



**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TK-7as-0701-5/13

ESOD: 25220/13

Warszawa, dnia 27 marca 2013 r.

**S E K R E T A R I A T**  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 28.03.13 zaf. ....  
nr. 2567 podpis. J

**Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu RP**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Stanisława Karczewskiego w sprawie zasadności zakupu pociągów Pendolino, przesłane przez Marszałka Senatu RP przy piśmie nr BPS/043-27-1078/13 z dnia 26 lutego br. przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Dnia 6 sierpnia 2008 r. został ogłoszony przetarg na zakup nowego taboru w trybie dialogu konkurencyjnego, w wymaganiach którego zakładano prędkość maksymalną taboru co najmniej 230 km/h. Ostatecznie 30 września 2010 r. PKP Intercity S.A. otrzymało jedną ofertę dostarczenia składów zespolonych, złożoną przez konsorcjum Alstom KONSTAL S.A. oraz Alstom FERROVIARIA S.p.A. Alstom złożył ofertę zgodną z warunkami przetargu i zaproponował swój produkt – ETR610 (skład czwartej generacji – Nowe Pendolino zaprezentowane pierwszy raz w 2008 r. dla spółki Cisalpino), bez aktywnego systemu wychylnego pudła. Zgodnie z tą ofertą tabor może osiągać prędkość 250 km/h, czyli wyższą niż wymagana. Umowa z konsorcjum Alstom KONSTAL S.A. oraz Alstom FERROVIARIA S.p.A. została podpisana 30 maja 2011 r. Umowa obejmuje następujące części:

- dostawę 20 składów zespołowych za cenę 400 mln EUR (20 mln EUR za sztukę),
- budowę Warsztatów Utrzymania Technicznego za cenę 30 mln EUR,
- serwis i utrzymanie pociągów za cenę 1,95 EUR za km.

Praktyka europejskich kolei wskazuje, że pociągi z wychylnym pudłem mogą mieć zastosowanie w sytuacji, gdy na znacznej części linii kolejowej znajdują się łuki o małym

promieniu. Tymczasem na linii CMK, tworzącej zasadniczy element połączeń Warszawa-Katowice i Warszawa-Kraków typowe promienie łuków wynoszą 4000-5000 m – zastosowanie wychylnego pudła nie przyniosłoby żadnych korzyści w postaci zmniejszenia czasu przejazdu. Jedynie na linii Warszawa-Gdańsk, o trudniejszym układzie geometrycznym, wystąpią różne maksymalne prędkości na poszczególnych odcinkach dla taboru konwencjonalnego i taboru z wychylnym nadwoziem. W zależności od założeń czas przejazdu pociągu z wychylnym pudłem będzie 8-12 minut krótszy niż pociągu pozbawionego takiego systemu.

Mając na uwadze relatywnie niewielkie oszczędności na czasie przejazdu oraz dopuszczenie do przetargu możliwie dużej liczby oferentów PKP Intercity S.A., ogłaszając przetarg, nie zawarło w SIWZ wymagania wychylnego pudła.

Uzgodniona pod koniec 2012 roku z Komisją Europejską zmiana sposobu dofinansowania z opartego na mechanizmie PSC na Pomoc Regionalną, przy założeniu pewnego rozszerzenia zakresu geograficznego, wskazuje że projekt „broni” się ekonomicznie i nie wymaga dużego wsparcia ze strony państwa. Należy zaznaczyć, iż cena nabycia taboru wynosi 400 mln EUR, a nie wskazane w oświadczeniu 665 mln EUR, przy czym ok. 90 mln EUR zostanie sfinansowane ze środków unijnych. Obsługa wytypowanych połączeń wynika z możliwości osiągnięcia konkurencyjnego w stosunku do transportu drogowego czasu przejazdu, a co za tym idzie utrzymania konkurencyjnej pozycji przewozów kolejowych w stosunku do transportu drogowego. Rozszerzenie zakresu geograficznego projektu (linię Gdynia-Warszawa-Kraków/Katowice) o relację Warszawa – Wrocław, czy też wydłużenie obiegów do Katowic o Gliwice lub Bielsko-Białą, a do Krakowa o Rzeszów ma na celu zaoferowanie wysokiej jakości usługi większej liczbie obywateli. Równocześnie, analizy wskazują, że wpłynie to pozytywnie na efektywność wykorzystania taboru.

Decyzja o zakupie nowego taboru wynika z bardzo niekorzystnej struktury wiekowej posiadanego przez PKP Intercity S.A. taboru. Średni wiek lokomotyw elektrycznych, z wyłączeniem nowych EU44, wynosi 35 lat. Średni wiek wagonów to około 27 lat. Prędkości powyżej 160km/h może rozwijać jedynie 5% parku wagonowego i jedynie 10 lokomotyw.

Decyzja o nabyciu składów została poprzedzona szczegółową analizą innych wariantów. Oczywiście istnieją technologie, złożone z lokomotyw i wagonów, które gwarantują osiągnięcie zbliżonych prędkości. W praktyce zagadnienie jest złożone i wynika z ograniczeń, między innymi związanych z naciskiem na oś dla pojazdów kolejowych mogących się poruszać na danej linii, które są nałożone przez Zarządcę Infrastruktury. Nacisk na oś lokomotywy o prędkości 200km/h wynosi 21-22 ton, dla pociągu zespolonego jest to 17-18

ton na oś. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia trwałości, a co za tym idzie, kosztów utrzymania nawierzchni torowej przy wyższych prędkościach, jak również prędkości maksymalnej na łukach.

Projekt inwestycyjny należy rozpatrywać nie tylko w kontekście ceny nabycia, ale również kosztów operacyjnych. Skład złożony z lokomotywy i wagonów, posiadający porównywalną ilość miejsc w takim samym standardzie, miałby większą masę niż skład zespolony. Oznacza to wyższe opłaty za korzystanie z infrastruktury, ponieważ są one proporcjonalne do masy pociągu. Podobnie wzrosłyby opłaty za energię trakcyjną, której zużycie zależy między innymi od masy. Należy podkreślić, że te dwie pozycje kosztów stanowią około 40% kosztów operacyjnych Spółki PKP Intercity. Bez pozyskania ofert cenowych, trudno odnieść się do różnic w cenie zakupu, pomiędzy różnymi wariantami.

Na koniec pragnę zauważyć, iż umowa pomiędzy PKP Intercity S.A. a konsorcjum Alstom podlegała kontroli Urzędu Zamówień Publicznych, zaś sam projekt jest weryfikowany przez JASPERS i zatwierdzany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Ponadto pomoc udzielana w ramach mechanizmu Pomocy Regionalnej podlega notyfikacji przed Komisją Europejską.

*Z*

*Powolanie*  
Z upoważnienia  
MINISTRA  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARSTWA MORSKIEJ

*Andrzej Massel*  
Podsekretarz Stanu