EU RAILWAYS

EU

RAILWAYS

4 **KONKURENCYJNA POLSKA**
COMPETITIVE POLAND

5 Środek Europy | Center Of Europe

9 Dostępność komunikacyjna | Communication availability

16 Infrastruktura techniczna | Technical infrastructure

20 Struktura demograficzna | Demographic structure

21 Kapitał ludzki | Human capital

24 Gospodarka | Economy

26 Handel zagraniczny | Foreign trade

32 **UNIA NA SZYNACH**
UNIA NA SZYNACH

33 Infrastruktura |

46 Tabor |

50 Przewozy pasażerskie |

62 Przewozy towarowe |

66 Infrastruktura kolejowa w krajach UE |

116 **KOLEJNICTWO POLSKIE**
KOLEJNICTWO POLSKIE

117 Infrastruktura |

136 Tabor |

142 Przewozy pasażerskie |

153 Przewozy towarowe |

Warszawa | Warsaw, Poland

ROZDZIAŁ 1

KONKURENCYJNA POLSKA

CHAPTER 1 | COMPETITIVE POLAND

ŚRODEK EUROPY

Polska położona jest w Europie Środkowo-Wschodniej, w której od kilku lat przejmuje rolę lokalnego lidera pod względem gospodarczym. Unikalność lokalizacyjna Polski opiera się na jej wielowektorowości. Od strony północnej dysponuje dostępem do Morza Bałtyckiego, na którym obsługuje Wyłączną Strefę Ekonomiczną (rozciągającą się do 120 km od wybrzeża), sąsiadując ze strefami Szwecji oraz Danii.

UNIA EUROPEJSKA | UNIA EUROPEJSKA
powierzchnia | powierzchnia: **4 233 262 km²**
populacja | populacja: **447 mln**
gęstość zaludnienia | gęstość zaludnienia: **105 osób/km²**

Powierzchnia | Area	**312 679 km²** | 312 679 km²
Stolica | Capital	**Warszawa** | Warsaw
Ludność | Population	**38 mln** | 38 mln
PKB 2021 rok 2021 GDP	**660 mld USD (World Bank)** 660 billion USD (World Bank)
PKB 2021 rok per capita 2021 GDP per capita	**16,74 USD (World Bank)** 16,74 USD (World Bank)
PKB 2021 rok per capita (PSN) 2021 GDP per capita (based on PPP)	**32 238 USD** 32 238 USD
Wzrost gospodarczy 2021 rok Economic growth in 2021	**5,7% (World Bank)** 5,7% (World Bank)

▼ Kraków – stolica Małopolski

Na lądzie z kolei Polska styka się z siedmioma państwami, a jej wschodnie granice stanowią jednocześnie granicę Unii Europejskiej oraz Strefy Schengen. Najdłuższa linia graniczna współdzielona jest z Czechami, Słowacją oraz Ukrainą. Dzięki swojemu położeniu Polska stanowi pomost łączący Europę Zachodnią z Europą Wschodnią. Uwarunkowania geopolityczne stawiają Polskę w roli kraju tranzytowego, który zapewnia płynność w transporcie towarów na osi wschód-zachód oraz północ-południe. W związku z tym rozwój transportu lądowego należy do jednego z celów strategicznych Polski.

Pod względem powierzchni Polska zajmuje 9. miejsce w Europie obok takich państw jak Norwegia oraz Włochy. Z kolei pod względem gęstości zaludnienia plasuje się na 17. pozycji z wynikiem zbliżonym do Dani oraz Czech.

▲ Pocysterskie Opactwo w Krzeszowie

Polska jest krajem nizinnym z medianą wysokości na poziomie 149 m n.p.m. Krainy geograficzne układają się według równoleżników: północ oraz centrum kraju ulokowane są nizinnie, południe to głównie tereny wyżynne oraz górskie. Ukształtowanie terenu w Polsce znacznie ułatwia lokalizowanie oraz rozwój przemysłu, rolnictwa, ośrodków mieszkalnych oraz infrastruktury.

▼ ENGLISH

CENTER OF EUROPE

Poland is located in Central and Eastern Europe, where it has been taking over the role of a local economic leader for several years. The uniqueness of Poland's location is based on its multi-vector nature. From the north, it has access to the Baltic Sea, where it operates the Exclusive Economic Zone (extending up to 120 km from

KONKURENCYJNA POLSKA | KONKURENCYJNA POLSKA

▲ Ruiny gotyckiego kościoła w Trzęsaczu

▲ Zamek krzyżacki w Malborku

▲ Dolina Chochołowska w Tatrach

▼ Stawa Młyny w Świnoujściu

the coast), adjacent to the zones of Sweden and Denmark.

On land, in turn, Poland meets seven countries, and its eastern borders are at the same time the border of the European Union and the Schengen Area. The longest borders are shared with the Czech Republic (795 km), Slovakia (541 km), and Ukraine (535 km). Thanks to its location, Poland is a bridge connecting Western Europe with Eastern Europe. Geopolitical conditions place Poland in the role of a transit country that ensures smooth transport of goods on the east-west and north-south axis. Therefore, the development of land transport is one of Poland's strategic goals.

In terms of area, Poland ranks 9th in Europe, next to countries such as Norway and Italy. In turn, in terms of population density, it ranks 17th, with a result similar to that of Denmark and the Czech Republic.

Poland is a lowland country with a median height of 149 m above sea level. The geographical regions are arranged according to parallels (circles of latitude): the north and the center of the country are lowland; the south is mainly upland and mountain areas. The topography of Poland greatly facilitates the location and development of industry, agriculture, housing and infrastructure.

KONKURENCYJNA POLSKA | KONKURENCYJNA POLSKA

▲ Węzeł Czerniakowska na Trasie Siekierkowskiej w Warszawie | Węzeł Czerniakowska na Trasie Siekierkowskiej

DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA

Polska systematycznie zwiększa zakres inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną, zarówno na szczeblu lokalnym, jak i centralnym. Dobrze prosperująca sieć transportu poprawia mobilność mieszkańców oraz wzmacnia poczucie bezpieczeństwa i jakość samego życia. Dodatkowo rozwój infrastruktury transportowej podnosi jakość regionu w analizach potencjalnych inwestorów, co przekłada się na wzrost gospodarczy i napływ kapitału zewnętrznego.

Mimo trudnego czasu związanego z pandemią COVID-19, który przyniósł chwilowe zamrożenie gospodarki oraz spadek zaufania do transportu zbiorowego, większość samorządów rozpoczęła wzmożone inwestycje celem poprawy jakości usług. Dużymi projektami, które wyznaczają kierunek polityki transportowej kraju, są m.in. plany budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz udział w inicjatywie Pasa i Szlaku, czyli reaktywacji Jedwabnego Szlaku prowadzącego z Chin do Europy Zachodniej.

Ważne inicjatywy na szczeblu lokalnym to przede wszystkim: rozbudowa warszawskiej sieci metra, powołanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz zwiększenie liczby samorządowych spółek kolejowych.

Wraz z wejściem Polski do UE zaobserwowano silny rozwój infrastruktury drogowej, której główną oś inwestycji stanowią autostrady oraz drogi ekspresowe. Europejskie środki, zapewniane w ramach polityki spójności, w dużej mierze przyczyniły się do wybudowania w latach 2004--2021: 1231 km autostrad, 2458 km dróg ekspresowych oraz 1612 km dróg klasy G lub GP (drogi ruchu głównego lub głównego przyśpieszonego). Obecnie kierowcy w Polsce mają do dyspozycji 4624,9 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1753,6 km autostrad i 2871,3 km dróg ekspresowych.

W 2021 r. oddano do użytku 37 nowych odcinków o łącznej długości 425 km. Natomiast na rok 2022 zaplanowano domknąć i uzupełnić istotne ciągi i połączenia drogowe o długości 345 km, w tym: 46 km autostrad, 253 km dróg ekspresowych oraz 46 km pozostałych dróg krajowych.

◀ Gliwice | Gliwice, Poland

◀ Warszawa | Warszawa, Poland

◀ Gdynia | Gdynia, Poland

◀ PKP Cargo S.A. | PKP Cargo S.A., Poland

W ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg przeznaczonego na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych asygnowano w 2022 r. ok 2,73 mld zł. Dzięki funduszowi powstanie lub zostanie zmodernizowane ponad 1,95 tys. km dróg powiatowych oraz 1,85 tys. km dróg gminnych.

Inwestycje dotyczą również mostów i obwodnic. Tylko w 2021 r. zbudowano 21 mostów, zaś rok później przewidziano kontynuowanie remontów 55 obiektów mostowych o łącznej długości 7,42 km. Na początku 2021 r. przyjęto uchwałę w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację przedsięwzięcia rząd przeznaczy 28 mld zł.

Poprawa jakości infrastruktury drogowej przyczyniła się do spadku śmiertelności na Polskich drogach. W 2021 r. doszło do 22 tys. wypadków drogowych, w których zginęło ponad 2,2 tys. osób, natomiast w 1990 r. liczba ofiar wyniosła 7,3 tys.

W 2021 r. Polska dysponowała 19,5 tys. km linii kolejowych, na których przewieziono 245,1 mln pasażerów oraz 243,6 mln ton towarów. Ostatni rok przyniósł odważne inwestycje w infrastrukturę oraz tabor kolejowy:

- w 2021 r. otwarto dla podróżnych 21 nowych i zmodernizowanych dworców
- zakupiono i zmodernizowano nowoczesne zespoły trakcyjne o łącznej wartości 500 mln zł (60 wagonów COMBO oraz modernizacja 60 wagonów ED74)
- PKP Cargo zakupiło 220 wagonów przeznaczonych do przewozów intermodalnych oraz 5 lokomotyw wielosystemowych
- PKP PLK opracowało plan inwestycji kolejowych do 2040 r., według którego postanowiono zmodernizować wszystkie obecnie eksploatowane trasy kolejowe.

▼ ENGLISH

COMMUNICATION AVAILABILITY

Poland is systematically increasing the scope of investments in communication infrastructure, both at the local and central level. A thriving transport network improves the mobility of residents and strengthens the sense of security and quality of life itself. In addition, the development of transport infrastructure increases the quality of the region from the perspective of potential investors, which translates into economic growth and the inflow of external capital.

Despite the difficult times related to the COVID-19 pandemic, which resulted in a temporary freezing of the economy and a decrease in confidence in public transport, most local governments began increasing investments to improve the quality of services. Major projects setting the direction of the country's transport policy include, inter alia, plans to build a Central Communication Port and participation in the Belt and Road initiative; i.e., the reactivation of the Silk Road leading from China to Western Europe.

Important initiatives at the local level include, first of all, the expansion of the Warsaw metro network; the establishment of the Metropolis GZM (Metropolitan Association of Upper Silesia and Dąbrowa Basin) and an increase in the number of local government railway companies.

Along with Poland's accession to the EU, a strong development of the road infrastructure was observed, with the main axis of the investment being highways and expressways. European funds provided under the cohesion policy largely contributed to the construction of 1,231 km of highways, 2,458 km of expressways and 1,612 km of class G/GP roads (main traffic roads) in 2004-2021. Currently, drivers in Poland have at their disposal 4,624.9 km of limited-access roads, including 1,753.6 km of highways and 2,871.3 km of expressways.

In 2021, 37 new sections with a total length of 425 km were commissioned. Whereas for 2022 it is planned to close and complete important routes and road connections with a length of 345 km, including: 46 km of highways, 253 km of expressways and 46 km of other national roads.

In 2022, approximately PLN 2.73 billion was allocated as part of the Government Road Development Fund earmarked for co-financing the construction, reconstruction or renovation of county and municipal roads. Thanks to the fund, over 1950 kilometres of county and 1850 km of municipal roads will be built or modernized.

Investments also concern bridges and ring roads. Only in 2021, 21 bridges were built, and a year later it is planned to continue renovations of 55 bridges with a total length of 7.42 km. At the beginning of 2021, a resolution was adopted to establish a program for the construction of 100 ring roads by 2030. As part of the program, 100 tasks with a total length of approximately 820 km will be created throughout Poland. The government will allocate PLN 28 billion for the implementation of the project.

The improvement of road infrastructure quality contributed to the decrease in the death rate on Polish roads. In 2021, there were 22,000 road accidents with over 2,200 fatal victims, while in 1990 the number of victims was 7,300.

In 2021, Poland had 19.5 thousand km of railway lines, on which 245.1 million passengers and 243.6 million tonnes of goods were transported. The last year brought bold investments in infrastructure and rolling stock:

- 21 new and modernized stations were opened for travelers
- modern multiple units were purchased and modernized with a total value of PLN 500 million (60 COMBO carriages and modernization of 60 ED74 carriages)
- PKP Cargo purchased 220 wagons intended for intermodal transport and 5 multi-system locomotives

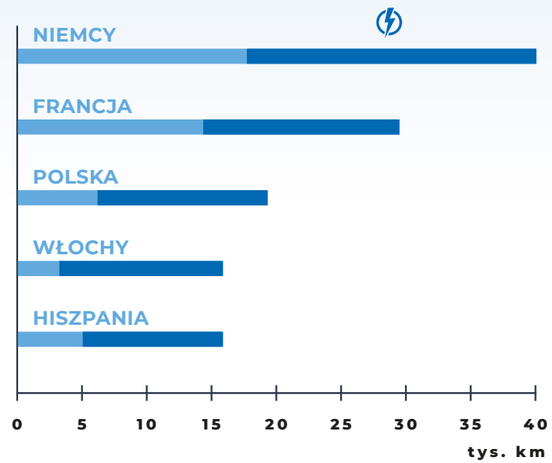
PKP PLK has developed a railway investment plan until 2040, according to which it was decided to modernize all currently used railway routes.

Transport kolejowy w całej Europie przeżywa swoisty renesans popularności. Według badań BVA dla Europejskiego Banku Inwestycyjnego 64% mieszkańców Unii Europejskiej zamierza korzystać z transportu publicznego, w tym kolei, zamiast samochodów. Politycy oraz inwestorzy również dostrzegli niezawodność oraz niską szkodliwość środowiskową transportu kolejowego. Polscy przewoźnicy stale poprawiają jakość swoich usług dzięki modernizacji taboru oraz walce z wykluczeniem transportowym w małych ośrodkach:

- w 2015 r. PKP Intercity obsługiwało 330 miejscowości, natomiast w 2021 r. – 420
- 85% taboru w Polsce nie emituje spalin do atmosfery
- pod koniec 2021 r. podpisano umowę na 10 nowych lokomotyw firmy NEWAG, które pozwolą rozwinąć prędkość do 200 km/h.

Krajowy Program Kolejowy to bezprecedensowy projekt inwestycyjny rozpisany na lata 2014-2023, w ramach którego Polska wyda blisko 77 mld zł na ponad 230 kolejowych projektów inwestycyjnych. Cele programu obejmują rewitalizację starych oraz budowę nowych połączeń kolejowych, modernizację dworców, a także poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w całej Polsce. Zakładane prędkości przejazdowe mają wynosić 160 km/h dla połączeń pasażerskich oraz 120 km/h dla połączeń towarowych.

Największy Polski przewoźnik towarowy PKP Cargo dysponuje 25 terminalami przeładunkowymi, 2 centrami logistycznymi oraz 5 terminalami kontenerowymi.



▼ ENGLISH

Rail transport throughout Europe is experiencing a kind of popularity renaissance. According to BVA research for the European Investment Bank, 64% of European Union residents intend to use public transport, including railways, instead of cars. Politicians and investors also noticed the reliability and low environmental harmfulness of rail transport. Polish carriers are constantly improving the quality of their services thanks to the modernization of their rolling stock and the fight against transport exclusion in small centers:

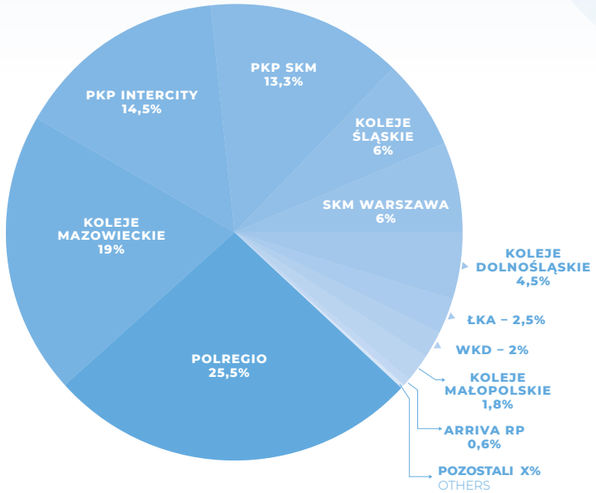
- in 2015, PKP Intercity served 330 locations, while in year 2021 - 420
- 85% of the rolling stock in Poland does not emit exhaust fumes into the atmosphere
- At the end of 2021, a contract was signed for 10 new NEWAG locomotives, which will allow for speeds of up to 200 km/h.

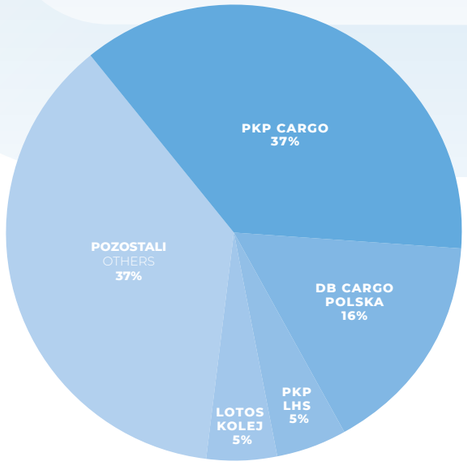
The National Railway Program is an unprecedented investment project scheduled for 2014-2023, under which Poland will spend nearly PLN 77 billion on over 230 railway investment projects. The objectives of the project include the revitalization of old and construction of new railway connections, the modernization of stations, and the improvement of safety at railway level crossings throughout Poland. The assumed transit speeds are to be 160 km/h for passenger connections and 120 km/h for cargo connections.

The largest Polish cargo carrier, PKP Cargo, has 25 reloading terminals, 2 logistic centers and 5 container terminals.

Udział przewoźników pasażerskich według liczby pasażerów w 2021 r.

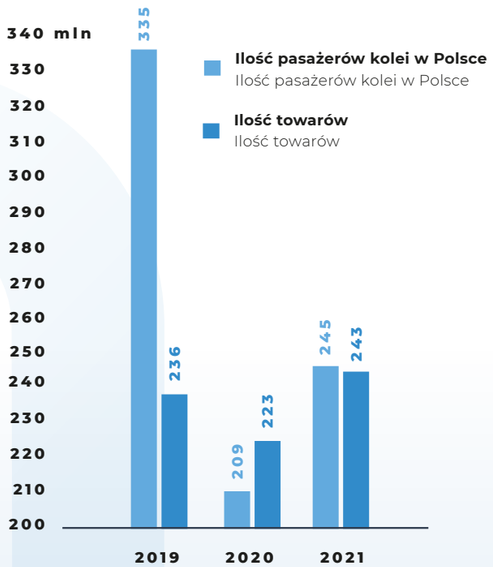
Share of carriers pasażerskich według liczby pasażerów w 2021 r.





Udział przewoźników wg masy przewiezionych towarów za I kwartał 2022 r.

Udział przewoźników wg masy przewiezionych towarów za I kwartał 2022 r.



▲ PKP Cargo S.A.

Polski rynek lotniczy charakteryzuje się znacznym potencjałem rozwojowym. Na terenie całego kraju działa kilkanaście portów lotniczych. Największym z nich dla lotów pasażerskich jest warszawskie Okęcie. Lotnisko położone w stolicy kraju jest również największym hubem przeładunkowym dla lotniczego transportu towarowego. Czasy pandemiczne przyczyniły się do znacznego wyhamowania rynku lotów pasażerskich. W 2019 r. odprawiono łącznie 49 mln osób i wykonano 444 tys. operacji w polskiej przestrzeni powietrznej, natomiast w 2020 r. było to zaledwie 14,5 mln pasażerów oraz 193 tys. operacji. Rok 2021 przyniósł znaczną poprawę, bowiem łączna liczba operacji wyniosła 297 tys.

W roku 2020 największy udział w Polskim rynku przewozowym odnotowały firmy: Ryanair (27%), LOT (25,8%), Wizz Air (23,1%).

Inwestycja w Centralny Port Komunikacyjny swoim zakresem obejmie trzy sektory: lotniczy (16-19 mld zł), kolejowy (8-9 mld zł) oraz drogowy (1,7-6,8 mld zł). Według przedpandemicznych analiz, po ukończeniu pierwszego etapu budowy CPK ma przyjmować ok. 40 mln pasażerów rocznie. Dla porównania w 2021 r. największe porty lotnicze w Europie przyjęły kolejno: Stambuł (36 mln), Moskwa (30 mln), Paryż CDG (26 mln), Amsterdam (25 mln), Frankfurt (24 mln).

▲ Samolot Polskich Linii Lotniczych „LOT" S.A. | Samolot Polskich Linii Lotniczych „LOT" S.A.

▼ ENGLISH

The Polish aviation market has a significant development potential. There are over a dozen airports throughout the country. The largest of them for passenger flights is Okęcie in Warsaw. The airport located in the capital of the country is also the largest hub for air cargo transport. The pandemic times contributed to a significant slowdown in the passenger flights market. In 2019, a total of 49 million people checked-in and 444,000 operations were performed in Polish airspace, while in 2020 it was only 14.5 million passengers and 193,000 operations. The year 2021 brought a significant improvement, as the total number of operations amounted to 297,000.

In 2020, the following companies had the largest share in the Polish transport market: Ryanair (27%), LOT (25.8%), Wizz Air (23.1%).

The investment in the Central Communication Port covers three sectors: aviation (PLN 16-19 billion), rail (PLN 8-9 billion) and road (PLN 1.7-6.8 billion). According to pre-pandemic analyzes, after the completion of the first stage of construction, CCP is expected to serve approx. 40 million passengers annually. For comparison, in 2021 the largest airports in Europe were: Istanbul (36 million passengers), Moscow (30 million), Paris CDG (26 million), Amsterdam (25 million), Frankfurt (24 million).

Ilość obsłużonych pasażerów, 2020 r. | Ilość obsłużonych pasażerów, 2020 r.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Polska w ostatnich latach poczyniła duże inwestycje w kierunku zniwelowania nierówności w dostępie do wysokiej jakości infrastruktury technicznej. Jeszcze w 1990 r. zaledwie 67% mieszkańców wsi była objęta publicznym systemem wodociągowym, natomiast w 2015 r. było to już 91%. Tak znaczącą poprawę wywołało zwiększenie długości sieci wodociągowej z 245 tys. km w 2005 r. do 313 tys. km w 2020 r. Sieć kanalizacyjna osiągnęła w Polsce długość 169 tys. km. Wraz ze stałym rozwojem gospodarczym oraz wzrostem ilości ścieków odprowadzanych od gospodarstw domowych wzrasta zapotrzebowanie na wysokiej jakości usługi komunalne: w 2020 r. o 2,9% wzrosła długość sieci kanalizacyjnej względem roku poprzedniego.

Na terenie Polski znajduje się 1769 oczyszczalni ścieków komunalnych. Tylko w 2019 r. w wyniku realizacji inwestycji ochrony środowiska oddano do eksploatacji 56 oczyszczalni ścieków o łącznej przepustowości 56 tys. m^3/dobę.

Pod koniec 2020 r. sieć gazowa osiągnęła długość 162,1 tys. km, w porównaniu z rokiem 2019 odnotowano wzrost długości o 2,7%.

Duże znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego ma stopień okablowania sieci średniego oraz niskiego napięcia. Polska osiągnęła 24% – dla porównania okablowanie sieci w Niemczech wynosi 78%, w Czechach 23%, zaś w Litwie 22%.

▼ Sieć wysokiego napięcia pod Warszawą | Sieć wysokiego napięcia pod Warszawą

▲ PGNiG – muzeum gazownictwa | PGNiG – muzeum gazownictwa

W strukturze produkcji energii cieplnej na cele grzewcze największy udział stanowiły paliwa stałe (62,5%) oraz gaz (36%), najmniej energii natomiast wyprodukowano przy wykorzystaniu paliw olejowych (1,5%).

Odsetek gospodarstw domowych wyposażonych w komputer stale wzrasta i obecnie w Polsce wynosi 83%. W tym samym roku dostęp do Internetu w domu posiadało 86,7% gospodarstw domowych. Odsetek ten był wyższy o 2,5% niż w poprzednim roku. Natomiast trzy czwarte gospodarstw domowych w Polsce miało w 2019 r. dostęp do szerokopasmowego internetu.

Średni poziom dostępu do internetu w UE dla gospodarstw domowych wynosi 90%. Polska klasyfikowana jest lekko poniżej średniej obok takich państw jak: Czechy (87%), Węgry (86%), Włochy (85%) oraz Litwa (85%).

Polska od lat zmniejsza dystans wobec państw OECD, czyli grupy najbardziej rozwiniętych krajów świata, odnośnie poziomu oferowanych usług publicznych. W ocenę jakości życia wlicza się nie tylko poziom zamożności gospodarki, ale przede wszystkim elementy składające się na codzienne funkcjonowanie obywateli: mieszkalnictwo, oczekiwana długość życia, stan środowiska oraz poziom edukacji i służby zdrowia.

Głównym problem mieszkalnictwa w Polsce jest niedobór oraz rosnące ceny nieruchomości. Jednak w latach 2011-2019 liczba mieszkań oddanych do użytku wzrosła o 58%, natomiast rok 2019 był rekordowy, bowiem do użytku oddano ponad 650 tys. mieszkań. W 2021 r. wydano nowym właścicielom klucze do 234,7 tys. mieszkań, tj. o 6,3% więcej niż przed rokiem. Deweloperzy przekazali do eksploatacji 141,7 tys. mieszkań – o 0,7% mniej niż w 2020 r., natomiast inwestorzy indywidualni – 88,3 tys. mieszkań, tj. 19,4% więcej. Łączna liczba mieszkań wynosi 15,2 mln, przy średniej wielkości na poziomie 74 m^2.

KONKURENCYJNA POLSKA | KONKURENCYJNA POLSKA

▼ ENGLISH

TECHNICAL INFRASTRUCTURE

PIn recent years, Poland has made large investments aimed at reducing inequalities in access to high-quality technical infrastructure. In 1990, only 67% of rural residents were covered by the public water supply system, while in 2015 share increased to 91%. Such a significant improvement was caused by the expansion of the water supply network length from 245,000 km in 2005 up to 313,000 km in 2020. The sewage network in Poland has a length of 169 thousand km. Along with the constant economic development and the increase in the amount of sewage discharged from households, the demand for high-quality municipal services increases: in 2020, the length of the sewage network increased by 2.9% compared to the previous year.

▼ Gruba Kaśka – ujęcie wody w Warszawie | Gruba Kaśka – ujęcie wody w Warszawie

Infrastruktura techniczna w Polsce w 2020 r.

Infrastruktura techniczna w Polsce w 2020 r.

sieć wodociągowa | sieć wodociągowa

313 tys. km

sieć kanalizacyjna | sieć kanalizacyjna

169 tys. km

sieć gazowa | sieć gazowa

162,1 tys. km

stopień okablowania sieci średniego oraz niskiego napięcia | stopień okablowania sieci średniego oraz niskiego napięcia

24 %

dostęp gospodarstw domowych do Internetu
dostęp gospodarstw domowych do Internetu

86,7%

There are 1769 municipal sewage treatment plants in Poland. In 2019, as a result of the implementation of environmental protection investments, 56 wastewater treatment plants with a total capacity of 56 thousand m3 per hour were commissioned.

At the end of 2020, the gas network was 162.1 thousand kilometers long. Compared to 2019, an increase in length by 2.7% was recorded.

▲ Zapora wodna w Solinie | Zapora wodna w Solinie

▲ Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gliwicach | Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gliwicach

The degree of cabling of the medium and low voltage networks is of great importance for national security. Poland reached 24% - for comparison, cabling in Germany is 78%, in the Czech Republic 23%, and in Lithuania 22%.

In the structure of heat energy production for heating purposes, solid fuels (62.5%) and natural gas (36%) accounted for the largest share, while the least amount of energy was produced with the use of oil fuels (1.5%).

The percentage of households equipped with a computer is constantly growing and currently amounts to 83% in Poland. In the same year, 86.7% of households had access to the Internet. This percentage was 2.5% higher than in the previous year. In 2019, three quarters of households in Poland had access to broadband internet. The average level of internet access in the EU for households is 90%. Poland is classified slightly below the average, next to countries such as the Czech Republic (87%), Hungary (86%), Italy (85%) and Lithuania (85%).

For several years, Poland has been reducing the distance to OECD countries, i.e. the group of the most developed countries in the world, regarding the level of public services offered. The assessment of the quality of life includes not only the level of wealth of the economy, but above all the elements that make up the daily functioning of citizens: housing, life expectancy, natural environment condition, education and health services quality.

The main problem of housing in Poland is the shortage and rising real estate prices. However, in 2011-2019, the number of flats completed increased by 58%, with 2019 being a record year, as over 650,000 units were commissioned for use. In 2021, new owners got keys to 234.7 thousand dwellings, 6.3% more than the year before. Developers put into operation 141.7 thousand dwellings - 0.7% less than in 2020, while individual investors - 88.3 thousand dwellings, 19.4% more than year before. The total number of apartments is 15.2 million, with an average size of 74 square meters.

▼ Podziemny Magazyn Gazu Wierzchowice, PGNiG S.A.
Podziemny Magazyn Gazu Wierzchowice, PGNiG S.A.

kobiety | kobiety

51,7%

mężczyźni | mężczyźni

48,3%

średni wiek mieszkańca Polski

średni wiek mieszkańca Polski

42

lata | years

STRUKTURA DEMOGRAFICZNA

Warszawa – stolica Polski, położona w centralnej części kraju, jest największym miastem pod względem powierzchni oraz liczby mieszkańców. Z 1,7 mln mieszkańców zajmuje w UE 6. miejsce pod względem populacji.

Od czasów powojennych demografia Polski charakteryzuje się wysoką dynamiką, natomiast od lat 90. XX w. utrwala się zjawisko zawężania zastępowalności pokoleń. Od 2013 r. Polska odnotowuje ujemny przyrost naturalny, co skutkuje stałym zmniejszaniem się populacji kraju.

Warto jednak zwrócić uwagę na saldo migracji definitywnych, gdzie wyniki mogą napawać optymizmem. W 2016 r. Polska osiągnęła wynik dodatni na poziomie 1,5 tys. osób, natomiast w roku 2020 już 4,5 tys. Ponadto, dzięki ustabilizowaniu gospodarki oraz rynku pracy, kraj zatrzymał exodus obywateli do innych europejskich państw, co znacznie poprawia prognozy dzietności na najbliższe lata. Polska nie jest osamotniona w demograficznych wyzwaniach, bowiem ujemny przyrost naturalny to główny problem niemal wszystkich państw UE.

▼ ENGLISH

DEMOGRAPHIC STRUCTURE

Warsaw - the capital of Poland, is located in the central part of the country and is the largest city in terms of area and population. With 1.7 million inhabitants, it ranks 6th in the EU in terms of population.

Since post-war times, Poland's demography has been characterized by high dynamics, while since the 1990s the phenomenon of sub-replacement fertility has been strengthening. Since 2013, Poland has recorded a negative birth rate, which results in a steady decline in the country's population.

However, it is worth paying attention to the final migration balance, where the result may be optimistic. In 2016, Poland achieved a positive result of 1.5 thousand people, while in 2020 - the number was 4.5 thousand. Moreover, thanks to the stabilization of the economy and the labor market, the country has stopped the exodus of citizens to other European countries, which significantly improves the fertility forecast for the coming years. Poland is not alone in its demographic challenges, as negative population growth is the main problem of almost all EU countries.

KAPITAŁ LUDZKI

Wysoka umieralność z powodu COVID-19 obniżyła średnią długość życia w Polsce i wynosi obecnie 76,6 lat, przy 78 latach przed wybuchem pandemii. Średnia dla krajów UE wynosi 80,6 lat. Polska przeznacza 6,5% PKB na cele zdrowotne, gdzie średnia dla krajów Unii wynosi 10%.

Według raportu Pearson *Krzywa nauczania* (*The learning curve*), dotyczącego poziomu edukacji na świecie, Polska zajęła 14. miejsce. Średnia długość trwania edukacji wynosi w Polsce 15 lat, natomiast wydatki na edukację stanowią 11,45% wszystkich wydatków rządu. Z kolei raport *Worldwide Educating For the Future Index* sytuuje Polskę na 27. miejscu pod względem efektywności oraz innowacyjności systemu edukacji.

Polskie społeczeństwo posiada wysoką świadomość ekologiczną, która przekłada się na podejmowanie proekologicznych decyzji na rynku konsumenckim oraz społecznej presji wywieranej na polityków. Potwierdzenie tezy przynosi obserwacja rynku OZE, który z roku na rok zwiększa swój udział w całej produkcji energii elektrycznej w Polsce. Poziom energii elektrycznej wytwarzanej przez panele fotowoltaiczne wzrósł z 1,5 do 2,9%. Na koniec listopada 2021 r. moc zainstalowana w elektrowniach wiatrowych wynosiła 7185 MW w porównaniu do 6350 MW na koniec 2020 r. Obecny wskaźnik udziału energii ze źródeł odnawialnych w skali całego systemu wynosi 16,13%.

W ostatnich 10 latach Polska odnotowała najwyższy wzrost wynagrodzeń w całej Unii Europejskiej. Roczne zarobki Polaków wzrosły z poziomu 38 699,76 zł w 2010 r. do 67 950,36 zł w 2021 r. Ma to silny wpływ na demografię, bowiem przyczynia się do powstrzymywania emigracji do krajów Europy Zachodniej oraz przyciąga na polski rynek nowych pracowników z krajów ościennych. To właśnie migranci z Ukrainy, Białorusi, Wietnamu oraz Indii stanowią ważny faktor w poprawie prężności demograficznej. W samym 2021 r. pozwolenie na pracę w Polsce uzyskało 244,2 tys. obywateli Ukrainy oraz 29 tys. Białorusinów.

Badania wskazują, że ponad 30% pracowników najemnych w Polsce dojeżdża do swojego miejsca pracy, a 10% z nich poświęca na dojazd ponad godzinę. Za najbardziej mobilnych należy uznać mieszkańców województwa śląskiego i wielkopolskiego, skąd dojeżdżało odpowiednio ponad 487 tys. i 363 tys. osób.

PKD per capita w Polsce wyniósł w 2021 r. 8294 euro, co przekłada się na 28. miejsce w Europie. Badania ukazują silną dysproporcję pomiędzy poszczególnymi ośrodkami. Najlepiej w zestawieniu wypada Warszawa z 13 150 euro na jednego mieszkańca. Jednak uwzględniając parytet siły nabywczej (PPP), wg danych za 2020 r., Polska z kwotą 34 240 USD, plasuje się pomiędzy Hiszpanią 37 765 USD, a Portugalią 34 149 USD.

