

# NIK i Pendolino. Gdzie sens, gdzie logika ...

## The Supreme Audit Office and Pendolino. Where a sense, where the logic....



**Juliusz Engelhardt**

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński

**Streszczenie:** W tekście artykułu zawarto poszerzoną polemikę z tezami i zarzutami Najwyższej Izby Kontroli do zakupu przez spółkę PKP Intercity pociągów zespolonych ED 250 dostosowanych do prędkości maksymalnej 250 km/h. Autor analizuje raport NIK pt.: „Funkcjonowanie grupy PKP” z listopada 2015 roku pod kątem genezy tego projektu inwestycyjnego, mającej swój punkt odniesienia w 2004 roku, kiedy podjęto w Polsce decyzję o modernizacji północnego odcinka linii kolejowej E – 65, który w ponad 50% długości miał być dostosowany do prędkości maksymalnych pociągów powyżej 160 km/h do 200 km/h. Szeroko uzasadniając swoje stanowisko, autor nie zgadza się z podstawowymi zarzutami NIK w odniesieniu do całego projektu zakupu pociągów zespolonych Pendolino.

**Słowa kluczowe:** Pendolino; NIK; PKP Intercity

**Abstract:** This Paper contains an extended polemic against theses and allegations of the Supreme Audit Office for purchase by PKP Intercity trains composite ED 250 adapted to the maximum speed of 250 km / h . The Author analyzes the Supreme Audit Office' report entitled : " The functioning of the PKP group " of November 2015 for the genesis of this investment project, having its point of reference in the year 2004. In that year it was decided in Poland to upgrade the northern section of the railway line E - 65 , in which more than 50 % of the length has to be adjusted to the maximum speed of trains above 160 km / h to 200 km / h . Widely substantiate its position , the author does not agree with the basic Supreme Audit Office charges in relation to the overall project the purchase trains complex of Pendolino.

**Keywords:** Pendolino; Urban transport; Supreme Audit Office; PKP Intercity

Raport Najwyższej Izby Kontroli pod nazwą „FUNKCJONOWANIE GRUPY PKP”(www.nik.gov.pl) –dalej: Raport – opublikowany w trakcie wyborów parlamentarnych jesienią 2015 roku, a w marcu 2016 prezentowany sejmowej Komisji Infrastruktury, pozornie obejmuje swym zakresem całość funkcjonowania tej części polskiego kolejnictwa, która pozostaje pod bezpośrednią kontrolą państwa. Nie jest zamiarem autora analizowanie poszczególnych zarzutów zawartych w Raporcie wobec Ministerstwa, PKP SA i pozostałych spółek, ponieważ zarzuty te były już wyjaśniane przez zainteresowane spółki i sam autor nie jest i nie czuje się w jakikolwiek sposób uprawniony do ich komentowania. Jednakże, jako osoba zaangażowana w działalność Ministerstwa Infrastruktury w latach 2008 – 2010, a więc w okresie, którego dotyczy między innymi Raport, nad jednym wątkiem zarzutów NIK autor nie może przejść do porządku dziennego i to pomimo pełnej świadomości, co całkowitej jałowości poniższej polemiki. Wątek, o którym mowa,

to PENDOLINO – zakup 20 pociągów zespolonych przez spółkę PKP Intercity SA, określony przez kontrolerów, jako „**zakup nieuzasadniony ze względów ekonomicznych**” (Raport, s. 8).

### Ustalenia NIK w sprawie zakupu pociągów zespolonych ED 250 PENDOLINO

Całość ustaleń i zarzutów NIK w sprawie inwestycji polegającej na zakupie 20 składów pociągów zespolonych ED 250 i budowie dla nich zaplecza obsługowego można ująć w kilka zobrazowanych odpowiednimi cytatami grup, a mianowicie:

- **konkluzje ogólne – negatywne, ponieważ PKP SA działała niespójnie.** NIK stwierdza, że „nieskoordynowane były działania spółek kolejowych związane z nabyciem pociągów Pendolino do przewozów pasażerskich z prędkością 220 – 250 km/h, przez co doprowadzono do dokonania zakupu nieuzasadnionego ze względów ekonomicznych” (Raport, s. 8). Jest to ogólną winą PKP

SA, ponieważ „Brak dostatecznego nadzoru nad działalnością holdingu ze strony PKP SA, doprowadził do wdrażania przez spółki Grupy PKP niespójnych przedsięwzięć gospodarczych związanych z zakupem składów zespolonych Pendolino (łącznie koszt zakupu wraz z zapleczem ok. 2,8 mld zł) tj. pociągów przystosowanych do przewozów pasażerskich z prędkością 220 – 250 km/godz.” (Raport, s. 9).

- **spółka PKP Intercity jest głównym sprawcą niegospodarności i niecelowości zakupu ED 250.** „Najwyższa Izba Kontroli zwraca ... uwagę, że PKP Intercity S.A. dokonała zakupu pociągów Pendolino, których cena z uwagi na posiadane parametry (tj według przypisu maksymalną prędkość eksploatacyjną od 220 do 250 km/godz.), jest znacznie wyższa od ceny pociągów uzyskujących maksymalną prędkość do 200 km/godz., pomimo nieprzystosowania w przeważającej mierze infrastruktury ko-

lejowej do uzyskiwania wskazanych parametrów” (Raport, s. 44). W przypisie do tego ostatniego zdania stwierdzono, że „ceny produkowanych w Polsce pociągów pasażerskich, uzyskujących prędkość do 190 km/godz. (wyposażonych w elementy zapewniające komfort podróży), są co najmniej dwukrotnie niższe od ceny pociągów Pendolino” (Raport, s. 44). Zarzuty te powtórzono jeszcze dalej stwierdzając, że „Dokonany przez PKP Intercity S.A. zakup pociągów Pendolino, dla których maksymalna prędkość eksploatacyjna wynosi od 220 do 250 km/godz., był w ocenie NIK działaniem niecelowym i niegospodarnym” (Raport, s.46 - 48), a następnie zauważono, że „pociągi wytwarzane są we Włoszech, a udział strony polskiej w tym procesie ogranicza się do wykonywania uzupełniających elementów”.

- **spółka Polskie Linie Kolejowe SA przyczyniła się do niegospodarności i niecelowości zakupu ED 250, ponieważ nie zmodernizowała na czas linii kolejowych.** Między innymi „... nie przystosowano do prędkości 200 km/godz. żadnego z planowanych 700 km odcinków linii kolejowych” (Raport, s. 38).
- **Ministerstwo w sprawie zakupu pociągów zespoleń PENDINGO działało bardzo dobrze.** „Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie działalność jednostki kontrolowanej w zakresie: ... działań związanych z dokonaniem przez PKP Intercity S.A. zakupem pociągów Pendolino”, co w szczególności (zgodnie z zamieszczonym przypisem) dotyczy „zawarcia z PKP Intercity S.A. umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej przewozy nowoczesnym taborem kolejowym wykonywane na linii Gdynia – Warszawa – Kraków/Katowice” (Raport, s. 26 – 27).

