

Pinokio i spółka

23 października 2021

Dla wszystkich, którzy słuchają wciąż co ma w planach PiS, krótkie streszczenie obietnic składanych przez tę partię w latach 2016-2019.

Pamięta ktoś, zapowiedzi rządu z lutego 2017 roku, że do 2030 r. przeciętny dochód Polaków ma zrównać się ze średnią unijną, a w 2020 r na inwestycje zostanie przeznaczony 1,5 biliona zł?

Świetlisty szlak

Tak zapisano przecież w „Planie Morawieckiego”, który wtedy nie był nawet premierem. Do tego wszechogarniającego dobrobytu miały nas doprowadzić projekty nazwane reindustrializacyjnymi.

Jak choćby taki o nazwie „Luxtorpeda 2.0”, w którym władza obiecywała wsparcie rozwoju technologii i produkcji polskich pojazdów szynowych oraz oczywiście kolei dużych prędkości.

Był i projekt „Żwirko i Wigura”, zgodnie z którym mieliśmy się stać potęgą światową w produkcji dronów i świadczeniu usług latające urządzenia wykorzystujących.

No i projekt „Batory”, czyli dofinansowanie polskich stoczni, tak aby produkowały najnowocześniejsze jednostki pływające. A głównie promy, na które z utęsknieniem czekać mieli europejscy i światowi armatorzy.

W tym zestawie nie mogło braknąć elektromobilności, czyli tego, że Polska stanie się liderem w produkcji samochodów na prąd, zaś po polskich drogach już w roku 2025 będzie śmigało milion akumulatorowych aut.

Poszczególne projekty były nawet rozpisane na zupełne detale. Jak choćby pomysł o nazwie „Leśne gospodarstwa węglowe”, w którym nie chodziło ponoć o wykarczowanie lasów, aby w ich

miejscu pobudować kopalnie, ale o stworzenie „efektywnego modelu pochłaniania dwutlenku węgla przez lasy polskie oraz promowania działalności dodatkowej w gospodarce leśnej, wspomagającej pochłanianie CO₂”.

Bezzałogowe pociągi latające

O tym, że te zapowiedzi, to ściema można się było przekonać już po chwili. Rządowy kolega Morawieckiego wprowadził przecież „lex Szyszko”. W jego wyniku wycięto ponad 3 mln drzew, Jak się to miało do wzmożenia pochłaniania CO₂, nie trzeba chyba pisać?

Jeszcze ciekawiej, z dzisiejszego punktu widzenia wygląda „Luxtorpeda”. Bo nie dość, że ekspansji polskich szynobusów nie widać, to na dodatek dająca sobie świetnie radę w chwili pisania „planu Morawieckiego” PESA, chwilę później prawie plajtowała i to na tyle, że państwo musiało ją wykupić i dołożyć do jej funkcjonowania dziesiątki milionów złotych. Tylko po to, żeby firmę stać było na płacenie kar umownych za niewywiązywanie się ze zobowiązań.

Oczywiście znacjonalizowana PESA, tak jak i inne firmy produkujące pociągi i tramwaje, z nowoczesnością, innowacyjnością i kosmicznymi technologiami nie mają do tej pory nic wspólnego. Są polskimi montowniami zagranicznych podzespołów wkładanych do wyklepanych rękami polskiego robotnika blaszanych pudeł. Silniki, podwozia, układy hamulcowe i elektronika w nich montowane, jadą do nas z krajów, gdzie technologia stoi na wyższym, niż nasz, poziomie.

Ale pojazdy szynowe przynajmniej się u nas robi. W przeciwieństwie do zapowiadanych szumnie dronów. Bo latające roboty kupujemy. Jak choćby tysiąc bezzałogowców dla jednostki NIL od amerykańskiej firmy WB Electronics. Wartość 100 zestawów po 10 dronów w każdym to 100 mln zł.

Małutkie, bo ważące mniej niż 100 gramów drony rozpoznawcze –

czyli takie z kamerą – też są widać poza naszymi możliwościami produkcyjnymi. I dlatego żołnierze z Jednostki Wojskowej Komandosów dostaną 40 kompletów takich urządzeń. Kupionych oczywiście w Stanach, za 14 mln zł.

Z małych latadełek, projekt „Żwirko i Wigura” wyewoluował jednak w stronę gigantycznego lotniska w Baranowie i budowy zbudowanego już kilka lat temu lotniska w Radomiu. Tego samego, które od otwarcia w 2014 r. do ogłoszenia upadłości w 2018r. charakteryzowało się tym, że nikt stamtąd nie odlatywał i nie przylatywał. Ale ponieważ wymyślili je lokalni notable PiS, to nie mogło zostać zaorane. I dlatego w maju „wbijając pierwszą łopatę” premier Morawiecki „zainaugurował budowę” radomskiego portu lotniczego imienia Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976. Ma być gotowy w listopadzie 2020 roku i w pierwszym etapie odprawiać trzy miliony pasażerów rocznie z możliwością rozbudowy do 10 milionów pasażerów.

W Modlinie też jest lotnisko. Już teraz odprawia 3 miliony osób rocznie. Ale ponieważ zamiast pisowców wymyślił je peeselowski marszałek Struzik, to państwo robi wszystko, żeby Modlin splajtował.

O hubie w Baranowie, który ma być gotowy za 8 lat, przyjmować 50 mln pasażerów i kosztować z 60 miliardów zł, nie ma co wspominać. Ale można je sobie pooglądać w internecie. Bo poza opóźnioną wizualizacją, wszystkie pozostałe sprawy związane z projektowaniem i budową megalotniska, są bardziej niż w szczerym polu.

Elektryczny fotel

Sformułowanie „polski samochód elektryczny” w ekspertach motoryzacyjnych budziło śmiech od zawsze. I słusznie.

Zaczęto od powołania przez państwowe koncerny energetyczne PGE, Energa, Enea i Tauron spółki Electro Mobility Poland (EMP). Każdy z energetycznych gigantów zrzucił się na nią w

kwocie po 2,5 mln zł. Spółka działa od paru lat. Jej prezesi i pracownicy zarabiają niezłe pieniądze. Ale najciekawsze są owoce ich pracy. A nie są nimi ani Ursus Elvi, ani Arriner Hussaryi i nawet elektryczna Syrena – też nie jest. I to mimo tego, że ze wszystkimi tymi polskimi prototypowymi składakami premier Morawiecki na zdjęcia.

EMP w 2017 roku obiecywało, że na początku następnego roku pokaże samochód, który będzie produkowała. Nic z tego nie wyszło, bo firma nie znalazła chętnych partnerów biznesowych do realizacji projektu. W kwietniu 2018 Piotr Naimski, minister w kancelarii premiera, zapowiedział, że w tej sytuacji samochód zbuduje Grupa Lotos.

EMP poczuło się dotknięte i szybko rozstrzygnęło konkurs na karoserię. We wrześniu wygrały go 4 nadwozia. Ogłoszono zatem, że „funkcjonalny prototyp” zostanie pokazany już na początku 2019 roku. Zamiast niego pod koniec marca na Motor Show w Poznaniu pokazał się minister energii Krzysztof Tchórzewski ogłosił, że na ukończeniu jest wybór miejsca pod nową fabrykę e-samochodów. Budowa zakładu ma kosztować 2 mld zł a pierwsze samochody trafią do klientów pod koniec 2022 roku.

A teraz najlepsze – za produkcję „polskiego elektryka” odpowiadać ma, mająca w Polsce 4 oddziały niemiecka firma EDAG Engineering. EMP, które nie dawało sobie rady, musiało wejść w układ z Niemcami, choćby dlatego, że EDAG w ostatnich 5 latach wprowadził do masowej produkcji i na rynek 20 nowych modeli aut.

Państwowa córka energetycznych gigantów musiała zatem przyznać, że nie da się zrobić samochodu elektrycznego, w oparciu o polską myśl techniczną i polską technologię. Okazało się bowiem, że w Europie są tylko dwa podmioty oprócz producentów, które mają kompetencje do zaprojektowania tak pojazdu jak i fabryki do jego produkcji.

Poza zapowiedziami szefostwa EMP i Tchórzewskiego nic w

temacie elektryczności nie słycać. Może poza tym, że pod względem liczby aut elektrycznych Polska jest przedostatnia w UE. Do miliona „elektryków”, brakuje nam jakieś 990 tysięcy.

Stępka czasu

Ponad 2 lata temu Mateusz Morawiecki wziął w rękę ozdobny młotek i wbił nim nit w stępkę pod budowę promu w Szczecinie. Impreza z udziałem premiera kosztowała aż 0,5 mln zł. Tyle Stocznia Gryfia zapłaciła za atrapę stępki. Zapłaciła, bo dostała 10 mln zł zaliczki od państwowej – czyli pisowskiej – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Pieniądze te miały iść na budowę promu, która do dzisiaj formalnie się nawet nie zaczęła.

To i tak nic, bo wszak 6 czerwca minęły 3 lata od dnia, gdy na Międzynarodowym Kongresie Morskim w Szczecinie podpisano list intencyjny na budowę serii promów. Ani on, ani żaden z kilku innych listów intencyjnych w tej sprawie nigdy nie wyszedł poza fazę deklaracji. A przecież deklarowano, że pierwszy z promów będzie gotowy i wejdzie do eksploatacji w 2019 roku.

Gdy Morawiecki przybijał stępkę, prom był bez dokumentacji technicznej i projektu. Nie był znany wykonawca. Nie było kontraktu i oczywiście nikt nie znał ceny. Co dla działań tego rządu nie jest niczym dziwnym, bo dokładnie tak samo było i jest ze wspomnianym wcześniej Baranowem, portem zewnętrznym w Gdyni, czy głębokowodnym terminalem kontenerowym w Świnoujściu. Te i inne wydumane przez rząd „inwestycje”, gdyby ktoś chciał je zrealizować, pochłonęłyby 3 roczne budżety Polski w całości. Co, rzecz jasna jest nierealne, ale za to dobrze się sprzedaje w TVP.

Przy obchodach pierwszej rocznicy przybicia stępki minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk zapowiedział w mediach, że „kładzie swoją głowę za to, że ten prom powstanie”.

Nie ma jednak gdzie powstać, bo coś co chce uchodzić za Stocznię Szczecińską jest manufakturą, w której od 2016 roku

wykonano kontener z dwoma sprężarkami za 800 tys. zł.

Program „Batory” jak i reszta „planu Morawieckiego, kończy się wtopą. Symbolizowaną przez leżącą na złomowisku, poświęconą przez premiera, zardzewiałą stępką.

Autorstwo: Tomasz Borowiecki

Źródło: Trybuna.info