W Polsce działa ponad 400 uczelni publicznych i niepublicznych, w tym: 18 uniwersytetów, 70 uczelni ekonomicznych, 25 uczelni technicznych, 19 uczelni artystycznych, 9 uczelni medycznych oraz 7 rolniczych. Wszystkie uczelnie kształcą ok. 1,5 mln studentów, z czego 25% uczęszcza na uczelnie niepubliczne. 10 uczelni znajduje się na Liście Szanghajskiej, która wyróżnia najbardziej prestiżowe uczelnie na świecie.

Polska należy do europejskich prymusów pod względem poziomu zatrudnienia oraz walki z problemem bezrobocia. Jeszcze w 2004 r. zaliczała

się do krajów o najniższym wskaźniku zatrudnienia i najwyższej stopie bezrobocia – dwukrotnie większej niż przeciętna w UE. W 2021 r. stopa bezrobocia wynosiła średnio 3,2%, przy średniej dla krajów w strefie euro na poziomie 6,5%. Przed Polską znajdują się Czechy (2,2%) oraz Holandia (2,7%). Niska stopa bezrobocia wskazuje, że Polska stwarza odpowiednie warunki do walki z problemem bezrobocia i pozwala rozwijać się przedsiębiorstwom na terenie całego kraju.

W Unii Europejskiej najniższa płaca minimalna oferowana jest w Bułgarii (332 euro), kolejna na liście jest Łotwa (500 euro) oraz Rumunia (515 euro). Polska (655 euro) w zestawieniu zajmuje miejsce obok Estonii (654 euro) oraz Litwy (730 euro). Najwyższa płaca minimalna obowiązuje w Irlandii (1775 euro) oraz Luksemburgu (2257 euro). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2021 r., w porównaniu z grudniem 2020 r., było wyższe o 11,2% i wyniosło 6644,39 złotych (brutto).

▲ Biblioteka Uniwersytecka w Warszawie | Biblioteka Uniwersytecka w Warszawie

▲ Studenci Uniwersytetu Warszawskiego, uczestnicy programu Erasmus
Studenci Uniwersytetu Warszawskiego, uczestnicy programu Erasmus

▼ ENGLISH

HUMAN CAPITAL

The high death rate due to COVID-19 has lowered the average life expectancy in Poland and is now 76.6 years, with 78 years before the outbreak of the pandemic. The average for the EU countries is 80.6 years. Poland spends 6.5% of its GDP on health, where EU average is 10%.

According to the Pearson report The learning curve, concerning the level of education in the world, Poland placed 14th. The average duration of education in Poland is 15 years, while education expenditure accounts for 11.45% of all government spending. In turn, the Worldwide Educating For the Future Index places Poland in 27th spot in terms of effectiveness and innovation of the education system.

Polish society has a high environmental awareness, which translates into taking pro-ecological decisions on the consumer market and social pressure exerted on politicians. The thesis is confirmed by the observation of the renewable energy market, which from year to year increases its share in total electricity production in Poland. The level of electricity generated by photovoltaic panels increased from 1.5 to 2.9%. At the end of November 2021, installed capacity in wind farms was 7185 MW compared to 6,350 MW at the end of 2020. The current ratio of renewable energy in the scale of the entire system is 16.13%.

In the last 10 years, Poland has recorded the highest wage growth in the entire European Union. The annual earnings of Poles increased from PLN 38,699.76 in 2010 to PLN 67,950.36 in 2021. This has a strong impact on demographics, as it contributes to preventing emigration to Western Europe and attracts new employees to the Polish market from neighboring countries. It is the migrants from Ukraine, Belarus, Vietnam and India that are an important factor in improving demographic resilience. In 2021 alone, a work permit in Poland was obtained by 244.2 thousand citizens of Ukraine and 29 thousand Belarusians.

Research shows that over 30% of employees in Poland commute to their workplace, and 10% of them spend over an hour commuting. The inhabitants of the Silesian and Greater Poland voivodeships should be considered the most mobile, with respectively 487,000 and 363,000 commuters.

GDP per capita in Poland amounted to EUR 8,294 in 2021, which translates into 28th place in Europe. The research shows a strong disproportion between individual hubs. Warsaw is the best in the ranking, with EUR 13,150 per capita. However, taking into account the purchasing power parity (PPP), according to the data for 2020, Poland with the amount of USD 34,240 is placed between Spain 37,765 USD and Portugal USD 34,149.

There are over 400 public and private higher education institutions in Poland, including 18 universities, 70 economic, 25 technical, 19 art, 9 medical and 7 agricultural schools. All academies educate about 1.5 million students, of which 25% attend private schools. Ten universities are on the Shanghai List, which distinguishes the most prestigious academies in the world.

Poland is one of the top European leaders in terms of the level of employment and the fight against unemployment. In 2004, it was one of the countries with the lowest employment rate and the highest unemployment rate - twice the EU average. In 2021, the unemployment rate averaged 3.2%, with the average for the Euro-area countries at 6.5%. The Czech Republic (2.2%) and the Netherlands (2.7%) are ahead of Poland. The low unemployment rate indicates that Poland creates the appropriate conditions to combat the problem of unemployment and allows enterprises to develop throughout the country.

In the European Union, the lowest minimum wage is offered in Bulgaria (EUR 332), followed by Latvia (EUR 500) and Romania (EUR 515). Poland, with EUR 655 ranks next to Estonia (EUR 654) and Lithuania (EUR 730).

The highest minimum wages apply in Ireland (EUR 1,775) and Luxembourg (EUR 2,257). The average monthly salary in the enterprise sector in December 2021 as compared to December 2020 was higher by 11.2% and amounted to PLN 6644.39 (gross).

▲ Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. | Polski Koncern Naftowy Orlen S.A.

▲ Gorażdże Beton Sp. z o.o. | Gorażdże Beton Sp. z o.o.

▲ KGHM Polska Miedź S.A. | KGHM Polska Miedź S.A.

GOSPODARKA

Polska gospodarka charakteryzuje się wyjątkową dynamiką wzrostu oraz stabilnością, przez co od lat wzbudza zainteresowanie inwestorów z Europy oraz krajów wysoko rozwiniętych.

Po kryzysie pandemicznym polska gospodarka wciąż utrzymuje wysokie notowania. Ostatni kwartał 2021 r. przyniósł rekordowe PKB – 7,3% (w tym czasie średnia wzrostu gospodarczego dla krajów strefy euro wyniosła 4,6%). Dodatkowym elementem stymulującym na przyszłość może okazać się zapowiadany na 2023 r. Krajowy Plan Odbudowy.

W perspektywie całego 2021 r. polska gospodarka urosła o 5,7% PKB, co daje najwyższy wzrost od 14 lat! Podobne wyniki w Europie osiągnęły: Szwecja (7%), Francja (7%) oraz Włochy (6,32%). Z kolei średnie tempo wzrostu dla krajów UE wyniosło 5,2%.

W 2021 r. popyt krajowy zwiększył się realnie o 8,2% w porównaniu z 2020 r., w którym zanotowano spadek o 3,4%. Spożycie ogółem w 2021 r. wzrosło realnie o 4,8%, w tym spożycie w sektorze gospodarstw domowych o 6,2% (w 2020 r. zanotowano spadek odpowiednio o 1,1% oraz o 3%).

Po trudnych latach 90. ubiegłego wieku związanych z modernizacją gospodarki, Polska staje się równorzędnym partnerem dla rozwiniętych krajów Europy Zachodniej. Trwający od lat proces integrowania gospodarki oraz usprawniania łańcuchów produkcji przynosi wymierne korzyści. Obecnie Polska uważana jest za solidnego partnera handlowego, co przekłada się na napływ kapitału zagranicznego oraz rozwój innowacji w sektorze produkcji.

Według danych Polskiego Funduszu Rozwoju w kraju działa ponad 2200 startupów, których wartość inwestycyjna dochodzi do 1,2 mld zł rocznie. Pod względem ekspansywności rynku nowych technologii Polska zajmuje pierwsze miejsce w Europie Środkowo-Wschodniej, co przyczynia się do rosnącego zainteresowania polskim rynkiem ze strony międzynarodowych funduszy inwestycyjnych.

▲ Polska gospodarka jest szóstą co do wielkości w krajach Unii Europejskiej | Polska gospodarka jest szóstą co do wielkości w krajach Unii Europejskiej

▼ ENGLISH

ECONOMY

The Polish economy is characterized by exceptional growth dynamics and stability, which has been attracting the interest of investors from Europe and highly developed countries for years.

After the pandemic crisis, the Polish economy still maintains high ratings. The last quarter of 2021 brought a record GDP - 7.3% (at that time the average economic growth for the Euro area countries was 4.6%). An additional element stimulating the future may be the National Reconstruction Plan announced for 2023.

In the perspective of the entire 2021, the Polish economy grew by 5.7% of GDP, which is the highest growth in 14 years! Similar results in Europe were achieved by: Sweden (7%), France (7%) and Italy (6.32%). On the other hand, the average growth rate for the EU countries was 5.2%.

In 2021, domestic demand increased in real terms by 8.2% compared to 2020, when a 3.4% decrease was recorded. Total consumption in 2021 increased in real terms by 4.8%, including consumption in the household sector by 6.2% (in 2020 a decrease was recorded by 1.1% and 3.0%, respectively).

After the difficult 1990s related to the modernization of the economy, Poland is becoming an equal partner for developed Western European countries. The process of integrating the economy and streamlining production chains, which has been going on for years, brings tangible benefits. Currently, Poland is considered a reliable trading partner, which translates into the inflow of foreign capital and the development of innovation in the production sector.

According to the data of the Polish Development Fund, there are over 2,200 startups in the country with an investment value of up to PLN 1.2 billion per year. In terms of the expansion of the new technologies market, Poland ranks first in Central and Eastern Europe, which contributes to the growing interest in the Polish market from international investment funds.

▼ PESA Bydgoszcz S.A. – wnętrze hali produkcyjnej | Inside of the production hall of PESA Bydgoszcz S.A.

HANDEL ZAGRANICZNY

Rok 2021 przyniósł Polsce odbicie po trudnych dwóch latach pandemicznej stagnacji w handlu zagranicznym. Eksport w skali roku (wyniki za pierwsze 11 miesięcy) wzrósł o 19% i wyniósł 260,9 mld euro, natomiast import towarów zwiększył się o 24% do 259,9 mld euro. Dodatnie saldo wyniosło 1 mld euro.

Pomimo zawirowań na rynkach europejskich oraz dynamicznej sytuacji politycznej, wynik w handlu zagranicznym za 2021 r. powinniśmy traktować jako duży sukces. Wzrost wymiany handlowej z krajami UE umacnia pozycję Polski oraz pozwala na przeprowadzenie kolejnych inwestycji w infrastrukturę oraz gospodarkę.

Największym partnerem handlowym od kilku lat pozostają kraje rozwijające się, w szczególności członkowie Unii. Wolumen eksportu do krajów wspólnoty za 2021 r. wyniósł 195,3 mld euro, przy 175,4 mld euro w roku 2020.

Obroty z pierwszą dziesiątką naszych partnerów handlowych stanowiły 65% eksportu (w analogicznym okresie 2020 r. – 66%), a importu ogółem – 65% (wobec 64,2% od stycznia do listopada 2020 r.). Udział Niemiec w eksporcie zmniejszył się w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku o 0,2 p.p. i wyniósł 28,7%, a w imporcie spadł o 0,9 p.p. i stanowił 20,9%. Dodatnie saldo wyniosło 93,1 mld zł (24,3 mld USD, 20,4 mld euro) wobec 77,9 mld zł (19,9 mld USD, 17,5 mld euro) w analogicznym okresie 2020 r.

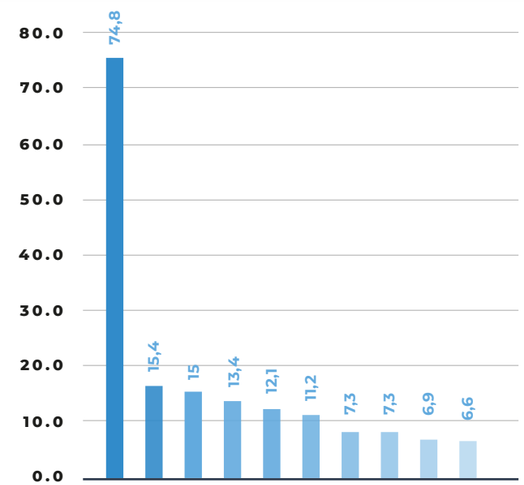
Po jedenastu miesiącach 2021 r. w obrotach towarowych wg nomenklatury SITC, w porównaniu z analogicznym okresem 2020 r., odnotowano wzrost we wszystkich sekcjach towarowych zarówno w imporcie jak i w eksporcie.

W eksporcie największy wzrost dotyczył paliw mineralnych, smarów i materiałów pochodnych (o 67,1%), olejów, tłuszczy, wosków zwierzęcych i roślinnych (o 50,8%), surowców niejadalnych z wyjątkiem paliw (o 35,6%), towarów przemysłowych sklasyfikowanych głównie według

KONKURENCYJNA POLSKA | KONKURENCYJNA POLSKA

Obroty towarów według ważniejszych krajów
Obroty towarów według ważniejszych krajów

Eksport (w mld euro)
Eksport (w mld euro)



1. **Niemcy** | Germany
2. **Republika Czeska** | Czech Republic
3. **Francja** | France
4. **Wielka Brytania** | United Kingdom
5. **Włochy** | Italy
6. **Holandia** | The Netherlands
7. **Rosja** | Russia
8. **Szwecja** | Sweden
9. **USA** | USA
10. **Słowacja** | Slovakia

▼ Sharp Manufacturing Poland w Toruniu | Sharp Manufacturing Poland w Toruniu

▼ Fabryka samochodów Stellantis w Tychach Fabryka samochodów Stellantis w Tychach

▼ Polfa Warszawa S.A. | Polfa Warszawa S.A.

▲ Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu | Aircraft manufacturer Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec

surowca (o 27,9%), chemii i produktów pokrewnych (o 23,2%), różnych wyrobów przemysłowych (o 22%), maszyn i urządzeń transportowych (o 21,5%), towarów i transakcji niesklasyfikowanych w SITC (o 17,2%), żywności i zwierząt żywych (o 13%) oraz napojów i tytoniu (o 1,3%).

W imporcie wzrost zanotowano w towarach i transakcjach niesklasyfikowanych w SITC (o 192,9%), w paliwach mineralnych, smarach i materiałach pochodnych (o 49,5%), w towarach przemysłowych sklasyfikowanych głównie według surowca (o 37,5%), w olejach, tłuszczach, woskach zwierzęcych i roślinnych (o 37,1%), w surowcach niejadalnych z wyjątkiem paliw (o 36,3%), w chemikaliach i produktach pokrewnych (o 29,6%), w maszynach i urządzeniach transportowych (o 22,1%), różnych wyrobach przemysłowych (o 21,4%), w żywności i zwierzętach żywych (o 9%) oraz w napojach i tytoniu (o 6,1%).

Największy wolumen eksportu dotyczy maszyn, urządzeń oraz sprzętu transportowego (37%). Drugim eksportowym produktem są towary przemysłowe, klasyfikowane głównie według surowca (18,5%). Na kolejnych miejscach plasują się wyroby przemysłowe (17,6%) oraz chemikalia (9,7%).

Od lat najważniejszą pozycje w Polskim eksporcie zajmuje branża motoryzacyjna. Rok 2021 w eksporcie przebiegał pod dyktando elektromobilności i produkcji trwałych dóbr konsumpcyjnych. Wzrost rozwoju w tej branży odbył się kosztem znikomego rozwoju w branży produkcji samochodów oraz części, np. Opel, Fiat Chrysler i Volkswagen nie odnotowały znaczących wzrostów.

Najważniejszą wartość eksportu odnotowano w przypadku akumulatorów litowo-jonowych (6,6 mld euro), które Polska dostarcza do 98 krajów – według opinii ekspertów staje się hubem produkcyjnym dla całej Europy. Oprócz tego branża motoryzacyjna eksportuje samochody dostawcze (wzrost o 3,3%), części do nadwozi (wzrost o 1,4%) oraz katalizatory, których eksport zwiększył się o 72% w stosunku do roku ubiegłego.

Na liście najważniejszych towarów eksportowych znajdują się również odbiorniki telewizyjne oraz meble tapicerowane. Dobra trwałe należą do specjalności polskiego eksportu. Nieprzerwanie od 2006 r. Polska należy do największych producentów telewizorów w Europie, a rok 2021 zakończył się wynikiem 4 mld euro (wzrost o 9,2%).

Kolejne miejsca eksportowych specjalności zajmują papierosy (wzrost o 4,3%) oraz komputery, procesory i urządzenia służące do gier (ponad 3,1 mld euro).

▼ Ostróda Yacht Sp. z o.o. | Ostróda Yacht Sp. z o.o.

▼ Cyberpunk 2077 – bestselerowa, wielokrotnie nagradzana na całym świecie gra komputerowa | Cyberpunk 2077 – bestselerowa, wielokrotnie nagradzana na całym świecie gra komputerowa

W 2021 r. na listę najważniejszych towarów eksportowych powrócił koks węglowy (wzrost o 60%).

Warto odnotować odradzający się rynek stoczniowy, bowiem Polska jest ósmym na świecie i piątym w Europie eksporterem jachtów oraz innych rekreacyjnych i sportowych jednostek pływających. Według Eurostatu, w 2020 r. zagraniczna sprzedaż polskich jachtów stanowiła aż 61,2% ogólnej wartości tego rodzaju eksportu 27 krajów Unii Europejskiej.

▼ ENGLISH

FOREIGN TRADE

The year 2021 brought Poland a rebound after two difficult years of pandemic stagnation in foreign trade. Annual exports (results for the first 11 months) increased by 19% and amounted to EUR 260.9 billion, while the import of goods increased by 24% to EUR 259.9 billion. The positive balance was EUR 1 billion.

Despite the turmoil on European markets and the dynamic political situation, the result in foreign trade for 2021 should be treated as a great success. The increase in trade with EU countries strengthens Poland's position and allows for further investments in infrastructure and economy.

▼ Fabryka Opla w Gliwicach | Opel factory in Gliwice

▲ Producent okien Drutex w Bytowie | Producent okien Drutex w Bytowie

▲ Grupa Górażdże – cementownia | Grupa Górażdże – cementownia

Developing countries, in particular EU members, have remained the largest trading partners for several years. The volume of exports to the EU countries for 2021 amounted to EUR 195.3 billion, compared to EUR 175.4 billion in 2020.

Turnover with the top ten of our partners accounted for 65% of exports (in the corresponding period of 2020 - 66%), and total imports - 65% (compared to 64.2% from January to November 2020). The share of Germany in exports decreased compared to the same period last year by 0.2 p.p. and amounted to 28.7%, and in import it fell by 0.9 p.p. and accounted for 20.9%. The positive balance amounted to PLN 93.1 billion (USD 24.3 billion, EUR 20.4 billion) against PLN 77.9 billion (USD 19.9 billion, EUR 17.5 billion) in the corresponding period of 2020.

After 11 months of 2021, an increase in the commodity turnover (SITC nomenclature) was recorded in all sections, both in import and export (compared to the same period of 2020).

In exports, the largest increase was recorded in mineral fuels, lubricants and related materials (by 67.1%), oils, fats, animal and vegetable waxes (by 50.8%), inedible raw materials, except for fuels (by 35.6%), industrial classified mainly by raw material (by 27.9%), chemicals and related products (by 23.2%), various industrial products (by 22%), machinery and transport equipment (by 21.5%), goods and transactions not classified in the SITC (by 17.2%), food and live animals (by 13%) and beverages and tobacco (by 1.3%).

In imports, an increase was recorded in goods and transactions not classified in the SITC (by 192.9%), in mineral fuels, lubricants and derivatives (by 49.5%), in industrial goods classified mainly by raw material (by 37.5%), in oils, fats, animal and vegetable waxes (by 37.1%), in inedible raw materials,except for fuels (by 36.3%), in chemicals and related products (by 29.6%), in machinery and transport devices (by 22.1%), various industrial products (by 21.4%), in food and live animals (by 9%), and in beverages and tobacco (by 6.1%).

The largest volume of exports concerns machinery, equipment and transport equipment (37%). The second export product is industrial goods, classified mainly by raw material (18.5%). The next places are industrial products (17.6%) and chemicals (9.7%).

For years, the automotive industry has occupied the most important position in Polish exports. The year 2021 was driven by exports influenced by electromobility and the production of consumer goods. The growth in development in this industry took place at the cost of an insignificant development in the car and parts manufacturing industry - Opel, Fiat Chrysler and Volkswagen did not record any significant growth.

The most important value of exports was recorded in the case of lithium-ion batteries (EUR 6.6 billion), which Poland supplies to 98 countries - according to experts, it is becoming a production hub for the whole of Europe. In addition, the automotive industry exports vans (an increase by 3.3%), body parts (an increase by 1.4%) and catalytic converters, whose exports increased by 72% compared to the previous year.

The list of the most important export goods also includes TV sets and upholstered furniture. Consumer goods are among the specialties of Polish exports. Continuously since 2006, Poland has been one of the largest TV producers in Europe, and the year 2021 ended with a result of EUR 4 billion (an increase by 9.2%).

The next places in export specialties are cigarettes (increase by 4.3%) and computers, processors and devices used for video games (over EUR 3.1 billion).

In 2021, coal coke returned to the list of the most important export goods (an increase of 60%).

It is worth noting the resurgent shipbuilding market, as Poland is the eighth in the world and the fifth in Europe exporter of yachts and other recreational and sports vessels. According to Eurostat, in 2020, foreign sales of Polish yachts accounted for as much as 61.2% of the total value of this type of export from 27 European Union countries.

ROZDZIAŁ 2

UNIA NA SZYNACH

CHAPTER 2 | UNION ON RAILS

Francja – Parlament Europejski w Strasburgu | Francja – Parlament Europejski w Strasburgu

▼ Niemcy – dworzec główny w Kolonii | Niemcy – dworzec główny w Kolonii

▼ Szwecja – Sztokholm | Szwecja – Sztokholm

INFRASTRUKTURA

Instytucja Wspólnoty Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (*Community of European Railway and Infrastructure Companies)* jest znacznie młodsza niż sama Unia Europejska. Inicjatywa zrzeszająca wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe Unii powstała w 1988 r. Celem CER jest przede wszystkim stworzenie zrównoważonego systemu rozwoju kolei na terenie całej Unii oraz rozdysponowania zadań i wyzwań dla poszczególnych krajów.

Transport kolejowy, z uwagi na niską emisyjność oraz relatywnie tani koszt użytkowy, stanowi priorytet w polityce rozwoju infrastruktury transportowej UE. Według badań Komisji dla Parlamentu Europejskiego, w 2018 r. koleje odpowiadały za jedynie 0,4% emisji gazów cieplarnianych i CO_2 w transporcie oraz 2% zużycia energii w transporcie. Dodatkowo kolej pozostaje jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu – podróż samochodem jest niemal 50 razy bardziej ryzykowna niż pociągiem.

Największym wyzwaniem jest zróżnicowany stan infrastruktury w poszczególnych krajach UE. Dysonanse te występują w zakresie nasycenia infrastrukturą transportową oraz jakością i stanem taboru. Dlatego dążenia polityków unijnych ukierunkowane zostały na wyrównanie jakości infrastruktury w poszczególnych regionach oraz zbudowanie efektywnego i jednolitego systemu kolei, który podniesie jakość oraz intensywność transportu o charakterze transgranicznym.

W 2018 r. UE dysponowała ok. 201 tys. km linii kolejowych na terenie wszystkich państw wspólnoty (0,4% mniej niż w 2015 r.). Na kontynencie europejskim znajduje się najbardziej rozbudowana sieć kolejowa, stanowiąca ok. 35% łącznej długości linii na świecie. Około 56% eksploatowanych sieci zostało zelektryfikowane, co oznacza wzrost o 855 km od 2015 r. (+1,2%). Najbardziej rozbudowaną sieć w Europie mają Czechy, Belgia i Niemcy.

Większość krajów w EU dysponuje torami o standardowym rozstawie szyn (tzw. stephensonowski) wynoszącym 1435 mm. Jedynie kraje bałtyckie oraz państwa półwyspu Iberyjskiego stosują odmienne szerokości szyn. W Estonii, Łotwie i Litwie stosują szerokość szyn wynoszącą 1520 mm, natomiast w Hiszpanii oraz Portugalii – 1668 mm. W UE dominują linie wielotorowe (o liczbie torów 2 i więcej). Średni udział linii wielotorowych wynosi 41,3%. W ostatnich dziesięcioleciach wystąpił kilkuprocentowy wzrost udziału linii wielotorowych. Jest on efektem prowadzonej likwidacji linii – głównie jednotorowych.

Linie dużych prędkości w 2017 r. liczyły w UE ponad 9,1 tys. km, co stanowi wzrost o 17% w stosunku do 2015 r. Do 2022 r. planowane jest oddanie do użytku kolejnych 1,6 tys. km tego rodzaju linii. Pierwszym krajem, który uruchomił linie kolei dużych prędkości, były Włochy – linię otwarto w 1977 r., prowadziła z Florencji do Rzymu, a pociąg osiągał prędkość do 250 km/h. Obecnie największą ilością linii dużych prędkości mogą pochwalić się Hiszpanie (3622 km), którzy tym samym dysponują drugą największą ilością linii dużych prędkości na świecie po Chinach. Na drugim miejscu znajduje się Francja (2800 km), trzecim krajem są Włochy (1300 tys. km).

Na koniec 2018 r. w sektorze kolejowym w UE-27 zatrudnionych było ponad 916 tys. osób, z czego około 527 tys. przez przedsiębiorstwa kolejowe (zarówno operatorów głównych, jak i alternatywnych), a 389 tys. przez zarządców infrastruktury. Zdecydowana większość personelu kolei to mężczyźni; kobiety stanowią średnio tylko 21% pracowników. Odsetek członków personelu płci żeńskiej waha się między: 51% w Estonii i 9% w Irlandii.

▼ ENGLISH

INFRASTRUKTURA

Instytucja Wspólnoty Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (*Community of European Railway and Infrastructure Companies)* jest znacznie młodsza niż sama Unia Europejska. Inicjatywa zrzeszająca wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe Unii powstała w 1988 r. Celem CER jest przede wszystkim stworzenie zrównoważonego systemu rozwoju kolei na terenie całej Unii oraz rozdysponowania zadań i wyzwań dla poszczególnych krajów.

Transport kolejowy, z uwagi na niską emisyjność oraz relatywnie tani koszt użytkowy, stanowi priorytet w polityce rozwoju infrastruktury transportowej UE. Według badań Komisji dla Parlamentu Europejskiego, w 2018 r. koleje odpowiadały za jedynie 0,4% emisji gazów cieplarnianych i CO_2 w transporcie oraz 2% zużycia energii w transporcie. Dodatkowo kolej pozostaje jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu – podróż samochodem jest niemal 50 razy bardziej ryzykowna niż pociągiem.

Największym wyzwaniem jest zróżnicowany stan infrastruktury w poszczególnych krajach UE. Dysonanse te występują w zakresie nasycenia infrastrukturą transportową oraz jakością i stanem taboru. Dlatego dążenia polityków unijnych ukierunkowane zostały na wyrównanie jakości infrastruktury w poszczególnych regionach oraz zbudowanie efektywnego i jednolitego systemu kolei, który podniesie jakość oraz intensywność transportu o charakterze transgranicznym.

W 2018 r. UE dysponowała ok. 201 tys. km linii kolejowych na terenie wszystkich państw wspólnoty (0,4 % mniej niż w 2015 r.). Na kontynencie europejskim znajduje się najbardziej rozbudowana sieć kolejowa, stanowiąca ok. 35% łącznej długości linii na świecie. Około 56% eksploatowanych sieci zostało zelektryfikowane, co oznacza wzrost o 855 km od 2015 r. (+1,2 %). Najbardziej rozbudowaną sieć w Europie mają Czechy, Belgia i Niemcy.

Większość krajów w EU dysponuje torami o standardowym rozstawie szyn (tzw. stephensonowski) wynoszącym 1435 mm. Jedynie kraje bałtyckie oraz państwa półwyspu Iberyjskiego stosują odmienne szerokości szyn. W Estonii, Łotwie i Litwie stosują szerokość szyn wynoszącą 1520 mm, natomiast w Hiszpanii oraz Portugalii – 1668 mm. W UE dominują linie wielotorowe (o liczbie torów 2 i więcej). Średni udział linii wielotorowych wynosi 41,3%. W ostatnich dziesięcioleciach wystąpił kilkuprocentowy wzrost udziału linii wielotorowych. Jest on efektem prowadzonej likwidacji linii – głównie jednotorowych.

Linie dużych prędkości w 2017 r. liczyły w UE ponad 9,1 tys. km, co stanowi wzrost o 17% w stosunku do 2015 r. Do 2022 r. planowane jest oddanie do użytku kolejnych 1,6 tys. km tego rodzaju linii. Pierwszym krajem, który uruchomił linie kolei dużych prędkości, były Włochy – linię otwarto w 1977 r., prowadziła z Florencji do Rzymu, a pociąg osiągał prędkość do 250 km/h. Obecnie największą ilością linii dużych prędkości mogą pochwalić się Hiszpanie (3622 km), którzy tym samym dysponują drugą największą ilością linii dużych prędkości na świecie po Chinach. Na drugim miejscu znajduje się Francja (2800 km), trzecim krajem są Włochy (1300 tys. km).

Na koniec 2018 r. w sektorze kolejowym w UE-27 zatrudnionych było ponad 916 tys. osób, z czego około 527 tys. przez przedsiębiorstwa kolejowe (zarówno operatorów głównych, jak i alternatywnych), a 389 tys. przez zarządców infrastruktury. Zdecydowana większość personelu kolei to mężczyźni; kobiety stanowią średnio tylko 21% pracowników. Odsetek członków personelu płci żeńskiej waha się między: 51% w Estonii i 9% w Irlandii.

▲ Holandia – główny dworzec kolejowy w Amsterdamie | Holandia – główny dworzec kolejowy w Amsterdamie

▼ Dania | Dania

▼ Portugalia | Portugalia

▼ Austria | Austria

Europejska Magistrala (Paryż - Bratysława/Budapeszt) to projekt realizowany w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Plany realizacji magistrali powstały w 1990 r. Obecnie linia komunikuje 24 miasta z terytorium pięciu państw oraz pozwala na szybki transport publiczny 34 mln ludzi. Całkowita długość trasy wynosi 1592 km, pokonanie jej zajmuje ok. 12 godzin, lecz po trwającej obecnie modernizacji czas ten ma się skrócić do 10 godzin i 30 minut.

Infrastruktura linii kolejowej Madryt - Barcelona - Francja przygotowana jest do prędkości wynoszącej 350 km/h. Trasa łączy dwa największe miasta Hiszpanii z granicą Francji. Całkowita jej długość wynosi 748 km, natomiast przejazd z Madrytu do Barcelony zajmuje 2 godziny 30 minut. W 2016 r. na trasie podróżowało 3,87 mln pasażerów.

Oś kolejowa Berlin - Palermo to trasa stanowiąca jeden z kluczowych projektów Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Łączy Europę Środkową z Południową, a jej długość wynosi 2200 km i przebiega przez Niemcy, Austrię oraz Włochy.

▼ ENGLISH

Europejska Magistrala (Paryż - Bratysława/Budapeszt) to projekt realizowany w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Plany realizacji magistrali powstały w 1990 r. Obecnie linia komunikuje 24 miasta z terytorium pięciu państw oraz pozwala na szybki transport publiczny 34 mln ludzi. Całkowita długość trasy wynosi 1592 km. Pokonanie trasy zajmuje ok. 12 godzin, lecz po trwającej obecnie modernizacji czas ten ma się skrócić do 10 godzin i 30 minut.

Infrastruktura linii kolejowej Madryt - Barcelona - Francja przygotowana jest do prędkości wynoszącej 350 km/h. Traaą łączy dwa największe miasta Hiszpanii z granicą Francji. Całkowita jej długość wynosi 748 km, natomiast przejazd z Madrytu do Barcelony zajmuje 2 godziny 30 minut. W 2016 r. na trasie podróżowało 3,87 mln pasażerów.

Oś kolejowa Berlin - Palermo to trasa stanowiąca jeden z kluczowych projektów Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Trasa łączy Europę Środkową z Południową, a jej długość wynosi 2200 km i przebiega przez Niemcy, Austrię oraz Włochy.

