakiś czas ogłasza, że KDP zamrożona, a Grabarczyk ogłasza, że KDP idzie do przodu (np. 2 maja 2013 r. Grabarczyk ogłasza, że nie będzie wznowienia projektu KDP, bo nas nie stać, ale mamy Pendolino; 6 maja konferencja Grabarczyka, z posłem Biernatem i marszałkiem łódzkiego: KDP idzie do przodu!) Dogadano się jednak z opozycją [3] i ludzie Grabarczyka w Łodzi zostali pousuwani. Przegrał bitwę, ale nie wojnę. Wciąż jest

wicemarszałkiem Sejmu.

Póki co minister Nowak może jednak nieco swobodniej „reformować” kolej.

Jak wspomniałem, planowany na 1,6 mld euro kontrakt, okazał się być kontraktem na 2,6 mld. Na co jednak ten dodatkowy milion? Otóż okazało się, że rząd zapisał się na extra pakiet: naprawianie pociągów płacone ryczałtem z góry na 17 lat. To na wypadek gdybyśmy utracili wiarę w Pendolino, które nawet sprawne będą generowały zapewne straty, więc komuś mogło by wpaść do głowy, że już lepiej odstawić je na bocznice. Ale i tak full serwis już mają opłacony do 2030 r. IC dostało postronek wraz z krzesełkiem. Pewnie obie polskie firmy startujące do przetargu wraz z zagranicznymi partnerami – nie oferowały takich bonusów, bo obie poleciały.

Kto wie zresztą, czy to nie była inicjatywa z naszej strony na ten pakiet, może z czeskich doświadczeń wynikały jeszcze wyższe kwoty owego serwisowania... PKP Intercity zakupiło bowiem poufny raport od Czechów o ich doświadczeniach z Pendolino. W 2000 r. Czeskie Drahy zakupiły również 20 sztuk (pełnowartościowego Pendolino, z wychylnym pudłem). I okazało się, że problemów było multum. Pendolino zaczął u nich regularnie kursować dopiero w 2005 r., lecz nie na długo, bo w styczniu 2006 r. wycofano z kursów wszystkie składy i miesiącami negocjowano liczne poprawki.

U nas zaś im bliżej do premiery tych zabawek, tym reklamowane dotąd czasy przejazdów na poszczególnych kluczowych transach ulegają wydłużeniu. A biorąc pod uwagę czeskie doświadczenia, trzeba mieć świadomość, że to dopiero początek przykrych niespodzianek.

Jedną Nowak przerzucił na Unię: zła Unia nie dała „spodziewanych 800 mln EUR”, dostaniemy połowę. Czyli kredyt Intercity (854 mln zł) będzie musiał wzrosnąć.

W świetle tego, nie zaskakuje, że prezes IC woli już nie

podawać jakie będą ceny biletów. Czekają nas bowiem twarde lądowanie. Zwłaszcza, że Unia odrzuciła koncepcję polskiego rządu, aby objąć kursy Pendolino z północy na południe linią E65 umową „służby publicznej”. Jeśli rządowi conceptualiści chcieli iść tą drogą, to znaczy, że sami nie wierzą w perspektywę rentowności Pendolino. W listopadzie 2012 r. na posiedzeniu połączonych komisji sejmowych, wiceminister transportu mówił, że ministerstwo nawiązało „dialog z Dyрекcją Generalną ds. Konkurencji”, w konsekwencji czego po stronie unijnej „rysuje się możliwość przyjęcia logicznego rozwiązania”, tylko muszą wydzielić na E65 usługi dochodowe i niedochodowe, po czym będzie można wprowadzić dopłaty do kursów wyłącznie niedochodowych do roku 2021, po którym to IC traci Pendolina, które przechodzą na rzecz państwa lub jakiejś jego specjalnej spółki. Dziś już wiemy, że ostatecznie Unia koncepcję Pendolino na „służbie publicznej” odrzuciła wraz z całą resztą tych nonsensów, może dlatego, że nie udało się rządowi przedłożyć „logicznego rozwiązania” albo może okazało się, że niemal wszystko będzie niedochodowe. A pomysł minister miał porażający: w 2021 r. chcieli zabrać Pendolino od IC, a ten jeszcze kilka lat miałby spłacać kredyt za to.

