



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.104.2025

Warszawa, 07 listopada 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 12478 z dnia 26 września br. Posła na Sejm RP, Pana Michała Wosia, w sprawie przygotowywanego przetargu PKP Intercity na zakup pociągów dużych prędkości, przedstawiam poniższe stanowisko.

Z dużym zdziwieniem przyjmuję postulat unieważnienia przetargu, który w obecnej sytuacji bardzo dynamicznego rozwoju rynku przewozów dalekobieżnych należy uznać za absurdalny. Tylko przez ostatnie 2 lata, porównując pracę eksploatacyjną na rozkład jazdy pociągów 2023/24 i 2025/26 nastąpi 30% wzrost pracy eksploatacyjnej przewoźnika PKP Intercity i jest on wyższy niż wzrost zrealizowany w latach 2016-2023.

Naszym jednoznacznym celem jest zwiększanie udziałów kolei w rynku poprzez przewożenie jak największej liczby pasażerów, konsekwentne zwiększanie liczby połączeń oraz podnoszenie jakości świadczonych usług. Nowoczesny tabor jest potrzebny natychmiast, aby zapewnić Polkom i Polakom komfort i dostępność podróżowania koleją. Aktualne problemy związane z przepełnieniami oraz z zakupem biletów na pociągi PKP Intercity wynikają z obecnie występujących braków taborowych.

Propozycja unieważnienia przetargu nie daje żadnej gwarancji, że w postępowaniu zwyciężą polscy producenci – przeciwnie, oznaczałaby opóźnienia w dostawie nowego taboru i dalsze ograniczenia dla pasażerów. Ponadto polscy producenci mają pełną możliwość udziału w przetargu. Nie do przyjęcia jest także oczekiwanie, by preferować producentów krajowych bez względu na warunki rynkowe. Byłoby to sprzeczne z prawem zamówień publicznych, a przede wszystkim z interesem pasażerów i rozwoju rynku dalekobieżnych przewozów kolejowych.

Spółka Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. prowadzi analizy porównawcze i między innymi na ich podstawie zwiększyła maksymalną prędkość eksploatacyjną pociągów na projektowanej linii „Y” Warszawa – CPK – Łódź – Poznań / Wrocław z 250 do 320 km/h, czyli zgodnie z zakładanymi od początku jej projektowania parametrami linii. Jak wynika z Kolejowego Modelu Mikrosymulacyjnego, geometria toru umożliwi osiągnięcie prędkości 320 km/h na 81 proc. trasy z Warszawy do Poznania i 71 proc. trasy do Wrocławia. Różnica w czasie podróży w porównaniu do 250 km/h i dwóch dodatkowych zatrzymaniach na każdej z tras wynosi ok. 40 minut. Obrazują to poniższe przykłady:

Warszawa – Poznań

a) dla prędkości 320 km/h:

Założenia dla najszybszego wariantu trasy KDP do Poznania są takie, że pociąg będzie miał postój tylko na Warszawie Zachodniej i Łodzi Fabrycznej. W takim przypadku czas przejazdu między Warszawą i Poznaniem wyniesie zaledwie 1 godz. 38 min. Udział prędkości 320 km/h w ogólnej długości tej trasy wyniesie aż 81 proc.

b) dla prędkości 250 km/h:

Podróż z Warszawy do Poznania z prędkością eksploatacyjną do 250 km/h, z pierwotnie postojami na Warszawie Zachodniej, Lotnisku CPK, w Łodzi, Sieradzu i Kaliszu (zakładanym w modelu obsługi linii z 2023 r.) trwałaby 2 godz. 19 min. Bez postoju w Sieradzu czas przejazdu to 2 godz. 11 min. W tym modelu nie zakładano przejazdu bez zatrzymań w CPK i Kaliszu/Sieradzu.

Warszawa – Wrocław

a) dla prędkości 320 km/h:

W wariantie najszybszym, z maksymalną prędkością eksploatacyjną 320 km/h, pociągi kursujące linią „Y” z Warszawy do Wrocławia, zatrzymujące się tylko na stacjach Warszawa Zachodnia i Łódź Fabryczna, pokonają trasę w czasie 1 godz. 36 min. Dla porównania – dziś przejazd tą trasą zajmuje ok. 4 godzin. To właśnie dlatego linia KDP łącząca Warszawę z Wrocławiem jest najpilniejszą inwestycją kolejową w Polsce.

b) dla prędkości 250 km/h:

W wariantie z Warszawy do Wrocławia z maksymalną prędkością eksploatacyjną pociągów 250 km/h oraz postojach w Warszawie Zachodniej, na Lotnisku CPK, w Łodzi, Sieradzu i Kępnie czas przejazdu wyniósłby 2 godz. 19 min, co daje ponad 40 minut różnicy w porównaniu ze scenariuszem do 320 km/h. W tym modelu nie zakładano przejazdu bez zatrzymań w CPK i Kępnie.

Reasumując powyższe - maksymalna prędkość eksploatacyjna zwiększona do 320 km/h pozwoli na:

- znacznie lepsze wykorzystanie parametrów technicznych infrastruktury;
- stworzenie lepszej oferty przewozowej (dostosowanej do potrzeb różnych grup pasażerów, różne rodzaje pociągów poruszające się z prędkościami od 200 do 320 km/h);
- oszczędność czasu i wzrost liczby pasażerów za sprawą skrócenia czasów przejazdu i poprawy oferty;
- obsłużenie w najkrótszym czasie – konkurencyjnym wobec nie tylko samochodu, ale i samolotu – ponad 80% wolumenu podróży zainteresowanych jak najszybszym przejazdem między Warszawą a Poznaniem/Wrocławiem.