▼ Francja – Mont Blanc Express | Francja – Mont Blanc Express

Najważniejsze korytarze transportowe

Najważniejsze korytarze transportowe

korytarz nr 1 (RFC1) | korytarz nr 1 (RFC1)

Ren – Alpy

Rhine - Alpine

Holandia ▼ Niemcy ▼ Włochy ▼

korytarz nr 2 (RFC2) | korytarz nr 2 (RFC2)

Morze Północne - Morze Śródziemne

Morze Północne - Morze Śródziemne

Holandia ▼ Francja ▼ Szwajcaria ▼

korytarz nr 3 (RFC3) | korytarz nr 3 (RFC3)

Skandynawia - Morze Śródziemne

Skandynawia - Morze Śródziemne

Norwegia ▼ Dania ▼ Włochy ▼

korytarz nr 4 (RFC4) | korytarz nr 4 (RFC4)

Atlantycki

Atlantycki

Portugalia ▼ Francja ▼ Niemcy ▼

korytarz nr 5 (RFC5) | korytarz nr 5 (RFC5)

Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie

Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie

Polska ▼ Austria ▼ Włochy ▼

korytarz nr 6 (RFC6) | korytarz nr 6 (RFC6)

Śródziemnomorski

Śródziemnomorski

Hiszpania ▼ Chorwacja ▼ Węgry ▼

korytarz nr 7 (RFC7) | korytarz nr 7 (RFC7)

Orient/Wschód - Morze Śródziemne

Orient/Wschód - Morze Śródziemne

Holandia ▼ Serbia ▼ Grecja ▼

korytarz nr 8 (RFC8) | korytarz nr 8 (RFC8)

Morze Północne - Morze Bałtyckie

Morze Północne - Morze Bałtyckie

Belgia ▼ Polska ▼ Estonia ▼

korytarz nr 9 (RFC9) | korytarz nr 9 (RFC9)

Ren – Dunaj

Rhine - Danube

Francja ▼ Czechy ▼ Rumunia ▼

korytarz nr 10 (RFC10) | korytarz nr 10 (RFC10)

Alpy – Bałkany Zachodnie

Alpy – Bałkany Zachodnie

Austria ▼ Chorwacja ▼ Bułgaria ▼

korytarz nr 11 (RFC11) | korytarz nr 11 (RFC11)

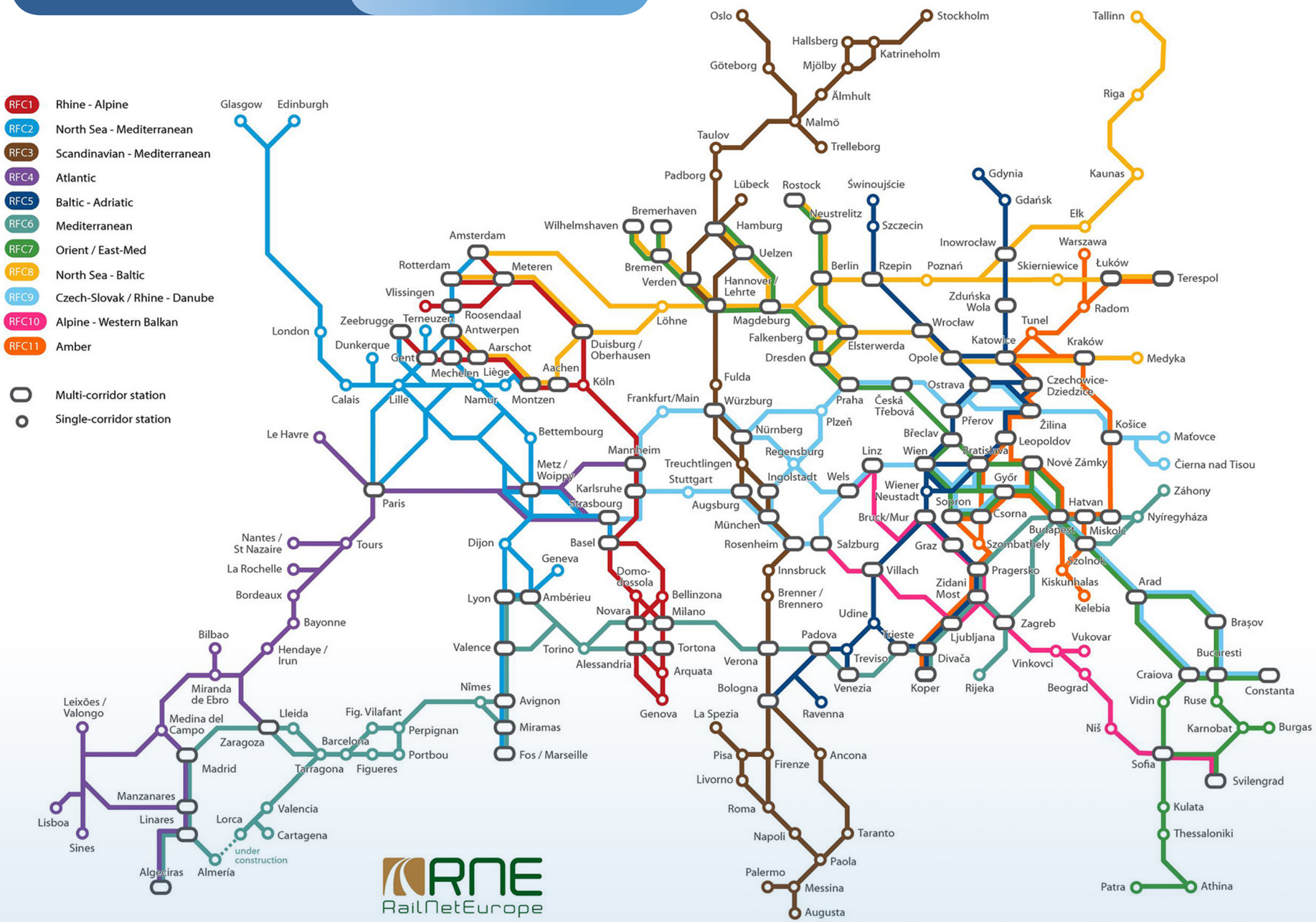
Amber (Bursztynowy)

Amber (Bursztynowy)

Słowenia ▼ Węgry ▼ Polska ▼

Mapa tras korytarzy transportowych

Mapa tras korytarzy transportowych



Rail Freight Corridors (RFCs) map 2020

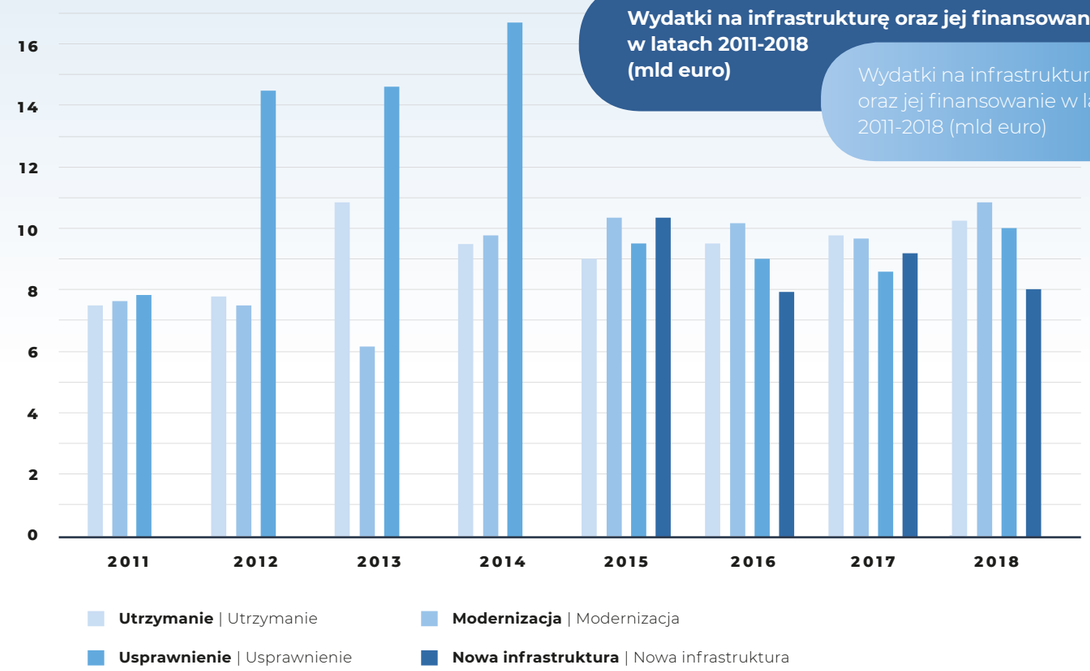
▲ Europejski Bank Centralny w Niemczech | Europejski Bank Centralny w Niemczech

W budżecie na lata 2014-2020 Komisja Europejska zaproponowała utworzenie nowego instrumentu *Łącząc Europę* (*Connecting Europe Facility – CEF*), jako sposobu finansowania rozwoju sieci transeuropejskich. W perspektywie 2012-2020 na CEF zostały przeznaczone ok. 40 mld euro, w tym: 21,7 mld euro na sieci transportowe. Oprócz tego program przewidywał inwestycje mające na celu wyrównywanie sieci bazowej kolei transeuropejskiej kwotą 10 mld euro z Funduszu Spójności. Uprawnione do ich wykorzystania były wszystkie państwa członkowskie, w których produkt krajowy brutto na mieszkańca jest niższy niż 90% średniej dla UE-27.

W 2018 r. łączne wydatki na infrastrukturę kolejową w UE-27 wyniosły 38,7 mld euro, w 2015 r. osiągnęły rekordowy poziom 39,1 mld euro. Ponadto w UE-27 budżety krajowe odpowiadały za pokrycie 72,3% całkowitych wydatków na inwestycje dotyczące infrastruktury; dofinansowanie UE odpowiadało za 8,3%, a 19,4% pochodziło z innych źródeł, w tym z pożyczek, finansowania kapitałowego i opłat.

Wydatki na infrastrukturę oraz jej finansowanie w latach 2011-2018 (mld euro)

Wydatki na infrastrukturę oraz jej finansowanie w latach 2011-2018 (mld euro)



W białej księdze Komisji Europejskiej w sprawie transportu z 2011 r. określono następujące cele dla kolei dużych prędkości:

- trzykrotny wzrost długości istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r.
- do 2050 r. dominująca część ruchu pasażerskiego na średnich odległościach ma odbywać się koleją (przeniesienie 50% ruchu pasażerskiego i towarowego między miastami na średnie odległości z dróg na kolej)
- koleje dużych prędkości powinny rozwijać się szybciej niż transport lotniczy w sektorze przewozów do 1000 km, a do 2050 r. wszystkie lotniska należące do sieci bazowej powinny zostać połączone z siecią kolejową, najlepiej szybkimi kolejami.

Budżet CEF Transport na lata 2021-2027 wynosi 25,8 mld euro. CINEA będzie zarządzać budżetem w celu wspierania projektów dotyczących infrastruktury transportowej w całej UE i poza nią.

11 mld euro wynosi budżet zarezerwowany dla krajów objętych Funduszem Spójności Łącznie. 11,29 mld euro zostanie przeznaczonych dla krajów kwalifikujących się do otrzymania wsparcia z Funduszu Spójności.

W latach 2000-2017 UE przekazała 23,7 mld euro w formie dotacji na współfinansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową dużych prędkości i 4,4 mld euro na instalację systemu ERTMS na liniach kolejowych dużych prędkości. Około 14,6 mld euro, czyli 62% łącznego wsparcia, przyznano w ramach mechanizmów finansowania objętych zarządzaniem dzielonym (EFRR i Fundusz Spójności), podczas gdy instrumenty inwestycyjne zarządzane bezpośrednio (np. instrument *Łącząc Europę*) zapewniły 9,1 mld euro, czyli 38% wsparcia.

Oprócz powyższych form pomocy, od 2000 r. Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) udzielił kredytów w wysokości 29,7 mld euro na sfinansowanie budowy linii dużych prędkości.

Niemal połowa unijnych środków udostępnionych na inwestycje w koleje dużych prędkości (ponad 11 mld euro) została przeznaczona na inwestycje w Hiszpanii. W sumie kwotę 21,8 mld euro – czyli 92,7% całości środków – przydzielono siedmiu państwom członkowskim.

▼ ENGLISH

W budżecie na lata 2014-2020 Komisja Europejska zaproponowała utworzenie nowego instrumentu „Łącząc Europę" (*Connecting Europe Facility – CEF*), jako sposobu finansowania rozwoju sieci transeuropejskich. W perspektywie 2012-2020 na CEF zostały przeznaczone ok. 40 mld euro, w tym: 21,7 mld euro na sieci transportowe. Oprócz tego program przewidywał inwestycje mające na celu wyrównywanie sieci bazowej kolei transeuropejskiej kwotą 10 mld euro z Funduszu Spójności. Uprawnione do ich wykorzystania były wszystkie państwa członkowskie, w których produkt krajowy brutto na mieszkańca jest niższy niż 90% średniej dla UE-27.

W 2018 r. łączne wydatki na infrastrukturę kolejową w UE-27 wyniosły 38,7 mld euro, w 2015 r. osiągnęły rekordowy poziom 39,1 mld euro. Ponadto w UE-27 budżety krajowe odpowiadały za pokrycie 72,3% całkowitych wydatków na inwestycje dotyczące infrastruktury; dofinansowanie UE odpowiadało za 8,3%, a 19,4% pochodziło z innych źródeł, w tym z pożyczek, finansowania kapitałowego i opłat.

W białej księdze Komisji Europejskiej w sprawie transportu z 2011 r. określono następujące cele dla kolei dużych prędkości:

- trzykrotny wzrost długości istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r.
- do 2050 r. dominująca część ruchu pasażerskiego na średnich odległościach ma odbywać się koleją (przeniesienie 50% ruchu pasażerskiego i towarowego między miastami na średnie odległości z dróg na kolej)
- koleje dużych prędkości powinny rozwijać się szybciej niż transport lotniczy w sektorze przewozów do 1000 km, a do 2050 r. wszystkie lotniska należące do sieci bazowej powinny zostać połączone z siecią kolejową, najlepiej szybkimi kolejami.

Budżet CEF Transport na lata 2021-2027 wynosi 25,8 mld euro. CINEA będzie zarządzać budżetem w celu wspierania projektów dotyczących infrastruktury transportowej w całej UE i poza nią.

11 mld euro wynosi budżet zarezerwowany dla krajów objętych Funduszem Spójności Łącznie. 11,29 mld euro zostanie przeznaczonych dla krajów kwalifikujących się do otrzymania wsparcia z Funduszu Spójności.

W latach 2000-2017 UE przekazała 23,7 mld euro w formie dotacji na współfinansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową dużych prędkości i 4,4 mld euro na instalację systemu ERTMS na liniach kolejowych dużych prędkości. Około 14,6 mld euro, czyli 62% łącznego wsparcia, przyznano w ramach mechanizmów finansowania objętych zarządzaniem dzielonym (EFRR i Fundusz Spójności), podczas gdy instrumenty inwestycyjne zarządzane bezpośrednio (np. instrument „Łącząc Europę") zapewniły 9,1 mld euro, czyli 38% wsparcia.

Oprócz powyższych form pomocy, od 2000 r. Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) udzielił kredytów w wysokości 29,7 mld euro na sfinansowanie budowy linii dużych prędkości.

Niemal połowa unijnych środków udostępnionych na inwestycje w koleje dużych prędkości (ponad 11 mld euro) została przeznaczona na inwestycje w Hiszpanii. W sumie kwotę 21,8 mld euro – czyli 92,7% całości środków – przydzielono siedmiu państwom członkowskim.

▲ Pociąg pasażerskich szybkich kolei | Pociąg pasażerskich szybkich kolei

▲ Niemcy – dworzec w Berlinie | Niemcy – dworzec w Berlinie

Wraz z decyzją Komisji Europejskiej z 14 grudnia 2021 r. rozpoczęła się nowa dekada inwestycji w rozwój transeuropejskiej sieci transportowej. Projekt rozpisany został na trzy etapy inwestycyjne: do 2030 r. w przypadku sieci bazowej, do 2040 r. w przypadku rozszerzonej sieci bazowej i do 2050 r. w przypadku sieci kompleksowej.

Głównymi zadaniami inwestycyjnymi projektu jest:

- stworzenie dziewięciu nowych europejskich korytarzy transportowych
- rozszerzenie sieci TEN-T oraz wyznaczenie nowych standardów prędkości – 160 km/h dla usług pasażerskich i 100 km/h dla usług towarowych
- wymóg, aby 424 miasta objęte siecią TEN-T stworzyły własne plany zrównoważonej mobilności miejskiej
- połączenie dużych portów lotniczych z koleją, w miarę możliwości koleją dużych prędkości
- umożliwienie transportu ciężarówek pociągami w całej sieci.

▼ Francja – dworzec w Bordeaux | Francja – dworzec w Bordeaux

▲ Francja – stacja Hausbergen | Francja – stacja Hausbergen

Unia zaplanowała na lata 2021-2030 rozszerzenie sieci bazowej TEN-T o kolejne 3,9 tys. km. Francja i Hiszpania, dwa kraje o najdłuższych sieciach KDP zamierzają nadal je rozwijać w wysokim tempie, budując w latach 2021-2030 po około 800 km nowych linii dużych prędkości. Wysokie aspiracje w tej dziedzinie ogłosiła po raz pierwszy Szwecja, deklarując budowę około 700 km nowych linii KDP do 2030 r. W tym samym roku również Niemcy deklarują budowę ponad 300 km nowych linii dużych prędkości i modernizację do parametru 200 km/h kolejnego odcinka swojej sieci o długości ponad 100 km. Zauważyć też należy austriackie plany rozwoju sieci kolei dużych prędkości opiewające na ponad 330 km. Kraje Bałtyckie zamierzają dostosować linię Rail Baltica do prędkości 240 km/h, natomiast Węgrzy planują modernizację linii Budapeszt - Belgrad i dostosowanie jej do prędkości 200 km/h.

Projekt Rail Baltica oszacowano na ponad 6 mld euro, z czego ok. 1,5 mld przypadnie na Estonię. UE sfinansuje projekt aż w 85%. Ukończenie inwestycji w Polsce planowane jest na 2027 r.

▼ ENGLISH

Wraz z decyzją Komisji Europejskiej z 14 grudnia 2021 r. rozpoczęła się nowa dekada inwestycji w rozwój transeuropejskiej sieci transportowej. Projekt rozpisany został na trzy etapy inwestycyjne: do 2030 r. w przypadku sieci bazowej, do 2040 r. w przypadku rozszerzonej sieci bazowej i do 2050 r. w przypadku sieci kompleksowej.

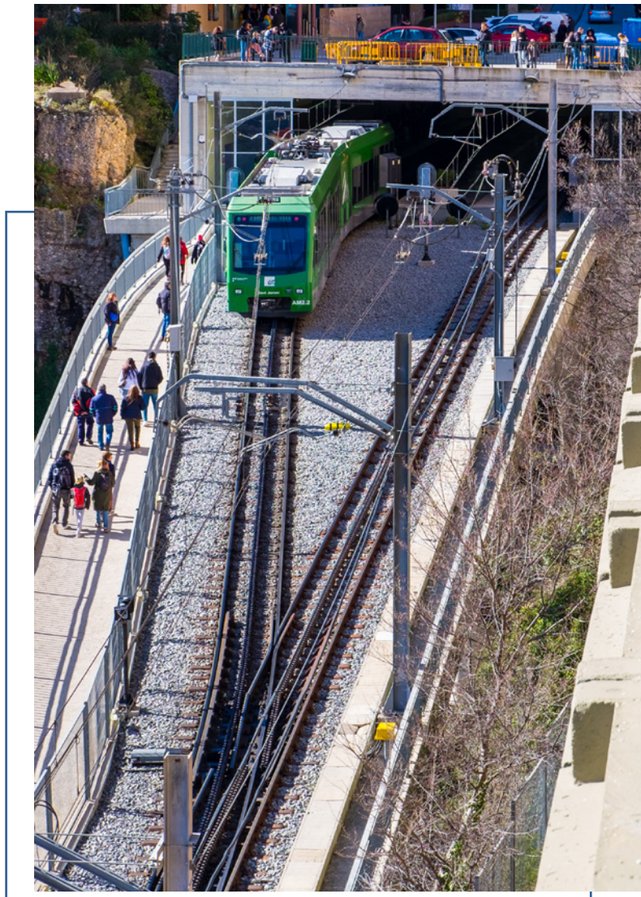
Głównymi zadaniami inwestycyjnymi projektu jest:

- stworzenie dziewięciu europejskich korytarzy transportowych
- rozszerzenie sieci TEN-T oraz wyznaczenie nowych standardów prędkości – 160 km na godzinę dla usług pasażerskich i 100 km na godzinę dla usług towarowych
- wymóg, aby 424 miasta objęte siecią TEN-T stworzyły własne plany zrównoważonej mobilności miejskiej
- połączenie dużych portów lotniczych z koleją, w miarę możliwości koleją dużych prędkości
- umożliwienie transportu ciężarówek pociągami w całej sieci.

Unia zaplanowała na lata 2021-2030 rozszerzenie sieci bazowej TEN-T o kolejne 3,9 tys. km. Francja i Hiszpania, dwa kraje o najdłuższych sieciach KDP zamierzają nadal je rozwijać w wysokim tempie, budując w latach 2021-2030 po około 800 km nowych linii dużych prędkości. Wysokie aspiracje w tej dziedzinie ogłosiła po raz pierwszy Szwecja, deklarując budowę około 700 km nowych linii KDP do 2030 r. W tym samym roku również Niemcy deklarują budowę ponad 300 km nowych linii dużych prędkości i modernizację do parametru 200 km/h kolejnego odcinka swojej sieci o długości ponad 100 km. Zauważyć też należy austriackie plany rozwoju sieci kolei dużych prędkości opiewające na ponad 330 km. Kraje Bałtyckie zamierzają dostosować linię Rail Baltica do prędkości 240 km/h, natomiast Węgrzy planują modernizację linii Budapeszt - Belgrad i dostosowanie jej do prędkości 200 km/h.

Projekt Rail Baltica oszacowano na ponad 6 mld euro, z czego ok. 1,5 mld przypadnie na Estonię. UE sfinansuje projekt aż w 85%. Ukończenie projektu w Polsce planowane jest na 2027 r.

▼ Hiszpania – Barcelona | Hiszpania – Barcelona



TABOR

Tabor kolejowy wykorzystywany w Unii Europejskiej charakteryzuje się wysokim poziomem technologicznym, a co istotne – większość pojazdów produkowana jest w Europie. Branża zaopatrzenia kolei stanowi ważny sektor przemysłu w Europie, którego obroty wyniosły w 2017 r. 49,2 mld euro. W segmencie produkcji lokomotyw kolejowych i taboru zatrudnionych jest blisko 200 tys. osób, a kolejne 97 tys. pracuje przy budowie kolei i kolei podziemnych. W latach 2011-2017 wartość produkcji wzrosła o około 11%. Największy udział w wartości produkcji ma produkcja lokomotyw i taboru kolejowego (+15%), następnie technologii sygnalizacji i elektryfikacji (+2%) oraz infrastruktury kolejowej (+0,3%).

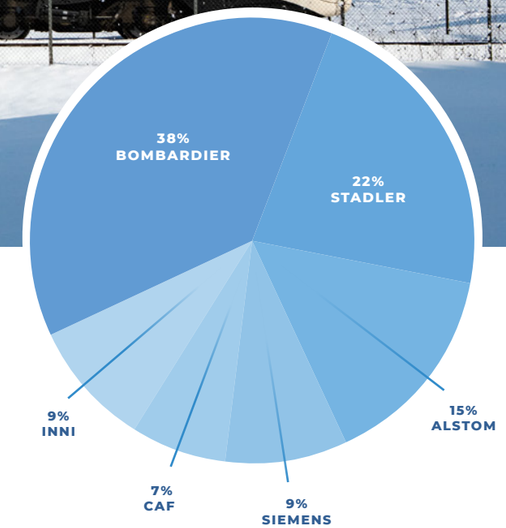
Liderami na światowym rynku taboru kolejowego jest kilku europejskich graczy: Siemens (Niemcy), Alstom (Francja) i Bombardier (Kanada/Niemcy). W 2018 r. w Europie w segmencie taboru kolejowego i lokomotyw działało 1831 firm. Większość eksportu (60%) w 2017 r. trafiła do: Szwajcarii, Chin, Arabii Saudyjskiej, USA, Norwegii, Turcji, Australii, Rosji i Brazylii. A jego wartość wyniosła ok. 5783 mln euro. Całkowita wartość importu osiągnęła w 2017 r. wartość ok. 2456 mln euro.

Dużym osiągnięciem, a także pokazem europejskiej współpracy na poziomie międzypaństwowym, jest wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. Obecnie w Unii Europejskiej funkcjonuje ponad 20 systemów sterowania ruchem kolejowym. Każdy z nich jest samodzielny i nieinteroperacyjny, a zatem wymaga integracji oraz prac inżynieryjnych, co przekłada się na zwiększone koszty dostawy dla ruchu transgranicznego. Brak interoperacyjności wpływa na obniżenie produktywności transportu wewnątrz UE, a w konsekwencji zmniejsza konkurencyjność europejskiego sektora kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) został stworzony i zaprojektowany, aby stopniowo zastąpić istniejące niekompatybilne systemy w całej Europie. Głównymi zaletami ERTMS jest wydajność systemu sterowania pociągami, oszczędności w kosztach utrzymania, bezpieczeństwo, niezawodność, punktualność oraz zwiększona przepustowość ruchu. Z tych powodów ERTMS zyskuje popularność poza Europą i staje się systemem sterowania ruchem kolejowym wybieranym przez takie kraje jak Indie, Tajwan, Korea Południowa oraz Arabia Saudyjska.

Udział w europejskim rynku producentów elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2019 r.: Bombardier – 38%, Stadler – 22% , Alstom – 15%, Siemens – 9% , CAF – 7% , Inni – 9%.

▲ Tabor produkcji firmy Stadler | Tabor produkcji firmy Stadler



Udział w europejskim rynku producentów elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2019 r.

Udział w europejskim rynku producentów elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2019 r.

ALSTOM – firma posiada siedzibę we Francji. Działa głównie na rynku transportu kolejowego, z ukierunkowaniem na produkcję lokomotyw, sygnalizacji kolejowych i pojazdów pasażerskich. Powstała w 1928 r. z połączenia Société Alsacienne de Constructions Mécaniques i Thomson-Houston Electric Company. Ponad 50% obrotów tej firmy pochodzi z sektora kolejowego. W 2021 r. firma przejęła największego konkurenta na rynku – Bombardier Transportation i stała się drugą największą na świecie firmą w branży kolejowej.

CAF – hiszpański producent autobusów, wyposażenia drogowego i pojazdów kolejowych. Dzięki dużym inwestycjom w przemysł kolejowy stała się wiodącą firmą w Hiszpanii. Jest w stanie wyprodukować niemal każdy typ pojazdu szynowego i dysponuje doskonałym zapleczem technologicznym. W listopadzie 2020 r. projekt prowadzony przez CA\F został wyróżniony przez Wspólne Przedsiębiorstwo na rzecz Ogniw Paliwowych i Technologii Wodorowych (FCH JU) Komisji Europejskiej i otrzymał 10 mln euro dotacji na przyspieszenie prac nad prototypem pociągu napędzanego wodorem. W 2018 r. spółka przejęła 100% akcji Solaris Bus & Coach S.A. Obecnie zatrudnia ponad 3 tys. pracowników.

Siemens Mobility – niemiecka firma z siedzibą w Monachium, która działa na rynku od blisko 160 lat. Przedsiębiorstwo wchodzi w skład koncernu Siemens AG. W 2019 r. zaksięgowała przychody w wysokości 8,9 mld euro i zatrudniała blisko 37 tys. pracowników na całym świecie. Jest dostawcą m.in lokomotyw Eurosprinter i Vectron dla PKP Intercity, PKP Cargo, DB Cargo Polska oraz Industrial Division, pojazdów metra Inspiro dla Metra Warszawskiego i tramwajów Combino do Poznania.

Stadler Rail – szwajcarska spółka zajmująca się produkcją pojazdów szynowych. Przedsiębiorstwo zostało założone w 1942 r. w Zurychu przez Ernsta Stadlera. Pełni funkcję podmiotu nadrzędnego dla innych przedsiębiorstw wchodzących w skład grupy Stadler Rail, która jest obecna w kilkunastu państwach świata. W 2006 r. utworzono spółkę Stadler Polska, a rok później uruchomiono fabrykę w Siedlcach.

▼ Tabor produkcji firmy Siemens | Tabor produkcji firmy Siemens

▼ Pociąg firmy Stadler | Pociąg firmy Stadler

▼ ENGLISH

TABOR

Tabor kolejowy wykorzystywany w Unii Europejskiej charakteryzuje się wysokim poziomem technologicznym, a co istotne – większość pojazdów produkowana jest w Europie. Branża zaopatrzenia kolei stanowi ważny sektor przemysłu w Europie, którego obroty wyniosły w 2017 r. 49,2 mld euro. W segmencie produkcji lokomotyw kolejowych i taboru zatrudnionych jest blisko 200 tys. osób, a kolejne 97 tys. osób pracuje przy budowie kolei i kolei podziemnych. Od 2011 r. sektor odnotował ogólny wzrost. W latach 2011-2017 wartość produkcji wzrosła o około 11%. Największy udział w wartości produkcji ma produkcja lokomotyw i taboru kolejowego (+15%), następnie technologii sygnalizacji i elektryfikacji (+2%) oraz infrastruktury kolejowej (+0,3%).

Liderami na światowym rynku taboru kolejowego jest kilku europejskich graczy: Siemens (Niemcy), Alstom (Francja) i Bombardier (Kanada/Niemcy). W 2018 r. w Europie w segmencie taboru kolejowego i lokomotyw działało 1831 firm. Większość eksportu (60%) w 2017 r. trafiła do: Szwajcarii, Chin, Arabii Saudyjskiej, USA, Norwegii, Turcji, Australii, Rosji i Brazylii. A jego wartość wyniosła ok. 5783 mln euro. Całkowita wartość importu osiągnęła w 2017 r. wartość ok. 2456 mln euro.

Dużym osiągnięciem, a także pokazem europejskiej współpracy na poziomie międzypaństwowym, jest wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym. Obecnie w Unii Europejskiej funkcjonuje ponad 20 systemów sterowania ruchem kolejowym. Każdy z nich jest samodzielny i nieinteroperacyjny, a zatem wymaga integracji oraz prac inżynieryjnych, co przekłada się na zwiększone koszty dostawy dla ruchu transgranicznego. Brak interoperacyjności wpływa na obniżenie produktywności transportu wewnątrz UE, a w konsekwencji zmniejsza konkurencyjność europejskiego sektora kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) został stworzony i zaprojektowany, aby stopniowo zastąpić istniejące niekompatybilne systemy w całej Europie. Głównymi zaletami ERTMS jest wydajność systemu sterowania pociągami, oszczędności w kosztach utrzymania, bezpieczeństwo, niezawodność, punktualność oraz zwiększona przepustowość ruchu. Z tych powodów ERTMS zyskuje popularność poza Europą i staje się systemem sterowania ruchem kolejowym wybieranym przez takie kraje jak Indie, Tajwan, Korea Południowa oraz Arabia Saudyjska.

Udział w europejskim rynku producentów elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2019 r.:
Bombardier – 38%, Stadler – 22% , Alstom – 15% , Siemens – 9% , CAF – 7% , Inni – 9% .

▲ Pociąg firmy Siemens | Pociąg firmy Siemens

ALSTOM – firma posiada siedzibę we Francji. Działa głównie na rynku transportu kolejowego, z ukierunkowaniem na produkcję lokomotyw, sygnalizacji kolejowych i pojazdów pasażerskich. Powstała w 1928 r. z połączenia Société Alsacienne de Constructions Mécaniques i Thomson-Houston Electric Company. Ponad 50% obrotów tej firmy pochodzi z sektora kolejowego. W 2021 r. firma przejęła największego konkurenta na rynku – Bombardier Transportation i stała się drugą największą na świecie firmą w branży kolejowej.

CAF – hiszpański producent autobusów, wyposażenia drogowego i pojazdów kolejowych. Dzięki dużym inwestycjom w przemysł kolejowy stała się wiodącą firmą w Hiszpanii. Jest w stanie wyprodukować niemal każdy typ pojazdu szynowego i dysponuje doskonałym zapleczem technologicznym.

UNIA NA SZYNACH | UNION ON RAILS

W listopadzie 2020 r. projekt prowadzony przez CA\F został wyróżniony przez Wspólne Przedsiębiorstwo na rzecz Ogniw Paliwowych i Technologii Wodorowych (FCH JU) Komisji Europejskiej i otrzymał 10 mln euro dotacji na przyspieszenie prac nad prototypem pociągu napędzanego wodorem. W 2018 r. spółka przejęła 100% akcji Solaris Bus & Coach S.A. Obecnie zatrudnia ponad 3 tys. pracowników.

Siemens Mobility – niemiecka firma z siedzibą w Monachium, która działa na rynku od blisko 160 lat. Przedsiębiorstwo wchodzi w skład koncernu Siemens AG. W 2019 r. zaksięgowała przychody w wysokości 8,9 mld euro i zatrudniała blisko 37 tys. pracowników na całym świecie. Jest dostawcą m.in lokomotyw Eurosprinter i Vectron dla PKP Intercity, PKP Cargo, DB Cargo Polska oraz Industrial Division, pojazdów metra Inspiro dla Metra Warszawskiego i tramwajów Combino do Poznania.

Stadler Rail – szwajcarska spółka zajmująca się produkcją pojazdów szynowych. Przedsiębiorstwo zostało założone w 1942 r. w Zurychu przez Ernsta Stadlera. Pełni funkcję podmiotu nadrzędnego dla innych przedsiębiorstw wchodzących w skład grupy Stadler Rail, która jest obecna w kilkunastu państwach świata. W 2006 r. utworzono spółkę Stadler Polska, a rok później uruchomiono fabrykę w Siedlcach.

▼ Pierwszy pasażerski pociąg wodorowy produkcji firmy Alstom
Pierwszy pasażerski pociąg wodorowy produkcji firmy Alstom

▲ Niemcy – dworzec we Frankfurcie | Niemcy – dworzec we Frankfurcie

PRZEWOZY PASAŻERSKIE

W pandemicznym roku 2020 w transporcie krajowym w UE zarejestrowano 4,8 mld pasażerów, podczas gdy w 2019 r. było ich 8,2 mld, a w 2015 r. – 7,5 mld.

W 2019 r. praca przewozowa wyniosła 415 mld pas-km, z kolei rok później liczba ta radykalnie zmniejszyła się o ok. 48% w całej UE i wyniosła 232 mld pas-km.

W latach 2009-2016 łączna liczba pociągokilometrów w UE, obejmujących zarówno ruch pociągów pasażerskich, jak i towarowych, utrzymywała się na stabilnym poziomie. Pasażerski ruch kolejowy stale wzrastał o 1,7% rocznie.

W 2018 r. wielkość pasażerskiego ruchu kolejowego w UE-27 wynosiła 404 mld pas-km z około 5 bln pas-km w przypadku transportu lądowego. Pasażerski ruch kolejowy nadal ma głównie charakter krajowy; w 2018 r. jedynie 7% całego ruchu miało charakter transgraniczny.

Każdy obywatel UE-27 przejechał średnio 909 pas-km w 2018 r. (średnio +2,4 % rocznie od 2015 r.)

Liczba pasażerów korzystających z kolei dużych prędkości w Europie systematycznie wzrasta. Wartość pracy przewozowej wynosząca w 1990 r. 15 mld pas-km, zwiększyła się do ponad 124 mld pas-km w 2016 r. Rok wcześniej na usługi kolejowe dużych prędkości przypadała ponad jedna czwarta (26%) całego kolejowego ruchu pasażerskiego w państwach członkowskich, w których tego typu usługi są dostępne.

▼ ENGLISH

PRZEWOZY PASAŻERSKIE

W pandemicznym roku 2020 w transporcie krajowym w UE zarejestrowano 4,8 mld pasażerów, podczas gdy w 2019 r. było ich 8,2 mld, a w 2015 r. – 7,5 mld.

W 2019 r. praca przewozowa wyniosła 415 mld pas-km, z kolei rok później liczba ta radykalnie zmniejszyła się o ok. 48% w całej UE i wyniosła 232 mld pas-km.

W latach 2009-2016 łączna liczba pociągokilometrów w UE, obejmujących zarówno ruch pociągów pasażerskich, jak i towarowych, utrzymywała się na stabilnym poziomie. Pasażerski ruch kolejowy stale wzrastał o 1,7% rocznie.

W 2018 r. wielkość pasażerskiego ruchu kolejowego w UE-27 wynosiła 404 mld pas-km z około 5 bln pas-km w przypadku transportu lądowego. Pasażerski ruch kolejowy nadal ma głównie charakter krajowy; w 2018 r. jedynie 7% całego ruchu miało charakter transgraniczny.

Każdy obywatel UE-27 przejechał średnio 909 pas-km w 2018 r. (średnio +2,4 % rocznie od 2015 r.)

Liczba pasażerów korzystających z kolei dużych prędkości w Europie systematycznie wzrasta. Wartość pracy przewozowej wynosząca w 1990 r. 15 mld pas-km, zwiększyła się do ponad 124 mld pas-km w 2016 r. Rok wcześniej na usługi kolejowe dużych prędkości przypadała ponad jedna czwarta (26%) całego kolejowego ruchu pasażerskiego w państwach członkowskich, w których tego typu usługi są dostępne.

