

- Cieszy fakt, że przetarg PKP Intercity na ezt do obsługi połączeń dalekobieżnych przeszedł do kolejnego etapu. W szczególności cieszy to, że w sytuacji, gdy wiele projektów taborowych zostało w ostatnich dniach skreślanych z listy POliŚ, ten projekt ma szansę na pozytywny finał - mówi dr Michał Beim z Instytutu Sobieskiego. Jednak zdaniem Beima cena pojazdu w przeliczeniu na miejsce siedzące jest zbyt wysoka.

- Wbrew różnym sceptykom, ezt mają swoje ważne miejsce w segmencie taboru do obsługi połączeń dalekobieżnych. W szczególności przydadzą na trasach, gdzie następować musi zmiana czoła pociągu, np. z Krakowa do Zakopanego czy z Warszawy przez Poznań do Szczecina - mówi Beim. - Dzięki temu czas postoju może ulec skróceniu z prawie dwudziestu minut do kilku, co w przypadku bardziej popularnych stacji (np. Poznań) jest czasem, który wykorzystywany jest na wymianę pasażerów - dodaje.

Zdaniem Beima, dziwić może dość wysoka cena w przeliczeniu na miejsce siedzące. - Jeden ezt dla PKP Intercity kosztować ma, wg propozycji producentów, ok. 65 mln zł za pociąg. Przy założeniu zawartym w specyfikacji przetargu ma być 360 miejsc siedzących daje to kwotę na poziomie ok. 181,5 tys. zł za jedno miejsce siedzące - wyjaśnia ekspert Instytutu Sobieskiego.

Leave this field empty if you're human:

- Trudno porównywać zamówienie na 220 ezt dla Deutsche Bahn z zamówieniem 20 ezt dla PKP Intercity, jednak warto się pokusić o pewną prowokację intelektualną. Nowe ICx (następca dzisiejszych niemieckich ICE ale również po części IC) ma cenę w przeliczeniu na 1 miejsce siedzące ok. 192,7 tys. zł. ICx był projektowany od podstaw przez Siemens, na zamówienie DB - informuje Beim. - Poruszać się ma do 249 km/h (dłuższe składy) lub do 230 km/h (krótsze składy). W Polsce mamy natomiast pociąg jadący do 160 km/h i zapewne wykorzystywane będą w większości gotowe konstrukcje, choć zamawiający wprowadził wiele nowych wymagań - dodaje.

Zdaniem Beima, w nowym budżecie UE należałoby pomyśleć o tym, aby tabor był kupowany przez niezależną spółkę leasingową, a następnie wypożyczany przewoźnikom wyłonionym w przetargach na świadczenie połączeń w służbie publicznej. - Otworzyłoby to znacząco polski rynek na konkurencję i przyniosłoby jeszcze więcej wymiernych korzyści pasażerom, a nie byłoby umacnianiem dotychczasowego status quo - podkreśla ekspert.

Źródło: Rynek Kolejowy. [Czytaj dalej...](#)