W 2010 r. ministerstwo ogłosiło, że na trasie E65 Pendolino ma mieć monopol, a jego przejazdy będą dotowane. Dotuje się jednak dojazdy do pracy lub do szkoły a nie wyprawy turystyczne przez całą Polskę. Niemniej ministerstwo miało „mocne argumenty” za dotowaniem: „Mieliśmy do wyboru: luksusowa usługa za wygórowaną cenę dla klasy biznes albo wysoką jakość dla większości podróżnych. Wybieramy ten drugi wariant” – tłumaczył trzy lata temu Juliusz Engelhardt.

Po tym, jak odrzucono umowę służby publicznej dla Pendolino, już wiemy zatem z czym zostaliśmy: luksusowa usługa za wygórowaną cenę dla klasy biznes. Będą mieli czym dojeżdżać biznesmeni sejmowi z Krakowa i Trójmiasta.

Po co natomiast monopol, czyżby po to, aby chronić przed zachodnią konkurencją? Ależ skąd! ministerstwo nie chciało, by

ich niedochodowym Pendolinom zaczęły „bruździć” nasze Przewozy Regionalne! które oddane samorządom bez dodatkowych środków do rychłego upadku, nie chciały bankrutować po dobroci. Ledwie już utrzymujące się na powierzchni Przewozy, Minister postanowił dociążyć kilkoma cegłówkami: won z trasy północ południe! Przypomnijmy, że dziś po Centralnej Magistrali Kolejowej Intercity kursuje razem z Przewozami (choć de facto to trasa właściwa dla Cargo, bo zasadniczo towarowa). PR dokonały rekordowej inwestycji na zakup 70 nowoczesnych składów poruszających się z prędkością 160 km/h, co staje się „śmiertelnym” zagrożeniem dla Pendolino. Czyli Przewozy Regionalne z o wiele tańszymi InterRegio poruszającymi się 160 km/h łatwo mogą zdmuchnąć z rynku ministerialne Pendolina. Niestety, wraz z IC...

A po wszystkim „Fakt” i „Gazeta” napiszą: „A nie mówiliśmy, że PKP jest niewydolne!?”

Autor: Margiusz Agnosiewicz

Zdjęcie: [magro_kr](#)

Źródło: [Racjonalista.pl](#)

PRZYPISY

[1] Europejska Agencja Kolejowa w raporcie z 2011 r. wskazała Polskę jako kraj o wysokiej liczbie incydentów i wypadków kolejowych. W ciągu roku przed najgorszym wypadkiem w Szczekocinach wydarzyło się 5 innych bardzo poważnych (Korbia, Chybie, Baby, Zwierzyn, Mosty), w których życie straciło 27 osób, co stawiało nas na niechlubnym czele.

[2] Jak się przeanalizuje realizację polityki resortowej przez efektywnych ministrów, to widać, że największym problemem była na ogół lękliwa polityka kadrowa i pozostawianie zbyt dużo „min”; na pewno są w ministerstwach i spółkach państwowych ludzie merytoryczni, ale politycznych trzeba niestety wymieniać – aż do ukształtowania jako takiej kultury politycznej, gdyż często osoby te wykorzystywały okazję, by u

mocodawców zapunktować, i jeśli nie stawali się hamulcowymi, to bywało, że przy końcu kadencji wypuszczali złoty strzał, by to lub owo obalić. Zarówno Polaczek, jak i Grabarczyk mieli w ten sposób wkładany kołek w szprychy; a to co było wymierzone w nich, i tak media sprzedawały jako ich „zasługi”.

[3] Informację o rozgrywaniu Grabarczyka w Łodzi podała Sylwia Ługowska, zwana Miss Pis. W ostatnim czasie zauważyłem zjawisko w którym na PiS przerzuca się odstrzelanie wartościowych niepokornych w PO czy PSL; w ten sposób opozycja zamiast piętnować niezliczone patologie wtłaczana jest w absurdalną rolę niszczenia własnego programu: oto Jan Dziedziczak, rozgrywa Janusza Ciska, który ledwo co wprowadził „politykę historyczną” do rządu; obecnie równie młoda Ługowska obwieszcza, że akurat ten minister, który kontynuował realizację programu PiS jest dzielnie przy pomocy łódzkiego PiS rozgrywany. Albo problemy z polityką kadrową albo „młodzież” nie zadaje sobie trudno analizować, czy ktoś z PO ma coś ciekawego do powiedzenia...