▼ Niemcy, dworzec Hauptbahnhof w Berlinie | Niemcy, dworzec Hauptbahnhof w Berlinie

Zmiany wielkości pasażerskiego ruchu kolejowego w latach 2007-2018. Jednostka pas-km (mld)

Zmiany wielkości pasażerskiego ruchu kolejowego w latach 2007-2018. Jednostka pas-km (mld)

LATA | LATA:	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ruch międzynarodowy (mld) Ruch międzynarodowy (mld)	369	381	376	380	390	398	398	404	413	423	401	404
Ruch krajowy (mld) Ruch krajowy (mld)	22	22	22	20	25	28	25	25	27	27	24	28
Udział ruchu międzynarodowego (%) Udział ruchu międzynarodowego (%)	5,5	5,5	5,5	5	6	6,3	5,9	5,9	6	6	5,8	7

▼ Hiszpania – dworzec w Madrycie | Hiszpania – dworzec w Madrycie

▼ Portugalia – dworzec w Porto | Portugalia – dworzec w Porto

W 2018 r. przedsiębiorstwa kolejowe posiadały łącznie 1082 licencji aktywnych. Średni udział w rynku konkurentów krajowych podmiotów zasiedziałych wynosił: 42% na rynkach kolejowych przewozów towarowych (wzrost o 8 p.p.); 10 % na komercyjnych rynkach przewozów pasażerskich (wzrost o 2 p.p.); 16,2 % na rynkach przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (spadek o 0,5 p.p.).

Sektor kolejowy w UE – obejmujący zarówno eksploatację pociągów, jak i zarządzanie infrastrukturą kolejową – zatrudnia bezpośrednio 1,06 mln osób i generuje 66 mld euro wartości dodanej brutto. Bezpośredni wkład kolei w PKB UE jest wyższy niż wkład transportu lotniczego czy wodnego. Uwzględniając skutki pośrednie wynikające z relacji z dostawcami oraz wkład w inwestycje infrastrukturalne, daje to łącznie 2,3 mln zatrudnionych osób oraz 142 mld euro wartości dodanej brutto; wartość ta odpowiada 1,1% całego PKB UE.

Ferrovie dello Stato Italiane (FS) – zatrudnia ponad 81 tys. osób; zarządza 16 718 km linii kolejowych; posiada 4,5 tys. lokomotyw, 10 tys. wagonów pasażerskich i 50 tys. wagonów towarowych.

▲ Francja | Francja

Eurostar – obsługuje połączenia dużych prędkości pomiędzy Londynem, Paryżem, Brukselą i Amsterdamem. Zatrudnia ok. 3 tys. pracowników; posiada tabor: 12 TGV TMST oraz 17 TGV Class 373.

Deutsche Bahn AG (DB) – największy operator kolejowy i właściciel infrastruktury w Europie. Oferuje swoje usługi w ponad 130 krajach. W 2019 r. firma przewiozła 4,8 mld pasażerów. Zatrudnia 322 tys. pracowników; wykonuje ponad 40 tys. kursów pociągów dziennie.

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) – drugi największy przewoźnik kolejowy w UE. Zatrudnia 240 tys. pracowników; oferuje usługi w 120 krajach. W 2019 r. firma przewiozła 3,6 mld pasażerów; SNCF wykonuje codziennie 15 tys. kursów.

RENFE – największy przewoźnik w Hiszpanii. W 2019 r. przewiózł 510 mln pasażerów; zatrudnia 13 tys. pracowników.

▼ Francja – dworzec Gare du Nord w Paryżu | Francja – dworzec Gare du Nord w Paryżu

▼ ENGLISH

W 2018 r. przedsiębiorstwa kolejowe posiadały łącznie 1082 licencji aktywnych. Średni udział w rynku konkurentów krajowych podmiotów zasiedziałych wynosił: 42% na rynkach kolejowych przewozów towarowych (wzrost o 8 p.p.); 10 % na komercyjnych rynkach przewozów pasażerskich (wzrost o 2 p.p.); 16,2 % na rynkach przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (spadek o 0,5 p.p.).

Sektor kolejowy w UE – obejmujący zarówno eksploatację pociągów, jak i zarządzanie infrastrukturą kolejową – zatrudnia bezpośrednio 1,06 mln osób i generuje 66 mld euro wartości dodanej brutto. Bezpośredni wkład kolei w PKB UE jest wyższy niż wkład transportu lotniczego czy wodnego. Uwzględniając skutki pośrednie wynikające z relacji z dostawcami oraz wkład w inwestycje infrastrukturalne, daje to łącznie 2,3 mln zatrudnionych osób oraz 142 mld euro wartości dodanej brutto; wartość ta odpowiada 1,1% całego PKB UE.

Ferrovie dello Stato Italiane (FS) – zatrudnia ponad 81 tys. osób; zarządza 16 718 km linii kolejowych; posiada 4,5 tys. lokomotyw, 10 tys. wagonów pasażerskich i 50 tys. wagonów towarowych.

UNIA NA SZYNACH | UNION ON RAILS

Eurostar – obsługuje połączenia dużych prędkości pomiędzy Londynem, Paryżem, Brukselą i Amsterdamem. Zatrudnia ok. 3 tys. pracowników; posiada tabor: 12 TGV TMST oraz 17 TGV Class 373.

Deutsche Bahn AG (DB) – największy operator kolejowy i właściciel infrastruktury w Europie. Oferuje swoje usługi w ponad 130 krajach. W 2019 r. firma przewiozła 4,8 mld pasażerów. Zatrudnia 322 tys. pracowników; wykonuje ponad 40 tys. kursów pociągów dziennie.

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) – drugi największy przewoźnik kolejowy w UE. Zatrudnia 240 tys. pracowników; oferuje usługi w 120 krajach. W 2019 r. firma przewiozła 3,6 mld pasażerów; SNCF wykonuje codziennie 15 tys. kursów.

RENFE – największy przewoźnik w Hiszpanii. W 2019 r. przewiózł 510 mln pasażerów; zatrudnia 13 tys. pracowników.

▼ Niemcy – Kolonia | Niemcy – Kolonia

▲ Niemcy – dworzec główny w Lipsku
Niemcy – dworzec główny w Lipsku

Największy europejski dworzec kolejowy – pod względem powierzchni – znajduje się w Lipsku. Ogromne wrażenie robi nie tylko licząca 300 m długości, 33 m szerokości i 27 m wysokości bryła stacji, ale również jej ogromne wnętrze z 13 zadaszonymi peronami z 26 torami kolejowymi. Dziennie z dworca korzysta ponad 150 tys. pasażerów. Zlokalizowano w nim trzypoziomowe centrum handlowe oraz ekspozycję muzealną.

Dworzec z największą ilością peronów znajduje się w Monachium. Jest ich 40 – wliczając 2 oddzielne perony szybkiej kolei s-bahn i 6 należących do metra.

Kolejową stacją obsługującą największą ilość pasażerów jest Gare du Nord w Paryżu. Każdego dnia blisko 700 tys. osób korzysta z tego dworca i w znacznej większości są to paryżanie. Na drugim miejscu plasuje się dworzec główny w Hamburgu, obsługujący codziennie ponad 500 tys. pasażerów.

W 2020 r. organizacja Consumer Choice Center sporządziła ranking wśród 50 europejskich, największych dworców kolejowych. W rankingu brano pod uwagę: liczbę lokali usługowych, liczbę dostępnych przewoźników i połączeń międzynarodowych, średnią liczbę strajków, dostępność dla wózków inwalidzkich, oznakowanie i wiele innych udogodnień. Spośród krajów należących do Unii Europejskiej najlepszym w tym rankingu – pod względem doświadczenia przez pasażerów – okazał się dworzec główny w Lipsku.

▼ ENGLISH

Największy europejski dworzec kolejowy – pod względem powierzchni – znajduje się w Lipsku. Ogromne wrażenie robi nie tylko licząca 300 m długości, 33 m szerokości i 27 m wysokości bryła stacji, ale również jej ogromne wnętrze z 13 zadaszonymi peronami z 26 torami kolejowymi. Dziennie z dworca korzysta ponad 150 tys. pasażerów. Zlokalizowano w nim trzypoziomowe centrum handlowe oraz ekspozycję muzealną.

Dworzec z największą ilością peronów znajduje się w Monachium. Jest ich 40 – wliczając 2 oddzielne perony szybkiej kolei s-bahn i 6 należących do metra.

Kolejową stacją obsługującą największą ilość pasażerów jest Gare du Nord w Paryżu. Każdego dnia blisko 700 tys. osób korzysta z tego dworca i w znacznej większości są to paryżanie. Na drugim miejscu plasuje się dworzec główny w Hamburgu, obsługujący codziennie ponad 500 tys. pasażerów.

W 2020 r. organizacja Consumer Choice Center sporządziła ranking wśród 50 europejskich, największych dworców kolejowych. W rankingu brano pod uwagę: liczbę lokali usługowych, liczbę dostępnych przewoźników i połączeń międzynarodowych, średnią liczbę strajków, dostępność dla wózków inwalidzkich, oznakowanie i wiele innych udogodnień. Spośród krajów należących do Unii Europejskiej najlepszym w tym rankingu – pod względem doświadczenia przez pasażerów – okazał się dworzec główny w Lipsku.

PARYŻ (GARE DU NORD)

292,2 mln
pasażerów rocznie
passengers a year

2130
pociągów na dobę
pociągów na dobę

32
krawędzie peronowe
krawędzie peronowe

bezpośrednie połączenia dużych prędkości do: Wielkiej Brytanii, Holandii, Niemiec, Belgii | bezpośrednie połączenia dużych prędkości do: Wielkiej Brytanii, Holandii, Niemiec, Belgii

Przewoźnicy międzynarodowi
Carriers międzynarodowi:

Przewoźnicy krajowi
Carriers krajowi:

HAMBURG (HAMBURG HAUPTBAHNHOF)

196 mln
pasażerów rocznie
passengers a year

720
pociągów na dobę
pociągów na dobę

12
krawędzi peronowych
krawędzie peronowe

bezpośrednie połączenia do: Czech, Szwajcarii, Danii, Austrii
bezpośrednie połączenia do: Czech, Szwajcarii, Danii, Austrii

Przewoźnicy | Carriers:

DB BAHN · DB · ÖBB · SBB CFF FFS · FLIXTRAIN · RDC

FRANKFURT NAD MENEM (FRANKFURT MAIN)

179,9 mln
pasażerów rocznie
passengers a year

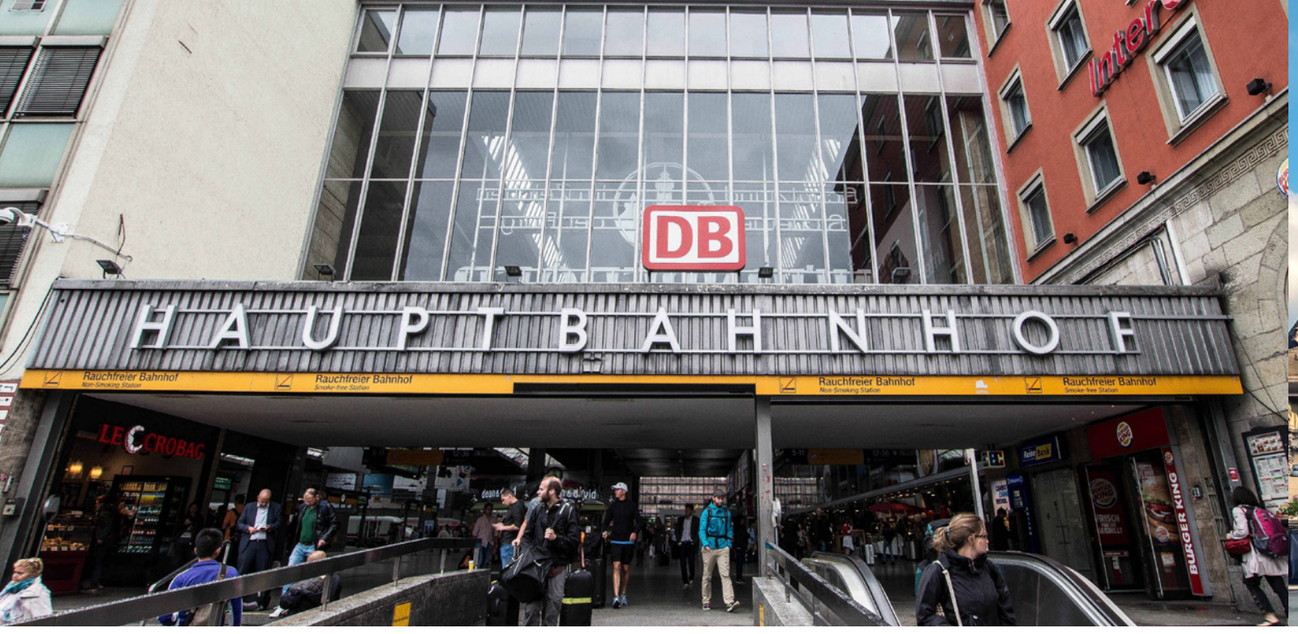
1500
pociągów na dobę
pociągów na dobę

29
krawędzi peronowych
krawędzie peronowe

bezpośrednie połączenia dużych prędkości do: Austrii, Francji, Szwajcarii, Holandii
bezpośrednie połączenia dużych prędkości do: Austrii, Francji, Szwajcarii, Holandii

Przewoźnicy | Carriers:

DB BAHN · DB · ÖBB · SBB CFF FFS · FLIXTRAIN · RDC



MONACHIUM (MÜNCHEN HBF)

150,7 mln
pasażerów rocznie
passengers a year

500
pociągów na dobę
pociągów na dobę

34
krawędzie peronowe
krawędzie peronowe

bezpośrednie połączenia do: Włoch, Austrii, Czech, Szwajcarii, Francji
bezpośrednie połączenia do: Włoch, Austrii, Czech, Szwajcarii, Francji

Przewoźnicy | Carriers:

DB BAHN · DB · Die Länderbahn · Go-Ahead BAHN & BUS · transdev

PARYŻ (GARE DE LYON)

150,2 mln
pasażerów rocznie
passengers a year

730
pociągów na dobę
pociągów na dobę

28
krawędzi peronowych
krawędzie peronowe

bezpośrednie połączenia dużych prędkości do: Szwajcarii, Włoch oraz Hiszpanii
bezpośrednie połączenia dużych prędkości do: Szwajcarii, Włoch oraz Hiszpanii

Przewoźnicy | Carriers:

SNCF · ter · transilien SNCF · TRENITALIA · TGV Lyria · TGV inOui · RER · ouigo · SNCF TER Bourgogne Franche-Comté

PRZEWOZY TOWAROWE

Sektor kolejowy wnosi istotny wkład w spójność gospodarczą i społeczną UE-27. W 2020 r. przewiózł łącznie około 1,6 mld ton towarów. Przewozy towarowe w znacznie mniejszym stopniu dotknięte zostały epidemią COVID-19 niż miało to miejsce w przypadku ruchu pasażerskiego.

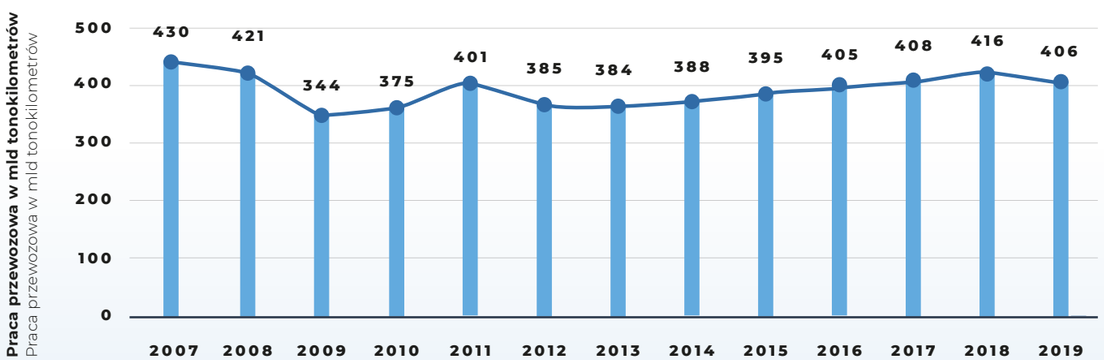
W niektórych krajach przewozy towarowe są traktowane priorytetowo w związku z ograniczeniem ruchu kolei pasażerskich. W 23 krajach objętych programem miesięcznym przewieziono łącznie 386,6 mld tono-km netto, co oznacza spadek o 7% w porównaniu z rokiem 2009, w którym przewieziono łącznie 413,8 mld-km ton netto. Na Łotwie przewozy towarowe zmniejszyły się w przeliczeniu na tonokilometry o 47%, Estonia również odnotowała spadek o 18%. W większości krajów Europy również odnotowano spadek, ale w Bułgarii, Grecji, Chorwacji i na Węgrzech nastąpił wzrost liczby tonokilometrów.

Ponad połowa wszystkich kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny, co sprawia, że konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych zależy w dużej mierze od szybkiego rozwiązywania problemów z interoperacyjnością oraz trudności operacyjnych na styku krajowych sieci kolejowych.

Już w 1992 r. Komisja Europejska jako swój główny cel obrała zmianę udziału poszczególnych środków transportu w przewozach tranzytowych. W 2011 r. postanowiła, że do 2030 r. nie mniej niż 30% drogowych przewozów towarów na odległość powyżej 300 km należy przenieść na inne środki transportu (takie jak kolej czy żegluga śródlądowa), a do 2050 r. – ponad 50%.

Wielkość przewozów towarowych w Unii Europejskiej, lata 2007-2020

Wielkość przewozów towarowych w Unii Europejskiej, lata 2007-2020



▼ ENGLISH

PRZEWOZY TOWAROWE

Sektor kolejowy wnosi istotny wkład w spójność gospodarczą i społeczną UE-27. W 2020 r. przewiózł łącznie około 1,6 mld ton towarów. Przewozy towarowe w znacznie mniejszym stopniu dotknięte zostały epidemią COVID-19 niż miało to miejsce w przypadku ruchu pasażerskiego. W niektórych krajach przewozy towarowe są traktowane priorytetowo w związku z ograniczeniem ruchu kolei pasażerskich. W 23 krajach objętych programem miesięcznym przewieziono łącznie 386,6 mld tono-km netto, co oznacza spadek o 7% w porównaniu z rokiem 2009, w którym przewieziono łącznie 413,8 mld-km ton netto. Na Łotwie przewozy towarowe zmniejszyły się w przeliczeniu na tonokilometry o 47%, Estonia również odnotowała spadek o 18%. W większości krajów Europy również odnotowano spadek, ale w Bułgarii, Grecji, Chorwacji i na Węgrzech nastąpił wzrost liczby tonokilometrów.

Ponad połowa wszystkich kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny, co sprawia, że konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych zależy w dużej mierze od szybkiego rozwiązywania problemów z interoperacyjnością oraz trudności operacyjnych na styku krajowych sieci kolejowych.

Już w 1992 r. Komisja Europejska jako swój główny cel obrała zmianę udziału poszczególnych środków transportu w przewozach tranzytowych. W 2011 r. postanowiła, że do 2030 r. nie mniej niż 30% drogowych przewozów towarów na odległość powyżej 300 km należy przenieść na inne środki transportu (takie jak kolej czy żegluga śródlądowa), a do 2050 r. – ponad 50%.

w UE znajduje się | w UE znajduje się

859

terminali przeładowujących jednostki transportu intermodalnego | terminali przeładowujących jednostki transportu intermodalnego

214

Niemcy | Niemcy

101

Francja | Francja

92

Szwecja | Szwecja

Ponadto łącznie znajdują się | Ponadto łącznie znajdują się:

452

stacje rozrządowe | stacje rozrządowe

1667

obiektów zaplecza technicznego | obiektów zaplecza technicznego

954

kolejowe stacje paliw | kolejowe stacje paliw

Na poziomie UE głównymi rodzajami towarów przewożonych w 2020 r. były (według ton-km): rudy metali (12,8%), koks i produkty rafinacji ropy naftowej (9,8%), chemikalia, guma i tworzywa sztuczne, paliwo jądrowe (8,7%), metalowe wyroby gotowe (8,2%).

Pod względem wagowym głównym rodzajem towarów były: rudy metali (15,6%), węgiel i ropa naftowa (12,1%), koks i produkty rafinacji ropy naftowej (9,4%), metale podstawowe i metalowe wyroby gotowe (8,7%), chemikalia, guma i tworzywa sztuczne (8,1%), paliwo jądrowe (8,1%).

Niemcy odnotowały najwyższą wydajność kolejowego transportu towarowego w UE. Miały zdecydowanie największy udział w pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w UE, osiągając 108 mld ton-km w 2020 r., co stanowi około 30% całkowitej unijnej pracy przewozowej.

W UE znajduje się 859 terminali przeładowujących jednostki transportu intermodalnego. Najwięcej jest w Niemczech (214), Francji (101) oraz Szwecji (92). Ponadto łącznie znajduje się: 452 stacje rozrządowe, 1667 obiektów zaplecza technicznego, 954 kolejowe stacje paliw.

Biorąc za podstawę lata poprzednie, rynek przeładunku intermodalnego w latach 2009--2029 wzrośnie o prawie 150%. Obecnie sektor zatrudnia ponad 50 tys. pracowników w całej Europie.

▼ ENGLISH

Na poziomie UE głównymi rodzajami towarów przewożonych w 2020 r. były (według ton-km): rudy metali (12,8%), koks i produkty rafinacji ropy naftowej (9,8%), chemikalia, guma i tworzywa sztuczne, paliwo jądrowe (8,7%), metalowe wyroby gotowe (8,2%).

Pod względem wagowym głównym rodzajem towarów były: rudy metali (15,6%), węgiel i ropa naftowa (12,1%), koks i produkty rafinacji ropy naftowej (9,4%), metale podstawowe i metalowe wyroby gotowe (8,7%), chemikalia, guma i tworzywa sztuczne (8,1%), paliwo jądrowe (8,1%).

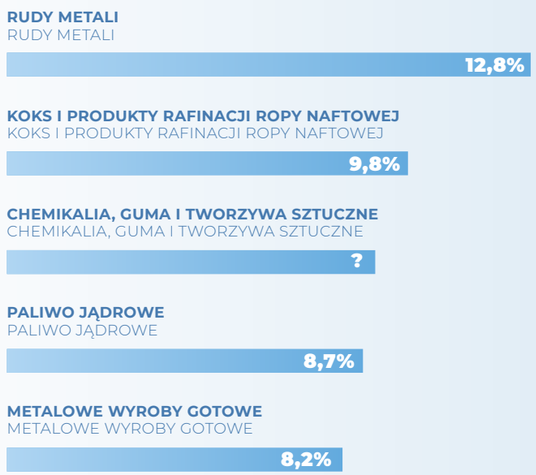
Niemcy odnotowały najwyższą wydajność kolejowego transportu towarowego w UE. Miały zdecydowanie największy udział w pracy przewozowej kolejowego transportu towarowego w UE, osiągając 108 mld ton-km w 2020 r., co stanowi około 30% całkowitej unijnej pracy przewozowej.

W UE znajduje się 859 terminali przeładowujących jednostki transportu intermodalnego. Najwięcej jest w Niemczech (214), Francji (101) oraz Szwecji (92). Ponadto łącznie znajduje się: 452 stacje rozrządowe, 1667 obiektów zaplecza technicznego, 954 kolejowe stacje paliw.

Biorąc za podstawę lata poprzednie, rynek przeładunku intermodalnego w latach 2009--2029 wzrośnie o prawie 150%. Obecnie sektor zatrudnia ponad 50 tys. pracowników w całej Europie.

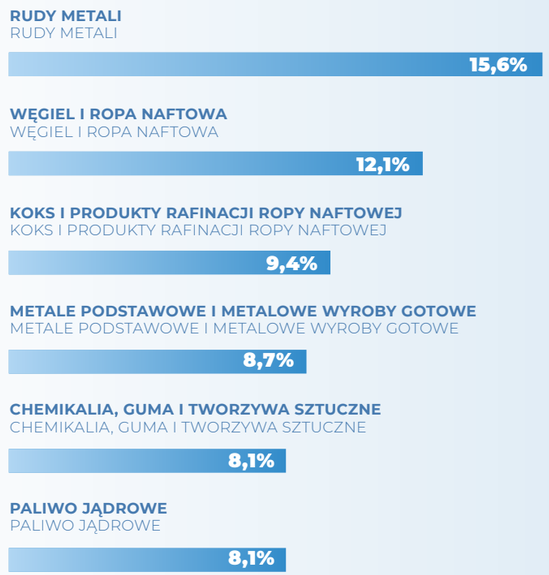
Główne rodzaje towarów przewożonych w 2020 r. w UE (według ton-km)

Główne rodzaje towarów przewożonych w 2020 r. w UE (według ton-km)



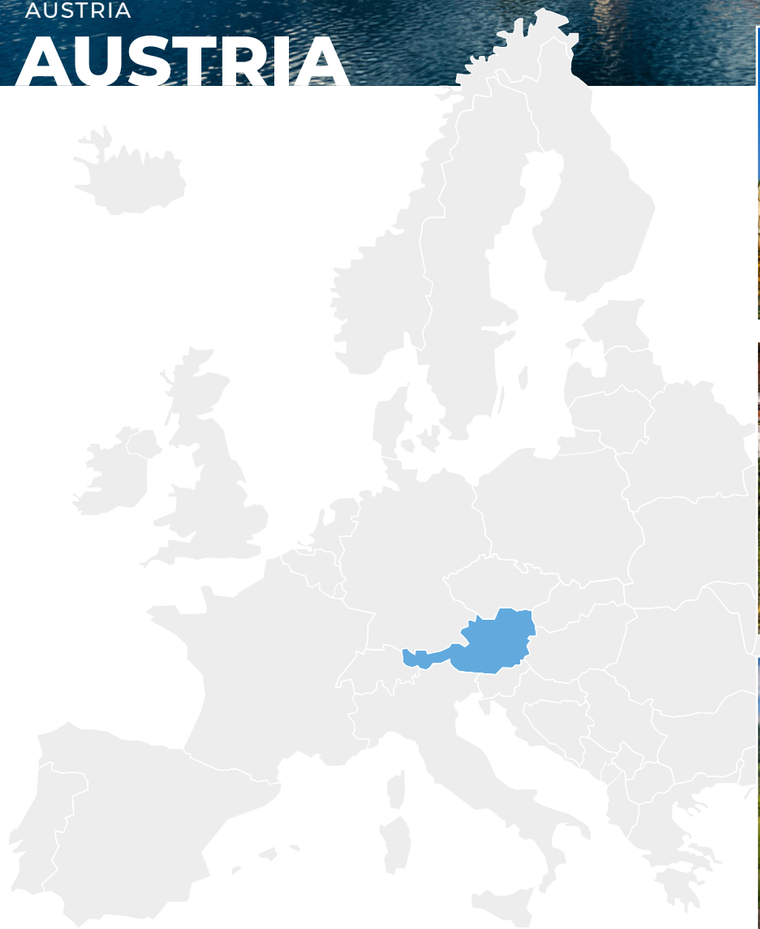
Główne rodzaje towarów pod względem wagowym

Główne rodzaje towarów pod względem wagowym



AUSTRIA

AUSTRIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,5% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

ÖBB

Österreichische Bundesbahnen

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

3602 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

3060 km

dużych prędkości
dużych prędkości

314 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

9,77 km/100 km²

2018 ROK | YEAR:

243,9 mln
pasażerów | passengers

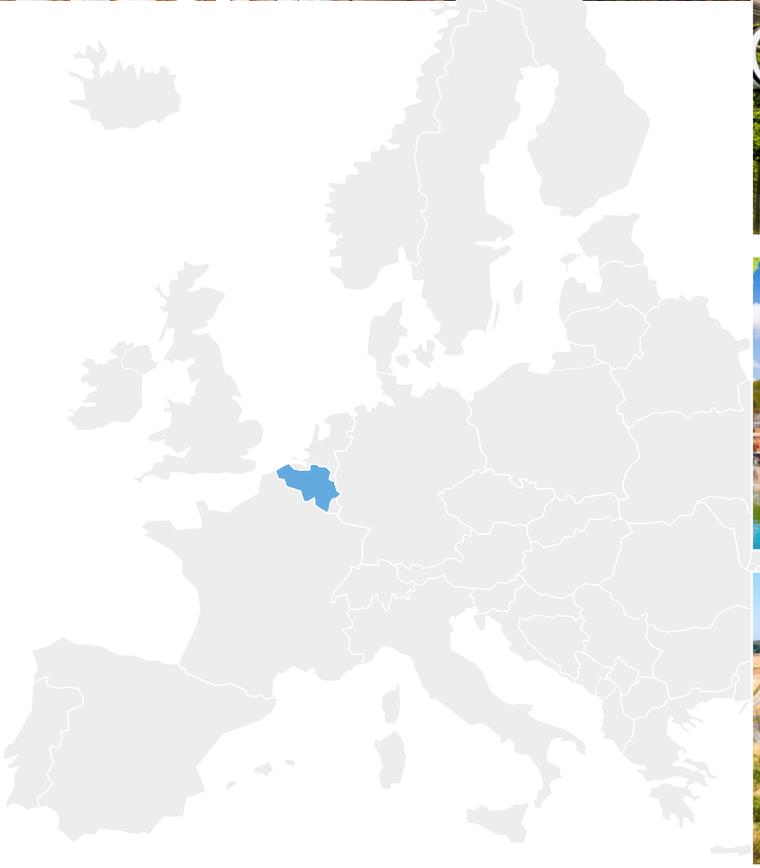
7,3 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

97,5 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

20,5 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

BELGIUM

BELGIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Société Nationale des Chemins de Fer Belges

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

6123 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

3523 km

dużych prędkości
dużych prędkości

233 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

7,63 km/100 km²

2018 ROK | YEAR:

243,9 mln
pasażerów | passengers

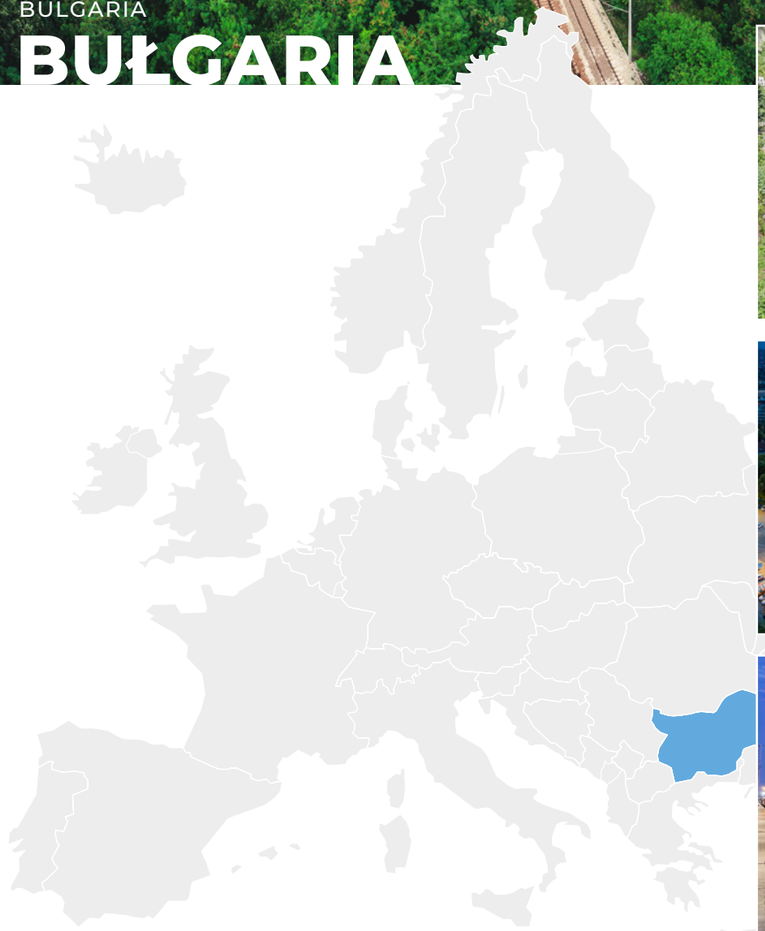
? mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

? mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

? mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

BULGARIA

BUŁGARIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

БДЖ BDZ

Bułgarskie Koleje Państwowe
(Български държавни железници)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

4071 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

2680 km

dużych prędkości
dużych prędkości

100 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

3,87 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

16,8 mln
pasażerów | passengers

1,1 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

16 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

4,5 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

CROATIA

CHORWACJA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,2% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Hrvatske željeznice

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

2671 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

970 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

4,81 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

13 mln
pasażerów | passengers

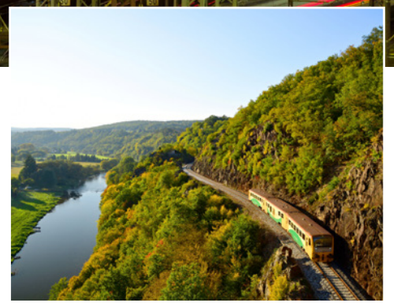
0,4 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

15 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

3,2 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

CZECH REPUBLIC

CZECHY



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,4% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

České dráhy

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

9377 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

3217 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

12,12 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

129 mln
pasażerów | passengers

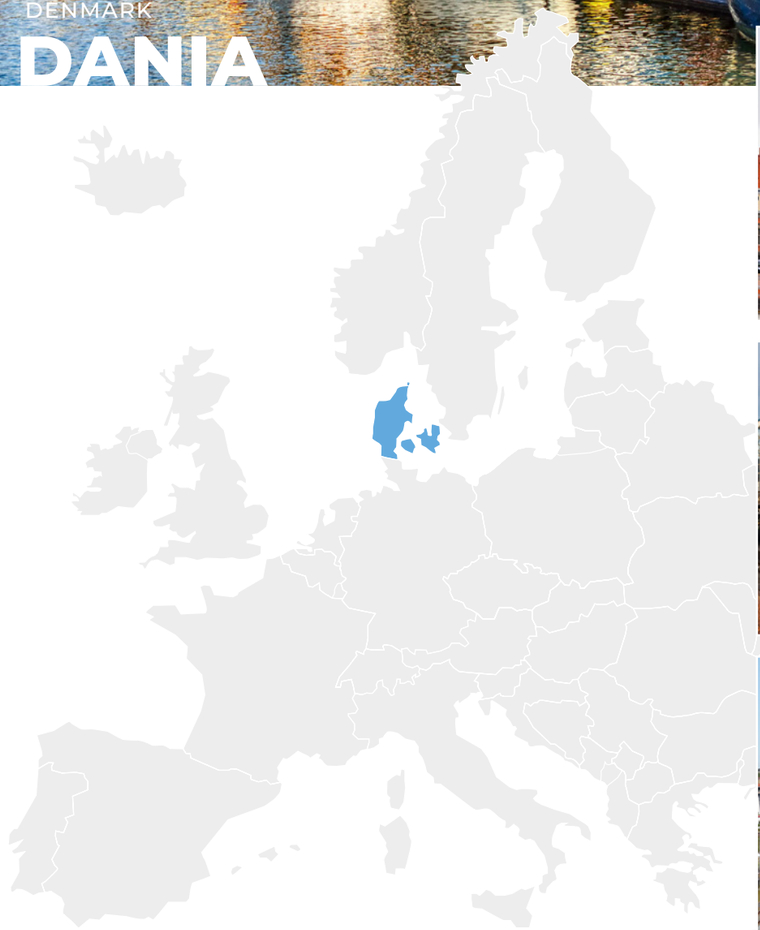
6,6 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

90 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

15,2 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

DENMARK

DANIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Danske Statsbaner (DSB)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

2646 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

679 km

dużych prędkości
dużych prędkości

60 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

6,19 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

133 mln
pasażerów | passengers

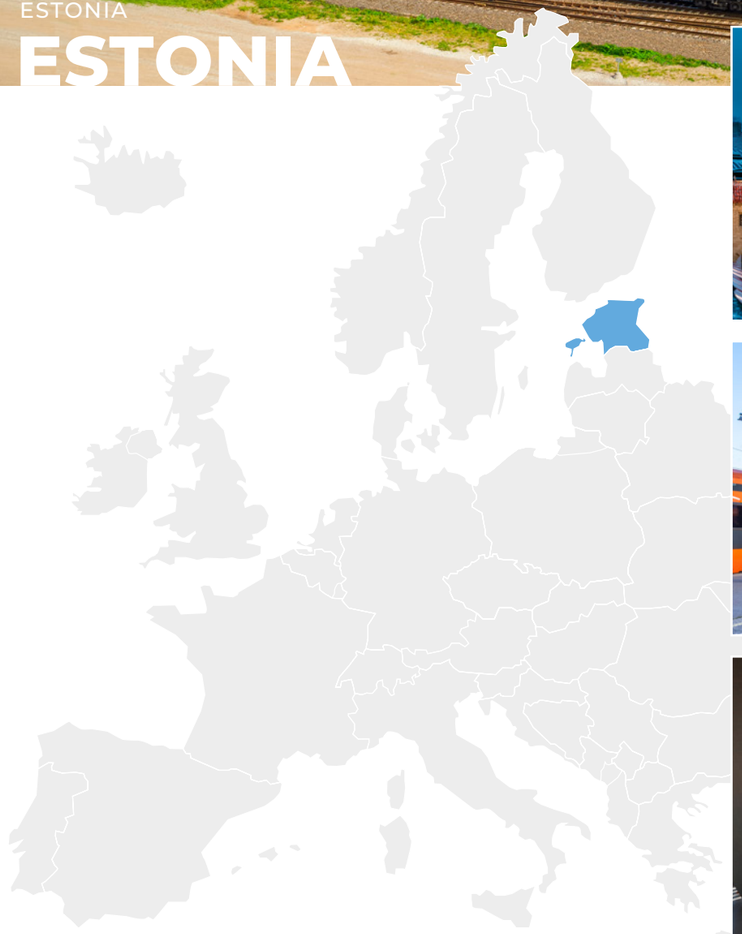
4 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

8,6 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

2,4 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

ESTONIA

ESTONIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,2% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Eesti Raudtee (EVR)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

900 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

133 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

2,65 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

5,9 mln
pasażerów | passengers

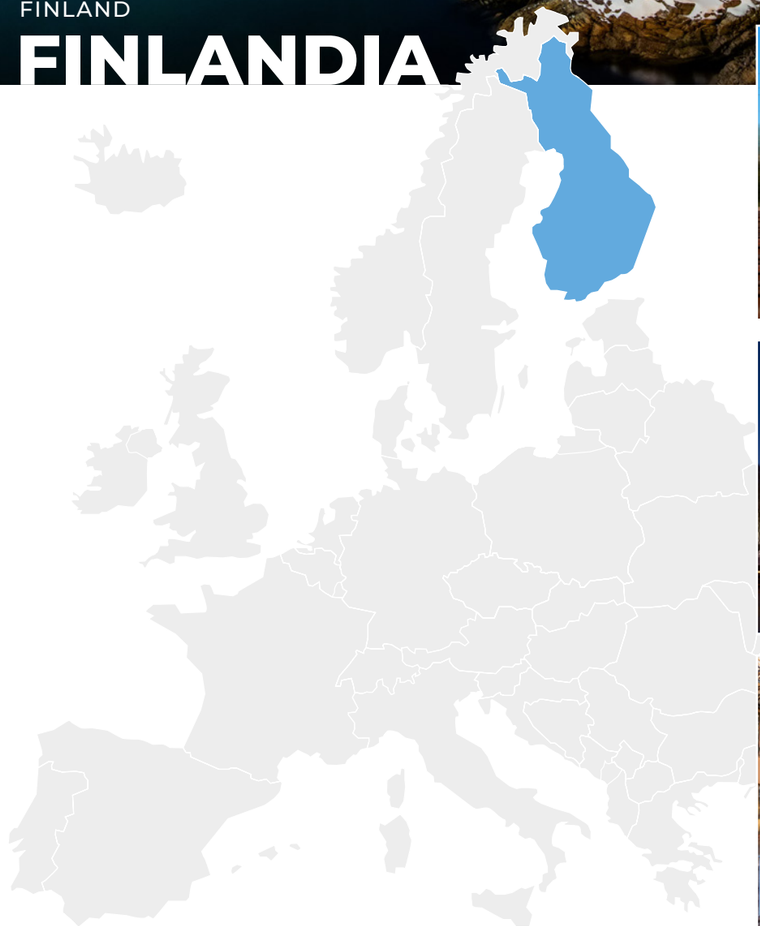
0,2 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

15,8 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

1,7 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

FINLAND

FINLANDIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,2% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

VR-Yhtymä Oy (VR)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

9216 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

3331 km

dużych prędkości
dużych prędkości

1120 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

1,71 km/100 km²

2018 ROK | YEAR:

55 mln
pasażerów | passengers

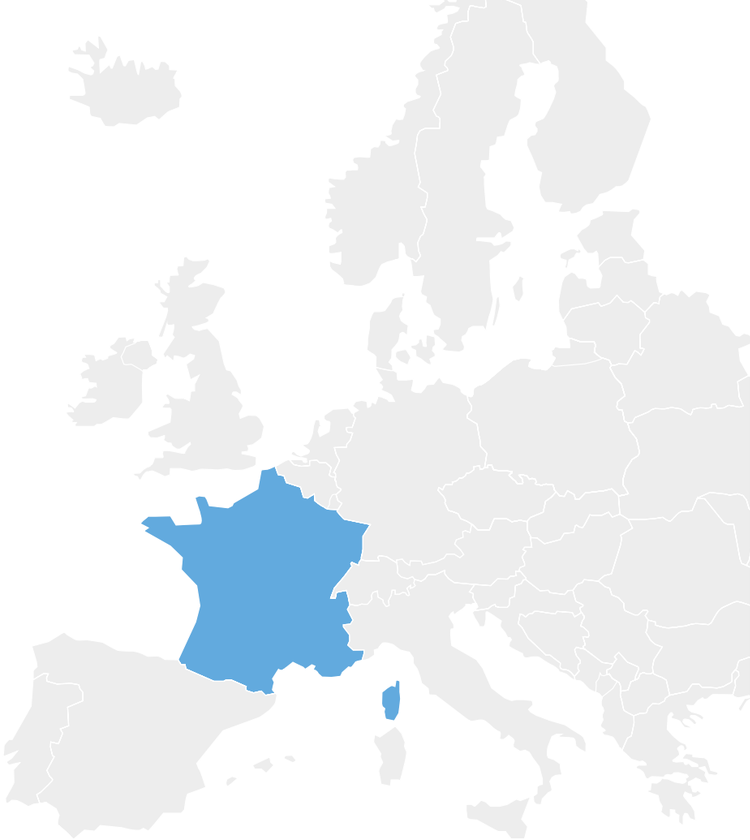
3 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

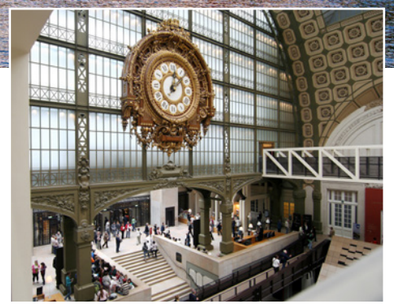
36,5 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

9,9 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

FRANCE

FRANCJA





inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

27 483 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

15 164 km

dużych prędkości
dużych prędkości

2 800 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

5,3 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

723 mln
pasażerów | passengers

56,6 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

83,1 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

31 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

GREECE

GRECJA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
(Hellenic Railways Organisation)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

2293 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

731 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

1,93 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

10,2 mln
pasażerów | passengers

0,64 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

1,27 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

0,55 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

SPAIN

HISZPANIA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,5% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Renfe Operadora (RENFE)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

16 026 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

10 182 km

dużych prędkości
dużych prędkości

3 452 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

3,02 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

333 mln
pasażerów | passengers

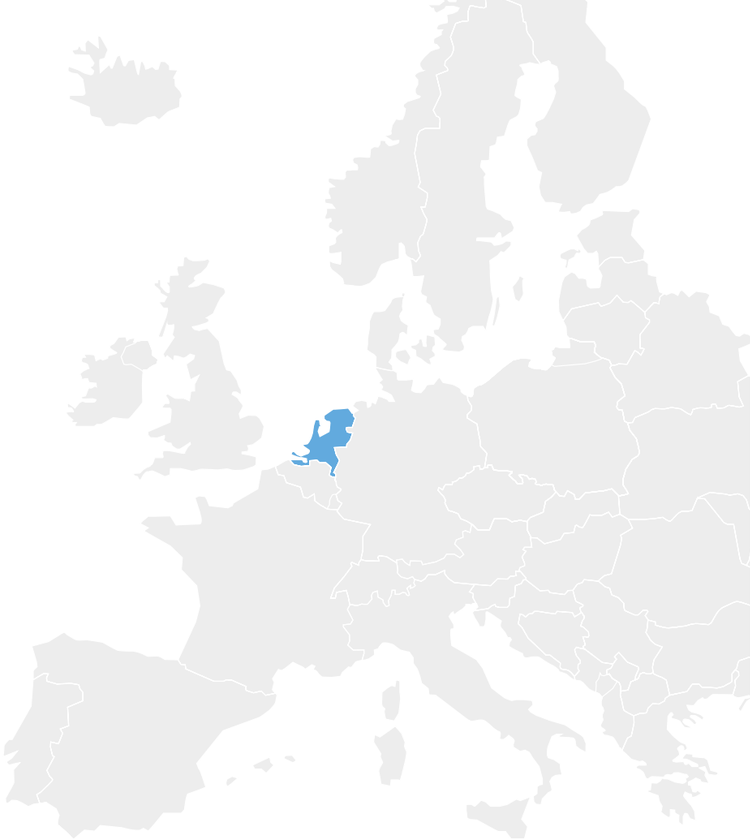
12 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

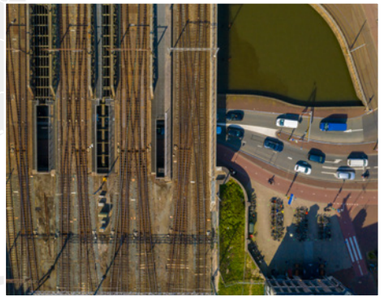
20,6 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

8,6 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

NETHERLANDS

HOLANDIA





inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,2% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Nederlandse Spoorwegen

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

2809 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

2061 km

dużych prędkości
dużych prędkości

175 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

7,9 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

brak danych
pasażerów | passengers

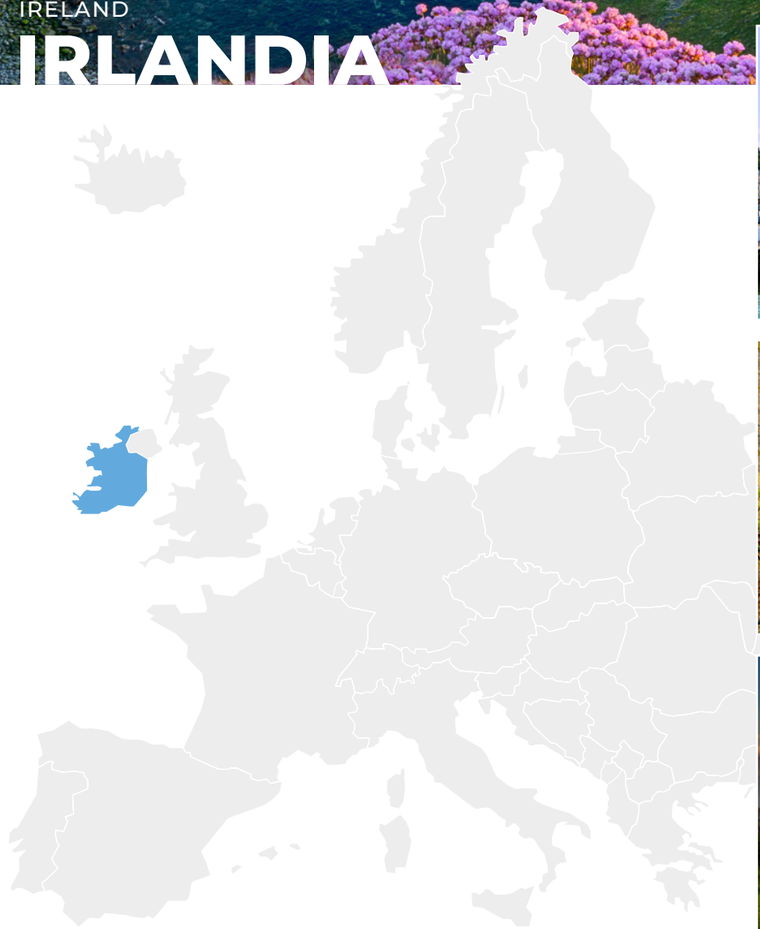
brak danych
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

40 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

6,6 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

IRELAND

IRLANDIA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,1% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Iarnród Éireann

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

2405 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

53 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

4,6 km/100 km²

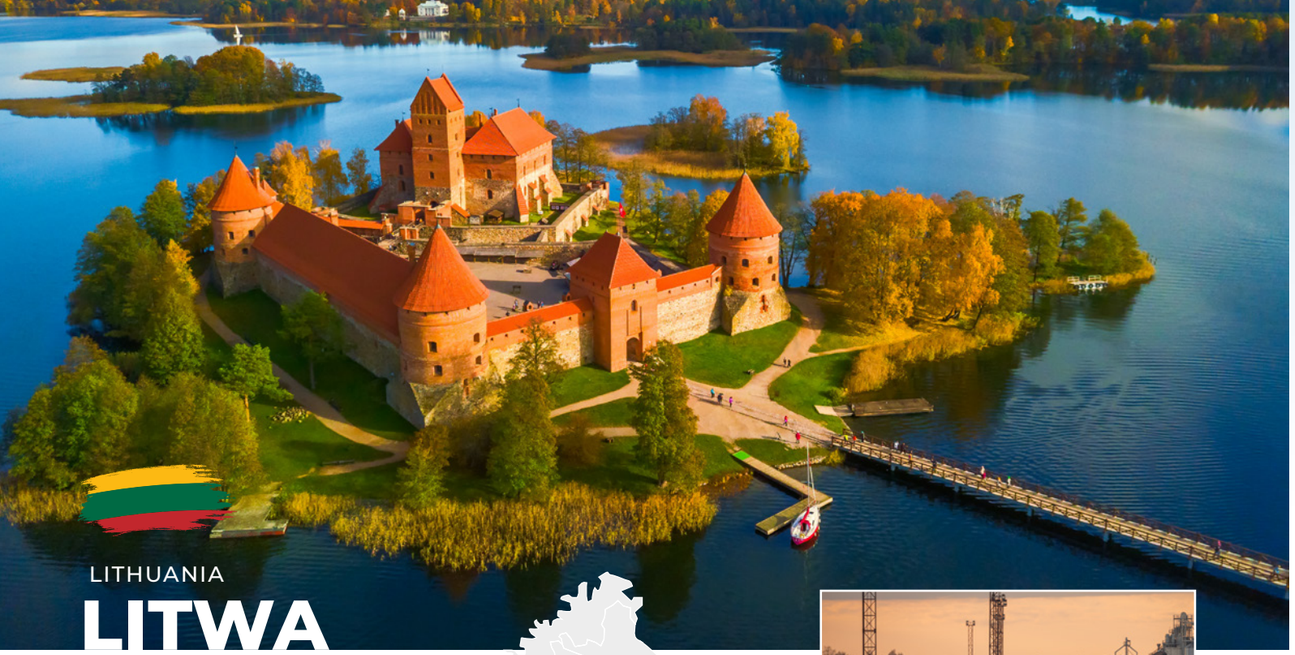
2020 ROK | YEAR:

17,9 mln
pasażerów | passengers

0,83 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

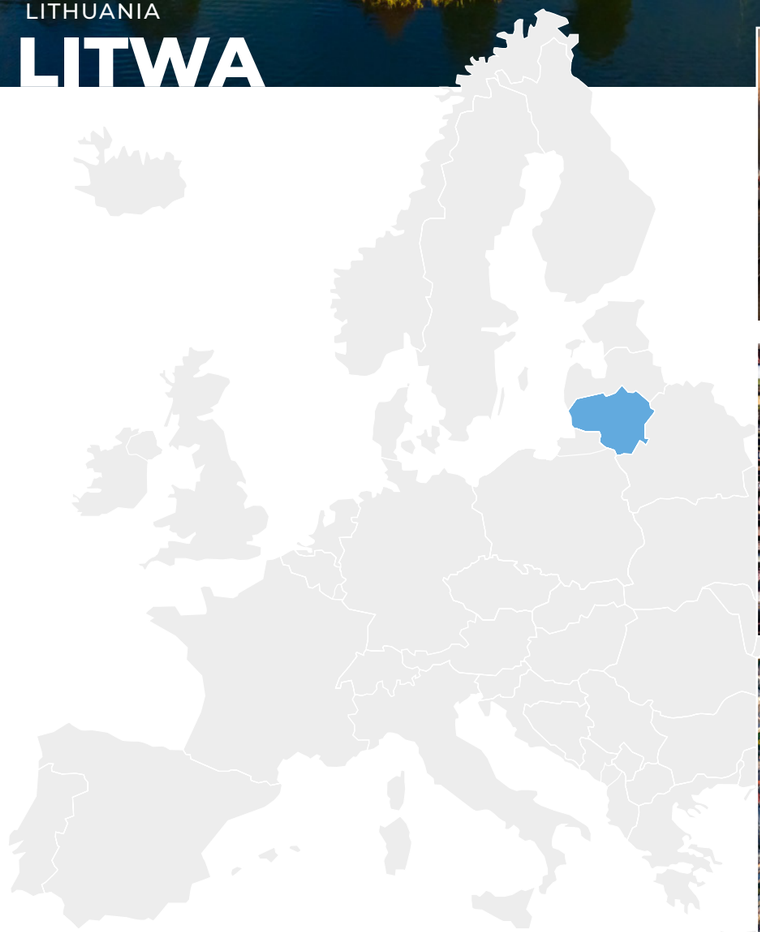
0,4 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

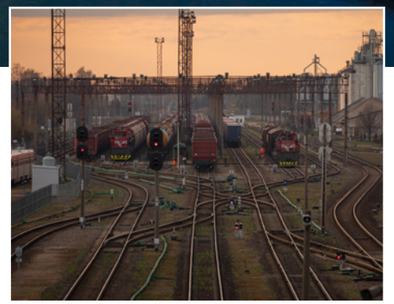
0,07 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym



LITHUANIA

LITWA





inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Lietuvos geležinkeliai

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

1911 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

152 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

2,71 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

3,23 mln
pasażerów | passengers

0,23 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

53,4 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

15,8 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

LUXEMBOURG

LUKSEMBURG

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,4% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

617 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

574 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

10,62 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

14,52 mln
pasażerów | passengers

0,16 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

3,62 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

0,16 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

LATVIA

ŁOTWA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Latvijas dzelzceļš

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

1860 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

257 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

3,56 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

12,8 mln
pasażerów | passengers

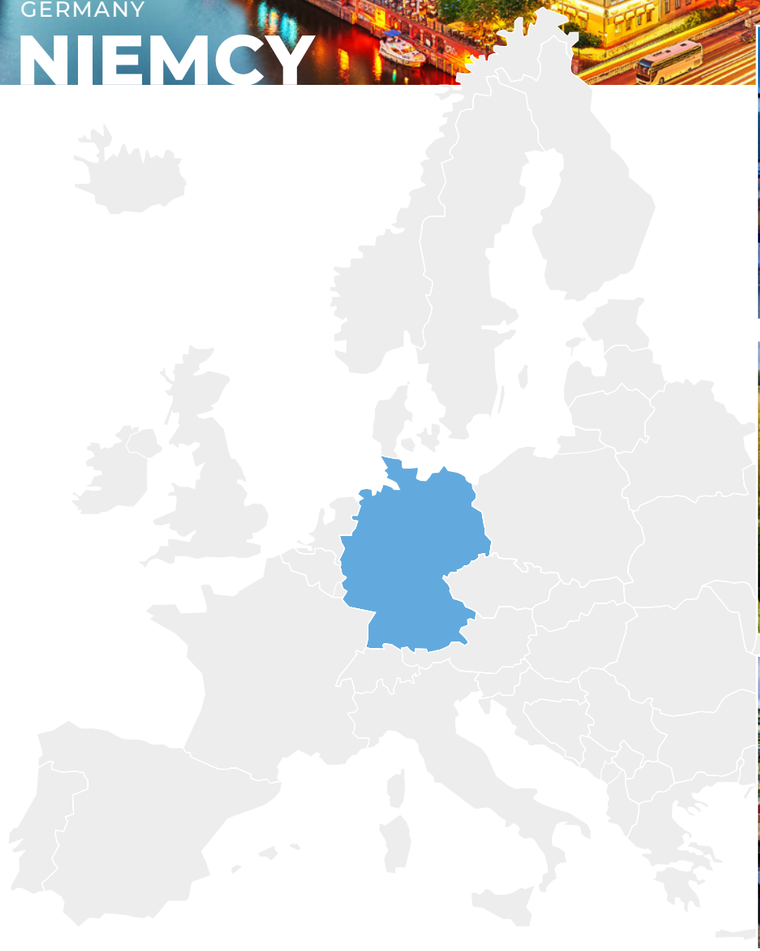
0,41 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

24 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

7,9 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

GERMANY

NIEMCY



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,2% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Deutsche Bahn

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

39 379 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

20 920 km

dużych prędkości
dużych prędkości

1 571 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

11,74 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

1 752 mln
pasażerów | passengers

57,7 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

320 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

108 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

POLAND

POLSKA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

?% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

POLREGIO

Polregio

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

19 503 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

12 075 km

dużych prędkości
dużych prędkości

80 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

6,22 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

209,4 mln
pasażerów | passengers

20,6 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

223 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

52,2 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

PORTUGAL

PORTUGALIA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,2% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Comboios de Portugal

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

2786 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

1696 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

3,03 km/100 km²

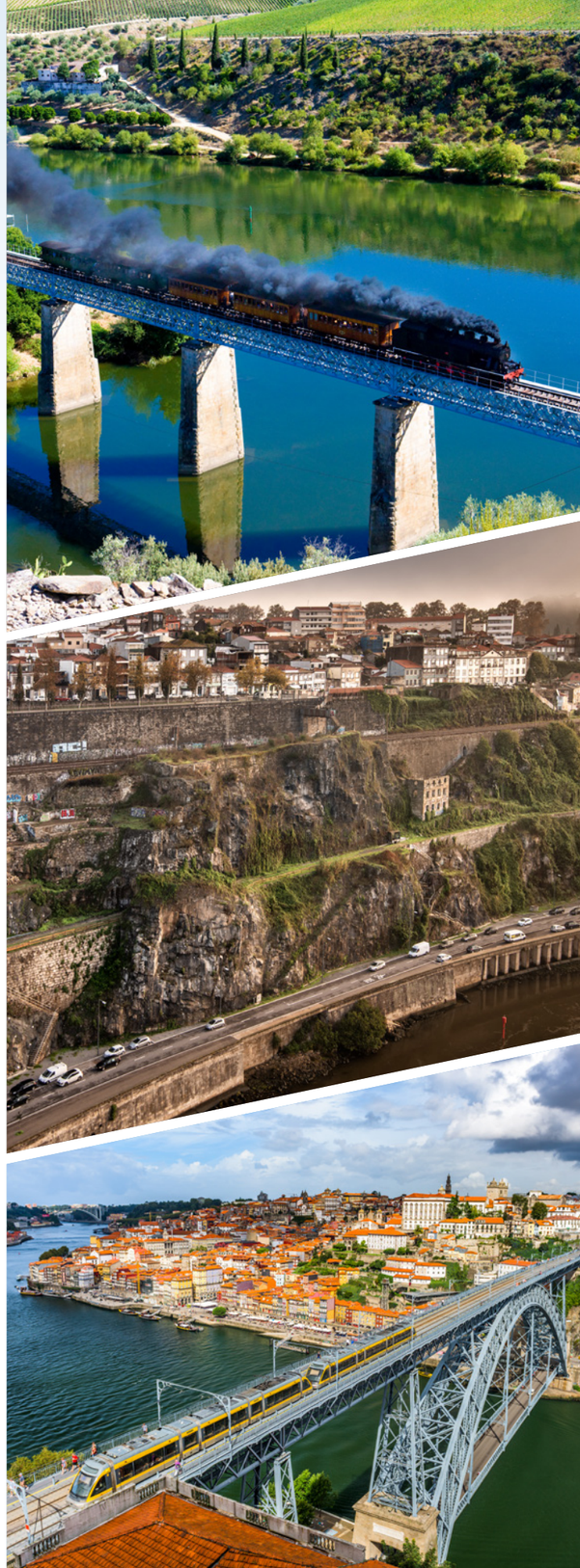
2020 ROK | YEAR:

102 mln
pasażerów | passengers

2,5 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

8,4 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

2,3 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym



ROMANIA

RUMUNIA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,1% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Căile Ferate Române

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

10 777 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

4 029 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

4,53 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

50 mln
pasażerów | passengers

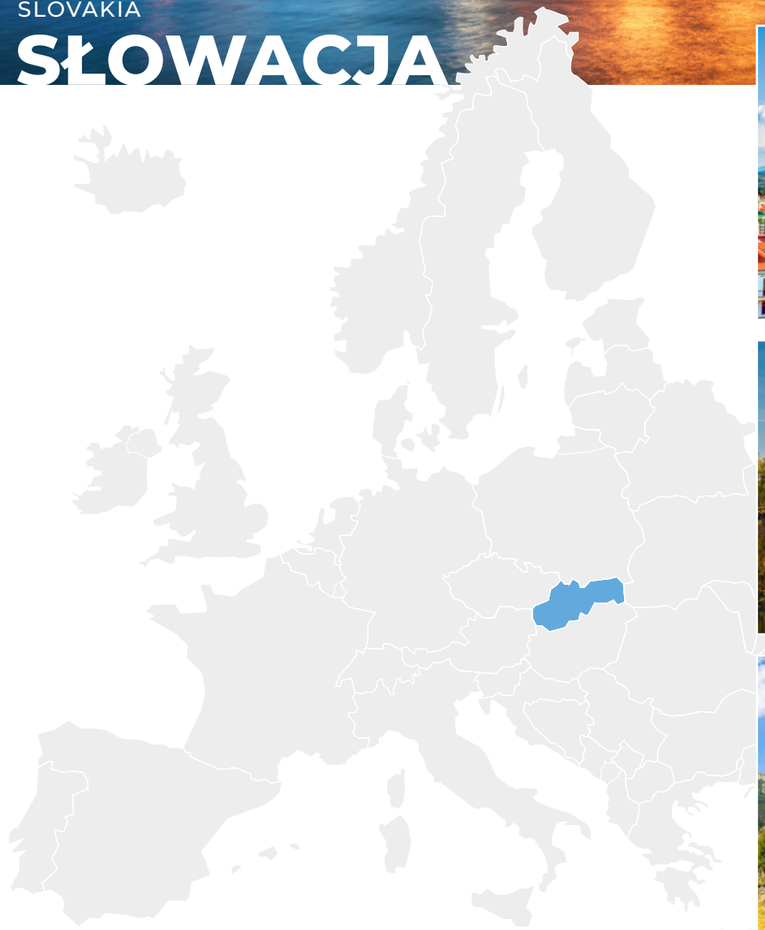
3,7 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

49,2 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

12,3 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

SLOVAKIA

SŁOWACJA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Slovenske železnice

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

3626 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

1587 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

7,39 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

49,4 mln
pasażerów | passengers

2,1 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

41,5 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

6,9 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

SLOVENIA

SŁOWENIA

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Slovenske železnice

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

1208 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

610 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

6,06 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

7,9 mln
pasażerów | passengers

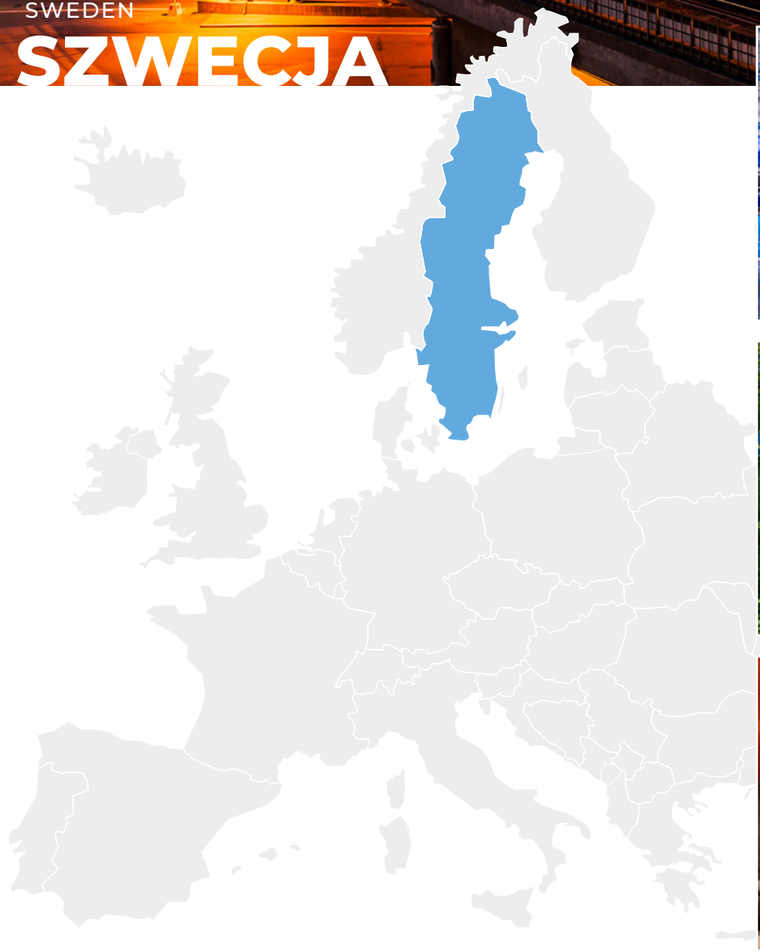
0,3 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

16,5 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

3,9 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

SWEDEN

SZWECJA



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,3% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

SJ Aktion Bolaget

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

10 899 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

8185 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

2,58 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

49,4 mln
pasażerów | passengers

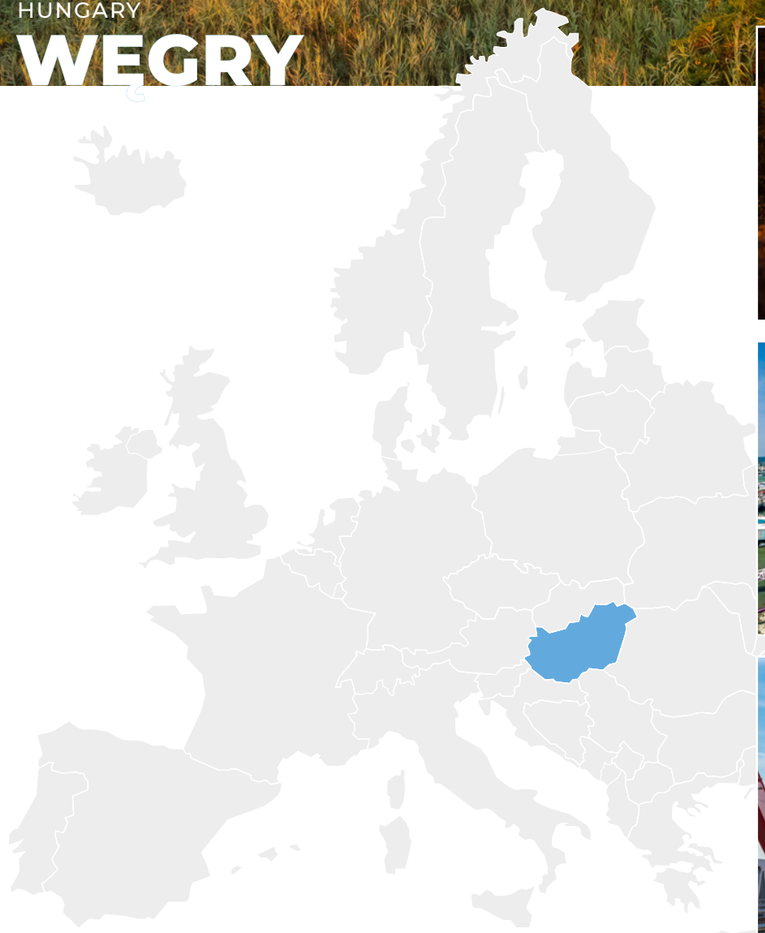
8,1 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

69,8 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

22 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

HUNGARY

WĘGRY



inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,4% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Magyar Államvasutak (MÁV)

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

16 779 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

3112 km

dużych prędkości
dużych prędkości

0 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

8,66 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

brak danych
pasażerów | passengers

brak danych
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

51,8 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

11,5 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

ITALY

WŁOCHY

inwestycje w rozwój transportu kolejowego
inwestycje w rozwój transportu kolejowego

0,4% PKB

największy krajowy przewoźnik
największy krajowy przewoźnik:

Trenitalia

LINIE KOLEJOWE | LINIE KOLEJOWE

w eksploatacji
w eksploatacji

16 779 km

zelektryfikowane
zelektryfikowane

12 936 km

dużych prędkości
dużych prędkości

1 342 km

gęstość linii kolejowych
gęstość linii kolejowych

6,55 km/100 km²

2020 ROK | YEAR:

389 mln
pasażerów | passengers

22,2 mld pkm
praca przewozowa w transporcie pasażerskim
praca przewozowa w transporcie pasażerskim

88,7 mln ton
przewiezionych towarów | przewiezionych towarów

20,3 mld tono-km
praca przewozowa w transporcie towarowym
praca przewozowa w transporcie towarowym

ROZDZIAŁ 3

KOLEJNICTWO POLSKIE

CHAPTER 3 | POLISH RAILWAYS

INFRASTRUKTURA

W 2021 roku długość eksploatowanych linii kolejowych przez wszystkich zarządców infrastruktury (koleje normalnotorowe i szerokotorowe) wynosiła 19 503 km, co przekłada się na wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 46 km. Udział zelektryfikowanych linii utrzymuje się na poziomie 62% (12 075 km), co daje wysoki wynik na tle innych państw Unii Europejskiej, szczególnie krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Średni poziom dla państw unijnych wynosi 55%. W 2019 r. Polska zwiększyła długość zelektryfikowanych linii o 206 km – jest to najlepszy wynik w całej UE – jednak największe wzrosty odnotowano w latach 80. XX w., gdy tempo elektryfikacji wynosiło średnio 497 km/rok. Linie o znaczeniu państwowym zarządzane są wyłącznie przez PKP PLK, stanowiąc 72% linii eksploatowanych przez spółkę i 69% wszystkich linii w Polsce. Długość linii dwutorowych w 2020 r. wynosiła 8813 km. Linie jednotorowe wciąż stanowią większość eksploatowanych linii w Polsce, co znacznie zmniejsza przepustowość sieci. Problem dostrzegają lokalne samorządy, stąd stale rosnąca ilość inwestycji rozbudowujących sieć kolejową.

