



GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 16.04.2014 r.  
nr. 16.10 podpis H. Póć

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 16.04.14  
nr. 2487 podpis

**Polska**



Warszawa, 15 kwietnia 2014 r.

DIP-III-073- 11-1/14/1769

**Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku*

W odpowiedzi na pismo z dnia 26 lutego br., znak: BPS/043-49-2142/14, dotyczące Oświadczenia złożonego przez Senatora Pana Jarosława Obremskiego podczas 49 posiedzenia Senatu RP w dniu 20 lutego br. w sprawie zakupu pociągów Pendolino uprzejmie informuję, iż Minister Gospodarki nie jest właściwy w przedmiotowej sprawie i nie uczestniczył w wyborze przedmiotu zamówienia.

Zgodnie ustawą z dnia 24 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 743) - za dział transport odpowiedzialny jest Minister Infrastruktury i Rozwoju (wcześniej Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej), do którego zwróciłem się o wyjaśnienia w sprawie zakupu pociągów Pendolino (pismo w załączeniu).

Z otrzymanych informacji wynika, iż działania komisji przetargowej powołanej przez Zarząd PKP Intercity S.A. zostały poprzedzone opracowaniem kompleksowych analiz (technicznych, ekonomicznych, finansowych) wykonanych przez ekspertów własnych, jak również niezależnych doradców (Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach oraz konsorcjum Ernst&Young i Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa).

Minister Infrastruktury i Rozwoju w przesłanym piśmie zapewnia, iż przetarg na dostawę 20 składów zespołowych, prowadzony w trybie dialogu konkurencyjnego, przebiegał z zachowaniem wszystkich ujętych prawem polskim i europejskim zasad oraz norm, w tym zasad odnoszących się do niedyskryminacji oraz równego traktowania, które stanowią warunek konieczny dla funkcjonowania demokratycznego państwa prawa oraz rozwoju społecznego i gospodarczego.

Postępowanie przetargowe kontrolowane było przez Urząd Zamówień Publicznych, który w kontroli uprzedniej stwierdził brak naruszeń w postępowaniu o udzieleniu zamówienia publicznego w trybie dialogu konkurencyjnego.

Ponadto ze względu na ubieganie się o dofinansowanie projektu ze środków Unii Europejskiej, projekt podlegał zatwierdzeniu przez Komisję Europejską. PKP Intercity otrzymało pozytywną opinię od JASPERS (partnerstwo Komisji Europejskiej, Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Kreditanstalt für Wiederaufbau).

Ministerstwo Gospodarki było konsultowane w przedmiotowej sprawie w aspekcie dotyczącym zaopiniowania wniosku PKP Intercity S.A. ubiegającego się o gwarancje Skarbu Państwa na kredyt dotyczący sfinansowania części przedsięwzięcia, polegającego na zakupie 20 nowoczesnych pociągów. Zgodnie z informacją zawartą we wniosku spółki PKP Intercity S.A. inwestycja miała być finansowana w 50% ze środków unijnych oraz w 50% z kredytu, który spółka zamierzała uzyskać w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Przy czym gwarancja Skarbu Państwa była niezbędna, aby spółka mogła uzyskać kredyt dla przedmiotowej inwestycji. Zamawiający wnosił o wystawienie gwarancji na okres 15 lat oraz na kwotę 224 mln EUR. W kwestii związanej z udzieleniem przedmiotowej inwestycji gwarancji Skarbu Państwa kluczową rolę odgrywali ministrowie: finansów i skarbu państwa.

Ministerstwo Gospodarki, analizując przesłane dokumenty oraz dokumenty strategiczne dotyczące gospodarki państwa stwierdziło, że inwestycja spółki PKP Intercity S.A. jest zgodna z aktualną polityką gospodarczą państwa, w kwestii jej szczególnego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz z celami zdefiniowanymi m.in. w: Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia na lata 2007-2013, Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015, Master Planie dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 r., Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025, Strategii dla Transportu Kolejowego do roku 2013.

Tym niemniej, w piśmie z dnia 6 czerwca 2011 r. do Prezesa Zarządu PKP Intercity S.A. wyraźnie wskazałem na potrzebę zwrócenia większej uwagi na udział polskiego przemysłu w realizowanej inwestycji. W uzasadnieniu stwierdzono, iż w celu poprawy konkurencyjności przemysłu oraz wspierania rozwoju firm działających w Polsce, w interesie państwa jest, aby zakupowi nowoczesnego taboru szynowego towarzyszył rozwój kooperacji z tymi firmami.

W efekcie, Ministerstwo Gospodarki – w kwestii swoich podstawowych wątpliwości dotyczących udziału polskiego przemysłu w realizowanej inwestycji - otrzymało wyjaśnienia pozwalające stwierdzić, że realizacja projektu wpłynie na rozwój kooperacji z firmami działającymi w Polsce.

Biorąc pod uwagę posiadaną przeze mnie wiedzę, wydaje się, że pomimo tego iż może nie do końca zostały uwzględnione postulaty „polonizacji” zamawianych składów i choć Pendolino nie jest produkowane w Polsce, to jednak przy jego powstawaniu oraz serwisowaniu pracują rodzimi producenci.

Pociągi będą w pełni serwisowane w Polsce, na warszawskim Grochowie. Tam budowana jest hala, gdzie nowe pociągi będą podawane niezbędnym procedurom sprawdzającym i przygotowującym do drogi. Przewiduje się, iż finalnie znajdzie w niej zatrudnienie ok. 150 osób, bowiem pociągi przez ok. 17 lat serwisowane będą przez zarejestrowaną w Polsce Spółkę ALSTOM Konstal.

W przedmiotowej sprawie uczestniczą i będą uczestniczyć następujący polscy przedsiębiorcy:

1. W ramach projektu budowlanego:
  - SYSTRA (Wrocław) – autor projektu budowlanego.
  - KARMAR (Warszawa) – wykonawca projektu budowlanego.
2. W ramach dostawy podzespołów do montażu pociągów:
  - Sapa Aluminium (Trzcianka) – dostawy profili aluminiowych,
  - Bombardier Transportation ZWUS (Katowice) – dostawy systemów sygnalizacji SHP,
  - SIECAB (Żywiec) – dostawy okablowania,
  - Dellner (Gdynia) – produkcja sprzęgów,
  - Polmör (Bytów) – dostawy skrzynek na baterie.
3. W ramach dostawy podzespołów do montażu wózka pociągu:
  - Jelczańskie Zakłady Usługowe (Jelcz Laskowice) – belki hamulcowe,
  - Czaparo (Barlinek) – dostawy części składowych zawieszenia pociągu.
4. W ramach transportu pociągów:
  - PKP Cargo – z Włoch do polski,
  - PKP Intercity – z Warszawy-Grochowa do Żmigrodu, gdzie odbywają się testy i próby homologacyjne składów oraz transport składów na miejsce prób przygotowawczych pociągów do odbioru przez PKP Intercity.

Odnosząc się do Oświadczenia Pana Senatora w części dotyczącej kwestii patriotyzmu gospodarczego, pragnę wyjaśnić, że dla mnie patriotyzm gospodarczy to m.in. zapewnienie ochrony naszym firmom za granicą, wsparcie strategii naszych przedsiębiorstw, ale też dbanie o zagranicznych inwestorów, z poszanowaniem zasad demokratycznego państwa prawa, w szczególności odnoszących się do respektowania zasady równego traktowania czy zakazu dyskryminacji. Z moich obserwacji wynika, iż u nas od niedawna dopiero zaczyna mówić się o potrzebie kreowania patriotyzmu gospodarczego. Potrzeba czasu, by zmieniło się to podejście. Pragnę zapewnić Pana Senatora, iż wspieranie rozwoju i internacjonalizmu polskich przedsiębiorstw jest i będzie jednym z najważniejszych zadań podejmowanych przez Rząd i Ministra Gospodarki.

Podejmowane przeze mnie działania w zakresie promocji polskiej gospodarki rozpatrywać należy więc zarówno w wymiarze międzynarodowym, jak i krajowym. Jednym z priorytetowych działań określonych w dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w styczniu 2013 r. pn. „*Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Dynamiczna Polska 2020”*” oraz ujętych w projekcie Programu Rozwoju Przedsiębiorstw do 2020 r. jako Programie wykonawczym do Strategii Innowacyjności i Efektywności Gospodarki są działania z zakresu promocji polskiej gospodarki.



Zawsze w swoich działaniach podejmuję temat partycypacji gospodarczej i zachęcam polskie przedsiębiorstwa, aby odważniej wychodziły na międzynarodowe rynki. Dlatego, odpowiadając na Pańskie pytania, pragnę zapewnić, iż opiniując wniosek o gwarancje Skarbu Państwa w przedmiotowej sprawie byłem przekonany, że podejmowane działania będą nakierowane na osiągnięcie rezultatów m.in. w postaci podniesienia efektywności, jakości i bezpieczeństwa przewozów kolejowych, zmniejszenia ruchu drogowego, a tym samym zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Wierzę ponadto, że realizacja przedmiotowej inwestycji doprowadzi do zwiększenia udziału transportu publicznego w obsłudze pasażerów oraz przyczyni się do poprawy jakości połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami gospodarczymi w Polsce.

*Z poważaniem*

MINISTER  
Z op.  
Józef W. Piłsudski  
PEŁNOMOCNIK PREZESA DO SPRAW  
DELEGACJI GOSPODARZYCH  
SEKRETARZ STANU

Załącznik: Pismo MliR





MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Podsekretarz Stanu  
Zbigniew Klepacki

DTK 7 – 0701 – 4/14

NK: 42634/14

*P. Dęgiel*

20.03.2014  
SEKRETARIAT  
DEPARTAMENTU  
INNOWACJI I PRZEMYSŁU  
wpłynęło  
dnia 2014-03-21  
L.dz. 142

Warszawa, 19 marca 2014 r.

KANCELARIA OGÓLNA  
MINISTERSTWA GOSPODARSTWA  
wpłynęło  
dnia 2014-03-20  
Nr pisma 142

Pani  
Grażyna Henclewska  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Gospodarki

*Warszawa Pani Minister*

W odpowiedzi na pismo znak: DIP-III-073-11/14/1137 z dnia 10 marca br. przekazujące oświadczenie złożone przez Senatora Jarosława Obremskiego podczas 49 posiedzenia Senatu RP w dniu 20 lutego br. w sprawie zakupu pociągów Pendolino, przedstawiam poniżej informacje do wykorzystania w udzielanej odpowiedzi.

Projekt „Zakupu kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych” realizowany jest od 14 lipca 2008 r., kiedy to ówczesny Zarząd PKP Intercity S.A. powołał komisję przetargową i zatwierdził regulamin prac komisji.

Działania te zostały poprzedzone opracowaniem kompleksowych analiz (technicznych, ekonomicznych, finansowych) wykonanych przez ekspertów własnych, jak również niezależnych doradców (Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach, konsorcjum Ernst&Young oraz Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa).

5 sierpnia 2008 r. ww. Zarząd Spółki zatwierdził tryb udzielenia zamówienia - dialog konkurencyjny. Podstawowym uzasadnieniem wyboru dialogu konkurencyjnego był brak możliwości dokładnego, precyzyjnego zdefiniowania (opisania) przedmiotu zamówienia w sposób zgodny z wymogami art. 29 i 30 Prawa zamówień publicznych, ze względu na jego szczególnie złożony charakter. W wyniku ogłoszenia wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu złożyło 6 wykonawców:

1. konsorcjum ANSALDOBREDA S.p.A. i NEWAG S.A.,
2. konsorcjum Bombardier Transportation Sweden AB i Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding,
3. konsorcjum Siemens Sp. z o.o. i Siemens Aktiengesellschaft Sp. z o.o.,
4. konsorcjum ALSTOM Konstal S.A. i ALSTOM FERROVIARIA S.p.A.,
5. spółka Construcciones y Auxliiar de Ferrocarriles S.A.,
6. spółka Patentes Talgo S.L.

Z powodów formalnych z postępowania wykluczono: Construcciones y Auxliiar de Ferrocarriles S.A. i Patentes Talgo S.L.

W związku z powyższym do udziału w postępowaniu zaproszono ostatecznie cztery ww. konsorcja. Komisja przetargowa przeprowadziła z nimi po trzy spotkania dialogowe, w oparciu o które możliwym stało się opracowanie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ).

Ostatecznie ofertę na produkcję i utrzymanie nowych pociągów dla PKP Intercity złożyło jedynie konsorcjum ALSTOM Konstal S.A. i ALSTOM FERROVIARIA S.p.A.

Oferta odpowiadała przedmiotowi zamówienia zawartego w SIWZ i spełniała warunki postępowania pod względem formalno-prawnym, została więc przyjęta.

W chwili ogłoszenia przetargu jak i obecnie polscy producenci nie mają możliwości wyprodukowania taboru porównywalnego ze składem zespolonym.

Umowę na „Dostawę 20 sztuk pociągów (składów) zespolonych wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania” podpisano 30 maja 2011 r.

SEKRETARIAT  
PODSEKRETAARZA STANU  
Grażyny Henclewskiej  
Wpłynęła data 20.03.2014  
L.dz. 142/14

Przetarg na dostawę 20 składów zespołowych w trybie dialogu konkurencyjnego prowadzony był w okresie sierpień 2008 – kwiecień 2011 i podczas jego realizacji zachowane były wszystkie ujęte prawem polskim i europejskim zasady oraz normy.

Odnosząc się do kwestii udziału polskich podwykonawców w omawianym projekcie informuję, że pomimo tego, iż pociągi Pendolino produkowane są we Włoszech, to pozostała część zamówienia realizowana jest w Polsce. Na warszawskim Grochowie prowadzona jest budowa hali do serwisowania składów zespołowych. Będzie ona stanowiła miejsce zatrudnienia dla ok. 150 osób. Składy będą serwisowane przez ok. 17 lat przez zarejestrowaną w Chorzowie spółkę ALSTOM Konstal S.A. Ponadto należy podkreślić, iż przy realizacji projektu produkcji pociągów Pendolino dla PKP Intercity S.A. firma Alstom ściśle współpracuje z firmami zlokalizowanymi na terenie Polski, m.in.:

1. W ramach projektu budowlanego:
  - SYSTRA (Wrocław) – autor projektu budowlanego,
  - KARMAR (Warszawa) – wykonawca projektu budowlanego.
2. W ramach dostawy podzespołów do montażu pociągów:
  - Sapa Aluminium (Trzcianka) – dostawy profili aluminiowych,
  - Bombardier Transportation ZWUS (Katowice) – dostawy systemów sygnalizacji SHP,
  - SIECAB (Żywiec) – dostawy okablowania,
  - Dellner (Gdynia) – produkcja sprzęgów,
  - Polmor (Bytów) – dostawy skrzynek na baterie.
3. W ramach dostawy podzespołów do montażu wózka pociągu:
  - Jelczańskie Zakłady Usługowe (Jelcz-Laskowice) – belki hamulcowe,
  - Caparo (Barlinek) – dostawy części składowych zawieszenia pociągu.
4. W ramach transportu pociągów:
  - PKP Cargo – z Włoch do Polski,
  - PKP Intercity – z Warszawy-Grochowa do Żmigrodu, gdzie odbywają się testy i próby homologacyjne składów oraz transport składów na miejsce prób przygotowawczych pociągów do odbioru przez PKP Intercity.
5. Testy i próby homologacyjne:
  - Instytut Kolejnictwa.

Niezależnie od projektu zakupu 20 składów zespołowych spółka PKP Intercity realizując w ramach szerokiego programu inwestycyjnego w zakresie zakupów i modernizacji taboru kolejowego także inne projekty, współpracuje z wieloma polskimi przedsiębiorstwami, takimi jak: NEWAG S.A., H. Cegielski-Poznań S.A., PESA Bydgoszcz S.A. Spółka PKP Intercity podpisała w 2013 r. kontrakt na modernizację 150 wagonów z bydgoskim producentem oraz ZNTK „Mińsk Mazowiecki” S.A., a także umowę z konsorcjum w składzie „Stadler Polska” sp. z o.o. oraz NEWAG S.A. na dostawę 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Już w bieżącym roku PKP Intercity S.A. rozstrzygnęła przetarg na zakup kolejnych 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych, których dostawcą będzie PESA Bydgoszcz S.A.

Na podstawie powyższych informacji można zatem uznać, iż sugestie Pana Senatora o braku patriotyzmu gospodarczego nie znajdują potwierdzenia w faktach.

2 Nowakowski

Ch