## Enigmatyczny Załącznik 8 – 10% zawartości Raportu o niewiadomym charakterze

Załącznik 8 (Raport, s. 79 – 87) to bardzo osobliwa część Raportu dotycząca zakupu pociągów PENDINGO. Przypuszczalnie kontrolerzy NIK chcieli dla zobrazowania własnych negatywnych hipotez

w sprawie tej inwestycji podeprzeć się opinią osoby z zewnątrz, niebędącej kontrolerem. Znamienne jest jednak to, że we wszystkich podstawowych częściach Raportu, gdzie krytykują zakup pociągów PENDINGO, szeroko przy tym argumentując, nie przywołują w ogóle załącznika 8 – tak jakby w Raporcie wcale go nie było. Jest to niewątpliwie bardzo nowatorski zabieg redakcyjny – na ogół jest, bowiem tak, że w załącznikach umieszcza się treści, które mają zilustrować bardziej szczegółowo jakiś problem, a nie mieszczą się w podstawowej narracji lub wręcz stanowią wątek całkowicie poboczny. Zasadą jest jednak to, że w odpowiednim miejscu tekstu głównego czytelnik zawsze jest odsyłany do zapoznania się z danym załącznikiem. Jak widać, zasada ta nie dotyczy raportów NIK. Wychodząc jednak z założenia, że jakiś cel merytoryczny przyświecał zamieszczeniu w Raporcie załącznika 8 oraz stwierdzając, że kilka głównych wniosków sformułowanych w tymże załączniku, kontrolerzy zamieszczają w części zasadniczej Raportu, jako swoje własne ustalenia, warto poświęcić jego treści nieco uwagi.

Załącznik 8 do Raportu ma tytuł: „Porównanie kosztów dokonanego przez PKP Intercity SA zakupu pociągów Pendolino, do kosztów trakcyjnych pociągów pasażerskich, eksploatowanych w latach 2008 – 2014 na liniach europejskich, uzyskujących prędkości od 160 km/h do 200 km/h”. W początkowej części załącznika stwierdzono, że „Zgodnie z zapisami zawartymi w dyrektywach unijnych pociągi o prędkości maksymalnej powyżej 190 km/h są **pociągami dużej prędkości**, a do 190 km/h **pociągami konwencjonalnymi**”. Następnie, po konstatacji, że obecnie wymianę pasażerskiego taboru wagonowego realizuje się głównie w drodze zakupów zespołów trakcyjnych, dokonano przeglądu takich zakupów z ostatnich lat w 10 krajach, jednakże bez analizy cen zakupu i innych warunków finansowych, w tym np. w Chinach, uogólniając przy tym, że „Charakterystyki pociągów, mogących uzyskiwać prędkości od 160 km/h do 200 km/h, eksploatowanych przez koleje europejskie, są podobne a ich maksymalne prędkości znajdują się w przedziale 160 km/h do 230 km/h, co prowadzi do konkluzji, że „**Pociągi opisane powyżej są pociągami tej samej klasy, podobne do siebie pod względem parametrów technicznych**” (Raport, s. 82).

W dalszej części załącznika 8 zawarta jest „Analiza możliwości wykorzystywania linii kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK S.A., do eksploatacji pociągów pozwalających na uzyskiwanie prędkości od 160 km/h do 200 km/h, w tym z wyszczególnieniem tras, na jakich przewidziane jest kursowanie pociągów Pendolino”, z konkluzją, że „Łączna długość tras, po których porusza się obecnie pociąg Pendolino to prawie 900 km, natomiast prędkość 200 km/h osiąga na trasie o długości 89,600 km co stanowi niecałe 10 % (Raport, s.82).

Najważniejszą część załącznika 8 stanowią niewątpliwie zestawienia porównawcze cen zakupu pociągów PENDINGO wraz ze stawkami utrzymania z analogicznymi cenami pociągów zespoleń produkcji zakładów PESA i NEWAG. Zestawienie to pozwoliło na prezentację najbardziej **sensacyjnej, spekulacyjnej i manipulacyjnej** części załącznika 8 a także całego Raportu, ze względu na wykorzystanie jej w części głównej tegoż Raportu. Nawiasem mówiąc, tytuł załącznika 8 zapowiada porównywanie kosztów zakupu i eksploatacji pociągów PENDINGO z pociągami pasażerskimi eksploatowanymi w latach 2008 – 2014 „na liniach europejskich”. Tymczasem w załączniku porównuje się te kategorie jedynie w odniesieniu do pociągów polskich producentów zakupionych przez takie podmioty jak Urzędy Marszałkowskie, koleje regionalne czy koleje miejskie i wobec tego są to pociągi kursujące w Polsce. O żadnej „europejskości” porównań kosztów w załączniku 8 nie ma mowy. Zestawienie ma postać tabeli (Raport, s. 86), z której wynika, że jakiś **hipotetyczny pociąg zespoleń** wyprodukowany w Polsce z prędkością maksymalną do 190 km/h, wymyślony „na bazie analizy literaturowej” byłby o 38% tańszy od pociągu zespoleń ED – 250 PENDINGO produkcji Alstoma. Natomiast koszt budowy zaplecza do takich hipotetycznych pociągów byłby o 68% niższy od kosztu analogicznego zaplecza dla pociągów PENDINGO. Stąd konkluzja ogólna, że łączne koszty zakupu i budowy zaplecza dla hipotetycznych polskich pociągów zespoleń byłyby o 40% niższe od analogicznych kosztów dla pociągów zespoleń PENDINGO. A ponadto roczne koszty utrzymania rzeczonych hipotetycznych polskich pociągów zespoleń byłyby o 50% niższe, w porównaniu z kosztami utrzymania po-

ciągów PENDOLINO.

Podsumowując, należy zauważyć, że załącznik 8, który formalnie nie ma znaczenia, i w ogóle nie zasługiwałby na uwagę, ponieważ nie był przywoływany przez kontrolerów NIK w części głównej Raportu, jako główne źródło ich wnioskowania, zawiera jednak treści, które **kontrolerzy powtórzyli bądź nieco zmodyfikowali, formułując swoje zarzuty wobec zakupu pociągów PENDOLINO.**

## Gdzie jest sens ....

Obecnie pytania retoryczne o sens zarzutów NIK, co do niezasadności zakupu pociągów zespolonych ED 250 PENDOLINO można stawiać zasadniczo w gronie osób, które jeszcze na długo przed tą inwestycją a także w trakcie jej realizacji i późniejszej eksploatacji pociągów, miały pośrednio (np. w zakresie programowania rozwoju infrastruktury kolejowej) lub bezpośrednio (np. w zakresie przeprowadzenia operacji zakupowej i uruchomienia nowego systemu przewozowego) do czynienia z tym wielkim projektem. Konstatacja ta wynika z faktu, że NIK osiągnął już, jak się wydaje, swój cel informacyjny – propagandowy, wpisując się w trwający całe lata populistyczno – publicystyczny i demagogiczny nurt kwestionowania zakupu pociągów PENDOLINO, którego szczytowym osiągnięciem były również pomówienia o łapówkarstwo. Po przestudiowaniu całego Raportu autor ma nieodparte wrażenie – być może całkowicie subiektywne – że krytyka zakupu pociągów PENDOLINO to główny wątek i nawet cel tegoż Raportu, że pozostałe kwestie w nim poruszone, mają charakter poboczny, wręcz marginalny, że wreszcie autorzy Raportu chcieli właśnie dołożyć „swoją cegiełkę” i jakoś wpisać się w nurt krytyki całego Projektu PENDOLINO, wychodząc naprzeciw jednej z partii politycznych, która, najpierw (lata 2006 – 2009) działaniem swoich ludzi w PKP zdecydowanie lansowała zakup pociągów PENDOLINO i następnie (lata 2010 – 2015) uparcie krytkowała tenże projekt, szczególnie w ramach różnych kampanii wyborczych. Zauważalne jest również to, że po wygranych wyborach i przejęciu władzy wspomniana partia znacznie wyciszyła krytykę zakupu PENDOLINO ustami swoich najbardziej prominentnych przedstawicieli. Jeżeli zaś pojawia się niekiedy jeszcze taka krytyka,

to raczej uprawia ją drugi lub trzeci garnitur tejże partii. Wspomniana na wstępie pozornie całego Raportu polega, więc za tym, że niby przedmiotem oceny jest cała państwowa Grupa PKP, ale w istocie chodzi o PENDOLINO.

Pisząc polemikę z tezami Raportu w sprawie zakupu PENDOLINO, autor nie pokłada, więc żadnych nadziei w tym, że NIK coś zmieni w swoim, przypuszczalnie ciężko wypracowanym, stanowisku wobec tegoż projektu. Rzecz, bowiem nie w tym, czy polemiczna argumentacja autora dotrze do kontrolerów NIK, czy też nie, czy zechcą oni coś więcej zrozumieć czy też nie. To, co przyświeca autorowi, to pewne nabyte w okresie pracy naukowej zasady oceny różnych zjawisk, które sprowadzają się do następujących krótkich haseł: wiedza – rzetelność – fakty – prawda materialna. Autor jest zdania, że w sprawie PENDOLINO kontrolerzy NIK nie kierowali się tymi kryteriami, nie dali świadectwa prawdziwości materialnej, a w dużym stopniu wykazali się zwykłą nierzetelnością, brakiem wszechstronności przy badaniu różnych aspektów związanych z zakupem pociągów zespolonych ED 250, niestaranością i powierzchownością ocen porównawczych a także stosowaniem w swoich ocenach manipulacyjnych zapisów, które wyrwane z kontekstu mogą prowadzić do całkowicie fałszywych wniosków.

Przechodząc do meritum, koronnym zarzutem NIK wobec całego projektu PENDOLINO, jest to, że zakupiono zbyt drogo pociągi zespolone z prędkością maksymalną 220 – 250 km/h, które obecnie nie mają odpowiedniej infrastruktury dającej możliwość jazdy z takimi prędkościami – należało, więc zakupić znacznie tańsze pociągi zespolone dostosowane do prędkości 160 km/h. Z taką oceną nie można się zgodzić. Wprawdzie (przywołując w tym miejscu własną publikację - J. Engelhardt, Zasady analizy i oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstw kolejowych, CeDeWu, Warszawa 2014, s. 73 - 74) zawsze można w sposób ogólny stwierdzić, że „zgodnie z zasadami racjonalnego gospodarowania w procesie eksploatacji kolei należy dążyć do uzyskania wzajemnej zgodności prędkości drogowej linii kolejowej i prędkości konstrukcyjnej taboru kolejowego kursującego po tej linii”, jednakże: „należy zauważyć, że wzajemne dostosowania parametrów prędkościowych linii kolejowych i taboru następują w dłuższych okresach czasu, gdyż

tabor kolejowy nabywa się z perspektywą jego użytkowania, co najmniej 25 - 30 lat i wobec tego okresowo mogą występować i w praktyce występują niezgodności obu parametrów, chociaż zawsze należy dążyć do ich eliminowania”. W kolejowym transporcie pasażerskim, przy podwyższeniu parametrów prędkościowych pociągów problem decyzyjny typu, co ma być pierwsze, infrastruktura przygotowana do jazdy pociągów z podwyższoną prędkością czy tabor dostosowany do takiej podwyższonej prędkości, można porównać do odwiecznego dylematu, a mianowicie, co było pierwsze, jajko czy kura. Tak, więc w przypadku projektu PENDOLINO, optymalne byłoby doprowadzenie do takiej sytuacji, kiedy to na dostosowaną do prędkości 220 – 230 km/h linię E – 65 Południe (CMK) oraz dostosowaną w ponad 50% do prędkości powyżej 160 km/h do 200 km/h linię E – 65 Północ, tuż po zakończeniu i przyjęciu robót, wjeżdżają prosto z fabryki nowe składy tychże pociągów. Byłaby to niewątpliwie sytuacja idealna i wówczas kontrolerom NIK pozostawałoby krytykowanie tylko ceny zakupu. Jednakże w przypadku projektu PENDOLINO takiej sytuacji – niestety – nie osiągnięto, chociaż były poczynione rozliczne starania by wspomniane dostosowanie miało miejsce. Starania te były tym bardziej oczywiste, że pamiętano 1998 rok, kiedy to PKP rozstrzygnęły międzynarodowy przetarg na zakup 16 składów pociągów zespolonych, jednakże po raporcie NIK, który podważył zasadność tej inwestycji, ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej, przetarg ten ostatecznie unieważniono.

W omawianym raporcie NIK obwiniał zarzutem **niegospodarności i niecelowości** zakupu ED 250 spółkę PKP Intercity a także zarzutem **niespójności działań** przy tym zakupie spółkę PKP SA, przy pełnej aprobacie i pochvale działań przy projekcie PENDOLINO przeprowadzonych w Ministerstwie. Szanowni kontrolerzy NIK, **gdzie jest sens tych zarzutów**, skoro inicjatywa zakupu pociągów PENDOLINO nie leżała po stronie tych spółek, lecz po stronie tak chwalonego przez Was Ministerstwa oraz Rządu! Należy ponadto zauważyć, że geneza zakupu pociągów zespolonych z prędkością powyżej 200 km/h nie wzięta się przecież z powietrza, tylko wynikała z podjętych w latach 2004 – 2006 decyzji Ministerstwa o modernizacji głównych linii kolejowych w Polsce

do prędkości 200 km/h, początkowo ze środków Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) a następnie w ramach kolejnych programów unijnych (POLiŚ). Zdaniem autora, koncepcja by modernizować główne linie kolejowe do parametru 200 km/h była – niestety – błędna, ponieważ takie modernizacje nie mają poważnego uzasadnienia ekonomicznego, co nie dotyczy jednak Centralnej Magistrali Kolejowej, która do parametru 220 – 230 km/h jest przygotowana, gdyż tak ją zaprojektowano. Jednakże już w 2004 roku podjęto modernizację całej północnej E – 65 (Warszawa – Gdynia) z zamiarem, by na całej jej długości osiągnąć parametr 160 km/h, ale na odcinkach Legionowo – Działdowo i Malbork – Pruszcz Gdański podwyższyć prędkość maksymalną w granicach od 170 do 200 km/h (ok. 53% długości całej trasy). Decyzja z lat poprzednich o modernizacji północnej E – 65 do prędkości 200 km/h na części odcinków, pozostawiając już na boku dyskusję o jej zasadności, wyjaśnia – jak się wydaje – późniejsze działania Ministerstwa Infrastruktury, z lat 2008 – 2011, związane z podjęciem decyzji o modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej (południowa E – 65), w pierwszym etapie do prędkości 200 km/h, a w późniejszych etapach do prędkości 220 – 230 km/h. W tym przypadku, w pierwszym etapie do parametru 200 km/h miały być zmodernizowane odcinki Olszawowice – Zawiercie i Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice, natomiast dwa pozostałe odcinki tj. Warszawa – Grodzisk Mazowiecki i Idzikowice – Olszawowice miały być zmodernizowane do 160 km/h. Podjęta w Ministerstwie decyzja o modernizacji CMK do wskazanych parametrów wiązała się jednoznacznie i bezpośrednio z fundamentalną decyzją o **wspieraniu spółki PKP Intercity SA w zakupie 20 składów pociągów zespólnych, z maksymalną prędkością do 250 km/h**. Warto raz jeszcze podkreślić, że to nie spółka PKP Intercity „wymyśliła” sama sobie zakup pociągów PENDOLINO i na własną rękę „przewymiarowała” ten projekt nie zakupując zdecydowanie tańszych pociągów z prędkością maksymalną 160 km/h, jakkolwiek kolejne jej zarządy współpracowały z Ministerstwem przy tymże projekcie. Ten projekt forsowało, bowiem samo Ministerstwo i można jedynie dodać, że kolejni prezesi PKP Intercity byli również jego zwolennikami. Z całą pewnością można również stwierdzić, że

w latach 2007 – 2011 Ministerstwo nie forsowałoby zakupu pociągów zespólnych z prędkością powyżej 200 km/h, gdyby wcześniej w 2004 roku, nie podjęto decyzji o modernizacji północnej E – 65 do prędkości 200 km/h z dużym wkładem finansowym środków z funduszy unijnych. Nie byłaby wówczas potrzebna również modernizacja CMK, finansowana bezpośrednio z budżetu państwa, do prędkości 200 km/h i wyższej. Jednakże, tworząc nowy program inwestycyjny dla kolejnictwa na lata 2007 – 2013, podjęcie decyzji o zakupie pociągów zespólnych z postulowanym przez kontrolerów NIK parametrem prędkości do 160 km/h, wiązało się z olbrzymim ryzykiem zakwestionowania przez Komisję Europejską, poczynionych już wcześniejszych wielkich wydatków z funduszy unijnych na modernizację północnej E – 65 do prędkości 200 km/h. Szkoda, że kontrolerzy NIK nie zbadali tego problemu, nie zajęli się w ogóle genezą zakupu ED 250, nie zgłębili go, pochwalili Ministerstwo, zganili spółkę – gdzie tu sens? Na perspektywę budżetową 2007 – 2013 został przygotowany i był stopniowo wdrażany olbrzymi program inwestycyjny w kolejnictwie, tj. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Zakładał on przede wszystkim, ale też i z wymuszonej konieczności, kontynuację modernizacji północnej E – 65 do prędkości 200 km/h oraz wiele innych inwestycji, w tym wydatki na zakup pociągów zespólnych. Retorycznie zabrzmiało pytanie: czy w latach 2008 – 2010, kiedy to przygotowania do projektu PENDOLINO były daleko zaawansowane, można było podjąć decyzję o zakupie pociągów zespólnych z prędkością do 160 km/h, zamiast 250 km/h. Zdaniem autora, na taką decyzję było już za późno, gdyż jej podjęcie groziło Polsce poważnymi sankcjami finansowymi ze strony Komisji Europejskiej, za brak efektu rzeczowego modernizacji północnej E – 65 do prędkości 200 km/h. Jedyną rozsądną kontynuacją rozpoczętych wcześniej procesów inwestycyjnych w kolejnictwie, była dodatkowo zaplanowana, poza POLiŚ, modernizacja południowego odcinka E – 65 (CMK) ze środków budżetowych oraz zakup nowych pociągów zespólnych dużych prędkości klasy 2, a więc pociągów z parametrami prędkości mieszczących się od 190 km/h do 250 km/h.

W związku z tym, to Rząd, oczywiście przy ścisłej współpracy ze spółką, przygo-

tował projekt inwestycyjny pod nazwą: **„Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych”** realizowany przez PKP Intercity, jako strategiczny dla rozwoju pasażerskiego rynku kolejowego w Polsce. Projekt został wpisany na Listę Projektów Indywidualnych dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Wartość projektu została oszacowana na 400 mln euro, tj. 1600 mln zł w cenach 2010 roku dla pierwszego etapu inwestycji obejmującego sam zakup pociągów zespólnych, z czego 50%, czyli 800 mln zł, miało pochodzić ze środków Unii Europejskiej, z programu POLiŚ, w ramach Priorytetu VII „Transport Przyjazny Środowisku”. Pozostała część projektu miała być sfinansowana z kredytu zaciągniętego przez spółkę PKP Intercity w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI) oraz ze środków własnych spółki. Drugim etapem projektu była budowa hali całopociągowej w Warszawie na Olszynie Grochowskiej, o wartości ponad 120 mln zł, z czego 63,3 mln zł zostało sfinansowane ze środków unijnych. Ponadto w ramach kontraktu z producentem taboru, przewidziano 17 – letnie serwisowanie pociągów zespólnych, którego koszty będą obciążać działalność operacyjną spółki PKP Intercity SA. EBI uzależnił udzielenie kredytu spółce PKP Intercity od zawarcia z nią przez Rząd długoterminowej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (umowa PSC). Tego rodzaju umowa wspierająca miała być zabezpieczeniem kredytu udzielanego przez EBI i stanowiła swoisty klucz do realizacji całego projektu. W listopadzie 2010 roku Rada Ministrów podjęła „Uchwałę w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich” upoważniając Ministra Infrastruktury do zawarcia z PKP Intercity umowy PSC na okres 10 lat. Umowa ta została wstępnie parafowana kilka dni po uchwale i podpisana w lutym 2011 roku. Należy podkreślić, że umowa, o której mowa została zmieniona w 2013 roku – wyłączono z niej całkowicie kolejowe międzywojewódzkie przewozy pasażerskie na linii E – 65, w tym przewozy pociągami PENDOLINO. Podane pierwotne założenia tzw. inżynierii finansowej projektu PENDOLINO były później wielokrotnie zmieniane w kierunku mniej korzystnym, w czym miała swój udział zmasowana wewnętrzna kry-

tyka tegoż projektu, z której argumentację czerpała Komisja Europejska. Na początku 2012 roku Komisja Europejska wstrzymała będącą w toku procedurę potwierdzenia dofinansowania polskiego projektu zakupu pociągów zespolonych i podjęła decyzję, że projekt zostanie dofinansowany w ramach tzw. pomocy regionalnej, przy obniżeniu wskaźnika dofinansowania z 50% (jak było w programie POIiŚ) do 23%. Dopełnieniem było jeszcze w 2014 roku, obniżenie całkowitej wartości projektu, od której jest obliczana dotacja, do kwoty 340 mln euro. Całkowite dofinansowanie projektu wyniosło, więc około 72,8 mln euro, czyli w cenach bieżących około 300 mln zł.

Umowę tą kontrolerzy NIK cytują w swoim Raporcie, ale prawdopodobnie jej nie doczytali do końca. Gdyby, bowiem tak było, to łatwo by ustalili, że w części 3.1. przywołanej umowy określono obowiązki przewoźnika a jeden z punktów tej części odsyła do załącznika 5.1. do tejże umowy, który ma tytuł: „Normy i parametry jakościowe dla Zadania B”. Mianem „Zadania B” określono w Umowie przewozy pociągami zespolonymi o wysokim standardzie jakościowym, umożliwiającymi podniesienie prędkości, do co najmniej 200 km/h, zakupionymi w ramach projektu inwestycyjnego POIiŚ „Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych”. No i właśnie w tymże załączniku określono, że tabor, który PKP Intercity ma obowiązek zakupić do obsługi przewozów na linii E – 65 „musi być zgodny z normami środowiskowymi, bezpieczeństwa oraz interoperacyjności ...” a także spełniać parametry eksploatacyjno – techniczne, takie jak między innymi:

- a) „prędkość minimalna 200 km/h,
- b) własny napęd trakcyjny,
- c) systemy zasilania – 3kV, 15kV i 2/3Hz, 25 kV 50 Hz,
- d) nacisk osi nie większy niż 180 Kn,
- e) liczba miejsc siedzących: 400 +/- 10,
- f) stałe zestawienie składu
- g) wyposażenie w Europejski System Sterowania Ruchem Pociągów (ETCS),
- h) .... n)”

W świetle powyższych stwierdzeń i cytowań, można jeszcze raz pytać o sensowność stawiania spółce PKP Intercity przez kontrolerów NIK zarzutów o „przewymiarowanie” zakupu pociągów zespolonych skoro to nie spółka określała parametry

eksploatacyjno – techniczne tychże pociągów, lecz narzuciło je Ministerstwo a następnie stosowną Uchwałą Rady Ministrów akceptował je cały Rząd. No cóż, kowal zawinił ... Czy jednak w tej sprawie NIK dołożył wszelkiej możliwej staranności, by ją rzetelnie i wieloaspektowo zbadać, zaczynając od podstawowych dokumentów ?

Idźmy jednak dalej. Przewozy pociągami PENDOLINO zostały uruchomione 14 grudnia 2014 roku. Fakty są takie: nowy system przewozowy może realizować prędkość 200 km/h jedynie na około 90 kilometrowym odcinku CMK, ponieważ zarządca infrastruktury (PLK SA) nie zrealizował do końca wszystkich zaplanowanych inwestycji na całej linii E – 65, chociaż według planów z 2010 roku (zob. rys. 1) inwestycje te miały być bezwzględnie zrealizowane do czasu wdrożenia nowego rozkładu jazdy 2014/2015. Z faktami nie można jednak dyskutować a krytykę NIK w sprawie niewykonania zaplanowanych inwestycji modernizacyjnych na linii E – 65 należy uznać za uzasadnioną.

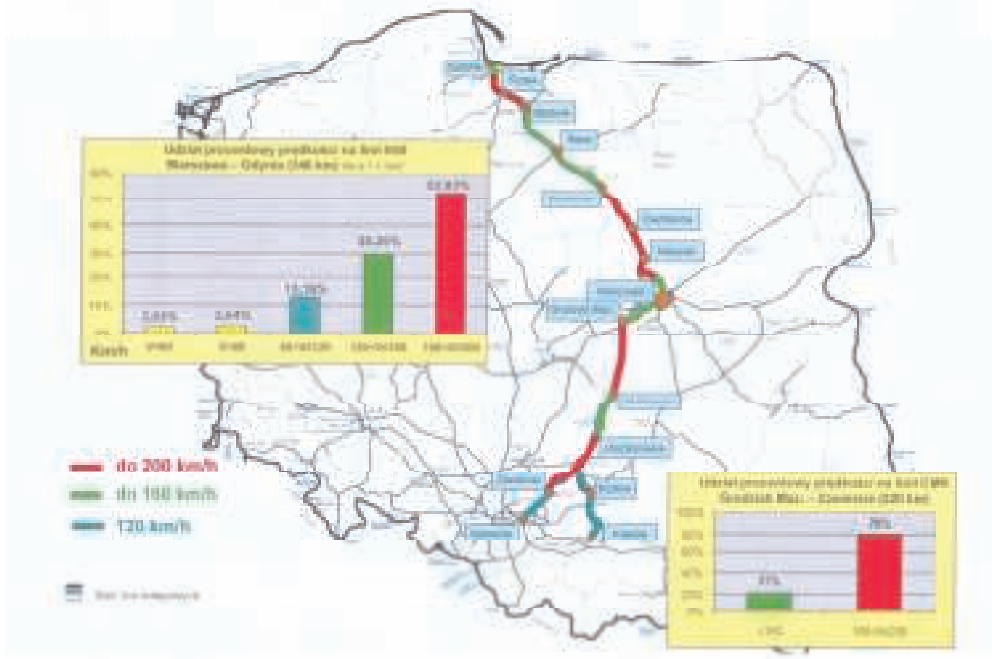
W latach 2009 – 2010, kiedy ważyły się losy zakupu PENDOLINO, przy płynących z PLK SA zapewnieniach o terminowej realizacji projektów, trudno było przewidzieć, że modernizacja linii E – 65 do prędkości 200 km/h napotka tak wiele barier i niemożności, że w dniu inauguracji nowego systemu przewozowego faktycznie przystosowany do jazdy z prędkością 200 km/h będzie tylko odcinek Zawiercie – Olszamowice, czyli około 10% całej trasy. Wydaje się, że analizując cały projekt PENDOLINO, tym właśnie problemem bardzo szczegółowo, a nie po łebkach, mógł zająć się NIK. Może, zamiast bezsensownego „szczypania” spółki PKP Intercity, należałoby wreszcie wyjaśnić, kto, dlaczego i na jakich zasadach, podejmując w 2004 roku decyzję o modernizacji północnego odcinka E – 65 do prędkości 200 km/h (zamiast do parametru 160 km/h) w wybranych częściach jego przebiegu, naraził gospodarkę na monstrualne koszty i trwającą kilkanaście lat modernizację tejże linii, w 2016 roku jeszcze niezakończoną (dla porównania: przed II wojną światową tzw. Magistralę Węglową o długości 614 km zbudowano od podstaw w latach 1926 – 1933, czyli w okresie 8 lat).

Dlatego, modernizując tą linię do prędkości 200 km/h trzeba było jej niektóre odcinki praktycznie budować od nowa, ponieważ w zakres teje modernizacji

weszły (na skutek zwiększenia prędkości powyżej 160 km/h) aż 102 przejazdy dwupoziomowe. Modernizacja całej północnej E – 65, która miała być według pierwotnych założeń, zakończona na długo przed uruchomieniem pociągów zespolonych PENDOLINO, pochłonie szacunkowo 12 mld zł lub nawet więcej i chyba będzie ją można zapisać do księgi rekordów, jako najdłuższą trwającą modernizację linii kolejowej w Europie.