Istotnym parametrem dla oceny stanu sieci kolei jest gęstość infrastruktury. Wysoki współczynnik wskazuje na dobrze rozwiniętą sieć kolejową w stosunku do powierzchni całego kraju. W Polsce średnia gęstość sieci kolejowej wynosi 6,22 km/100km^2, co przekłada się na pozycję solidnego średniaka wśród państw wspólnoty UE. Największe zagęszczenie kolei przypada na tereny uprzemysłowionego Śląska (15,4 km/100km^2), natomiast najmniejsze w województwie podlaskim (3,4/100 km^2).

Efektywność infrastruktury kolejowej mierzona jest również pod względem przepustowości, prędkości oraz stanu technicznego. W 2020 r. ponad 68% całej długości eksploatowanych w Polsce torów otrzymało dobrą ocenę stanu technicznego, czyli wymagającą konserwacji, jednak bez wprowadzania ograniczeń w ruchu. Jedynie 10% oceniono jako niezadowalające, co sygnalizuje konieczną wymianę kompleksową i obniżenie prędkości rozkładowej. Warto odnotować, że od kilku lat, wraz z cyklicznym realizowaniem inwestycji budżetowych, stan infrastruktury kolejowej poprawia się. Od 2016 r. współczynnik nawierzchni kolejowej w stanie dobrym wzrósł o 8 p.p., o 9,3 p.p. spadł udział nawierzchni dostatecznej, natomiast o 4,8 p.p. – w stanie niezadowalającym.

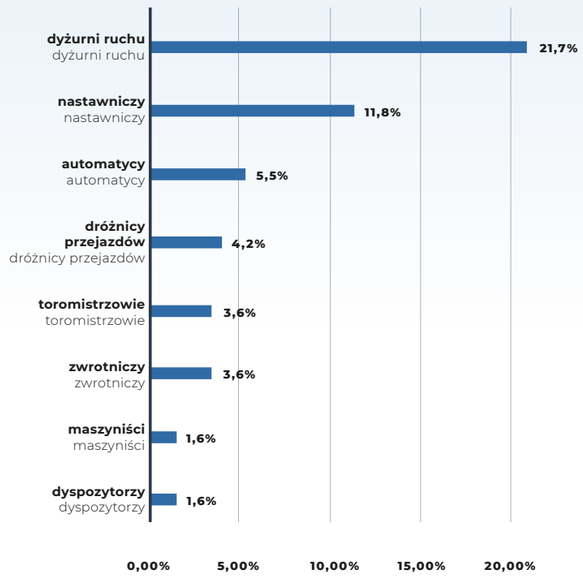
Od 2010 r. udział torów z nawierzchnią w dobrym stanie wzrósł o 26,8 p.p. Pozytywnym sygnałem jest również stale zwiększająca się prędkość polskiego taboru. Dzięki zakończonym modernizacjom infrastruktury w 2020 r. PKP PLK podniosło dopuszczalną prędkość na długości 1680 km torów kolejowych, a obniżyło na zaledwie 311 km. Szlaki kolejowe z prędkością maksymalną do 80 km/h stanowią 25%. Najwięcej pociągów porusza się w przedziale prędkości od 80 do 120 km/h (34%), są to przede wszystkim pociągi kursujące między dużymi ośrodkami. Polityka rozwojowa PKP PLK zmierza do regularnego podnoszenia prędkości na szlakach międzywojewódzkich, ponieważ obecne prędkości nie wykazują pożądanej efektywności na dużych dystansach. Powołując się na statystyki z 2021 r. niemal 40% infrastruktury kolejowej umożliwia podróż z prędkością powyżej 120 km/h.

▲ Dworzec główny w Bydgoszczy | Dworzec główny w Bydgoszczy

▼ ENGLISH

INFRASTRUKTURA

W 2021 roku długość eksploatowanych linii kolejowych przez wszystkich zarządców infrastruktury (koleje normalnotorowe i szerokotorowe) wynosiła 19 503 km, co przekłada się na wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 46 km. Udział zelektryfikowanych linii utrzymuje się na poziomie 62% (12 075 km), co daje wysoki wynik na tle innych państw Unii Europejskiej, szczególnie krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Średni poziom dla państw unijnych wynosi 55%. W 2019 r. Polska zwiększyła długość zelektryfikowanych linii o 206 km – jest to najlepszy wynik w całej UE – jednak największe wzrosty odnotowano w latach 80. XX w., gdy tempo elektryfikacji wynosiło średnio 497 km/rok. Linie o znaczeniu państwowym zarządzane są wyłącznie przez PKP PLK, stanowiąc 72% linii eksploatowanych przez spółkę i 69% wszystkich linii w Polsce. Długość linii dwutorowych w 2020 r. wynosiła 8813 km. Linie jednotorowe wciąż stanowią większość eksploatowanych linii w Polsce, co znacznie zmniejsza przepustowość sieci. Problem dostrzegają lokalne samorządy, stąd stale rosnąca ilość inwestycji rozbudowująca sieć kolejową.



Istotnym parametrem dla oceny stanu sieci kolei jest gęstość infrastruktury. Wysoki współczynnik wskazuje na dobrze rozwiniętą sieć kolejową w stosunku do powierzchni całego kraju. W Polsce średnia gęstość sieci kolejowej wynosi 6,22 km/100km², co przekłada się na pozycję solidnego średniaka wśród państw wspólnoty UE. Największe zagęszczenie kolei przypada na tereny uprzemysłowionego Śląska (15,4 km/100km²), natomiast najmniejsze w województwie podlaskim (3,4/100 km²).

Efektywność infrastruktury kolejowej mierzona jest również pod względem przepustowości, prędkości oraz stanu technicznego. W 2020 r. ponad 68% całej długości eksploatowanych w Polsce torów otrzymało dobrą ocenę stanu technicznego, czyli wymagającą konserwacji, jednak bez wprowadzania ograniczeń w ruchu. Jedynie 10% oceniono jako niezadowalające, co sygnalizuje konieczną wymianę kompleksową i obniżenie prędkości rozkładowej. Warto odnotować, że od kilku lat, wraz z cyklicznym realizowaniem inwestycji budżetowych, stan infrastruktury kolejowej poprawia się. Od 2016 r. współczynnik nawierzchni kolejowej w stanie dobrym wzrósł o 8 p.p., o 9,3 p.p. spadł udział nawierzchni dostatecznej, natomiast o 4,8 p.p. – w stanie niezadowalającym.

Od 2010 r. udział torów z nawierzchnią w dobrym stanie wzrósł o 26,8 p.p. Pozytywnym sygnałem jest również stale zwiększająca się prędkość polskiego taboru. Dzięki zakończonym modernizacjom infrastruktury w 2020 r. PKP PLK podniosło dopuszczalną prędkość na długości 1680 km torów kolejowych, a obniżyło na zaledwie 311 km. Szlaki kolejowe z prędkością maksymalną do 80 km/h stanowią 25%. Najwięcej pociągów porusza się w przedziale prędkości od 80 do 120 km/h (34%), są to przede wszystkim pociągi kursujące między dużymi ośrodkami. Polityka rozwojowa PKP PLK zmierza do regularnego podnoszenia prędkości na szlakach międzywojewódzkich, ponieważ obecne prędkości nie wykazują pożądanej efektywności na dużych dystansach. Powołując się na statystyki z 2021 r. niemal 40% infrastruktury kolejowej umożliwia podróż z prędkością powyżej 120 km/h.

▼ Dworzec Warszawa Zachodnia | Dworzec Warszawa Zachodnia

▼ Dworzec Wrocław Główny | Dworzec Wrocław Główny

▼ Dworzec Warszawa Zachodnia | Dworzec Warszawa Zachodnia

▼ Pociąg przy Lotnisku im. L. Wałęsy w Gdańsku | Pociąg przy Lotnisku im. L. Wałęsy w Gdańsku

KOLEJNICTWO POLSKIE | POLISH RAILWAYS

POLSKIE LINIE KOLEJOWE

2020 r.

18 566 km
linii kolejowych
linii kolejowych

6338
mostów i wiaduktów
mostów i wiaduktów

13 695
przejazdów kolejowo-drogowych
przejazdów kolejowo-drogowych

5269
budynków posterunków technicznych
budynków posterunków technicznych

24 792
obiekty inżynieryjne
obiekty inżynieryjne

282,6 km
ekranów akustycznych
ekranów akustycznych

Największym zarządcą infrastruktury jest PKP PLK, który obsługiwał w 2020 r. 18 566 km linii kolejowych, 13 695 przejazdów kolejowo-drogowych, 24 792 obiekty inżynieryjne, 6338 mostów i wiaduktów, 5269 budynków posterunków technicznych oraz 282,6 km ekranów akustycznych.

Pod koniec 2020 r. firma zatrudniała 31 862 pracowników na stanowiskach robotniczych, co było wynikiem niższym o 1,22% w stosunku do roku 2019. Wzrosło natomiast zatrudnienie na stanowiskach nierobotniczych. W 2020 r. PKP PLK zatrudniała 6737 pracowników, zaś rok wcześniej było to 6728 osób.

Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2020 r. wynosiła 96 415,8 mln zł i była wyższa w porównaniu do roku poprzedniego o 21,8%. Rok 2020 zakończył się dla PKP PLK wzrostem przychodów operacyjnych o 2,8% w porównaniu z rokiem 2019, natomiast spółka poniosła w 2020 r. wyższe o 6,7% koszty operacyjne niż w roku 2019. Wyższe koszty związane były ze wzrostem kosztów pracy oraz kosztów amortyzacji, a także z przeprowadzeniem zadań wynikających z programu wieloletniego, który obejmował remonty oraz rewitalizacje infrastruktury kolejowej.

Do zarządców infrastruktury w Polsce, oprócz głównego zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należą m.in.: CTL Maczki-Bór S.A., Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, Euroterminal Sławków Sp. z o.o., Infra Silesia S.A., Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., Cargotor Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. i UBB Polska Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe „Betrans" Sp. z o.o., PGE Energia Ciepła S.A. Oddział Elektrociepłowni w Lublinie Wrotków i Track Tec S.A.

Dodatkowo na rynku funkcjonują administratorzy, którzy łączą funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie przewozów kolejowych na liniach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych oraz na linii szerokotorowej. Są to: PKP SKM w Trójmieście, WKD oraz PKP LHS.

▲ Dworzec Warszawa Centralna | Dworzec Warszawa Centralna

Największym zarządcą infrastruktury jest PKP PLK, który obsługiwał w 2020 r. 18 566 km linii kolejowych, 13 695 przejazdów kolejowo-drogowych, 24 792 obiekty inżynieryjne, 6338 mostów i wiaduktów, 5269 budynków posterunków technicznych oraz 282,6 km ekranów akustycznych.

Pod koniec 2020 r. firma zatrudniała 31 862 pracowników na stanowiskach roboczych, co było wynikiem niższym o 1,22% w stosunku do roku 2019. Wzrosło natomiast zatrudnienie na stanowiskach nieroboczych. W 2020 r. PKP PLK zatrudniała 6737 pracowników, zaś rok wcześniej było to 6728 osób.

Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2020 r. wynosiła 96 415,8 mln zł i była wyższa w porównaniu do roku poprzedniego o 21,8%. Rok 2020 zakończył się dla PKP PLK wzrostem przychodów operacyjnych o 2,8% w porównaniu z rokiem 2019, natomiast spółka poniosła w 2020 r. wyższe o 6,7% koszty operacyjne niż w roku 2019. Wyższe koszty związane były ze wzrostem kosztów pracy oraz kosztów amortyzacji, a także z przeprowadzeniem zadań wynikających z programu wieloletniego, który obejmował remonty oraz rewitalizacje infrastruktury kolejowej.

Do zarządców infrastruktury w Polsce, oprócz głównego zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należą m.in.: CTL Maczki-Bór S.A., Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, Euroterminal Sławków Sp. z o.o., Infra Silesia S.A., Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., Cargotor Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. i UBB Polska Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe „Betrans" Sp. z o.o., PGE Energia Ciepła S.A. Oddział Elektrociepłowni w Lublinie Wrotków i Track Tec S.A.

Dodatkowo na rynku funkcjonują zarządcy, którzy łączą funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie przewozów kolejowych na liniach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych oraz na linii szerokotorowej. Są to: PKP SKM w Trójmieście, WKD oraz PKP LHS.

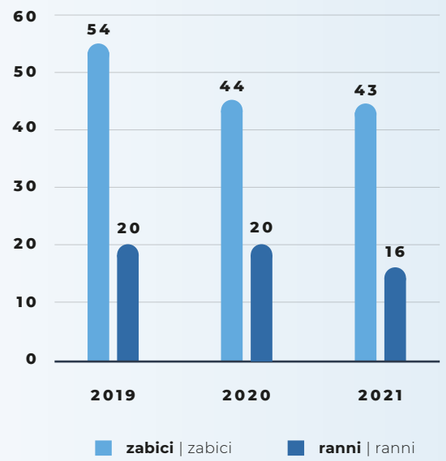
Bezpieczeństwo na polskich torach zapewnia nowoczesny system sterowania ruchem kolejowym (SRK). Wyklucza on niepożądane przemieszczanie się taborów oraz kolizje. Każdy z systemów SRK musi spełniać wyśrubowane normy bezpieczeństwa oraz posiadać certyfikaty dopuszczające do użytkowania na linii kolejowej. Norma PN-EN 50126 dotyczy niezawodności, gotowości oraz dostępności. Norma PN-EN 50128 określa procedury oraz wymagania techniczne odnośnie oprogramowania sterującego ruchem. Norma PN-EN 50129 definiuje wymagania dotyczące projektowania, testowania oraz odbioru i zatwierdzania elektronicznych systemów, urządzeń bezpieczeństwa oraz sygnalizacji. Poprawę bezpieczeństwa na polskich torach potwierdzają statystyki, które z roku na rok pokazują mniejszą ilość kolizji oraz ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków i kolizji.

W 2020 r. na polskich torach poruszało się łącznie ponad 1,5 mln pociągów pasażerskich oraz 420 tys. pociągów towarowych. W ciągu doby po polskich torach porusza się średnio ponad 5290 pociągów pasażerskich i towarowych. Każdego dnia ponad 1,7 tys. osób czuwa nad płynnością ruchu na torach, zarządza nimi ok. 100 dyspozytorów. W 2021 r. przewozy kolejowe na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wykonywało 119 przewoźników pasażerskich i towarowych.

▼ ENGLISH

Bezpieczeństwo na polskich torach zapewnia nowoczesny system sterowania ruchem kolejowym (SRK). Wyklucza on niepożądane przemieszczanie się taborów oraz kolizje. Każdy z systemów SRK musi spełniać wyśrubowane normy bezpieczeństwa oraz posiadać certyfikaty dopuszczające do użytkowania na linii kolejowej. Norma PN-EN 50126 dotyczy niezawodności, gotowości oraz dostępności. Norma PN-EN 50128 określa procedury oraz wymagania techniczne odnośnie oprogramowania sterującego ruchem. Norma PN-EN 50129 definiuje wymagania dotyczące projektowania, testowania oraz odbioru i zatwierdzania elektronicznych systemów, urządzeń bezpieczeństwa oraz sygnalizacji. Poprawę bezpieczeństwa na polskich torach potwierdzają statystyki, które z roku na rok pokazuje mniejszą ilość kolizji oraz ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków i kolizji.

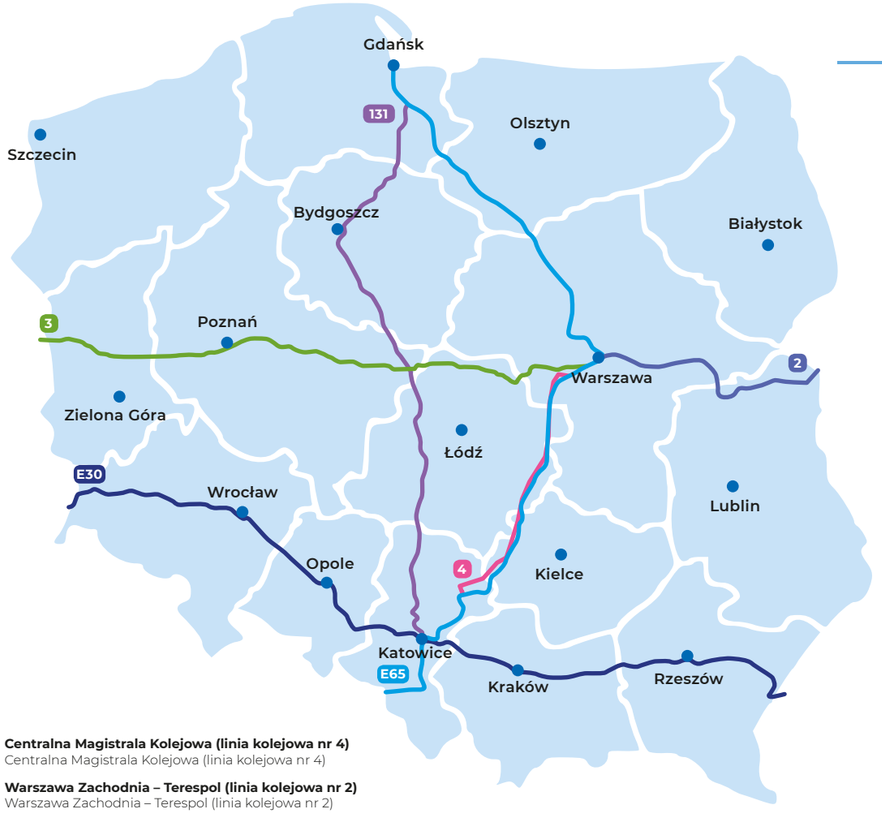
W 2020 r. na polskich torach poruszało się łącznie ponad 1,5 mln pociągów pasażerskich oraz 420 tys. pociągów towarowych. W ciągu doby po polskich torach porusza się średnio ponad 5290 pociągów pasażerskich i towarowych. Każdego dnia ponad 1,7 tys. osób czuwa nad płynnością ruchu na torach, zarządza nimi ok. 100 dyspozytorów. W 2021 r. przewozy kolejowe na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wykonywało 119 przewoźników pasażerskich i towarowych.



Poszkodowani w wypadkach kolejowych

Poszkodowani w wypadkach kolejowych

▲ Targi kolejowe TRAKO w Gdańsku | Targi kolejowe TRAKO w Gdańsku



Centralna Magistrala Kolejowa (linia kolejowa nr 4)
Centralna Magistrala Kolejowa (linia kolejowa nr 4)

Warszawa Zachodnia – Terespol (linia kolejowa nr 2)
Warszawa Zachodnia – Terespol (linia kolejowa nr 2)

Warszawa Zachodnia – Kunowice (linia kolejowa nr 3)
Warszawa Zachodnia – Kunowice (linia kolejowa nr 3)

Linia kolejowa E 65 | Linia kolejowa E 65

Linia kolejowa E 30 | Linia kolejowa E 30

Linia kolejowa nr 131 | Linia kolejowa nr 131

Najważniejsze linie kolejowe w Polsce

Najważniejsze linie kolejowe w Polsce

Do najważniejszych linii kolejowych w kraju należą sieci o charakterze międzynarodowym. Ponadto to właśnie te trasy będą w przyszłości stanowić kręgosłup Paneuropejskich Korytarzy Transportowych, które będą przechodzić przez Polskę. Modernizację oraz budowę nowych linii o znaczeniu intermodalnym najchętniej wspiera Unia Europejska, chcąc przez to zachęcić państwa wspólnoty do prowadzenia spójnej oraz zrównoważonej polityki transportowej.

Centralna Magistrala Kolejowa (linia kolejowa nr 4) – została uruchomiona w 1984 r. i do dziś stanowi jedną z najważniejszych linii kolejowych w kraju, umożliwiając ruch pociągów ekspresowych po raz pierwszy w Polsce z prędkością 140 km/h, którą już w 1988 r. zwiększono do 160 km/h. Obecnie po magistrali kolejowej pociągi mogą poruszać się z prędkością do 200 km/h; w najbliższych latach planowane jest podniesienie maksymalnej prędkości do 230 km/h. Trasa liczy 223 km i bierze swój początek na stacji Grodzisk Mazowiecki, a kończy się w Zawierciu.

Warszawa Zachodnia - Terespol (linia kolejowa nr 2) – tworzy fragment międzynarodowej linii E20, która stanowi część II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód - Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Całość linii liczy 215 km, natomiast infrastruktura przygotowana jest do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych.

Warszawa Zachodnia - Kunowice (linia kolejowa nr 3) – magistrala kolejowa łącząca Warszawę z zachodnią Granicą Państwa. Stanowi fragment międzynarodowej linii E20, która jest częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód - Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Linia liczy 475 km, a maksymalna prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi 160 km/h oraz 120 km/h dla składów towarowych.

Linia kolejowa E 65 – magistrala należy do VI Europejskiego Korytarza Transportowego łączącego państwa nadbałtyckie z krajami położonymi w basenie Morza Adriatyckiego oraz na Bałkanach. Jej trasa biegnie przez Zebrzydowice, Katowice, Zawiercie, Warszawę oraz Gdańsk.

Linia kolejowa E 30 – należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, który łączy Niemcy, Polskę oraz Ukrainę. Odcinek liczy 677 km, łącząc ważne ośrodki gospodarcze w południowej części Polski (Wrocław, Opole, Katowice, Kraków oraz Rzeszów). Docelowo cały odcinek zapewnia prędkość do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych.

Linia kolejowa nr 131 – linia kolejowa łącząca Górnośląski Okręg Przemysłowy z Portem w Gdańsku oraz z Portem w Gdyni. Tworzony na potrzeby transportu towarowego, stąd na jego trasie nie znajdują się duże miasta (wyjątek stanowi Bydgoszcz). Linia ma długość 493 km, a prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. Rozpoczyna swój bieg w Chorzowie Batorym, a kończy w Tczewie.

▼ Pociąg Kolei Śląskich na wiadukcie w Wiśle | Pociąg Kolei Śląskich na wiadukcie w Wiśle

▼ ENGLISH

Do najważniejszych linii kolejowych w kraju należą sieci o charakterze międzynarodowym. Ponadto to właśnie te trasy będą w przyszłości stanowić kręgosłup Paneuropejskich Korytarzy Transportowych, które będą przechodzić przez Polskę. Modernizację oraz budowę nowych linii o znaczeniu intermodalnym najchętniej wspiera Unia Europejska, chcąc przez to zachęcić państwa wspólnoty do prowadzenia spójnej oraz zrównoważonej polityki transportowej.

Centralna Magistrala Kolejowa (linia kolejowa nr 4) – została uruchomiona w 1984 r. i do dziś stanowi jedną z najważniejszych linii kolejowych w kraju, umożliwiając ruch pociągów ekspresowych po raz pierwszy w Polsce z prędkością 140 km/h, którą już w 1988 r. zwiększono do 160 km/h. Obecnie po magistrali kolejowej pociągi mogą poruszać się z prędkością do 200 km/h; w najbliższych latach planowane jest podniesienie maksymalnej prędkości do 230 km/h. Trasa liczy 223 km i bierze swój początek na stacji Grodzisk Mazowiecki, a kończy się w Zawierciu.

Linia kolejowa nr 2 Warszawa Zachodnia - Terespol – tworzy fragment międzynarodowej linii E20, która stanowi część II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód - Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Całość linii liczy 215 km, natomiast infrastruktura przygotowana jest do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych.

Linia kolejowa nr 3 – Kunowice – magistrala kolejowa łącząca Warszawę z zachodnią Granicą Państwa. Stanowi fragment międzynarodowej linii E20, która stanowi część II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód - Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Linia liczy 475 km, a maksymalna prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi 160 km/h oraz 120 km/h dla składów towarowych.

▼ Dworzec Główny w Rzeszowie | Dworzec Główny w Rzeszowie

▲ Szybka Kolej Miejska w Warszawie | Szybka Kolej Miejska w Warszawie

Linia kolejowa E 65 – magistrala należy do VI Europejskiego Korytarza Transportowego łączącego państwa nadbałtyckie z krajami położonymi w basenie Morza Adriatyckiego oraz na Bałkanach. Jej trasa biegnie przez Zebrzydowice, Katowice, Zawiercie, Warszawę oraz Gdańsk.

Linia kolejowa E 30 – należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, który łączy Niemcy, Polskę oraz Ukrainę. Odcinek liczy 677 km, łącząc ważne ośrodki gospodarcze w południowej części Polski (Wrocław, Opole, Katowice, Kraków oraz Rzeszów). Docelowo cały odcinek zapewnia prędkość do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych.

Linia kolejowa nr 131 – linia kolejowa łącząca Górnośląski Okręg Przemysłowy z Portem w Gdańsku oraz z Portem w Gdyni. Tworzony na potrzeby transportu towarowego, stąd na jego trasie nie znajdują się duże miasta (wyjątek stanowi Bydgoszcz). Linia ma długość 493 km, a prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. Rozpoczyna swój bieg w Chorzowie Batorym, a kończy w Tczewie.

▼ PKP Cargo S.A. | PKP CARGO S.A.

▲ ECO-BAZA | ECO-BAZA

▲ SABEL Sp. z o.o. | SABEL Sp. z o.o.

▲ PORR S.A. | PORR S.A.

▲ TRANS-MOT | TRANS-MOT

Programy rozwojowe wpierające kolej pochodzą zarówno ze źródeł wewnętrznych, jak i zzewnętrznych, czyli środków unijnych. Unia Europejska w grudniu 2020 r. zatwierdziła Wieloletnie Ramy Finansowania na lata 2021-2027, a także stworzyła nowe Europejskie Instrumenty na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności po okresie pandemii. W ramach wszystkich programów wsparcia Polska może otrzymać ok. 140 mld euro w formie dotacji oraz 34 mld euro w formie niskooprocentowanych pożyczek.

Europejska strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności opiera się na kilku założeniach, w tym m.in.: stałego tworzenia alternatyw dla generującego największe koszty zewnętrzne transportu drogowego, a w konsekwencji minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Według europejskich analityków Unia zamierza podwoić ruch kolejowy dużych prędkości do 2030 r. i potroić go do 2050 r. Wzrost kolejowego ruchu towarowego to 50% do 2030 r. i podwojenie go do 2050 r.

Priorytetowe działania w zakresie infrastruktury kolejowej w perspektywie do 2030 r:

- modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych w celu ukończenia sieci bazowej i uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T, podnoszenia parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej
- stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia między stolicami województw oraz miastami powiatowymi ze stolicami województw
- modernizacja i rozbudowa linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych, poprzez poprawę przepustowości węzłów miejskich i skrócenie czasu przejazdu; integracja ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych
- podniesienie parametrów ciągów towarowych poprzez podniesienie (zwiększenie) kluczowych parametrów technicznych
- usprawnienie dostępu do portów morskich (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście)
- sukcesywne wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)
- likwidacja „wąskich gardeł" oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność
- zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością i bezpieczeństwem.

Polityka Unii Europejskiej kładzie silny nacisk na aspekty ekologiczne i klimatyczne. Transport kolejowy przyczynia się do redukcji emisji, dlatego najbliższe lata przyniosą szereg programów rozwojowych dedykowanych inwestycjom w infrastrukturę, promocję oraz modernizację taboru kolejowego.

▲ Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych S.A. w Mirosławiu Ujskim
Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych S.A. w Mirosławiu Ujskim

▼ ENGLISH

Programy rozwojowe wpierające kolej pochodzą zarówno ze źródeł wewnętrznych, jak i zewnętrznych – środki unijne. Unia Europejska w grudniu 2020 r. zatwierdziła Wieloletnie Ramy Finansowania na lata 2021-2027, a także stworzyła nowe Europejskie Instrumenty na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności po okresie pandemii. W ramach wszystkich programów wsparcia Polska może otrzymać ok. 140 mld euro w formie dotacji oraz 34 mld euro w formie niskooprocentowanych pożyczek.

Europejska strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności opiera się na kilku założeniach, w tym m.in.: stałego tworzenia alternatyw dla generującego największe koszty zewnętrzne transportu drogowego, a w konsekwencji minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Według europejskich analityków Unia zamierza podwoić ruchu kolejowy dużych prędkości do 2030 r. i potroić go do 2050 r. Wzrost kolejowego ruchu towarowego ma wynieść 50% do 2030 r. i podwojenie go do 2050 r.

Priorytetowe działania w zakresie infrastruktury kolejowej w perspektywie do 2030 r:

- modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych w celu ukończenia sieci bazowej i uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T, podnoszenia parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej
- stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia między stolicami województw oraz miastami powiatowymi ze stolicami województw
- modernizacja i rozbudowa linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych, poprzez poprawę przepustowości węzłów miejskich i skrócenie czasu przejazdu; integracja ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych
- podniesienie parametrów ciągów towarowych poprzez podniesienie (zwiększenie) kluczowych parametrów technicznych
- usprawnienie dostępu do portów morskich (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście)
- sukcesywne wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)
- likwidacja „wąskich gardeł" oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność
- zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością i bezpieczeństwem.

Polityka Unii Europejskiej kładzie silny nacisk na aspekty ekologiczne i klimatyczne. Transport kolejowy przyczynia się do redukcji emisji, dlatego najbliższe lata przyniosą szereg programów rozwojowych dedykowanych inwestycjom w infrastrukturę, promocję oraz modernizację taboru kolejowego.

▲ Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o. | Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o.

PROGRAMY EUROPEJSKIE:
Program Fundusze Europejskie na rzecz Infrastruktury, Klimatu i Środowiska 2021-2027 (FenIKS) – program przewiduje kwotę w wysokości 25,1 mld euro, z czego na transport kolejowy wyodrębniono kwotę niespełna 5 mld euro oraz dodatkowe 230 mln euro dedykowane inwestycjom na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. Środki z funduszu obejmą: dokończenie sieci TEN-T-T, budowę węzłów przesiadkowych, cyfryzację transportu kolejowego, rozwój i modernizację infrastruktury pasażerskiej.

„Łącząc Europę" 2021-2027 – projekt ma za zadanie doprowadzenie do skutecznego ukończenia inwestycji związanych z TEN-T. Pula dostępna dla wszystkich państw członkowskich wynosi 12,8 mld euro, natomiast w puli kohezyjnej znajduje się 11,2 mld euro.

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW) – program wspierający pięć województw we wschodniej części Polski. Celem jest wyrównanie poziomów infrastrukturalnych. W ramach FEPW przewidziano łącznie 2,5 mld euro, w tym na rozwój spójnej sieci transportowej 930 mln euro.

PROGRAMY KRAJOWE:
Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 r. – wieloletni program zarządzany przez ministra transportu. Środki – oprócz dotacji unijnych – pochodzą z budżetu państwa, środków własnych spółki PKP oraz środków pochodzących z emisji obligacji. W jego ramach realizowanych jest 230 projektów o łącznej wartości inwestycji 77 mld zł. Realizatorem i wykonawcą KPK jest zarządca narodowej sieci linii kolejowych – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., największy beneficjent środków UE w sektorze kolejowym.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 r. – którego łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych wynosi 6 588 mln zł. Poziom dofinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. wynosi 85% (5 599,80 mln zł) kosztów kwalifikowanych łączny wkład własny jednostek samorządu terytorialnego – 15% (988,20 mln zł) kosztów kwalifikowanych.

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 – którego celem jest zwiększenie dostępności kolei dla lokalnych społeczności. Program o wartości 1 mld zł obejmuje 173 lokalizacje, gdzie zostanie przeprowadzone 178 modernizacji przystanków oraz powstanie 177 nowych budynków infrastruktury kolejowej.

Fundusz Kolejowy – do jego zadań należy finansowanie budowy lub modernizacji linii kolejowych oraz pokrywanie kosztów utrzymania i zarządzania liniami kolejowymi. W latach 2020-2021 przyjęto nowelizację, na mocy której Fundusz Kolejowy zostanie zasilony kwotą 400 mln zł rocznie: 350 mln zł ma pochodzić z opłaty paliwowej, 50 mln zł z odpisów dokonanych przez Urząd Dozoru Technicznego.

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016--2023 – w ramach projektu zostanie przeprowadzonych 189 inwestycji dworcowych na kwotę przekraczającą 1,6 mld zł. Program przewiduje wdrażanie energooszczędnych rozwiązań, które obniżą koszty utrzymania dworców.

▼ TRANS-KOP Sp. z o.o., Sp. k. | TRANS-KOP Sp. z o.o., Sp. k.

Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" – głównym celem projektu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w systemie transportowym kraju, poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości infrastruktury kolejowej. Program finansowany jest ze środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację ze środków publicznych zostanie przeznaczone ok. 23,8 mld zł, w tym ok. 21 mld zł z budżetu państwa.

▲ PKP Cargo S.A. | PKP Cargo S.A.

▼ ENGLISH

PROGRAMY EUROPEJSKIE:

Program Fundusze Europejskie na rzecz Infrastruktury, Klimatu i Środowiska 2021-2027 (FenIKS) – program przewiduje kwotę w wysokości 25,1 mld euro, z czego na transport kolejowy wyodrębniono kwotę niespełna 5 mld euro oraz dodatkowe 230 mln euro dedykowane inwestycjom na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. Środki z funduszu obejmą: dokończenie sieci TENT-T, budowę węzłów przesiadkowych, cyfryzację transportu kolejowego, rozwój i modernizację infrastruktury pasażerskiej.

„Łącząc Europę" 2021-2027 – projekt ma za zadanie doprowadzenie do skutecznego ukończenia inwestycji związanych z TEN-T. Pula dostępna dla wszystkich państw członkowskich wynosi 12,8 mld euro, natomiast w puli kohezyjnej znajduje się 11,2 mld euro.

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW) – program wspierający pięć województw we wschodniej części Polski. Celem jest wyrównanie poziomów infrastrukturalnych.

▼ Bahn Technik Wrocław Sp. z o.o. | Bahn Technik Wrocław Sp. z o.o.

▲ PORR S.A. | PORR S.A.

W ramach FEPW przewidziano łącznie 2,5 mld EUR, w tym na rozwój spójnej sieci transportowej 930 mln EUR.

PROGRAMY KRAJOWE:

Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 r. – wieloletni program zarządzany przez ministra transportu. Środki – oprócz dotacji unijnych – pochodzą z budżetu państwa, środków własnych spółki PKP oraz środków pochodzących z emisji obligacji. W jego ramach realizowanych jest 230 projektów o łącznej wartości inwestycji 77 mld zł. Realizatorem i wykonawcą KPK jest zarządca narodowej sieci linii kolejowych – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., największy beneficjent środków UE w sektorze kolejowym.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 r. – którego łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych wynosi 6 588 mln zł. Poziom dofinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. wynosi 85% (5 599,80 mln zł) kosztów kwalifikowanych łączny wkład własny jednostek samorządu terytorialnego – 15% (988,20 mln zł) kosztów kwalifikowanych.