Kwestie różnic kosztowych zostały wzięte pod uwagę w trakcie procesu decyzyjnego związanego z przystosowaniem linii kolejowej od początku do prędkości maksymalnej 350 km/h. Aktualnie kwestie te są uszczegóławiane m.in. w obszarach dotyczących kosztów utrzymania bieżącego i remontów infrastruktury oraz kosztów prowadzenia ruchu pociągów.

Reasumując, mając na uwadze wyniki badań i analiz oraz dostępne dane, zasadne jest projektowanie linii o możliwie najwyższych parametrach technicznych, aby stworzyć konkurencyjną i atrakcyjną ofertę przewozową.

W kwestii polskich producentów taboru nie zakłada się tworzenia specjalnych programów wsparcia. PKP Intercity już teraz inwestuje miliardy złotych w zakupy i modernizację taboru, wspierając polski przemysł. W samym 2024 roku spółka PKP Intercity podpisała kontrakty z polskimi producentami o wartości 11,8 mld zł na:

- 35 pociągów hybrydowych;
- 63 lokomotywy wielosystemowe (z możliwością zamówienia dodatkowych 32);
- 300 nowych wagonów;
- modernizację 50 wagonów do podwyższonego standardu wagonów COMBO;
- modernizację 150 wagonów.

W 2025 r. roku spółka PKP Intercity odbiera 119 zmodernizowanych wagonów, w tym 95 COMBO oraz 38 lokomotyw Griffin 160. Jak dotąd przewoźnik podpisał umowy na zakup i modernizację lokomotyw, wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych o wartości ponad 16,5 mld zł, a kwota ta trafi do polskich producentów pojazdów szynowych oraz zakładów naprawczych. Dodatkowo polscy producenci taboru posiadają szereg umów i przetargów na produkcję taboru dla innych przewoźników, zarówno krajowych jak i zagranicznych. Należy mieć na uwadze, że na dziś polscy producenci nie produkują pociągów na prędkość 250 km/h albo wyższą, natomiast to od nich zależy, czy wejdą w aliansy lub konsorcja z producentami mającymi doświadczenie w produkcji takich pojazdów. Z kolei tabor konwencjonalny znajduje się w bezpośrednim zasięgu możliwości polskich producentów, którzy są w tym segmencie wysoko konkurencyjni.

Ponadto informuję, że Spółka CPK nie planuje realizacji wspólnych przedsięwzięć (joint venture) z producentami taboru, ponieważ została powołana do realizacji jasno określonych celów, które nie przewidują tego rodzaju działań. Działając zgodnie z uchwałą nr 199/2023 Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji zapewnienia taboru pasażerskiego w związku z realizacją programu CPK, spółka CPK planuje powołanie podmiotu ROSCO CPK (ang. Rolling Stock Operating Company), którego celem będzie komercyjny zakup oraz udostępnianie w formie najmu taboru kolejowego przeznaczonego do obsługi nowo budowanych linii. Celem spółki CPK jest nabycie pojazdów o określonym standardzie technicznym i funkcjonalnym w terminach zbieżnych z datami oddania infrastruktury kolejowej, przy zachowaniu możliwie najwyższej konkurencyjności w procesie zakupu, która nie byłaby zachowana w przypadku przedsięwzięcia joint venture z producentem taboru.

W kwestii wskazanej petycji, w opinii Ministerstwa Infrastruktury, rozwój infrastruktury kolejowej powinien być powiązany z rozwojem krajowego przemysłu taborowego w miarę możliwości technicznych i ekonomicznych. Zgodnie z przyjętym podejściem, rozwój systemu KDP w ramach programu CPK ma przynieść szerokie korzyści gospodarcze, a jego efekty będą oddziaływać na cały łańcuch wartości sektora kolejowego, składającego się w Polsce z kilkuset firm. Budowa nowej infrastruktury kolejowej przyczyni się do rozwoju przewozów kolejowych, co spowoduje wzrost zapotrzebowania na tabor kolejowy (także konwencjonalny), a to w konsekwencji przyczyni się do rozwoju przedsiębiorstw zajmujących się jego produkcją oraz produkcją podzespołów. Polski rynek przewozów pasażerskich od lat notuje dynamiczną tendencję wzrostową. Jednocześnie, średni wiek eksploatowanego taboru kolejowego jest wysoki, co generuje potrzebę nowych zamówień, szacowanych na kilkaset sztuk EZT. Ta sytuacja, w połączeniu z rozbudową infrastruktury kolejowej, oznacza wzrost zapotrzebowania na nowoczesny tabor, a tym

samym realizację zwiększonych inwestycji taborowych w najbliższych latach przez przewoźników. Już obecnie polskie firmy mają portfele zamówień zapełnione do 2027 lub 2028 roku. Warto również podkreślić, że ponad 90% rynku przewozów kolejowych w Polsce nadal stanowi tabor konwencjonalny. Oznacza to, że inwestycje w modernizację i rozwój sieci kolejowej będą w dalszym ciągu generować znaczące zapotrzebowanie na ten segment produkcji, sprzyjając wzrostowi i innowacyjności krajowych producentów.

Łączę wyrazy szacunku,
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.