

Bankierzy na kolei

Autor tekstu: **Mariusz Agnosiewicz**

Po wielkiej krytyce społecznej zakupu Pendolino, władze Intercity bronią się analogicznymi gigantycznymi zakupami w firmach Pesa i Newag. Tyle że nie tylko nie rozwiązuje to problemu, co dodatkowo może go pogłębiać. Warto bowiem pamiętać, że zakup Pendolino ma dwie zasadnicze wady:

- 1) finansowanie zagranicznego a nie krajowego przemysłu
- 2) brak sensu ekonomicznego inwestycji

Prawie cały szum medialny wiązał się z pierwszą kwestią, choć znacznie ważniejsza jest ta druga, gdyż grozi ona położeniem narodowego przewoźnika kolejowego. Zakup Pendolino wiązał się z ogromnym zadłużeniem spółki IC. Kolejne zakupy podwoiły to zadłużenie. IC generuje straty, które są maskowane bardzo dużym wzrostem dotacji budżetowych.

PKP Intercity realizuje gigantyczny projekt rozbudowy taboru o wartości 5,6 mld zł. Oto główne zakupy:

- 2011: 20 składów **Pendolino Alstomu** z serwisem na 17 lat za cenę 2,6 mld zł (dofinansowanie unijne: 296 mln zł, koszt spółki: 2,3 mld zł)
- 2013: 20 składów **Flirta Stadlera** (przy współudziale Newagu) z serwisem na 15 lat — 1,6 mld zł (dofinansowanie unijne: 672 mln zł; koszt spółki: 949 mln zł)
- 2014: 20 składów **Darta Pesy** z serwisem na 15 lat — 1,3 mld zł (dofinansowanie unijne: 574 mln zł; koszt spółki: 726 mln zł)

Po odjęciu kwot dofinansowań unijnych koszt zakupu jednego składu zespolonego wygląda następująco:

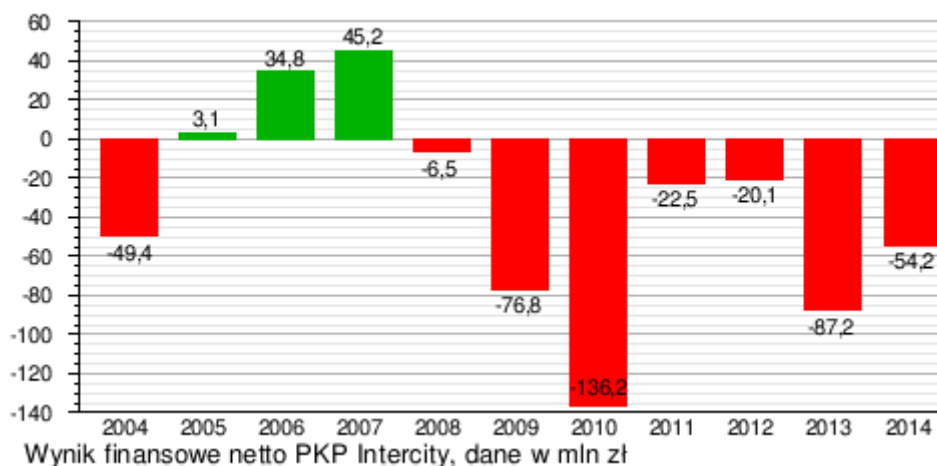
- Pendolino: 115 mln zł (286 tys. zł/miejsce) [Specyfikacja techniczna](http://www.intercity.pl/pl/dokumenty/o%20firmie/UE/K_ompendium_Express%20InterCity%20Premium%20%28EIP%29.pdf) (http://www.intercity.pl/pl/dokumenty/o%20firmie/UE/K_ompendium_Express%20InterCity%20Premium%20%28EIP%29.pdf)
- Flirt: 47 mln zł (131 tys. zł/miejsce) [Specyfikacja techniczna](http://www.intercity.pl/pl/dokumenty/o%20firmie/UE/K_ompedium_I%20etap%20zakupu%20%20%20EZTv6.pdf) (http://www.intercity.pl/pl/dokumenty/o%20firmie/UE/K_ompedium_I%20etap%20zakupu%20%20%20EZTv6.pdf)
- Dart: 36 mln zł (102 tys. zł/miejsce) [Specyfikacja techniczna](http://intercity.pl/pl/obrazy/dzial%20prasowy/DA_RT_podpisanie%20um.%2023.05.14/Darty_kompendium_23%2005.14_www.pdf) (http://intercity.pl/pl/obrazy/dzial%20prasowy/DA_RT_podpisanie%20um.%2023.05.14/Darty_kompendium_23%2005.14_www.pdf)

Z punktu widzenia budżetu i polskiej gospodarki zakup w Pesie był najlepszy. Komponenty i podzespoły do produkcj Dartów będzie dostarczać ponad 350 krajowych przedsiębiorstw.

W ciągu ostatnich pięciu lat IC straciło 50% pasażerów, w tym samym czasie dotacja wzrosła o 100%.

[Dotacje z budżetu państwa dla PKP IC](http://www.rynek-kolejowy.pl/55400/ministerstwo_podnioslo_dotacje_dla_pkp_intercity.htm) (http://www.rynek-kolejowy.pl/55400/ministerstwo_podnioslo_dotacje_dla_pkp_intercity.htm):

- 2009 — 230 mln zł (przy 51 mln pasażerów)
- 2010 — 291 mln zł (37,1 mln pasażerów)
- 2011 — 275 mln zł (36,5 mln pasażerów)
- 2012 — 360 mln zł (35,2 mln pasażerów)
- 2013 — 400 mln zł (30,7 mln pasażerów)
- 2014 — 462 mln zł (25,5 mln pasażerów)
- 2015: 494 mln zł



Władze IC zapowiadają, że „efekt Pendolino” doprowadzi do odzyskania w tym roku 5 mln pasażerów. Oznaczałoby to, że dzięki Pendolino udało się odzyskać 20% klientów utraconych w ciągu minionych 5 lat.

Tyle że enuncjacje medialne zarządu należy traktować z dużą rezerwą. W dniu 15 grudnia 2014 prezes IC Marcin Celejewski na antenie Polsat News [oznajmił](http://www.ipla.tv/Rozmowy-w-polsat-news-2-rusz-ylo-pendolino/vod-6098772) (<http://www.ipla.tv/Rozmowy-w-polsat-news-2-rusz-ylo-pendolino/vod-6098772>), że wynik finansowy spółki za 2014 będzie „bardzo bliski zeru”, tymczasem w ogłoszonym kilka miesięcy później raporcie końcowym okazało się, że strata spółki wyniosła 54,2 mln zł!

Obecnie na czele IC stoi Jacek Leonkiewicz — menedżer, który szlify zdobywał w bankach inwestycyjnych J.P. Morgan oraz Merrill Lynch, znanych ze sprzedaży toksycznych instrumentów finansowych, na szkodę swoich klientów.

W 2010 Komisja Europejska uznała, że pomoc publiczna rządu hiszpańskiego dla narodowego przewoźnika kolejowego Renfe, mająca na celu pokrycie strat kolei dużych prędkości w spółce zależnej AVE — jest niezgodna z prawem i musi zostać przerwana. Gdyby coś podobnego przydarzyło się PKP IC, spółka mogłaby paść.

Alternatywą jest tania prywatyzacja. Prywatyzacja jest obecnie idee fixe prezesa, który był wcześniej szefem departamentu prywatyzacji PKP. Jest to stały problem naszych przedsiębiorstw państwowych: na ich czele stawia się ludzi, których celem nie jest umocnienie danego przedsiębiorstwa, lecz jego sprzedaż.

Mariusz Agnosiewicz

Redaktor naczelny Racionalisty, założyciel PSR, prezes Fundacji Wolnej Myśli. Autor książek [Kościół a faszyzm](#), [Anatomia kolaboracji](#) (2009), [Heretyckie dziedzictwo Europy](#) (2011), trylogii *Kryminalne dzieje papieżstwa*: [Tom I](#) (2011), [Tom II](#) (2012), [Zapomniane dzieje Polski](#) (2014).

[Strona www autora](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 14-08-2015)

[Oryginał.](http://www.racionalista.pl/kk.php/s,9885) (<http://www.racionalista.pl/kk.php/s,9885>)

Contents Copyright © 2000-2015 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2015 Michał Przech

Właścicielem portalu Racionalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl