Zdaniem eksperta z Instytutu Sobieskiego decyzja Komisji Europejskiej o zmniejszeniu dotacji do projektu zakupu kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych PKP Intercity, potwierdza niewłaściwe wykorzystywanie środków unijnych. – Pomysł dofinansowania z funduszy unijnych Pendolino od początku był nietrafiony – uważa dr Michał Beim.

To, że dofinansowanie będzie mniejsze, wiadomo było już od kilku tygodni. Przypomnijmy, że początkowo Komisja Europejska potwierdziła ok. 22 proc. wkład finansowy z Funduszu Spójności dla projektu wartego 400 mln euro. We wrześniu jednak zmieniła zdanie korygując wysokość kwoty kwalifikowanej do 340 mln euro. Tym samym dofinansowanie zmniejszyło się o niespełna 14 mln euro. W konsekwencji zamiast 88 mln euro PKP Intercity otrzyma z unijnej kasy 74 mln euro. Różnicę pokryją środki pozyskane z kredytu uzyskanego w Europejskim Banku Inwestycyjnym.

Jednak w opinii Michała Beima nie to stanowi istotę sprawy. – Mniejsza kwota bazowa, do której PKP Intercity ma otrzymać dofinansowanie, to konsekwencja błędów popełnionych przez zarząd spółki. Ale podstawowym błędem był sam pomysł rządu, aby finansować Pendolino ze środków unijnych – podkreśla specjalista.

Nieracjonalne, według eksperta, było ubieganie się o dofinansowanie z UE do połączeń, które ze swojej natury są rentowne. – Segment przewozów kolejowych, jakim są połączenia dalekobieżne, realizowane taborem dla kolei dużych prędkości, jest na całym świecie bardzo lukratywny – podkreśla członek Instytutu Sobieskiego.

[mc4wp_form id=”84″]

Przykładem jest rynek włoski, gdzie NTV jako pierwsza prywatna firma w krajach Unii Europejskiej z powodzeniem zaczęła świadczyć pasażerskie usługi kolejowe pociągami dużych prędkości, ale nie tylko. Sieć połączeń rozwija Eurostar, przewoźnik obsługujący superszybką trasę pomiędzy Londynem, Paryżem i Brukselą. Swoją szansę zauważyło też Deutsche Bahn, które również oferuje usługę przewozową w tunelu pod kanałem La Manche. Z kolei francuski SNCF planuje skierować pociągi TGV na niemiecką sieć KDP. Natomiast, w Czechach, na trasach umożliwiających kursowanie z prędkością 200 km/h, z Ceskimi drahami konkurują prywatne spółki: Leo Expres i RegioJet.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

– To generalnie pokazuje, że jest tobardzo atrakcyjny segment rynku kolejowego, który przynosi przewoźnikom zysk – mówi dr Michał Beim. – W związku z tym, założenie, że z pieniędzy unijnego podatnika, PKP Intercity sfinansuje dochodowe połączenia obsługiwane przez Pendolino, było absurdalne od samego początku.

– Moim zdaniem, winę za to ponosi Andrzej Massel, ówczesny wiceminister ds. kolejnictwa, który, jak sądzę, nie wiedząc o tym, dążył do wsparcia narodowego przewoźnika środkami z UE. Tymczasem, pieniądze te należałoby przeznaczyć na dokapitalizowanie przewozów regionalnych – uważa ekspert z Instytutu Sobieskiego. – To było oczywiste, że Komisja Europejska będzie dążyć do jak najmniejszego dofinansowania projektu Pendolino – dodaje.

Należy przypomnieć, że pierwotnie PKP Intercity ubiegało się o sfinansowanie z ogólnopolskich funduszy 50 proc. wartości całego przedsięwzięcia. Następnie stwierdzono, że środki będą pochodzić z programów regionalnych, które miały pokryć jedną czwartą kosztów inwestycji. Ostatecznie PKP Intercity otrzyma 22 proc. kwoty kwalifikowanej.

– Zmieniono też siatkę połączeń, która nie uwzględnia wielu miast o znaczeniu regionalnym. Na trasie Pendolino są, co prawda, takie miejscowości, jak Częstochowa, Lubliniec, Sosnowiec, Włoszczowa, Tczew, Malbork, Iława, ale wiele innych wycięto, np. Bielsko-Białą – wymienia Michał Beim.

To może skutkować kolejnymi konsekwencjami, gdyż, jak wynika z treści decyzji o przyznaniu dofinansowania przez KE, do której dotarł portal BizTok.pl, Pendolino będzie kursować na trasie z Warszawy do Bielska-Białej. O tej sprawie mówi się od dłuższego czasu, choć nadal nie są remontowane tory do tego miasta.

– Z pewnością, jeśli znajdą się kolejne odstępstwa od umowy PKP Intercity z Unią Europejską, to należy liczyć się z tym, że przewoźnik otrzyma jeszcze mniejszą dotację – zaznacza ekspert Instytutu Sobieskiego.

Jego zdaniem, uwzględniając powyższe problemy, zdecydowanie większą korzyść przyniosłoby przeznaczenie unijnych euro na stworzenie państwowej spółki, która udostępniałaby tabor – wyłoniony na zasadzie przetargu – przewoźnikom regionalnym (prywatnym, samorządowym itp.).

– Wówczas, dofinansowanie byłoby wyższe, a KE nie miałaby tylu zastrzeżeń – uważa dr Michał Beim. – Tymczasem, gdy chcemy dofinansować intratny segment

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

rynku, to postawa Komisji nie może dziwić, ponieważ zgodnie z unijną filozofią, interwencja publiczna powinna dotyczyć tylko tych sektorów, które nie radzą sobie na wolnym rynku.

Źródło: Kurier Kolejowy. Czytaj dalej…

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].