Potocznie mówi się, że historii nie da się odwrócić, ale trzeba ją badać. NIK nie zbadał jednak dogłębnie genezy projektu PENDOLINO i feruje przy tym naciągane zarzuty. Nie daje też postępowanej spółce PKP Intercity żadnych tzw. „dobrych rad”. Jeżeli bowiem NIK uważa, że spółka powinna była kupić składy krajowe na 160 km/h, to powstaje pytanie, co zrobić w bieżącej sytuacji, by sprostać postulatowi NIK. Sprzedać PENDOLINO i kupić nowe składy w PESIE lub w NEWAGU na 160 km/h ? A co z wykorzystaniem potencjału odcinka Olszamowice – Zawiercie z parametrem 200 km/h ? Po co został on zmodernizowany do tego parametru ? A co z wielkimi nakładami na północnej części E – 65 dostosowującymi ponad 50% jej odcinków do prędkości powyżej 160 km/h do 200 km/h ? A po co PLK SA modernizuje obecnie odcinek CMK Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice do parametru 200 km/h ? A po co PLK SA prowadzi projekt ERTMS/ETCS na północnej E – 65 ? No przecież, gdyby teraz NIK „przerzucił się” na kontrolę projektów infrastrukturalnych w PLK SA, to jak miałyby się ta spółka tłumaczyć z realizacji projektów modernizacyjnych linii kolejowych, do parametrów dla których nie ma w Polsce pociągów ?! W ten sposób od pytań o sensowność zarzutów NIK wobec PKP Intercity i PKP SA w sprawie projektu PENDOLINO, dochodzimy do nonsensów lub absurdów.

Niedostosowania parametrów prędkościowych pociągów i infrastruktury kolejowej na linii E – 65 w dłuższych okresach czasu będą ulegały istotnemu zmniejszeniu, w co autor z umiarkowanym optymizmem chciałby wierzyć. Wspomniany odcinek CMK Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice po modernizacji będzie eksploatowany od grudnia 2017 roku, a cała CMK – jakkolwiek ciągle zbyt wolno – będzie dostosowywana do coraz to wyższych parametrów. Podobnie, północny odcinek E – 65 będzie niewątpliwie kiedyś zmodernizowany do założonych



1. Planowane do osiągnięcia w grudniu 2004 roku prędkości maksymalne odcinków linii kolejowej E – 65.  
 Źródło: archiwum własne autora – materiały Ministerstwa Infrastruktury.

parametrów, gdyż przecież nie ma obecnie opcji wycofania się z realizowanych projektów, a bieżącym wyzwaniem jest niewątpliwie wyposażenie go w system ERTMS/ETCS.

Warto też zauważyć, że to wielkie niedostosowanie, tak krytykowane przez NIK, jest jednocześnie wielką siłą nacisku na PLK SA. Fakt, że w Polsce kursują pociągi PENDOLINO dostosowane do prędkości 220 – 250 km/h oraz fakt, że zarządca infrastruktury nie zdołał na czas odpowiednio przygotować linii kolejowych, powodują w sumie wielką presję polityczną, społeczną, medialną a także i środowiskową na PLK SA, by spółka ta w szybszym tempie realizowała zaplanowane inwestycje. Gdyby pójść tokiem rozumowania kontrolerów NIK, którzy w swoim dorobku mają przecież już jeden sukces na tym polu w postaci „utrącenia” w 1998 roku pierwszego projektu PENDOLINO, to nie byłby możliwy tak wielki transfer najnowocześniejszych technologii taborowych i know how do Polski, jaki miał miejsce dzięki zakupowi pociągów zespolonych ED 250. Nie byłoby też faktycznego przymusu do wdrażania ERTMS/ETCS i to pomimo przyjęcia już w 2007 roku i zgłoszenia do Komisji Europejskiej „Narodowego Planu Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce”. Dodajmy, że każda kolejna ekipa rządowa sądziła, że ma patent na przyspieszenie procesów inwestycyjnych w infrastrukturze kolejowej i

zapewne bieżąca też tak myśli – trudno jest jednak wyprowadzać z błędu, kogoś, kto sprawuje polityczną władzę. No cóż, po owocach ich poznać ...

Na marginesie powyższych uwag można dodać, że niedostosowania pomiędzy parametrami prędkości taboru a prędkością techniczną infrastruktury lub innymi uwarunkowaniami rynkowymi są zjawiskiem dość często występującym, chociaż – jak wcześniej stwierdzono – w tendencji powinno się je niwelować. Przykładem może tu być powszechne w Polsce kupowanie pociągów zespolonych dostosowanych do prędkości 160 km/h przez koleje aglomeracyjne i regionalne. Te pierwsze, świadcząc usługi w dużych aglomeracjach, niemalże nigdy nie mogą wykorzystać maksymalnego parametru prędkości pociągów, ponieważ częstotliwość rozruchów i zatrzymań wynosi maksymalnie do kilku minut, a w obrębie aglomeracji rzadko jeździ się z prędkością 160 km/h. Natomiast koleje regionalne, zgodnie ze swą naturą, rzadko korzystają z linii magistralnych z prędkością 160 km/h i co najmniej w 95% a czasami nawet w 100% wykonują pracę na liniach o znacznie niższych parametrach, a mimo tego Marszałkowie Województw zamawiają nowe pociągi z prędkością 160 km/h.

## A gdzie logika ....

Dwie kwestie wynikające z Raportu NIK wymagają jeszcze poruszenia, ponieważ rodzą pytania nie tylko o sensowność, ale również kłócą się z autorskim pojmowaniem logiki wnioskowania.

Sprawa pierwsza to zakup pociągów PENDOLINO we Włoszech a nie w Polsce. Szeroka publiczność w ramach odbywających się w Polsce od czasu do czasu wyborów została już poinformowana, że zdaniem niektórych polityków miał miejsce wielki skandal, ponieważ zlecenie na 20 składów poszło do wrażego kraju, zamiast być realizowane przez polską klasę robotniczą. Tego rodzaju myślenie wynika z sieńkiewiczowskiej „mentalności Kalego” – jeżeli Polska eksportuje w dużych ilościach tabor szynowy (Włochy, Niemcy, Litwa, Ukraina, Rosja, Białoruś), to bardzo dobrze, jeżeli natomiast zakupiła za granicą, nawet u najlepszego producenta 20 składów, to bardzo źle ... Trzeba jednak podkreślić, że NIK w tej sprawie nie stawia formalnie zarzutu, lecz jedynie delikatnie, z wielkim wyczuciem, zauważa, że „pociągi wytwarzane są we Włoszech...”, co w zamiarze miało chyba skłaniać odbiorców Raportu do odpowiedniej refleksji nad całokształtem sprawy. Jednak wiadomo, o co tu chodzi. Jest to przecież w istocie zarzut wobec tych, którzy zdecydowali o przetargu a później o zakupie składów PENDOLINO we Włoszech, w fabryce Alstom Ferroviaria. Dodajmy, że zarzut

ten miał w ostatnich latach dwie wersje. Pierwsza, nota bene ogłoszona publicznie przez jednego z właścicieli fabryki taboru, że taki produkt jak pociąg zespolony z prędkością maksymalną do 250 km/h to fraszka i bez problemu mógłby zostać zamówiony u polskich producentów a wobec tego należało tak rozegrać międzynarodowy przetarg, by polski zakład (w domyśle jego własny) wygrał tenże przetarg. Druga, to wersja light, a mówi ona to samo, z wyjątkiem zmniejszenia parametru prędkości maksymalnej pociągu do 160 km/h – jest to, zatem wersja, za którą optują w istocie kontrolerzy NIK a z pewnością odpowiadałaby wszystkim producentom pociągów zespolonych w Polsce. Fakty są, bowiem takie, że w Polsce nikt jeszcze nie wyprodukował pociągu zespolonego z konstrukcyjną prędkością maksymalną powyżej 160 km/h, spełniającego wszelkie wymagania TSI i posiadającego odpowiednie certyfikaty i homologacje i nie wiadomo, kiedy taki pociąg może być w ogóle w Polsce zbudowany. Pomijamy w tym miejscu fakt, że producenci taboru kolejowego w celach promocyjno – marketingowych mają w dobrym zwyczaju testowanie swoich produktów homologowanych i certyfikowanych na prędkość maksymalną 160 km/h pod kątem osiągania przez taki tabor w określonych warunkach prędkości maksymalnej. W maju 2015 roku pojazd (pociąg zespolony) PESY ED - 161 osiągnął na CMK prędkość 200 km/h. W sierpniu tego samego roku pojazd (pociąg zespolony) NEWAGU 45WE Impuls osiągnął, również na CMK, prędkość 226 km/h. Rekordy prędkości tych pociągów, świadczące między innymi o dużej rezerwie mocy zainstalowanych silników, nie oznaczają jednak, że będą one dopuszczone do ruchu w klasie 2 pociągów dużych prędkości. Gdyby, bowiem było tak, że polscy producenci byli wówczas, a teraz są, w pełni przygotowani na zbudowanie pociągu zespolonego z prędkością maksymalną do 250 km/h, to dlaczego, w listopadzie 2010 roku ani PESA w konsorcjum z Bomardierem, ani NEWAG w konsorcjum z Ansaldo Breda, nie złożyli oferty na wyprodukowanie takich pociągów i dlaczego później, w latach 2011 – 2015, żaden z polskich producentów nie złożył oferty w licznych zagranicznych przetargach na pociągi zespolone z prędkością do 250 km/h.

Nielogiczność formułowanych obecnie

zarzutów czy nawet uwag, że należało polskim producentom zlecić wykonanie 20 pociągów zespolonych polega na tym, że po pierwsze pociągów nie można było kupić ot, tak sobie, „z wolnej ręki” u polskich producentów, ponieważ spółka PKP Intercity, korzystająca w założeniach z dużego wsparcia finansowego z Unii Europejskiej, musiała ogłosić przetarg międzynarodowy na te pociągi, którego przecież nie mogła tak „ustawić”, by dyskryminować oferentów zagranicznych a preferować krajowych. Po drugie, w związku z wymaganiami związanymi z modernizacją E – 65 Północ (odcinki z prędkością do 200 km/h), przetarg spółki PKP Intercity na pociągi zespolone dotyczył produktu, który w Polsce w ogóle nie był wówczas wytwarzany. I wreszcie po trzecie, ze strony samej spółki PKP Intercity, ale także ze strony Ministerstwa płynęły w dwóch formach do polskich producentów zachęty, by wzięli oni udział w tym przetargu: a) wszyscy potencjalni oferenci wspólnie z PKP Intercity mogli, w ramach tzw. dialogu konkurencyjnego, tworzyć założenia do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) i z tej możliwości w pełni skorzystali, b) w warunkach uczestnictwa w przetargu dotyczących doświadczenia produkcyjnego dopuszczono w ramach konsorcjów również takich producentów, którzy mieli doświadczenie tylko w produkcji pociągów zespolonych z maksymalną prędkością do 160 km/h – był to bardzo wyraźny sygnał a zarazem ukłon w stronę polskich producentów. W rezultacie to oni mieli największy wpływ na to, że ostatecznie nie złożyli swoich ofert, a złożył ją tylko ALSTOM.

Podsumowując ten wątek można publicznie pytać, gdzie sens i gdzie jest logika tych uwag, dywagacji, czy zarzutów. Polscy producenci nie byli wówczas gotowi, do istotnego współdziałania w produkcji pociągów zespolonych z prędkością do 250 km/h wraz z wymaganymi innymi parametrami i nie wiadomo czy dzisiaj są na to gotowi. O czym jest, więc mowa? Chyba jedynie o „kielbasie wyborczej” kręconej pod naiwną klientelę.

Sprawa druga, to kłócące się się z logiką rozumowania i wiedzą naukową porównania cenowo – kosztowe pociągów zespolonych na czele z hipotetycznym polskim pociągiem zespolonym z prędkością maksymalną 190 km/h i wykorzystanie tychże analiz przez kontrolerów NIK do wnioskowania w części głównej

Raportu. Zaczniemy od części głównej Raportu, gdzie pozornie poprawnie się konstatuje, że spółka PKP Intercity dokonała zakupu pociągów Pendolino, których cena jest znacznie wyższa od ceny pociągów uzyskujących maksymalną prędkość do 200 km/h. Jest to fakt oczywisty, pociągi zespolone z prędkością do 250 km/h są znacznie droższe od pociągów zespolonych z prędkością do 200 km/h. Jednakże już w przypisie do tego stwierdzenia kontrolerzy zauważają, że ceny produkowanych w Polsce pociągów pasażerskich, uzyskujących prędkość do 190 km/h są, co najmniej dwukrotnie niższe od ceny pociągów PENDOLINO. Cały kontekst tych uwag jest taki, że oto spółka PKP Intercity miała wybór pomiędzy droższym pociągiem PENDOLINO a o połowę tańszym polskim pociągiem zespolonym z prędkością maksymalną 190 km/h i wybrała pociąg droższy, co jest koronnym dowodem na jej niegospodarność. Być może dla mniej zorientowanego czytelnika Raportu nie jest istotne, że jego autorzy raz mówią o pociągach z maksymalną prędkością do 200 km/h, a w innym miejscu o pociągach z prędkością maksymalną do 190 km/h. Jednakże, zdaniem autora, jest to czystej wody manipulacja, oparta na dwóch nieprawdziwych faktach. Po pierwsze nie ma klasy pociągów zespolonych z maksymalną prędkością do 200 km/h, ponieważ prędkość 200 km mieści się we wskazywanej już klasie 2 pociągów dużych prędkości w przedziale od 190 km/h do 250 km/h. A po drugie nie istnieje w Polsce żaden pociąg zespolony z prędkością maksymalną 190 km/h, który miałby być hipotetycznie o połowę tańszy od PENDOLINO. Jest to pociąg wymyślony. Polscy producenci, jak dotychczas, produkują pociągi z maksymalną prędkością do 160 km/h (i takimi właśnie pociągami biją kolejne rekordy prędkości na CMK), a pociągu zespolonego z prędkością maksymalną 190 km/h nie mają nawet na deskach (komputerach) kreślarskich.

Powstaje, zatem pytanie, na jakiej podstawie kontrolerzy NIK porównują PENDOLINO z najpierw z pociągami o prędkości maksymalnej do 200 km/h a drugim razem do pociągów z prędkością do 190 km/h. Przecież już na pierwszy rzut oka widać, że są to różne klasy pociągów. Te z prędkością do 190 km/h to pociągi konwencjonalne (klasyczne), a te z prędkością od 190 km/h to pociągi dużych

prędkości. Zatem porównanie PENDOLINO do pociągami o mniejszej prędkości maksymalnej, wygląda tak samo jak porównywanie marek samochodów Mercedes, BMW czy Jaguar z samochodami Fiat, Dacia, czy nawet Volkswagenami, Oplami lub Skodami. W tym przypadku można nawet stwierdzić, że w pełni porównywalne są ich cechy użytkowe, jak liczba pasażerów, komfort jazdy czy prędkości drogowe, a jednak każdy wie bez żadnych ekspertyz naukowych, że cena zakupu samochodu klasy Mercedesa będzie wyższa od ceny zakupu Opla, a ta będzie wyższa od ceny zakupu Dacii. Podobnie ułożą się koszty utrzymania tych pojazdów.

Otóż, swoją wiedzę na temat klas i cen zakupu pociągów zespoleń kontrolerzy NIK zaczerpnęli z przywołanego załącznika 8, w którym w sposób naukowo niedopuszczalny a wręcz manipulacyjny najpierw stwierdzono, że pociągi mogące uzyskiwać prędkości od 160 km/h do 200 km/h, eksploatowane przez koleje europejskie, osiągają maksymalne prędkości do 230 km/h, i wobec tego **są pociągami tej samej klasy**, a następnie przeprowadzono porównanie cen zakupu pociągów zespoleń z prędkością maksymalną 160 km/h produkcji PESY i NEWAGU z ceną zakupu pociągów zespoleń PENDOLINO z prędkością maksymalną 250 km/h. Pomijając nielogiczność i nie naukowość takiego porównania, można zapytać, dlaczego do tego porównania nie włączono jeszcze wariantu modernizacji EN 57 (podobne parametry funkcjonalno – użytkowe) albo zakupu składów klasycznych (lokomotywy + wagony) albo też wariantu modernizacji istniejących wagonów typu Z 1 i lokomotyw EP 09. Wówczas byłby to niewątpliwie zgrabny komplet. Wydaje się jednak, że tak do końca kontrolerom NIK nie o to chodziło. Potrzebny był wariant podobny trochę do PENDOLINO, ale nie tak drogi, więc wymyślono polski pociąg zespoleń z prędkością maksymalną 190 km/h, którego cena miałaby wynosić 50 mln zł za skład, przy cenie PENDOLINO 80 mln za skład. Różnica wynosi więc 30 mln za skład, co oznaczałoby, że polski w pełni porównywalny skład miałby kosztować 62,5% ceny ED 250. Problem polega wszakże na tym, że takiego pociągu w Polsce w ogóle nie ma i nie było, i prawdopodobnie dlatego w części głównej raportu kontrolerzy NIK napisali, że produkowane w Polsce pociągi pasażerskie uzyskują prędkość 190

km/h – co samo w sobie jest ewidentną nieprawdą – mają „co najmniej dwukrotnie niższe ceny od pociągów PENDOLINO”, pozornie dystansując się w ten sposób od wyliczeń zawartych w załączniku 8.

Cała ta manipulacja i nielogiczność wnioskowania ma jedno podłoże. Kontrolerzy NIK nie uwzględnili faktu, że spółka PKP Intercity nie mała zadania w postaci wyboru najtańszego pociągu zespoleń do obsługi przewozowej linii E – 65, lecz jej zadaniem było przeprowadzenie przetargu na pociąg zespoleń z prędkością minimalną 200 km/h oraz z innymi istotnymi parametrami technicznymi (spełnianie TSI, wielosystemowość, dostosowanie do ETCS). Zupełnie bez sensu jest, więc porównywanie cen zakupu i eksploatacji pociągów zespoleń różnych klas. Przy zadanym z góry parametrze prędkościowym takich porównań się nie robi. Mają one, bowiem uzasadnienie jedynie w przypadkach, gdy na wstępnych etapach analiz modernizacji linii kolejowych chodzi o optymalizację wariantu modernizacyjnego lub nawet wariantu budowy nowej linii, z uwzględnieniem typów i rodzajów pociągów pasażerskich, które będą ją obsługiwały. W sytuacji takiej, w jakiej była spółka PKP Intercity prowadząc przetarg, parametr prędkościowy pociągów zespoleń i inne wymagania techniczne tychże pociągów były już przesądzone i w istocie narzucone przez Rząd. Można, więc a nawet byłoby wskazane, prowadzić analizy komparatywne (porównawcze) pociągów PENDOLINO z innymi pociągami w klasie 2 pociągów dużych prędkości, z parametrami prędkościowymi od 190 km/h do 250 km/h, jak np. z podobnymi pociągami produkcji Siemens, Bombardiera, Hitachi lub nawet z pociągami chińskimi tej klasy. Do takich analiz nie wystarczają jednak mało naukowe i abstrahujące od dorobku ekonomii metody, sprowadzające się do porównywania ze sobą pojazdów kolejowych, które są w istocie nieporównywalne. Współczesna wiedza naukowa zaleca w takich przypadkach stosowanie powszechnie znanych już metod analizy komparatywnej, jak na przykład metoda analizy kosztów cyklu życia pojazdu LCCA (Life – Cycle – Cost Analysis), metoda CBA lub NCF. We wszystkich tych metodach uwzględnia się nie tylko ceny zakupu pojazdów kolejowych, ale również koszty związane z ich eksploatacją w okresie

użytkowania (najczęściej 25 do 30 lat), wymaganymi w tym okresie przeglądami P 1 do P 3, naprawami P 4 i P 5, wszelkie inne koszty związane z awaryjnością i zapewnieniem niezawodności pojazdów, a nawet wpływ tychże pojazdów na zużycie infrastruktury kolejowej łącznie z siecią trakcyjną i na koniec jeszcze wartość rezydualną (końcową) pojazdu. Zawsze też, po drugiej stronie rachunku ekonomicznego, uwzględnia się przychody przewozowe i pozaprzewozowe generowane przez analizowane pojazdy w całym okresie ich eksploatacji.

I jeszcze jedna refleksja związana z tzw. „całokształtem dorobku” wszelkich krytyków projektu PENDOLINO i nieobiektywnych ocen, lipnych ekspertyz, nagonek medialnych i naciąganych zarzutów, demagogii i pomówień oraz wielu innych zarzutów. Po pierwsze, jak to wszystko się ma do wielkiego rynkowego sukcesu pociągów PENDOLINO po ich uruchomieniu, do bardzo wysokiej społecznej oceny tegoż projektu, do społecznych postulatów wydłużania linii obsługiwanych przez ED 250. Frekwencja w pociągach PENDOLINO bije kolejne rekordy a cały projekt osiąga już rentowność zgodnie z przyjętymi założeniami.

Niniejszy artykuł nie ma wniosków końcowych, ponieważ jest to poszerzona polemika. Zamiast tych wniosków autor prezentuje poniżej w pełni amatorski wierszyk.

## *Limeryk okolicznościowy*

*W ekonomii jest metoda, która zawsze prawdę poda  
Mówi ona arbitralnie – porównuj to, co jest porównywalne*

*Nie porównuj rumu z rumakiem i konia z koniakiem,  
choć to pojęcia prawie jednakie  
Nie porównuj szyny z szynką – bo to wszystko jest fałszywką*

*Chociaż robi wiele krzyku, nie dotyczy to wszak NIK – u  
PENDOLINO wziął na warsztat, z wielkim hukiem i wysiłkiem  
I porównał PENDOLINO z jakimś pendolinkiem ◀*