▲ KZN Bieżanów Sp. z o.o. | KZN Bieżanów

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 – którego celem jest zwiększenie dostępności kolei dla lokalnych społeczności. Program o wartości 1 mld zł obejmuje 173 lokalizacje, gdzie zostanie przeprowadzone 178 modernizacji przystanków oraz powstanie 177 nowych budynków infrastruktury kolejowej.

Fundusz Kolejowy – do jego zadań należy finansowanie budowy lub modernizacji linii kolejowych oraz pokrywanie kosztów utrzymania i zarządzania liniami kolejowymi. W latach 2020-2021 przyjęto nowelizację, na mocy której Fundusz Kolejowy zostanie zasilony kwotą 400 mln zł rocznie: 350 mln zł ma pochodzić z opłaty paliwowej, 50 mln zł z odpisów dokonanych przez Urząd Dozoru Technicznego.

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 – w ramach projektu zostanie przeprowadzonych 189 inwestycji dworcowych na kwotę przekraczającą 1,6 mld zł. Program przewiduje wdrażanie energooszczędnych rozwiązań, które obniżą koszty utrzymania dworców.

Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" – głównym celem projektu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w systemie transportowym kraju, poprzez zapewnienie odpowiedniej jakości infrastruktury kolejowej. Program finansowany jest ze środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Na jego realizację ze środków publicznych zostanie przeznaczone ok. 23,8 mld zł, w tym ok. 21 mld zł z budżetu państwa.

▲ Budimex S.A. | Budimex S.A.

W 2021 r. największy priorytet otrzymały inwestycje w ramach polskiej części systemu TEN-T. Prace wiążą się z budową, modernizacją oraz rewitalizacją istniejących linii kolejowych, które do końca 2030 r. powinny wykazywać wysoki poziom integracji oraz odpowiednie parametry prędkościowe. Inwestycje te mają również kluczowe znaczenie dla polskich portów transportu intermodalnego. W ramach tych planów PKP PLK ogłosiły w 2021 r. trzy przetargi o wartości 3,7 mld zł na przebudowę linii od Będzina przez Sosnowiec, Katowice, Tychy do granicy w Zebrzydowicach. Współfinansowanie inwestycji planowane jest w z instrumentu finansowego Unii Europejskiej *Łącząc Europę* (CEF 2) na lata 2021--2027. Efektem inwestycji będą szybsze i wygodniejsze podróże koleją w aglomeracji i do granicy z Czechami. Mieszkańcy województwa śląskiego zyskają atrakcyjną ofertę podróżowania najbardziej ekologicznym środkiem transportu.

Rail Baltica to linia kolejowa będąca elementem transeuropejskiego korytarza transportowego, łącząca torem normalnym Warszawę, Kowno, Rygę, Tallinn i Helsinki. Odcinek w Polsce ma mieć długość 374 km trasy kolejowej. Po ukończeniu prac prędkość maksymalna na tej trasie ma wynieść 200 km/h, natomiast podróż między stolicą Mazowsza i Podlasia ma zajmować ok. 90 min. Polska część inwestycji ma zostać oddana do 2027 r.

Centralny Port Komunikacyjny (CPK) – największa inwestycja w infrastrukturę transportową w Polsce, która ma zintegrować transport kolejowy, lotniczy oraz drogowy. W ramach projektu ma powstać Port Lotniczy obsługujący w pierwszej fazie realizacji do 45 mln pasażerów. Komponent kolejowy inwestycji stanowi budowa węzła kolejowego oraz sieci połączeń na terenie całego kraju, które umożliwią przejazd z Warszawy do większych ośrodków miejskich w czasie do 2,5 godziny. W ramach inwestycji ma powstać 1800 km nowych linii, czyli 12 tras. Całość programu ma zostać zrealizowana w latach 2020-2034.

Poprawa infrastruktury kolejowej w kierunku portów morskich opiera się na pracach modernizacyjnych trwających na trasach kolejowych do czterech najważniejszych portów morskich w Polsce. Inwestycje w infrastrukturę prowadzącą do portów w Szczecinie i Świnoujściu mają za zadanie zwiększyć przepustowość oraz umożliwić wjazd cięższych składów towarowych. Projekt obejmuje modernizację 100 km torów w porcie oraz 84 km sieci trakcyjnej. W maju 2021 r. ogłoszono, że prace przekroczyły półmetek. Inwestycja jest warta około 1,5 mld zł i współfinansowana z unijnego Instrumentu CEF *Łącząc Europę*. Do końca 2022 r. ma zostać ukończona modernizacja infrastruktury kolejowej prowadzącej do portu w Gdyni. Wartość projektu szacowana jest na 2,6 mld zł.

▼ ENGLISH

W 2021 r. największy priorytet otrzymały inwestycje w ramach polskiej części systemu TEN-T. Prace wiążą się z budową, modernizacją oraz rewitalizacją istniejących linii kolejowych, które do końca 2030 r. powinny wykazywać wysoki poziom integracji oraz odpowiednie parametry prędkościowe. Inwestycje te mają również kluczowe znaczenie dla polskich portów transportu intermodalnego. W ramach tych planów PKP PLK ogłosiły w 2021 r. trzy przetargi o wartości 3,7 mld zł na przebudowę linii od Będzina przez Sosnowiec, Katowice, Tychy do granicy w Zebrzydowicach. Współfinansowanie inwestycji planowane jest w z instrumentu finansowego Unii Europejskiej „Łącząc Europę” (CEF 2) na lata 2021-2027. Efektem inwestycji będą szybsze i wygodniejsze podróże koleją w aglomeracji i do granicy z Czechami. Mieszkańcy województwa śląskiego zyskają atrakcyjną ofertę podróżowania najbardziej ekologicznym środkiem transportu.

Rail Baltica to linia kolejowa będąca elementem transeuropejskiego korytarza transportowego, łącząca torem normalnym Warszawę, Kowno, Rygę, Tallinn i Helsinki. Odcinek w Polsce ma mieć długość 374 km trasy kolejowej. Po ukończeniu prac prędkość maksymalna na tej trasie ma wynieść 200 km/h, natomiast podróż między stolicą Mazowsza i Podlasia ma zajmować ok. 90 min. Polska część inwestycji ma zostać oddana do 2027 r.

Centralny Port Komunikacyjny (CPK) – największa inwestycja w infrastrukturę transportową w Polsce, która ma zintegrować transport kolejowy, lotniczy oraz drogowy. W ramach projektu ma powstać Port Lotniczy obsługujący w pierwszej fazie realizacji do 45 mln pasażerów. Komponent kolejowy inwestycji stanowi budowa węzła kolejowego oraz sieci połączeń na terenie całego kraju, które umożliwią przejazd z Warszawy do większych ośrodków miejskich w czasie do 2,5 godziny. W ramach inwestycji ma powstać 1800 km nowych linii, czyli 12 tras. Całość programu ma zostać zrealizowana w latach 2020-2034.

Poprawa infrastruktury kolejowej w kierunku portów morskich opiera się na pracach modernizacyjnych trwających na trasach kolejowych do czterech najważniejszych portów morskich w Polsce. Inwestycje w infrastrukturę prowadzącą do portów w Szczecinie i Świnoujściu mają za zadanie zwiększyć przepustowość oraz umożliwić wjazd cięższych składów towarowych. Projekt obejmuje modernizację 100 km torów w porcie oraz 84 km sieci trakcyjnej. W maju 2021 r. ogłoszono, że prace przekroczyły półmetek. Inwestycja jest warta około 1,5 mld zł i współfinansowana z unijnego Instrumentu CEF „Łącząc Europę”. Do końca 2022 r. ma zostać ukończona modernizacja infrastruktury kolejowej prowadzącej do portu w Gdyni. Wartość projektu szacowana jest na 2,6 mld zł.

▼ COLAS RAIL Polska Sp. z o.o. | COLAS RAIL Polska Sp. z o.o.

▼ PORR S.A. | PORR S.A.

▼ PORR S.A. | PORR S.A.

▼ STANLED I Sp. z o.o. | STANLED I Sp. z o.o.

TABOR

Wymagania pasażerów względem taboru stale rosną. Według raportu NIK szczególnie ważna dla podróżnych jest: klimatyzacja, dostęp do internetu, obecność kontaktów oraz wzmacniacza sygnału komórkowego. Standardy polskiego taboru z roku na rok zwiększają się. Widać to chociażby po rosnącej liczbie realizowanych połączeń przy użyciu nowoczesnych zespołów trakcyjnych. Również ilość nowych przetargów na zakup taboru pozwala ze spokojem spoglądać w przyszłość polskiej kolei.

Przewoźnicy wciąż informują o dalszych inwestycjach w tabor pasażerski. Między innymi spółka PKP Intercity zapewnia, że do 2023 r. tabor przewoźnika będzie w 80% nowy lub zmodernizowany, w 94% pociągów będzie dostępna klimatyzacja, a w co najmniej 77% bezprzewodowy internet.

Wszystkie składy wprowadzone na polskie tory w 2020 r. przez rodzimych przewoźników zostały wyprodukowane w zakładach znajdujących się na terenie kraju. Najbliższe lata mają przynieść wiele zmian pod względem taboru. PKP Intercity zamierza przeznaczyć do 2030 r. 24,5 mld zł na zakup 926 nowych wagonów oraz modernizację 1,5 tys. Przewoźnik planuje również zakup 162 nowych lokomotyw, które będą w stanie osiągać prędkość do 250 km/h.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) w ciągu nadchodzących czterech lat planuje zakup 148 tzw. elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), wśród których znajdzie się 138 składów jednopokładowych i 10 piętrowych. Do tego dojdą zakupy 60 lokomotyw elektrycznych. Kolejnych 38 EZT zostanie zmodernizowanych, podobnie jak 30 elektrycznych lokomotyw. Modernizacja ma także objąć 13 lokomotyw spalinowych.

W 2020 r. polscy przewoźnicy wzbogacili się o 27 lokomotywy oraz 35 zespołów trakcyjnych względem roku 2019. Natomiast cała liczba pojazdów do dyspozycji przewoźników wzrosła o 1,5% względem 2019 r.

▼ Tabor produkcji firmy PESA Bydgoszcz S.A. | Tabor produkcji firmy PESA Bydgoszcz S.A.

Wyposażenie elektrycznych zespołów trakcyjnych | Wyposażenie elektrycznych zespołów trakcyjnych

57%
klimatyzacja | klimatyzacja

44%
stały dostęp do internetu
stały dostęp do internetu

65%
toalety ze zbiornikiem | toalety ze zbiornikiem

75%
miejsca dla osób niepełnosprawnych
miejsca dla osób niepełnosprawnych

25%
wzmacniacze sygnału komórkowego
wzmacniacze sygnału komórkowego

Struktura pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji pasażerskich przewoźników normalnotorowych | Struktura pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji pasażerskich przewoźników normalnotorowych

	2016	2017	2018	2019	2020
lokomotywy elektryczne lokomotywy elektryczne	322	320	314	313	343
lokomotywy spalinowe lokomotywy spalinowe	119	109	109	108	105
elektryczne wagony silnikowe elektryczne wagony silnikowe	2	2	2	2	2
spalinowe wagony silnikowe spalinowe wagony silnikowe	75	79	77	75	74
elektryczne zespoły trakcyjne elektryczne zespoły trakcyjne	1 268	1 279	1 250	1 192	1 212
spalinowe zespoły trakcyjne spalinowe zespoły trakcyjne	177	187	192	196	206
dwunapędowe zespoły trakcyjne dwunapędowe zespoły trakcyjne	0	0	0	0	5

Struktura wagonów będących w dyspozycji pasażerskich przewoźników normalnotorowych | Struktura wagonów będących w dyspozycji pasażerskich przewoźników normalnotorowych

	2016	2017	2018	2019	2020
z miejscami do siedzenia z miejscami do siedzenia	2 237	2 215	2 047	2 028	2 025
z miejscami do leżenia oraz sypialne z miejscami do leżenia oraz sypialne	236	220	195	188	190

▼ ENGLISH

TABOR

Wymagania pasażerów względem taboru stale rosną. Według raportu NIK szczególnie ważna dla podróżnych jest: klimatyzacja, dostęp do internetu, obecność kontaktów oraz wzmacniacza sygnału komórkowego. Standardy polskiego taboru z roku na rok zwiększają się. Widać to chociażby po rosnącej liczbie realizowanych połączeń przy użyciu nowoczesnych zespołów trakcyjnych. Również ilość nowych przetargów na zakup taboru pozwala ze spokojem spoglądać w przyszłość polskiej kolei.

Przewoźnicy wciąż informują o dalszych inwestycjach w tabor pasażerski. Między innymi spółka PKP Intercity zapewnia, że do 2023 r. tabor przewoźnika będzie w 80%nowy lub zmodernizowany, w 94% pociągów będzie dostępna klimatyzacja, a w co najmniej 77% bezprzewodowy internet.

Wszystkie składy wprowadzone na polskie tory w 2020 r. przez rodzimych przewoźników zostały wyprodukowane w zakładach znajdujących się na terenie kraju. Najbliższe lata mają przynieść wiele zmian pod względem taboru. PKP Intercity zamierza przeznaczyć do 2030 r. 24,5 mld zł na zakup 926 nowych wagonów oraz modernizację 1,5 tys. Przewoźnik planuje również zakup 162 nowych lokomotyw, które będą w stanie osiągać prędkość do 250 km/h.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) w ciągu nadchodzących czterech lat planuje zakup 148 tzw. elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), wśród których znajdzie się 138 składów jednopokładowych i 10 piętrowych. Do tego dojdą zakupy 60 lokomotyw elektrycznych. Kolejnych 38 EZT zostanie zmodernizowanych, podobnie jak 30 elektrycznych lokomotyw. Modernizacja ma także objąć 13 lokomotyw spalinowych.

W 2020 r. polscy przewoźnicy wzbogacili się o 27 lokomotywy oraz 35 zespołów trakcyjnych względem roku 2019. Natomiast cała liczba pojazdów do dyspozycji przewoźników wzrosła o 1,5% względem 2019 r.

▲ Lokomotywa firmy NEWAG | A locomotive by NEWAG

Najstarszą firmą kolejową w Polsce jest nowosądecki NEWAG S.A., który specjalizuje się w produkcji elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz produkcji i modernizacji lokomotyw elektrycznych. Firma zatrudnia 1,6 tys. pracowników, a początkami sięga roku 1876. Elektryczne Zespoły Trakcyjne z modelu Impuls są jednymi z najnowocześniejszych pojazdów produkowanych w Polsce. Najnowsze przetargi obejmowały dostarczenie 21 EZT Impuls 2 Kolejom Mazowieckim oraz 12 sztuk modeli hybrydowych dla Województwa Podkarpackiego. Newag produkuje również unikalne w skali kraju wielosystemowe lokomotywy Griffin, które jako pierwsze zostały dostosowane zarówno do systemu zasilania prądem stałym 3kV, jak i do obowiązujących w krajach europejskich systemów zasilania prądem zmiennym 15kV lub 25kV.

Równie wiekową firmą są zakłady H. Cegielskiego – Fabryka Pojazdów Szynowych. Jest to jedyny krajowy producent i dostawca nowych wagonów zarówno osobowych jak i sypialnych, przystosowanych do komunikacji międzynarodowej z prędkością maksymalną do 200 km/h.

Kolejnym krajowym championem produkcji taboru kolejowego jest bydgoska PESA. Firma zaczęła swoją działalność w 1851 r. jako Warsztaty Naprawcze Wschodniej Kolei. Dziś zajmuje się produkcją różnego typu lokomotyw, nowoczesnych zespołów trakcyjnych, wagonów oraz tramwajów. Składy firmy można spotkać w 11 krajach Europy i Azji.

▼ Pociąg Pendolino produkcji firmy Alstom | Pendolino train produkcji firmy Alstom

Struktura pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji towarowych przewoźników normalnotorowych

Struktura pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji towarowych przewoźników normalnotorowych

pojazdy trakcyjne pojazdy trakcyjne	2016	2017	2018	2019	2020
lokomotywy elektryczne lokomotywy elektryczne	1 502	1 419	1 445	1 509	1 420
lokomotywy spalinowe lokomotywy spalinowe	2 130	2 032	2 061	2 146	1 981

wagony | wagony	2016	2017	2018	2019	2020
wagony węglarki wagony węglarki	61 919	59 432	61 677	61 477	59 773
wagony kryte wagony kryte	3 976	3 897	2 075	2 065	1 342
wagony platformy wagony platformy	11 541	12 551	12 973	13 453	13 239
wagony z otwieranym dachem wagony z otwieranym dachem	1 273	1 289	1 596	1 555	1 555
wagony specjalne wagony specjalne	6 291	6 347	5 393	5 348	4 320
wagony cysterny wagony cysterny	6 768	7 068	7 086	7 232	7 161
wagony robocze oraz socjalne wagony robocze oraz socjalne	570	545	549	1 024	1 001

Struktura wagonów będących w dyspozycji towarowych przewoźników normalnotorowych

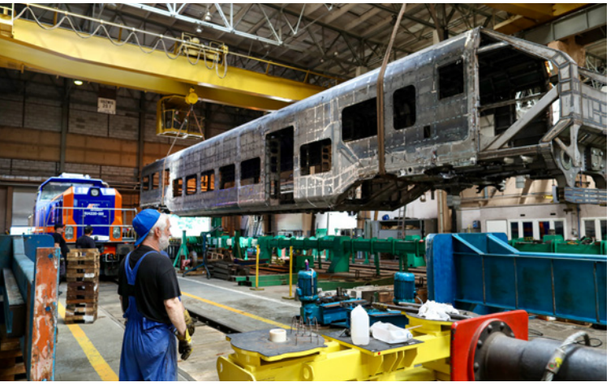
Struktura wagonów będących w dyspozycji towarowych przewoźników normalnotorowych

Swoją produkcję w Polsce posiadają również takie firmy jak: Siemens, Stadler, Alstom oraz Bombardier.

Pojazdy rozpoczynające pracę na polskich torach muszą spełniać szereg wymagań technicznych, które określa Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności. Każdy pojazd musi zostać wyposażony w system ERTMS/ETCS. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTSM) to kompleksowy system wspomagający pracę maszynistów oraz kontrolerów ruchu. Jego obecność sprawia, że pociągi mogą poruszać się znacznie szybciej i bezpieczniej, nawet podczas przekraczania granic państwa. Do 2024 r. spółki kolejowe w Polsce zobowiązały się do wyposażenia w wymagane systemy 448 pojazdów.

Przewoźnicy towarowi w Polsce dobrze rozumieją rosnące zapotrzebowanie na transport kolejowy, stąd ambitne plany inwestycyjne na lata 2022-2025, które bezpośrednio

▼ Lokomotywa firmy SIEMENS | Lokomotywa firmy SIEMENS



▲ Sieć Badawcza Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny, Centrum Pojazdów Szynowych | Sieć Badawcza Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny, Centrum Pojazdów Szynowych

przyczynią się do rozwoju transportu intermodalnego na ternie kraju. Jak podaje UTK przewoźnicy planują zakupić 21 nowych lokomotyw (14 z napędem elektrycznym oraz 7 z napędem spalinowym) oraz 12 używanych (5 elektrycznych oraz 7 spalinowych). Znacznie więcej pojazdów trakcyjnych przewoźnicy zamierzają odnowić lub zmodernizować. Pełnej modernizacji podlegać mają 93 lokomotywy (60 elektrycznych oraz 33 spalinowe), natomiast do odnowienia przeznaczone zostaną 22 lokomotywy (3 elektryczne oraz 19 spalinowych).

Jeśli chodzi o tabor doczepny, przewoźnicy planują w perspektywie do 2025 r. zakup aż 783 wagonów platform. Ponadto, planowane są inwestycje w 30 nowych wagonów specjalnych oraz 200 wagonów węglarek (110 budowy normalnej oraz 90 budowy specjalnej). Nowi przewoźnicy na rynku rozważają zakup 50 używanych wagonów węglarek budowy normalnej.

▼ ENGLISH

Najstarszą firmą kolejowa w Polsce jest nowosądecki NEWAG S.A., który specjalizuje się w produkcji elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz produkcji i modernizacji lokomotyw elektrycznych. Firma zatrudnia 1,6 tys. pracowników, a początkami sięga roku 1876. Elektryczne Zespoły Trakcyjne z modelu Impuls są jednymi z najnowocześniejszych pojazdów produkowanych w Polsce. Najnowsze przetargi obejmowały

▲ Pojazdy firmy STADLER | Pojazdy firmy STADLER

dostarczenie 21 EZT Impuls 2 Kolejom Mazowieckim oraz 12 sztuk modeli hybrydowych dla Województwa Podkarpackiego. Newag produkuje również unikalne w skali kraju wielosystemowe lokomotywy Griffin, które jako pierwsze zostały dostosowane zarówno do systemu zasilania prądem stałym 3kV, jak i do obowiązujących w krajach europejskich systemów zasilania prądem zmiennym 15kV lub 25kV.

Równie wiekową firmą są zakłady H. Cegielskiego – Fabryka Pojazdów Szynowych. Jest to jedyny krajowy producent i dostawca nowych wagonów zarówno osobowych jak i sypialnych, przystosowanych do komunikacji międzynarodowej z prędkością maksymalną do 200 km/h.

Kolejnym krajowym championem produkcji taboru kolejowego jest bydgoska PESA. Firma zaczęła swoją działalność w 1851 r. jako Warsztaty Naprawcze Wschodniej Kolei. Dziś zajmuje się produkcją różnego typu lokomotyw, nowoczesnych zespołów trakcyjnych, wagonów oraz tramwajów. Składy firmy można spotkać w 11 krajach Europy i Azji.

Swoją produkcję w Polsce posiadają również takie firmy jak: Siemens, Stadler, Alstom oraz Bombardier.

Pojazdy rozpoczynające pracę na polskich torach muszą spełniać szereg wymagań technicznych, które określa Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności. Każdy pojazd musi zostać wyposażony w system ERTMS/ETCS. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTSM) to kompleksowy system wspomagający pracę maszynistów oraz kontrolerów ruchu. Jego obecność sprawia, że pociągi mogą poruszać się znacznie szybciej i bezpieczniej, nawet podczas przekraczania granic państwa. Do 2024 r. spółki kolejowe w Polsce zobowiązały się do wyposażenia w wymagane systemy 448 pojazdów.

Przewoźnicy towarowi w Polsce dobrze rozumieją rosnące zapotrzebowanie na transport kolejowy, stąd ambitne plany inwestycyjne na lata 2022-2025, które bezpośrednio przyczynią się do rozwoju transportu intermodalnego na ternie kraju. Jak podaje UTK przewoźnicy planują zakupić 21 nowych lokomotyw (14 z napędem elektrycznym oraz 7 z napędem spalinowym) oraz 12 używanych (5 elektrycznych oraz 7 spalinowych). Znacznie więcej pojazdów trakcyjnych przewoźnicy zamierzają odnowić lub zmodernizować. Pełnej modernizacji podlegać mają 93 lokomotywy (60 elektrycznych oraz 33 spalinowe), natomiast do odnowienia przeznaczone zostaną 22 lokomotywy (3 elektryczne oraz 19 spalinowych).

Jeśli chodzi o tabor doczepny, przewoźnicy planują w perspektywie do 2025 r. zakup aż 783 wagonów platform. Ponadto, planowane są inwestycje w 30 nowych wagonów specjalnych oraz 200 wagonów węglarek (110 budowy normalnej oraz 90 budowy specjalnej). Nowi przewoźnicy na rynku rozważają zakup 50 używanych wagonów węglarek budowy normalnej.

▲ Dworzec Bydgoszcz Główna | Dworzec Bydgoszcz Główna

PRZEWOZY PASAŻERSKIE

W 2021 r. koleją podróżowało 245,1 mln pasażerów. W porównaniu z 2020 r. na przejazd pociągiem zdecydowało się o 35,7 mln pasażerów więcej (+17%). Praca przewozowa wyniosła 15,9 mld pkm i była o 3,2 mld wyższa (+26%) rok do roku. Praca eksploatacyjna osiągnęła wartość ponad 178 mln pkm, co jest wynikiem o 17,8 mln wyższym (+11%) w porównaniu z rokiem 2020. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w 2021 r. wyniosła 64,8 km – o 4,4 km więcej (+7,3%) w stosunku do średniej odległości odnotowanej w 2020 r. Liczba pasażerów przewiezionych koleją w ubiegłym roku stanowi 73% liczby pasażerów z 2019 r. – okresu przed wybuchem pandemii. Analogicznie praca przewozowa to 72% pracy wykonanej w 2019 r., zaś praca eksploatacyjna osiągnęła wartość o 4% wyższą niż dwa lata temu. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w ubiegłym roku była o 0,9 km krótsza niż w 2019 r.

Zmiana orientacji w polityce transportowej Polski dostrzegalna jest na wielu poziomach. Wielkość inwestycji kolejowych w 2020 r. odbiegała w nieznacznym stopniu od budżetu przeznaczonego na budowę infrastruktury drogowej oraz powietrznej. Również polityka UE stawia na rozwiązania kolejowe. Inicjatywy na szczeblu unijnym to przede wszystkim Europejski Zielony Ład, Europejski Rok Kolei 2021 oraz idea stworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku.

Transport pasażerski – wyhamowany w ostatnich dwóch latach z powodu pandemii – powoli odżywa, co doskonale widać w raportach rocznych prezentowanych przez PKP PLK. Niemal wszyscy krajowi przewoźnicy odnotowali wzrost liczby pasażerów w stosunku do roku 2020. Najważniejszymi działaniami w najbliższych latach będzie przywrócenie zaufania do transportu zbiorowego poprzez modernizacje linii oraz taboru kolejowego. Kolej powinna zadbać o konkurencyjność własnych usług i ponownie przekonać pasażerów, który w okresie pandemicznym przesiedli się na prywatny transport samochodowy.

Analitycy kolei wskazują na potrzebę współpracy spółek kolejowych z przewoźnikami autobusowymi w dużych aglomeracjach miejskich. Dobrym rozwiązaniem mogą okazać się wspólne bilety do poruszania się w obrębie aglomeracji komunikacją autobusową oraz kolejową. Pozytywnymi inicjatywami wyróżnia się SKM Warszawa oraz Koleje Mazowieckie, które w ramach karty miejskiej umożliwiają pasażerom poruszanie się wszystkimi dostępnymi środkami transportu publicznego w ramach jednego biletu. Podobne pomysły zamierza w najbliższym czasie wprowadzić Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia.

O konkurencyjności kolei decyduje również łatwość w zakupie biletów oraz jasna i klarowna siatka połączeń. W tym aspekcie szczególnie ważny jest rozwój sprzedaży drogą internetowa oraz dedykowane temu mobilne aplikacje. Już teraz pasażerowie Łódzkiej Kolei Metropolitalnej oraz Kolei Dolnośląskich mają możliwość śledzenia, przy pomocy specjalnej aplikacji, położenia pociągu w czasie rzeczywistym. Pomysł ma zostać zaimplementowany na inne spółki regionalne w najbliższych latach. Warto odnotować, że w 2020 r. 39,3% dystrybucji biletów odbywało się przy pomocy stacjonarnych kas biletowych, niemal 18,2% poprzez aplikacje i sprzedaż internetową, 17,6% sprzedała obsługa pokładowa, 7,5% poprzez automaty stacjonarne, 0,7% poprzez automaty mobilne, a 16,7% stanowiły pozostałe formy sprzedaży.

Klienci kolei dobrze odbierają oferty promocyjne. POLREGIO posiada w swojej ofercie tanie bilety weekendowe, umożliwiające podróż na dowolnej odległości bez limitu pociągami przewoźnika w stałej cenie. Oprócz tego POLREGIO oferuje zniżki na przejazdy w grupie jednej, dwóch lub trzech osób.

Na wzrost zainteresowania koleją wpływa także modernizacja i zakup nowoczesnego taboru oraz – co szczególnie istotne w mniejszych miejscowościach – uruchamianie większej ilości połączeń w ciągu doby; również z uwzględnieniem godzin nocnych. Częstotliwość połączeń przekłada się na wzrost zaufania do podróży koleją oraz znacznie ułatwia planowanie powrotu do domu potencjalnym podróżnym.

Koleje Wielkopolskie w perspektywie ostatniej dekady wykonały dużą progres. Jako przewoźnik regionalny zakupiły największą ilość taboru w kraju – najnowszy przetarg z 2022 r. dotyczy 12 pociągów wodorowych – a w 2018 r. uruchomiły Poznańską Kolej Metropolitalną, która może posłużyć za modelowy przykład współpracy lokalnych władz oraz spółki transportowej. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM) to jedno z największych tego typu przedsięwzięć w Polsce. Pierwsze pięć linii połączyło Grodzisk Wielkopolski, Jarocin, Nowy Tomyśl, Wągrowiec i Swarzędz z Poznaniem. Kolejne linie objęły swoim zasięgiem: Gniezno, Kościan, Rogoźne, Wronki oraz Wrześnię. Docelowo w stolicy Wielkopolski pociągi PKM będą zatrzymywać się na 13 stacjach i przystankach. Kursy w godzinach szczytu odbywają się nawet co 30 minut, ułatwiając drogę do szkoły, pracy lub w innych celach. Podobne przedsięwzięcia powstają na Śląsku (Górnośląsko-Zagłębiowska Kolej Metropolitalna), w Szczecinie (Szczecińska Kolej Metropolitalna). Natomiast w 2021 r. otwarto Wrocławska Kolej Aglomeracyjna oraz Rzeszowską Podmiejską Kolej Aglomeracyjną.

▼ Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. | Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.

▼ Dworzec Poznań Główny | Dworzec Poznań Główny

▼ ENGLISH

PRZEWOZY PASAŻERSKIE

W 2021 r. koleją podróżowało 245,1 mln pasażerów. W porównaniu z 2020 r. na przejazd pociągiem zdecydowało się o 35,7 mln pasażerów więcej (+17%). Praca przewozowa wyniosła 15,9 mld pkm i była o 3,2 mld wyższa (+26%) rok do roku. Praca eksploatacyjna osiągnęła wartość ponad 178 mln pkm, co jest wynikiem o 17,8 mln wyższym (+11%) w porównaniu z rokiem 2020. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w 2021 r. wyniosła 64,8 km – o 4,4 km więcej (+7,3%) w stosunku do średniej odległości odnotowanej w 2020 r. Liczba pasażerów przewiezionych koleją w ubiegłym roku stanowi 73% liczby pasażerów z 2019 r. – okresu przed wybuchem pandemii. Analogicznie praca przewozowa to 72% pracy wykonanej w 2019 r., zaś praca eksploatacyjna osiągnęła wartość o 4% wyższą niż dwa lata temu. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w ubiegłym roku była o 0,9 km krótsza niż w 2019 r.

Zmiana orientacji w polityce transportowej Polski dostrzegalna jest na wielu poziomach. Wielkość inwestycji kolejowych w 2020 r. odbiegała w nieznacznym stopniu od budżetu przeznaczonego na budowę infrastruktury drogowej oraz powietrznej. Również polityka UE stawia na rozwiązania kolejowe. Inicjatywy na szczeblu unijnym to przede wszystkim Europejski Zielony Ład, Europejski Rok Kolei 2021 oraz idea stworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku.

Transport pasażerski – wyhamowany w ostatnich dwóch latach z powodu pandemii – powoli odżywa, co doskonale widać w raportach rocznych prezentowanych przez PKP PLK. Niemal wszyscy krajowi przewoźnicy odnotowali wzrost liczby pasażerów w stosunku do roku 2020. Najważniejszymi działaniami w najbliższych latach będzie przywrócenie zaufania do transportu zbiorowego poprzez modernizacje linii oraz taboru kolejowego. Kolej powinna zadbać o konkurencyjność własnych usług i ponownie przekonać pasażerów, który w okresie pandemicznym przesiedli się na prywatny transport samochodowy.

Analitycy kolei wskazują na potrzebę współpracy spółek kolejowych z przewoźnikami autobusowymi w dużych aglomeracjach miejskich. Dobrym rozwiązaniem mogą okazać się wspólne bilety do poruszania się w obrębie aglomeracji komunikacją autobusową oraz kolejową. Pozytywnymi inicjatywami wyróżnia się SKM Warszawa oraz Koleje Mazowieckie, które w ramach karty miejskiej umożliwiają pasażerom poruszanie się wszystkimi dostępnymi środkami transportu publicznego w ramach jednego biletu. Podobne pomysły zamierza w najbliższym czasie wprowadzić Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia.

▲ Dworzec Gdański Port Lotniczy | Dworzec Gdański Port Lotniczy

O konkurencyjności kolei decyduje również łatwość w zakupie biletów oraz jasna i klarowna siatka połączeń. W tym aspekcie szczególnie ważny jest rozwój sprzedaży drogą internetowa oraz dedykowane temu mobilne aplikacje. Już teraz pasażerowie Łódzkiej Kolei Metropolitalnej oraz Kolei Dolnośląskich mają możliwość śledzenia, przy pomocy specjalnej aplikacji, położenia pociągu w czasie rzeczywistym. Pomysł ma zostać zaimplementowany na inne spółki regionalne w najbliższych latach. Warto odnotować, że w 2020 r. 39,3% dystrybucji biletów odbywało się przy pomocy stacjonarnych kas biletowych, niemal 18,2% poprzez aplikacje i sprzedaż internetową, 17,6% sprzedała obsługa pokładowa, 7,5% poprzez automaty stacjonarne, 0,7% poprzez automaty mobilne, a 16,7% stanowiły pozostałe formy sprzedaży.

Klienci kolei dobrze odbierają oferty promocyjne. POLREGIO posiada w swojej ofercie tanie bilety weekendowe, umożliwiające podróż na dowolnej odległości bez limitu pociągami przewoźnika w stałej cenie. Oprócz tego POLREGIO oferuje zniżki na przejazdy w grupie jednej, dwóch lub trzech osób.

Na wzrost zainteresowania koleją wpływa także modernizacja i zakup nowoczesnego taboru oraz – co szczególnie istotne w mniejszych miejscowościach – uruchamianie większej ilości połączeń w ciągu doby; również z uwzględnieniem godzin nocnych. Częstotliwość połączeń przekłada się na wzrost zaufania do podróży koleją oraz znacznie ułatwia planowanie powrotu do domu potencjalnym podróżnym.

Koleje Wielkopolskie w perspektywie ostatniej dekady wykonały dużą progres. Jako przewoźnik regionalny zakupiły największą ilość taboru w kraju – najnowszy przetarg z 2022 r. dotyczy 12 pociągów wodorowych – a w 2018 r. uruchomiły Poznańską Kolej Metropolitalną, która może posłużyć za modelowy przykład współpracy lokalnych władz oraz spółki transportowej. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM) to jedno z największych tego typu przedsięwzięć w Polsce. Pierwsze pięć linii połączyło Grodzisk Wielkopolski, Jarocin, Nowy Tomyśl, Wągrowiec i Swarzędz z Poznaniem. Kolejne linie objęły swoim zasięgiem: Gniezno, Kościan, Rogoźne, Wronki oraz Wrześnię. Docelowo w stolicy Wielkopolski pociągi PKM będą zatrzymywać się na 13 stacjach i przystankach. Kursy w godzinach szczytu odbywają się nawet co 30 minut, ułatwiając drogę do szkoły, pracy lub w innych celach. Podobne przedsięwzięcia powstają na Śląsku (Górnośląsko-Zagłębiowska Kolej Metropolitalna), w Szczecinie (Szczecińska Kolej Metropolitalna). Natomiast w 2021 r. otwarto Wrocławska Kolej Aglomeracyjna oraz Rzeszowską Podmiejską Kolej Aglomeracyjną.

Koleje Dolnośląskie
DOLNY ŚLĄSK
KD

▼ Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. | Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

▲ Transport kolejowy to coraz większy komfort pasażerów | Transport kolejowy to coraz większy komfort pasażerów

Liderem pod względem przewiezionych pasażerów pozostaje POLREGIO. Z usług przewoźnika w 2021 r. skorzystało ponad 62,6 mln pasażerów, co przekłada się na 25,6% udziału w rynku przewozów pasażerskich (2020: 26,62%; 2019: 26,46%). Jest to wynik o 12% lepszy niż w roku ubiegłym. POLREGIO oferuje szeroką ofertę usług przewozowych na terenie całego kraju oraz połączenia transgraniczne z Niemcami i Republiką Czeską. Codziennie firma wypuszcza na tory 1600 pociągów zatrzymujących się na 1900 stacjach. Udziałowcami w przedsiębiorstwie POLREGIO są wszystkie samorządy wojewódzkie oraz Agencja Rozwoju Przemysłu.

Drugim największym przewoźnikiem w kraju pozostają Koleje Mazowieckie, które w 2021 r. przewiozły 47 mln pasażerów (19,22% udziałów w rynku).

PKP Intercity plasuje się na trzecim miejscu z liczbą 35,7 mln pasażerów, co przekłada się na 14,56% udziału w rynku. Spółka realizująca przewozy dalekobieżne uzyskała wynik wyższy o 34% w porównaniu z rokiem 2020. W pierwsze połowie 2021 r. liczba pkm wyniosła 5,33 mld, co daje PKP Intercity pierwsze miejsce pod względem pracy przewozowej wśród wszystkich przewoźników w kraju.

Równie dobry wynik osiągnęła PKP SKM z Trójmiasta, która to spółka przewiozła w 2021 r. 32,7 mln osób (13,35% udziału w rynku).

▲ PKP Intercity S.A. | PKP Intercity S.A.

▼ ENGLISH

Liderem pod względem przewiezionych pasażerów pozostaje POLREGIO. Z usług przewoźnika w 2021 r. skorzystało ponad 62,6 mln pasażerów, co przekłada się na 25,6% udziału w rynku przewozów pasażerskich (2020: 26,62%; 2019: 26,46%). Jest to wynik o 12% lepszy niż w roku ubiegłym. POLREGIO oferuje szeroką ofertę usług przewozowych na terenie całego kraju oraz połączenia transgraniczne z Niemcami i Republiką Czeską. Firma wypuszcza na tory codziennie 1600 pociągów zatrzymujących się na 1900 stacjach. Udziałowcami w przedsiębiorstwie POLREGIO są wszystkie samorządy wojewódzkie oraz Agencja Rozwoju Przemysłu.

Drugim największym przewoźnikiem w kraju pozostają Koleje Mazowieckie, które w 2021 r. przewiozły 47 mln pasażerów (19,22% udziałów w rynku).

PKP Intercity plasuje się na trzecim miejscu z liczbą 35,7 mln pasażerów, co przekłada się na 14,56% udziału w rynku. Spółka realizująca przewozy dalekobieżne uzyskała wynik wyższy o 34% w porównaniu z rokiem 2020. W pierwsze połowie 2021 r. liczba pkm wyniosła 5,33 mld, co daje PKP Intercity pierwsze miejsce pod względem pracy przewozowej wśród wszystkich przewoźników w kraju.

Równie dobry wynik osiągnął PKP SKM z Trójmiasta, która to spółka przewiozła w 2021 r. 32,7 mln osób (13,35% udziału w rynku).

	LICZBA PASAŻERÓW LICZBA PASAŻERÓW	**PRACA PRZEWOZOWA** PRACA PRZEWOZOWA
Polregio	**26,99%**	**19,97%**
Koleje Mazowieckie	**18,19%**	**8,89%**
PKP Intercity	**13,93%**	**51,87%**
PKP SKM	**13,13%**	**4,51%**
Koleje Śląskie	**6,06%**	**3,20%**
SKM Warszawa	**5,24%**	**1,27%**
Koleje Dolnośląskie	**4,67%**	**3,70%**
Koleje Wielkopolskie	**4,36%**	**2,58%**
ŁKA	**2,60%**	**1,38%**
WKD	**2,12%**	**0,50%**
Koleje Małopolskie	**2,05%**	**1,51%**
Arriva RP	**0,59%**	**0,61%**
Pozostali/Others	**0,05%**	**0,01%**

Największe stacje kolejowe w Polsce

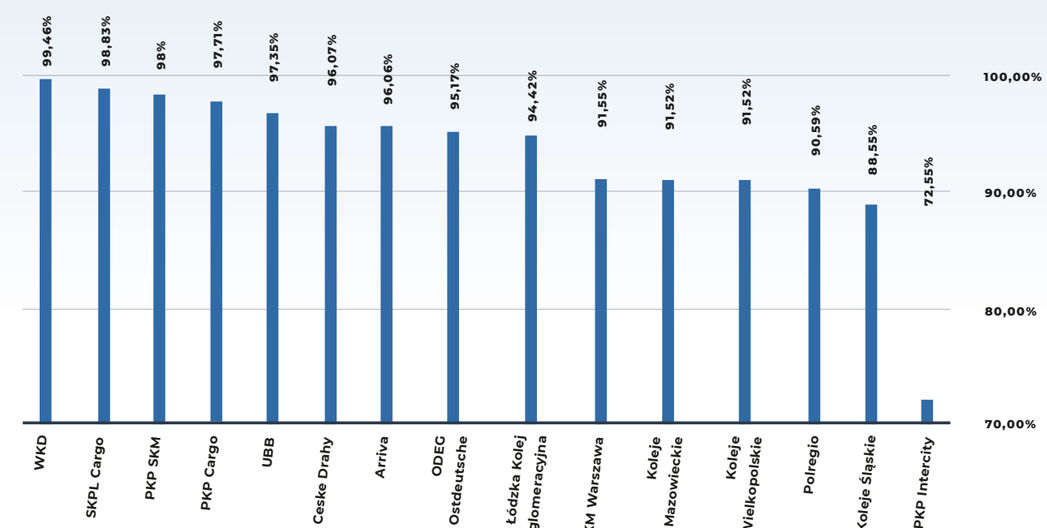
Największe stacje kolejowe w Polsce

	liczba pasażerów liczba pasażerów	**średnia dobowa wymiana pasażerska (tys.)** średnia dobowa wymiana pasażerska (tys.)	**średnia liczba pociągów na godzinę** średnia liczba pociągów na godzinę	**średnia wymiana pasażerska na jedno zatrzymanie** średnia wymiana pasażerska na jedno zatrzymanie
WROCŁAW GŁÓWNY	12,43	33,97	15	93
POZNAŃ GŁÓWNY	12,01	32,81	14	96
WARSZAWA WSCHODNIA	9,45	25,82	31	34
GDAŃSK GŁÓWNY	9,18	25,08	12	89
KATOWICE	9,08	24,80	14	72
WARSZAWA ZACHODNIA	8,57	23,42	36	27
KRAKÓW GŁÓWNY	8,26	22,57	11	87
WARSZAWA CENTRALNA	7,68	20,98	11	77
WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE	7,25	19,81	20	42
GDYNIA GŁÓWNA	6,36	17,38	16	45

Punktualność na przybyciu w 2021 roku (przy opóźnieniach od 6 min) w podziale na kolejowych przewoźników pasażerskich

Punctuality on arrival in 2021 (przy opóźnieniach od 6 min) broken down into railroad passenger carriers

KOLEJNICTWO POLSKIE | POLISH RAILWAYS



W 2021 r. wskaźnik punktualności na przybyciu wynosił 90,11%. Liczba wszystkich pociągów uruchomionych wyniosła 1 741 157, natomiast liczba pociągów opóźnionych to 525 667 jednostek.

▼ ENGLISH

W 2021 r. wskaźnik punktualności na przybyciu wynosił 90,11%. Liczba wszystkich pociągów uruchomionych wyniosła 1 741 157, natomiast liczba pociągów opóźnionych to 525 667 jednostek.

▲ Tabor Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o. | Tabor Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o.

Polska kolej, podobnie jak transport drogowy i lotniczy, stale rozwija ofertę połączeń międzynarodowych oraz transgranicznych. Zacieśnianie relacji z krajami regionu wpływa na polepszenie wizerunku kolei, a także podnosi atrakcyjność samego środka lokomocji. Choć przed koleją długa droga, aby dogonić międzynarodowy transport lotniczy, to już dziś może śmiało rywalizować z samolotami pod względem wygody oraz ceny.

Spółka PKP Intercity w 2019 r., czyli w czasie przedpandemicznym, przewiozła 1,5 mln pasażerów w ruchu międzynarodowym, co daje wynik o 50% lepszy niż w roku 2015. Polski przewoźnik miał w 2020 r. 81,9% udziału w liczbie pasażerów w przewozach międzynarodowych. Na drugim miejscu uplasował się przewoźnik UBB z udziałem wysokości 11,9%. Przewozy międzynarodowe realizowali również: POLREGIO (2,8% udziałów w rynku, spadek o 0,5 p.p. względem 2019 r.), Koleje Dolnośląskie (2,7% udziałów w rynku, spadek o 1,4 p.p.), Leo Express (0,6% udziałów w rynku, bez zmian), Koleje Śląskie (0,1% udziałów w rynku, spadek o 0,3 p.p.) oraz Koleje Małopolskie (0,05% udziałów w rynku, spadek o 0,05 p.p.).

Dużą popularnością cieszą się bilety Super Promo spółki PKP Intercity, które oferują przewozy do większych miast Austrii w wyjątkowo niskich cenach: Wiedeń z Gdyni (29,90 euro), Wiedeń z Katowic (9,99 euro).

Kolejną inicjatywą spółki PKP Intercity jest planowane uruchomienie w 2022 r. nowych połączeń nocnych w relacji: Lwów - Przemyśl - Kraków - Praga, Warszawa - Amsterdam – Bruksela, Katowice - Split, Warszawa - Wiedeń, Warszawa - Praga.

▼ Terminal Intermodalny CLIP w Jasinie | Terminal Intermodalny CLIP w Jasinie

▲ Transport kolejowy kontenerów | Transport kolejowy kontenerów

▼ ENGLISH

Polska kolej, podobnie jak transport drogowy i lotniczy, stale rozwija ofertę połączeń międzynarodowych oraz transgranicznych. Zacieśnianie relacji z krajami regionu wpływa na polepszenie wizerunku kolei, a także podnosi atrakcyjność samego środka lokomocji. Choć przed koleją długa droga, aby dogonić międzynarodowy transport lotniczy, to już dziś może śmiało rywalizować z samolotami pod względem wygody oraz ceny.

Spółka PKP Intercity w 2019 r., czyli w czasie przedpandemicznym, przewiozła 1,5 mln pasażerów w ruchu międzynarodowym, co daje wynik o 50% lepszy niż w roku 2015. Polski przewoźnik miał w 2020 r. 81,9% udziału w liczbie pasażerów w przewozach międzynarodowych. Na drugim miejscu uplasował się przewoźnik UBB z udziałem wysokości 11,9%. Przewozy międzynarodowe realizowali również: POLREGIO (2,8% udziałów w rynku, spadek o 0,5 p.p. względem 2019 r.), Koleje Dolnośląskie (2,7% udziałów w rynku, spadek o 1,4 p.p.), Leo Express (0,6% udziałów w rynku, bez zmian), Koleje Śląskie (0,1% udziałów w rynku, spadek o 0,3 p.p.) oraz Koleje Małopolskie (0,05% udziałów w rynku, spadek o 0,05 p.p.).

Dużą popularnością cieszą się bilety Super Promo spółki PKP Intercity, które oferują przewozy do większych miast Austrii w wyjątkowo niskich cenach: Wiedeń z Gdyni (29,90 euro), Wiedeń z Katowic (9,99 euro).

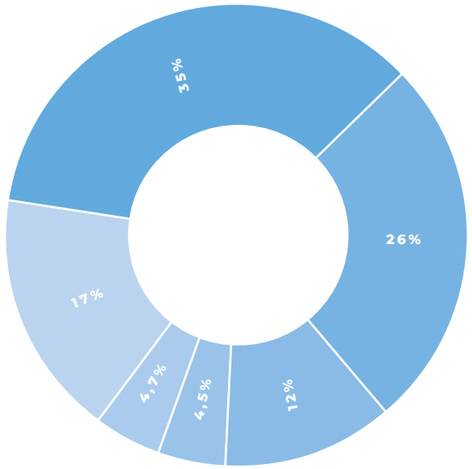
Kolejną inicjatywą spółki PKP Intercity jest planowane uruchomienie w 2022 r. nowych połączeń nocnych w relacji: Lwów - Przemyśl - Kraków - Praga, Warszawa - Amsterdam – Bruksela, Katowice - Split, Warszawa - Wiedeń, Warszawa - Praga.

PRZEWOZY TOWAROWE

W 2021 r. odnotowano wzrosty danych eksploatacyjnych w stosunku do roku poprzedniego. Masa przewiezionych ładunków wyniosła 243,6 mln ton towarów. Przełożyło się to na wzrost o 20,4 mln ton (9,1%) porównując z 2020 r. Praca przewozowa wyniosła niemal 56 mld tkm – wzrost o 3,8 mld tkm (7,2%). Praca eksploatacyjna osiągnęła poziom 81,6 mln pkm, co oznaczało wzrost o 4,1 mln pkm (5,3%). Średnia odległość przewozu ładunków wyniosła w 2021 r. 230 km – o 4 km mniej w porównaniu do 2020 r. Masa ładunków w 2021 r. była większa także od tej z 2019 r. Przewieziono o 7,2 mln ton więcej (3,1%). Transport towarowy nie odnotował spadów związanych z kryzysem epidemicznych. W przeciwieństwie do innych środków transportu towarów, koleje stale powiększają swoje wyniki i stają się branżą o dużym potencjale zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym.

W 2021 r. największy udział w transporcie pod względem przewiezionej masy miały:

W 2021 r. największy udział w transporcie pod względem przewiezionej masy miały:

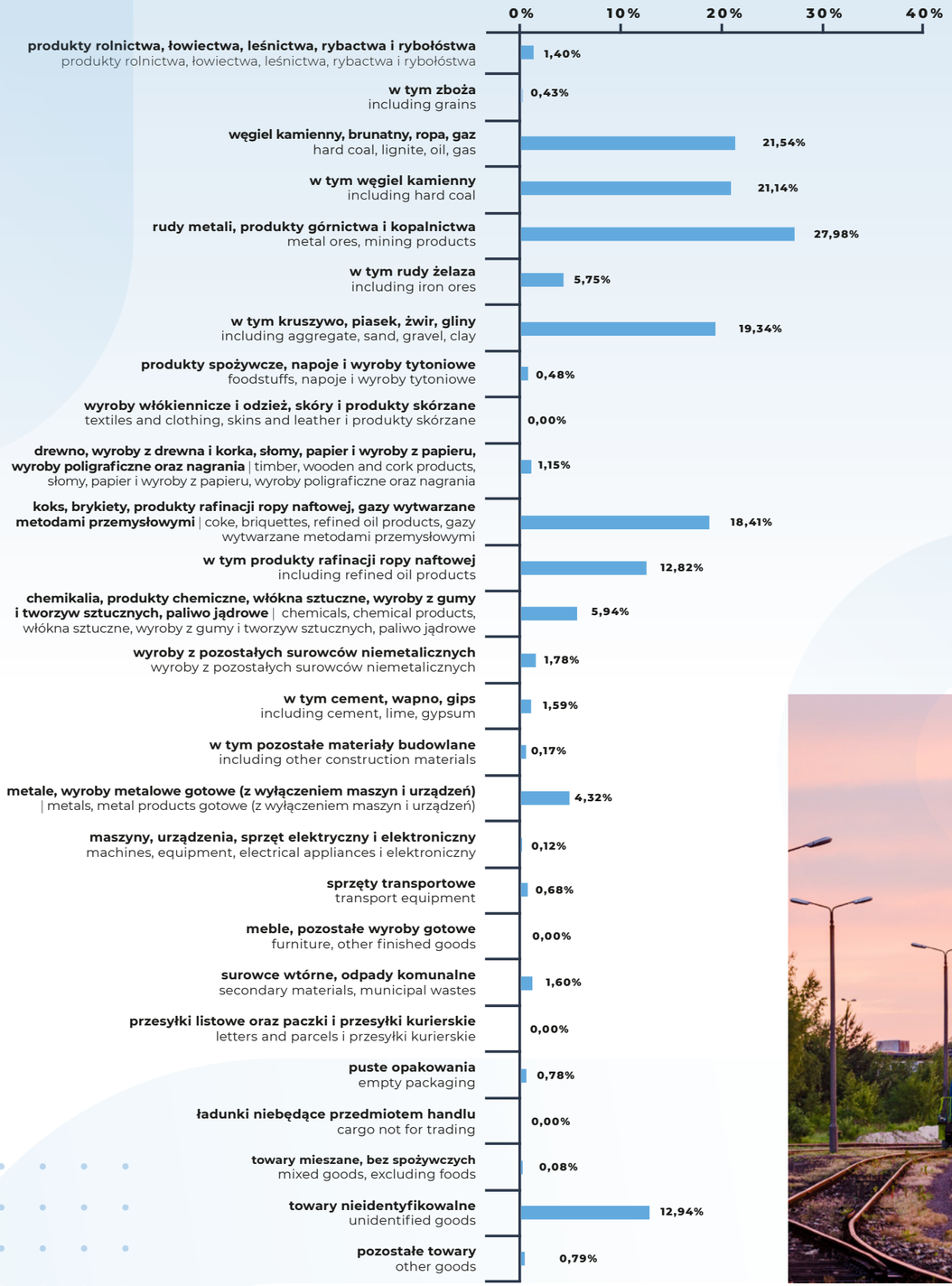


- **węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny**
  węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny
- **rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (w tym rudy żelaza oraz kruszywo, piasek, żwir i gliny)**
  rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (w tym rudy żelaza oraz kruszywo, piasek, żwir i gliny)
- **koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej**
  koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej
- **chemikalia, produkty chemiczne**
  chemikalia, produkty chemiczne
- **metale, wyroby metalowe gotowe**
  metale, wyroby metalowe gotowe
- **pozostałe produkty**
  pozostałe produkty

	przewieziona masa towarów (mln ton) przewieziona masa towarów (mln ton)	**praca przewozowa (mln tonokilometrów)** praca przewozowa (mln tonokilometrów)	**praca eksploatacyjna (mln pociągokilometrów)** praca eksploatacyjna (mln pociągokilometrów)	**średnia odległość przewozu 1 tony (km)** średnia odległość przewozu 1 tony (km)
2017	**239,9**	**54 829**	**80,1**	**228,6**
2018	**250,3**	**59 642**	**88**	**238,3**
2019	**236,4**	**55 905**	**82,3**	**236,5**
2020	**223,2**	**52 217**	**77,5**	**233,9**
2021	**243,6**	**55 984**	**81,6**	**229,8**

Udział przetransportowanych grup towarowych według masy w III kwartale 2021 r.

Udział przetransportowanych grup towarowych według masy w III kwartale 2021 r.



▲ PKP Cargo S.A. | PKP Cargo S.A.

▼ Transport węgla z kopalni PIAST w Bieruniu, PKP Cargo S.A. | Transport węgla z kopalni PIAST w Bieruniu, PKP Cargo S.A.

▼ ENGLISH

PRZEWÓZ TOWARÓW

W 2021 r. odnotowano wzrosty danych eksploatacyjnych w stosunku do roku poprzedniego. Masa przewiezionych ładunków wyniosła 243,6 mln ton towarów. Przełożyło się to na wzrost o 20,4 mln ton (9,1%) porównując z 2020 r. Praca przewozowa wyniosła niemal 56 mld tkm – wzrost o 3,8 mld tkm (7,2%). Praca eksploatacyjna osiągnęła poziom 81,6 mln pkm, co oznaczało wzrost o 4,1 mln pkm (5,3%). Średnia odległość przewozu ładunków wyniosła w 2021 r. 230 km – o 4 km mniej w porównaniu do 2020 r. Masa ładunków w 2021 r. była większa także od tej z 2019 r. Przewieziono o 7,2 mln ton więcej (3,1%). Transport towarowy nie odnotował spadów związanych z kryzysem epidemicznych. W przeciwieństwie do innych środków transportu towarów, koleje stale powiększają swoje wyniki i stają się branżą o dużym potencjale zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym.

▼ PKP Cargo S.A. | PKP Cargo S.A.

Spółka PKP Cargo pozostała na pozycji lidera pod względem masy przewiezionych towarów (36,7%) i pracy przewozowej (40,7%) w 2021 r. Przewoźnik zakończył 2021 r. wynikiem 89,3 mln ton, co oznaczało wzrost przewozów o 9,2% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Jednocześnie przewoźnik zwiększył nieznacznie swój udział w rynku (0,04 p.p.). Na drugim miejscu w zestawieniu pozostało DB Cargo Polska z udziałem na poziomie 16,8%. W tym przypadku udział zmniejszył się o 0,1 p.p. pomimo zwiększonej masy towarów przewiezionych przez tę spółkę. Trzecia spółka w zestawieniu – Lotos Kolej – również odnotowała wzrost masy przewożonych towarów i jednocześnie spadek udziału o 0,32 p.p. Łącznie trzech głównych przewoźników posiadało udział na poziomie 58,8%.

Zwiększyła się również ilość przewoźników, którzy przekroczyli 0,5% udziału w pracy przewozowej w skali roku. W roku 2020 były to 23 przedsiębiorstwa, natomiast w 2021 r. ich liczba wzrosła do 25.

▼ ENGLISH

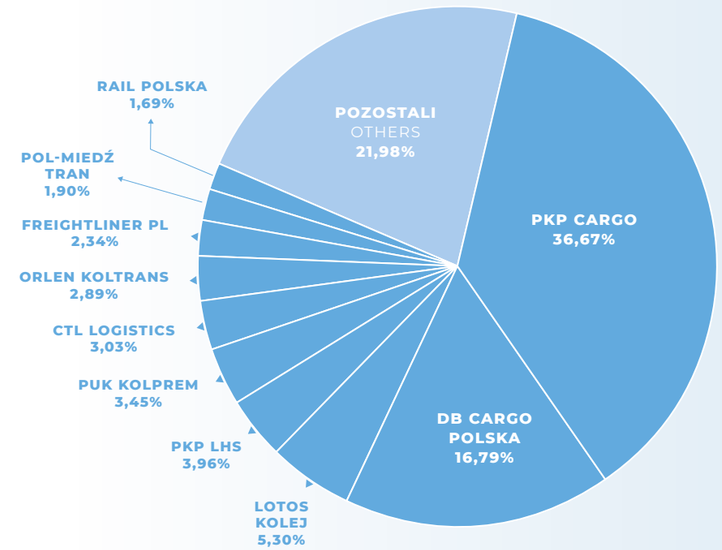
Spółka PKP Cargo pozostała na pozycji lidera pod względem masy przewiezionych towarów (36,7%) i pracy przewozowej (40,7%) w 2021 r. . Przewoźnik zakończył 2021 r. wynikiem 89,3 mln ton, co oznaczało wzrost przewozów o 9,2% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Jednocześnie przewoźnik zwiększył nieznacznie swój udział w rynku (0,04 p.p.). Na drugim miejscu w zestawieniu pozostało DB Cargo Polska z udziałem na poziomie 16,8%. W tym przypadku udział zmniejszył się o 0,1 p.p. pomimo zwiększonej masy towarów przewiezionych przez tę spółkę. Trzecia spółka w zestawieniu – Lotos Kolej – również odnotowała wzrost masy przewożonych towarów i jednocześnie spadek udziału o 0,32 p.p. Łącznie trzech głównych przewoźników posiadało udział na poziomie 58,8%.

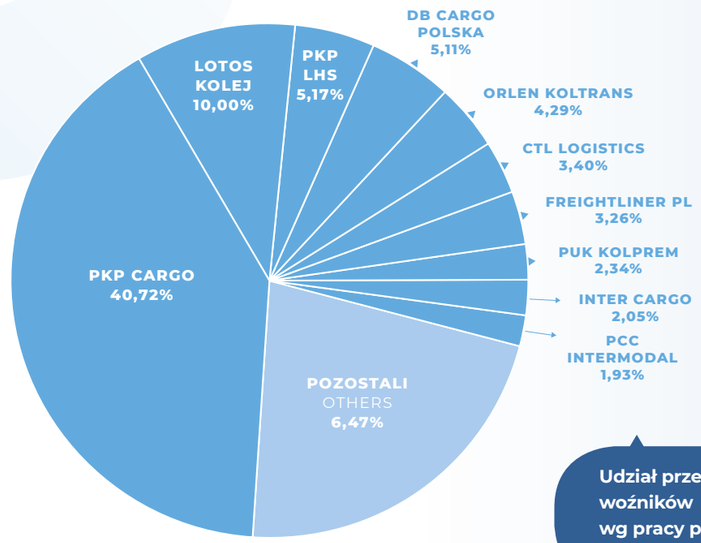
Zwiększyła się również ilość przewoźników, którzy przekroczyli 0,5% udziału w pracy przewozowej w skali roku. W roku 2020 były to 23 przedsiębiorstwa, natomiast w 2021 r. ich liczba wzrosła do 25.

KOLEJNICTWO POLSKIE | POLISH RAILWAYS

Udział przewoźników wg masy przewiezionych towarów za okres styczeń – grudzień 2021

Udział przewoźników wg masy przewiezionych towarów za okres styczeń – grudzień 2021





Udział przewoźników wg pracy przewozowej przewiezionych towarów za okres styczeń- grudzień 2021

Udział przewoźników wg pracy przewozowej przewiezionych towarów za okres styczeń-grudzień 2021

▲ PKP Cargo S.A. | PKP Cargo S.A.

Od 2016 r. transport intermodalny odnotowuje stały wzrost wolumenu przewozów. W roku 2020 terminale ulokowane w Polsce przeładowały kontenery o wadze 77,9 mln ton. W 2019 roku było to 74,3 mln ton, co stanowiło wzrost o 10,4%, w stosunku do roku 2018. Przez cały wskazany okres odnotowano 61,87% wzrostu.

Przewozy intermodalne w I kwartale 2021 r. osiągnęły blisko 6,2 mln ton – to o ponad 15% więcej porównując do analogicznego okresu ubiegłego roku. Wykonana przy tym praca przewozowa osiągnęła prawie 1,9 mld tkm, co stanowiło wzrost o ponad 10%. Co najistotniejsze I kwartał 2021 r. zakończył się wzrostem wszystkich parametrów przewozu intermodalnego w zestawieniu z tym samym okresem roku ubiegłego.

W 2021 r. kolejowe przewozy intermodalne realizowało 20 licencjonowanych przewoźników. Największy udział w przewozach międzynarodowych uzyskali: DB Cargo Polska, PKP Cargo oraz PKP LHS.

▼ ENGLISH

Od 2016 r. transport intermodalny odnotowuje stały wzrost wolumenu przewozów. W roku 2020 terminale ulokowane w Polsce przeładowały kontenery o wadze 77,9 mln ton. W 2019 roku było to 74,3 mln ton, co stanowiło wzrost o 10,4%, w stosunku do roku 2018. Przez cały wskazany okres odnotowano 61,87% wzrostu.

Przewozy intermodalne w I kwartale 2021 r. osiągnęły blisko 6,2 mln ton – to o ponad 15% więcej porównując do analogicznego okresu ubiegłego roku. Wykonana przy tym praca przewozowa osiągnęła prawie 1,9 mld tkm, co stanowiło wzrost o ponad 10%. Co najistotniejsze I kwartał 2021 r. zakończył się wzrostem wszystkich parametrów przewozu intermodalnego w zestawieniu z tym samym okresem roku ubiegłego.

W 2021 r. kolejowe przewozy intermodalne realizowało 20 licencjonowanych przewoźników. Największy udział w przewozach międzynarodowych uzyskali: DB Cargo Polska, PKP Cargo oraz PKP LHS.

▼ Centrum Logistyczne Małaszewicze, PKP Cargo Terminale Sp. z o.o. | Centrum Logistyczne Małaszewicze, PKP Cargo Terminale Sp. z o.o.

Łączna przewieziona masa ładunków według rodzaju komunikacji (w tys. ton)

Łączna przewieziona masa ładunków według rodzaju komunikacji (w tys. ton)

	2018	2019	2020	Zmiana change 2020-2019	Zmiana % change % 2020/2019
eksport eksport	25 336,19	24 277,10	25 019,65	742,56	3,06%
import import	49 438,29	45 962,10	42 857,97	-3 104,13	-6,75%
tranzyt tranzyt	7 668,20	7 874,25	7 535,44	-338,81	-4,30%

Największe terminale intermodalne w Polsce, 2020 r. | The largest intermodal terminals in Poland, 2020

NAZWA I MIEJSCE POŁOŻENIA NAME AND LOCATION	powierzchnia całkowita [ha] total area (ha)	powierzchnia składowa [TEU] storage area (TEU)	roczna przepustowość [TEU] capacity (TEU)
Deepwater Container Terminal DCT Gdańsk S.A.	**74**	**64 000**	**3 250 000**
BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy - Gdynia BCT - Baltic Container Terminal - Gdynia	**66,2**	**20 000**	**1 200 000**
Gdynia Container Terminal	**19,6**	**12 500**	**636 000**
Rail Hub Terminal Gadki - Metrans Polonia	**32**	**1500**	**385 400**
Euroterminal Sławków Sp. z o.o.	**91**	**3500**	**284 810**
PCC Intermodal - Terminal PCC Kutno	**11**	**4000**	**250 000**
Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza	**16**	**1400**	**233 600**
Centrum Logistyczne Małaszewicze Małaszewicze Logistics Centre	**14,06**	**2000**	**223 830**
Schavemaker Kąty Wrocławskie	**6,5**	**3800**	**200 000**
Andrex Logistical - Siemianówka	**6**	**3000**	**180 000**

W Polsce działają 44 terminale przeładunkowe, w tym sześć terminali morskich. Zajmowały one powierzchnię ok. 539,2 ha. Ich roczny potencjał przepustowości w 2020 r. kształtował się na poziomie 9 301 990 TEU, a podaż powierzchni ładunkowej była na poziomie 200 026 TEU. Z roku na rok liczba terminali powiększa się, a pozytywny trend wspierają liczne unijne dofinansowania oraz międzynarodowe projekty transportowe, jak chociażby Nowy Jedwabny Szlak, Europejski Zielony Ład lub Biała Księga Trasportu. Według danych Komisji Europejskiej w latach 2014-2020 UE przeznaczono 1,2 mld złotych na rozwój transportu intermodalnego w Polsce. Kwota przełożyła się na rozbudowanie 20 terminali przeładunkowych, 616 intermodalnych jednostek ładunkowych oraz zakup 3475 jednostek taboru kolejowego.

Z różnych rejonów Polski dochodzą sygnały o planowanych inwestycjach. Na ten moment można wskazać nowe lokalizacje w: Skarżysku-Kamiennej, Sokółce, Emilianowie koło Bydgoszczy, Teofilowie Przemysłowym pod Łodzią, Gdańsku (Balticon), Ropczycach (PCC Intermodal).

Przeładunek kontenerów odbywa się w Polsce za pośrednictwem terminali zlokalizowanych w czterech głównych portach morskich: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Spośród wszystkich terminali intermodalnych w Polsce, terminale portowe

▲ Terminal kontenerowy Grupy Schavemaker w Kątach Wrocławskich | Terminal kontenerowy Grupy Schavemaker w Kątach Wrocławskich

dysponują prawie 60% zdolności przeładunkowej. Łączna zdolność przeładunkowa wynosi ponad 5 mln TEU, a średnia wykorzystania rocznej przepustowości jest na poziomie 61%.

W sektorze przewozów towarowych w 2020 r. zatrudnionych było niespełna 27 tys. pracowników (spadek o 5% względem roku 2019). Największym pracodawcą od lat pozostaje PKP Cargo S.A., które zatrudnia 59% wszystkich pracowników sektora towarowego. Spółki Grupy DB oraz Lotos Koleje zatrudniają równo po 4% pracowników etatowych. Najliczniejsza grupę pracowników stanowią maszyniści (28,5%), następnie ustawiacze (8%) oraz rewidenci taboru (6,5%).

▼ ENGLISH

W Polsce działają 44 terminale przeładunkowe, w tym sześć terminali morskich. Zajmowały one powierzchnię ok. 539,2 ha. Ich roczny potencjał przepustowości w 2020 r. kształtował się na poziomie 9 301 990 TEU, a podaż powierzchni ładunkowej była na poziomie 200 026 TEU. Z roku na rok liczba terminali powiększa się, a pozytywny trend wspierają liczne unijne dofinansowania oraz międzynarodowe projekty transportowe, jak chociażby Nowy Jedwabny Szlak, Europejski Zielony Ład lub Biała Księga Trasportu. Według danych Komisji Europejskiej w latach 2014-2020 UE przeznaczyło 1,2 mld złotych na rozwój transportu intermodalnego w Polsce. Kwota przełożyła się na rozbudowanie 20 terminali przeładunkowych, 616 intermodalnych jednostek ładunkowych oraz zakup 3475 jednostek taboru kolejowego.

Z różnych rejonów Polski dochodzą sygnały o planowanych inwestycjach. Na ten moment można wskazać nowe lokalizacje w: Skarżysku-Kamiennej, Sokółce, Emilianowie koło Bydgoszczy, Teofilowie Przemysłowym pod Łodzią, Gdańsku (Balticon), Ropczycach (PCC Intermodal).

Przeładunek kontenerów odbywa się w Polsce za pośrednictwem terminali zlokalizowanych w czterech głównych portach morskich: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Spośród wszystkich terminali intermodalnych w Polsce, terminale portowe dysponują prawie 60% zdolności przeładunkowej. Łączna zdolność przeładunkowa wynosi ponad 5 mln TEU, a średnia wykorzystania rocznej przepustowości jest na poziomie 61%.

W sektorze przewozów towarowych w 2020 r. zatrudnionych było niespełna 27 tys. pracowników (spadek o 5% względem roku 2019). Największym pracodawcą od lat pozostaje PKP Cargo S.A., które zatrudnia 59% wszystkich pracowników sektora towarowego. Spółki Grupy DB oraz Lotos Koleje zatrudniają równo po 4% pracowników etatowych. Najliczniejsza grupę pracowników stanowią maszyniści (28,5%), następnie ustawiacze (8%) oraz rewidenci taboru (6,5%).

Quixi Media