



Warszawa, 28 maja 2018 r.



03980200050887
RPW/16210/2018 P
2018-05-29

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Michała Potoczego podczas 59. Posiedzenia Senatu RP w sprawie *wsparcia finansowego projektu budowy kolei próżniowej Euroloop*, z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów uprzejmie informuję, iż polityka innowacyjności ma podstawowe znaczenie w budowaniu konkurencyjności polskiej gospodarki. Do jej najważniejszych celów należy m.in.: wsparcie innowacyjności regionów i przedsiębiorstw oraz reindustrializacja oparta na innowacyjności.

Odpowiadając na pytanie dotyczące możliwości wsparcia kolei próżniowej, uprzejmie informuję, że idea takiego środka transportu jest znana Ministerstwu Przedsiębiorczości i Technologii. Tematyka ta była przedmiotem 53. Posiedzenia Międzyresortowego Zespołu ds. Innowacyjności w lipcu ubiegłego roku. Zespół ds. Innowacyjności jest organem pomocniczym Rady Ministrów i zajmuje się wypracowaniem kluczowych inicjatyw w zakresie działalności innowacyjnej. W trakcie tego posiedzenia swoje osiągnięcia i plany przedstawiły dwa najbardziej zaawansowane polskie zespoły specjalizujące się w rozwoju technologii kolei próżniowej: Euroloop oraz HyperPoland. Na spotkaniu zostały omówione perspektywy rozwoju technologii Hyperloop w Polsce i Europie, ze szczególnym uwzględnieniem potencjału wdrażania jej w Polsce i rozwoju eksportu.

Efektom tego posiedzenia była decyzja o konieczności szczegółowego zbadania potencjału związanego z rozwijaniem i wdrożeniem kolei próżniowej w Polsce, a także możliwym wpływem rozwoju tych technologii na polski przemysł. W tym celu zawiązane zostało konsorcjum składające się z: Ministerstwa Przedsiębiorczości i Rozwoju (lider), Politechniki Warszawskiej, Akademii Leona Koźmińskiego oraz Akademii Górniczo-Hutniczej, które złożyło projekt w ramach strategicznego programu badań naukowych i prac rozwojowych Gospostrateg pt. *Potencjał rozwoju i wdrażania w Polsce technologii kolei próżniowej w kontekście społecznym, technicznym, ekonomicznym i prawnym*.

Efektom końcowym prac konsorcjum będzie opracowanie *Raportu* o charakterze analityczno-doradczym w holistyczny sposób podchodzącego do problematyki możliwości rozwoju i wdrażania technologii kolei próżniowej w Polsce. Konkluzje Raportu pozwolą odpowiedzieć na pytanie czy i dlaczego warto inwestować

w rozwój technologii kolei próżniowej w Polsce oraz w jaki sposób technologia ta powinna być wspierana. Formuła Raportu zbliżona będzie do hybrydy due diligence i impact assesment. Wyniki powinny pozwolić na podjęcie decyzji o prowadzeniu badań w obszarze kolei próżniowej lub zaniechania takich działań. Wstępna analiza pozwala jednak stwierdzić, że technologia wydaje się obiecująca, zarówno na poziomie inwestycyjnym, jak i kosztów operacyjnych. Projekt przeszedł pozytywnie weryfikację formalną oraz ocenę merytoryczną i jest rekomendowany do dofinansowania. W najbliższym czasie negocjowana będzie umowa o dofinansowanie pomiędzy konsorcjum a NCBiR. Zakładany czas trwania projektu to 12 miesięcy od momentu podpisania umowy z NCBiR.

Niezależnie od prac nad powołaniem konsorcjum składającego się z administracji i wymienionych szkół wyższych, polskie zespoły (m.in. firmy HyperPoland i Euroloop) prowadzą własne prace badawczo-rozwojowe i aplikują o środki rozwojowe.

Jednocześnie Narodowe Centrum Badań i Rozwoju na wystosowany przeze mnie wniosek powołało Zespół Ekspertów, którego zadaniem było przeprowadzenie analizy gotowości technologicznej systemu transportu kolei niskociśnieniowej (Hyperloop). Obecnie Zespół Ekspertów kończy prace nad Raportem Końcowym, w którym zostanie przedstawiona analiza ww. systemu transportu. Będzie on przedstawiony w najbliższej przyszłości.

Do szczególnych cech obecnego etapu rozwoju kolei niskociśnieniowej w Polsce zaliczyć można pochodzenie zespołów z uczelni technicznych (Politechniki: Warszawska, Wrocławska, Łódzka). Zespoły te miały okazję zmierzyć się z zespołami z innych krajów startując w międzynarodowych konkursach ogłaszanych przez globalnych liderów budowy kolei próżniowej - Elona Muska i Richarda Bransona. Dobre rezultaty osiągnięte w tych konkursach oznaczają również gotowość do startowania w podobnych konkursach w Polsce, o ile będą one ogłaszane. Cechą szczególną wydają się być również ścisłe związki trzech najbardziej zaawansowanych zespołów z uczelniami, stanowiącymi zaplecze merytoryczne m.in. w modelowaniu i projektowaniu. Polskie zespoły korzystają z finansowania prywatnego a także, w niewielkim zakresie, ze środków publicznych przeznaczonych na badania i rozwój dostępnych m.in. w NCBR. Na dzień dzisiejszy największą barierą do rozwoju jest brak toru testowego. Wydaje się, że bez współfinansowania takiej inwestycji o charakterze B+R ze środków publicznych nie jest możliwe powstanie kolei próżniowej w Polsce.

Ponadto uprzejmie informuję, że w dniu 7 listopada 2017 r. Rada Ministrów przyjęła Uchwałę nr 173/2017 w sprawie przyjęcia *Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*, której załącznik zawiera scenariusz utworzenia infrastruktury kolei próżniowej w Polsce, ściśle związanej z rozbudową infrastruktury kolejowej. W rozwój tej technologii zaangażowany jest Instytut Kolejnictwa (IK). W lipcu ubiegłego roku IK podpisał list intencyjny z firmą HyperPoland w sprawie współpracy na rzecz rozwoju technologii Hyperloop oraz budowy toru testowego oraz list intencyjny z firmą Euroloop dotyczący współpracy na rzecz rozwoju nowoczesnych rozwiązań transportowych opartych na technologii Hyperloop.

Kolej próżniowa może być istotnym uzupełnieniem transportu obsługującego Centralny Port Komunikacyjny. Technologia ta posiada duży potencjał wdrożeniowy w przypadku kontynuowania prac badawczych, służących do znaczącego skrócenia czasu podróży pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi.

Przytaczany wyżej załącznik do *Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej* stanowi istotny początek dyskusji na temat zastosowania nowych technologii w polskim transporcie. Należy spodziewać się, iż budowa CPK będzie miała pozytywny wpływ na rozwój kolei, m.in. na obszarach Śląska, Małopolski i Podkarpacia.

Łączę wyrazy szczerze,

Paulina J. J.

MINISTER
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I TECHNOLOGII
MADWIGA EMILEWICZ

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów