



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.25.2025
Warszawa, 06-03-2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 9986 Posłów na Sejm RP Pana Michała Moskala oraz Pana Andrzeja Adamczyka, poniżej następujące informacje.

Uprzejmie informuję, że Spółka Centralny Port Komunikacyjny realizująca program inwestycyjny Port Polska, jest w trakcie rejestracji spółki typu ROSCO (ang. Rolling Stock Operating Company), która będzie odpowiedzialna za zakup i zarządzanie taborom kolejowym. Spółka Centralny Port Komunikacyjny będzie posiadała pakiet kontrolny udziałów w całym okresie działalności spółki. Powołanie spółki taborowej zostało zapisane w dokumencie pn. „Koncepcja zapewnienia taboru pasażerskiego w związku z realizacją programu CPK” przyjętym uchwałą nr 199/2023 Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r. Realizacja projektu wraz ze środkami na ten cel, została zapisana w „Programie Inwestycyjnym Centralnego Portu Komunikacyjnego. Etap II. 2024-2032”, przyjętym uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 r. (M.P. 2025 poz. 29). Spółka taborowa została również uwzględniona w Dokumencie Wdrażającym do „Programu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Etap II. 2024-2032” zatwierdzonym przez Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego w dniu 28 lipca 2025 r.

Podstawowym zadaniem spółki taborowej, zgodnie z ww. przepisami, będzie zapewnienie nowoczesnego taboru, umożliwiającego pełne wykorzystanie nowo budowanej infrastruktury kolejowej, projektowanej zgodnie z odmiennymi od obecnie obowiązujących standardami technicznymi – w szczególności w zakresie maksymalnej prędkości oraz napięcia sieci trakcyjnej. Spółka będzie działać jako komercyjne przedsięwzięcie, uzupełniające Program Kolejowy CPK. Jej celem biznesowym będzie dostarczenie taboru kolejowego do obsługi nowych linii, w tym linii kolei dużych prędkości (KDP), których przewoźnicy nie są obecnie w stanie samodzielnie obsłużyć ze względu na ograniczoną dostępność odpowiednich pojazdów i bardzo wysoki próg wejścia (koszt ich pozyskania).

Spółka taborowa nie będzie pełnić roli przewoźnika kolejowego, ani operatora czy organizatora przewozów. Działalność Spółki skoncentruje się na zakupie i zarządzaniu taborom, który będzie udostępniany zainteresowanym podmiotom publicznym

i prywatnym na zasadach komercyjnych. Wysoka efektywność kosztowa oraz konkurencyjność oferty najmu będą możliwe dzięki ograniczeniu liczby typów pojazdów i wydłużeniu serii produkcyjnych. Model oparty na poolu taborowym z powodzeniem funkcjonuje już na rozwiniętych rynkach kolejowych, m.in. w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Szwecji, Norwegii, Holandii, Belgii i Luksemburgu.

Ponadto informuję, że planowany jest zakup taboru kolejowego w trzech kategoriach:

- a) Aero Express – dwusystemowy tabor konwencjonalny o prędkości eksploatacyjnej ≥ 200 km/h, z wnętrzem dostosowanym do potrzeb pasażerów lotniskowych, przeznaczony do obsługi połączeń Portu Polska z Warszawą i Łodzią;
- b) InterRegio / RegioExpress – dwusystemowy tabor konwencjonalny o prędkości eksploatacyjnej ≥ 200 km/h, przeznaczony do obsługi połączeń regionalnych i międzyregionalnych, z możliwością poruszania się również po nowo budowanej infrastrukturze.
- c) High speed KDP – tabor dużych prędkości o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej ≥ 300 km/h, przeznaczony do obsługi szybkich połączeń między aglomeracjami.

W Spółce Centralny Port Komunikacyjny trwają prace nad aktualizacją harmonogramu zakupu pociągów, tak aby terminy dostaw były spójne z planem realizacji inwestycji kolejowych. W ramach tych działań doprecyzowana zostanie liczba jednostek taboru przypadających na poszczególne lata, zgodnie z wynikami konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ). Dokumentacja przygotowywana jest w kilku wariantach scenariuszowych.

W scenariuszu bazowym, opracowanym na podstawie aktualnych założeń HRJ oraz potwierdzonym w biznesplanie przygotowanym przez niezależnego doradcę, przewiduje się zakup następującej liczby jednostek taboru:

- a) Aero Express – 16-20 sztuk;
- b) InterRegio / RegioExpress – 24 sztuki.
- c) High speed KDP – 40 sztuk; w pierwszym okresie 20-25 sztuk.

Ewentualne korekty mogą dotyczyć przede wszystkim kategorii InterRegio / RegioExpress, ponieważ decyzje dotyczące uruchamiania połączeń regionalnych pozostają w gestii marszałków województw. Podana liczba jednostek taboru nie uwzględnia części opcjonalnej i może zostać w przyszłości rozszerzona.

Dodatkowo należy wskazać, że proces produkcji taboru, jego testowania i uzyskania dopuszczeń do eksploatacji trwa około pięciu lat od podpisania umowy. W związku z powyższym postępowanie przetargowe na zakup pojazdów musi zostać uruchomione z odpowiednim wyprzedzeniem.

Zaktualizowane założenia przewidują uruchomienie pierwszego odcinka kolei dużych prędkości (KDP) na trasie Warszawa – Port Polska – Łódź w 2032 roku, a całej tzw. linii „Y”

do 2035 roku. Nadrzędnym celem spółki taborowej będzie zapewnienie dostępności taboru umożliwiającego obsługę nowego lotniska od dnia jego otwarcia.

Ogłoszenie postępowań przetargowych na zakup pociągów do poolu taborowego planowane jest w IV kw. 2026 roku, a ich rozstrzygnięcie przewiduje się na drugą połowę 2027 roku.

Jednocześnie chciałbym podkreślić, że Spółka Centralny Port Komunikacyjny stosuje rozwiązania sprzyjające szerokiemu udziałowi polskich firm w realizacji inwestycji, z pełnym poszanowaniem przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych. Spółka przy opracowywaniu dokumentacji przetargowej przywiązuje dużą wagę do tego, aby zamówienia na roboty budowlane i prace projektowe trafiały do polskich wykonawców oraz podmiotów działających na polskim rynku zatrudniających pracowników w Polsce i odprowadzających tu podatki. Takie podejście wpisuje się w szerszą strategię budowy silnego, rodzimego sektora inżynierjno-budowlanego.

Głównym celem spółki taborowej będzie zakup taboru pasażerskiego wysokiej jakości, bezpiecznego i sprawdzonego w każdej z planowanych kategorii. Kluczowe znaczenie będzie miała konkurencyjność oferty oraz wybór producenta, którego doświadczenie zapewni terminową dostawę, zgodną z harmonogramem realizacji linii kolejowych budowanych przez Spółkę Centralny Port Komunikacyjny. Planowane jest przeprowadzenie co najmniej dwóch odrębnych, konkurencyjnych postępowań zakupowych:

- 1) na tabor kolei dużych prędkości (KDP),
- 2) na tabor konwencjonalny o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej 200 km/h.

W zakresie taboru KDP polscy producenci, póki co nie dysponują obecnie odpowiednimi kompetencjami. To od nich będzie zależało, czy zdecydują się na nawiązanie współpracy – w formie aliansów lub konsorcjów – z producentami posiadającymi doświadczenie w produkcji pojazdów tej klasy. Tak uczyniono np. w Hiszpanii czy Korei, dzięki czemu po 12-14 latach od uruchomienia swoich sieci KDP kraje te były w stanie samodzielnie wyprodukować pociągi tego typu.

Z kolei tabor konwencjonalny znajduje się w bezpośrednim zasięgu możliwości polskich producentów, którzy są w tym segmencie wysoko konkurencyjni. Zastosowanie co najmniej dwóch odrębnych postępowań zakupowych umożliwi polskim producentom samodzielne ubieganie się o realizację zamówienia na tabor konwencjonalny. Na obecnym etapie nie określono jeszcze szczegółowych kryteriów dla planowanych postępowań zakupowych.

Spółka taborowa będzie wynajmować przewoźnikom kolejowym tabor pasażerski na zasadach komercyjnych – niezależnie od tego, czy przewozy będą realizowane w ramach umowy o świadczenie usług publicznych (PSC), czy w formule komercyjnej. Możliwość najmu nowoczesnych pojazdów ma stanowić istotne wsparcie dla przewoźników w kontekście liberalizacji rynku przewozów dalekobieżnych, wynikającej z wdrożenia IV pakietu kolejowego.

Warto nadmienić, iż cały model biznesowy budowy linii Y opiera się na jej dużym wykorzystaniu. Planowane zakupy taboru KDP przez PKP Intercity zakładają 1 parę pociągów na godzinę na liniach Y do Poznania czy Wrocławia. To za mało by zaspokoić popyt i utrzymać linię KDP z opłat za dostęp.

Zakup pociągów dużych prędkości przez spółkę taborową ma na celu obniżenie barier wejścia dla przewoźników kolejowych, którzy w zamian za okresowy najem zyskają dostęp do nowoczesnego taboru. Zadaniem spółki taborowej będzie zakup, zarządzanie oraz wynajem taboru na warunkach rynkowych wszystkim zainteresowanym podmiotom. Stawki najmu zostaną szczegółowo skalkulowane po sfinalizowaniu zamówień taboru oraz po ogłoszeniu zasad przydziału tras na liniach kolei dużych prędkości.

Pierwsze w pełni certyfikowane składy zostaną przekazane spółce taborowej w 2031 roku, co umożliwi przeprowadzenie niezbędnych testów infrastruktury oraz eksploatacji u przewoźnika. Kluczowym kamieniem milowym jest oddanie do użytku nowego lotniska krajowego w 2032 roku wraz z linią kolejową KDP na odcinku Warszawa – Port Polska – Łódź. W tym terminie planowane jest również uruchomienie eksploatacji taboru Intercity KDP oraz Aero Express dedykowanego obsłudze lotniska. Realizacja całości zamówienia w zakresie podstawowym (bez opcji) przewidziana jest do 2035 roku, równocześnie z oddaniem do eksploatacji całego odcinka „Y”.

Jeśli chodzi o kwestię objęcia osłoną antykorupcyjną procedury zakupowej realizowanej przez spółkę taborową informuję, że zgodnie z § 2 ust. 3 Wytycznych Prezesa Rady Ministrów w sprawie funkcjonowania osłony antykorupcyjnej, wnioski o objęcie osłoną antykorupcyjną składa się nie później niż 30 dni przed formalnym rozpoczęciem przygotowań do realizacji przedsięwzięcia. Jak wskazano powyżej, spółka taborowa nie prowadzi jeszcze działalności operacyjnej, a postępowanie na zakup taboru zamierza ogłosić w IV kw. 2026 r.

Zgodnie z obowiązującym Programem Wieloletnim CPK na lata 2024–2032 szacowana wartość projektu poolu taborowego oraz centrum utrzymania taboru do 2032 r. wynosi 8,7 mld zł, natomiast do 2035 r. łączna wartość przekroczy 10 mld zł. Struktura finansowania będzie następująca:

- 17% będzie stanowił wkład Spółki Centralny Port Komunikacyjny (1,74 mld zł zapisane w Programie Wieloletnim),
- 14% zostanie pozyskane od inwestora/-ów kapitałowych,
- pozostała część zostanie zapewniona w formie finansowania dłużnego (69%).

Analiza wpływu poolu taborowego na polski przemysł kolejowy została przeprowadzona w dokumencie „Koncepcja zapewnienia taboru pasażerskiego w związku z realizacją programu CPK” stanowiącym załącznik do uchwały nr 199/2023 Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 roku.

Jednocześnie informuję, że Spółka Centralny Port Komunikacyjny aktualnie prowadzi konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami, w tym z polskimi producentami

taboru, w ramach Forum Dialogu Technicznego oraz dedykowanej grupy roboczej „Tabor”. Pierwsze spotkanie plenarne Forum Dialogu Technicznego z branżą kolejową odbyło się 3 marca 2025 roku, natomiast inauguracyjne posiedzenie grupy roboczej „Tabor” miało miejsce 20 maja 2025 roku i spotkało się z dużym zainteresowaniem, w tym ze strony producentów taboru. Do końca lutego br. odbyło się już pięć spotkań grupy roboczej „Tabor” w ramach Forum Dialogu Technicznego. Celem tych spotkań jest zapewnienie jak najszerszych możliwości startu polskich podmiotów w przetargach na budowę Portu Polska i sieci KDP.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu