



在ポーランド日本大使館・デロイト共催

第二回ポーランド・インフラセミナー (鉄道分野)

Railway investments opportunities: Developments in Poland

10th March 2026

Agenda

Time	Contents	Presenter
9:30-9:40 (17:30-17:40)	Opning remarks	<ul style="list-style-type: none">Embassy of Japan in Poland
09:40-10:30 (17:40-18:30)	Seminar Railway investments opportunities: developments in Poland	<ul style="list-style-type: none">Deloitte Poland
10:30-10:55 (18:30-18:55)	Guest Presentation/Speech	<ul style="list-style-type: none">Fundacja ProKolej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.Poznan City HallLublin Municipal Office
10:55-11:00 (18:55-19:00)	Closing	<ul style="list-style-type: none">Deloitte Poland
11:00 – 12:00	Networking	(In-person only)



Aleksander Łaszek, PhD

• Senior Manager

PROFILE

Aleksander demonstrates quantitative skills and the understanding of economic processes to help clients in identifying and managing economic opportunities and threats. He has professional experience in academic work, private sector and think-tanks.

Prior to joining Deloitte in 2021, Aleksander was a chief economist and a vice-president of the Civil Development Forum (FOR), an economic think-tank. In his numerous publications not only did he look into threats negatively impacting economic growth and public finances, but also suggested alternative pro-growth solutions.

Aleksander coordinated and prepared complex reports on structural changes, digital economy, public investment and finances in the FOR. He was the founder of a cyclical event “Bill for Government Services”, which meant to educate the society and help understand the structure of state expenditures.

He has a wealth of experience working as an external expert in macroeconomic projects. He cooperated with the World Bank and several other Polish and international institutions on topics ranging from pension liabilities to estimates of shadow economy.

His fields of research interest include long-term economic growth and structural changes.

EDUCATION

Doctoral degree in Economics, SGH Warsaw School of Economics

Master’s degree in Economics

Member of the Association of Polish Economists (TEP)



SELECT EXPERIENCE

Deloitte:

Equity gap in infrastructure and innovation financing, BGK 2025

[Analysis of the impact of refugees from Ukraine on the economy of Poland](#), UNHCR 2025

[Impact of STRABAG on Polish economy](#), Strabag, 2023

Trendbooks for public sector and healthcare, HPE, 2023

[Impact of international, open standards on circularity in Europe](#), GS1, 2022

Value of Time, EIB, 2022

[Climate Sentiment Index](#), 2021

[Food Foresight: Impact of COVID-19 on the agri-food sector in Central and Eastern Europe](#), EIT, 2020

[Economic relations between Poland and the United Kingdom](#), UK Embassy, 2019

Other selected projects and publications:

[Poland: a standstill or growth?](#) FOR, 2021

[Centrum Monitoringu Sytuacji Gospodarczej \(Centre for Monitoring Economic Situation\)](#) – a joint project of employers organization and FOR initiated after the COVID-19 outbreak

[E-Growth](#), FOR, 2018

[Payment backlogs: a huge issue for small enterprises](#), FOR, 2017

[Pensions on the run](#) 4liberty comparative review, 2016

[Another 25 years. What reforms do we need to catch up with the West?](#) FOR, 2015

Shadow Economies in the Baltic Sea Region, LMFI, [2015](#) and [2017](#)

[Why is Haiti poorer than the Dominican Republic?](#)

in L. Balcerowicz; A. Rzońca, Puzzles of Economic Growth World Bank, 2015

[Poland: Saving for Growth and Prosperous Aging](#), World Bank, 2014

[Economic Growth in the European Union](#), Lisbon Council 2013

[Estimates of the hidden debt in line with ESA2010 methodology](#), FOR, 2013

Executive summary

概要



Key takeaways

1. Why does the Polish railway market offer opportunities?

- **Major market:** Poland has one of the largest railway sectors in the EU, ranking fifth in passenger transport and second in freight.
- **Growing Sector:** Polish railway system is rapidly evolving, with passenger numbers reaching their highest in the 21st century in 2025. While freight volumes are falling due to a decline in coal transport, other areas of the market remain stable, and intermodal freight is gaining momentum.
- **Large Public Investments:** The Polish government is planning significant upgrades, focusing on the introduction of High-Speed Rail (HSR), improved connections between Warsaw and major cities, and better links between small towns and regional centers.
- **Increasing Local Government Role:** In recent years local governments started treating railway as potential way to improve local cohesion increasing their investments.

2. Key Trends

Infrastructure:

- **High-Speed Rail Expansion:** Poland sees high-speed rail development, notably through the "Y" line project, as essential for the coming years.
- **Revival of Local Lines:** Both central and local authorities are restoring rail lines previously abandoned this century due to an earlier emphasis on road infrastructure and limited resources. With infrastructure degrading over time, major restoration efforts are now underway.

Passenger:

- **Increasing demand:** Passenger rail use continues to grow, especially in more affluent regions.
- **Local Railway Development:** Local governments increasingly treat railways as tools for regional cohesion, spurring rapid growth among local providers.

Freight:

- **Coal Transport Decline:** As coal's role in energy production decreases, its transport volume drops, impacting the freight sector.
- **Competitive Freight Market:** Over the past fifteen years, Poland's freight market has shifted from near-monopoly to heightened competition.
- **Intermodal Growth:** Since 2012, intermodal transport tonnage has more than tripled.

3. Additional Notes

- **CPK Project:** Major railway investments, including HSR, are linked to the Central Airport (CPK) initiative.
- **Reliance on EU Funding:** Many current projects rely heavily on EU funds; future developments will be tied to the next long-term EU budget.
- **Dolnośląskie Voivodeship Leads:** Among Polish regions, Dolnośląskie stands out for its railway investment, not only by operating its own company but also by expanding its stake in local infrastructure.

The report was prepared by *based* on publicly available information.

概要 (1)

1. ポーランド鉄道市場が機会をもたらす理由

- **巨大な市場規模** ポーランドはEU内で最大級の鉄道セクターを擁しており、旅客輸送で第5位、貨物輸送で第2位の規模を誇る主要市場である。
- **成長を続けるセクター** ポーランドの鉄道システムは急速に進化を遂げている。旅客数は2025年に21世紀に入って以来の最高水準を記録した。石炭輸送の減少により貨物輸送量は低下傾向にあるものの、他の市場分野は安定を維持しており、特に**インターモーダル輸送(複合一貫輸送)**が勢いを増している。
- **大規模な公共投資** ポーランド政府は、**高速鉄道(HSR)の導入**、首都ワルシャワと主要都市間の接続改善、および地方都市と地域センター間の連携強化に焦点を当てた、大規模な近代化計画を推進中である。
- **地方自治体の役割の拡大** 近年、地方自治体は地域の結束(コヒージョン)を向上させる有効な手段として鉄道を捉え始めており、投資を積極的に拡大させている。

概要 (2)

2. 主要なトレンド

【インフラ】

- **高速鉄道の拡張** ポーランドは、今後数年間の最優先事項として高速鉄道の開発を掲げている。特に「Y字」路線プロジェクトがその中核をなすと見なされている。
- **ローカル線の復活** 今世紀初頭、道路インフラの優先や資金不足により放棄されていた鉄道路線の復旧が、中央政府および地方自治体の双方によって進められている。経年劣化したインフラの大規模な修復作業が現在進行中である。

【旅客】

- **需要の増加** 鉄道旅客の利用は増加傾向にあり、特に経済的に豊かな地域でその傾向が顕著である。
- **地域鉄道の発展** 地方自治体は、鉄道を地域の結束(コヒージョン)を強化する手段として重視し始めており、地域運行会社の急速な成長を促している。

【貨物】

- **石炭輸送の減少** エネルギー生産における石炭の役割低下に伴い、輸送量も減少しており、貨物セクターに影響を与えている。
- **競争の激しい貨物市場** 過去15年間で、ポーランドの貨物市場はほぼ独占状態から激しい競争状態へと移行した。
- **インターモーダル輸送の成長** 2012年以降、インターモーダル輸送(複合一貫輸送)の重量ベースの輸送量は3倍以上に増加している。

3. 補足事項

- **旧CPKプロジェクト** 高速鉄道(HSR)を含む主要な鉄道投資は、「(旧) 連帯中央空港(CPK)」計画と密接に関連している。
- **EU資金への依存** 現在のプロジェクトの多くはEUの資金に大きく依存している。今後の展開は、次期のEU長期予算の内容に左右されることになる。
- **ドルヌィ・シロンスク県(下シロンスク県)の先導** ポーランドの各地域の中でも、ドルヌィ・シロンスク県は鉄道投資において際立っている。同県は独自の運行会社を運営するだけでなく、地域インフラへの出資比率も拡大させている。

Table of contents

本日の内容



Table of contents

01

General information

- 1.1. General information about Poland
- 1.2. General information about railway in Poland

02

Railway market in Poland

- 2.1. Passenger transport
- 2.2. Freight transport

03

Railway investments in Poland

- 3.1. Strategic documents
- 3.2. Central communication port
- 3.3. Regional investments

04

Contact

本日の内容

01

一般情報

- 1.1. ポーランドに関する一般情報
- 1.2. ポーランドの鉄道に関する一般情報

02

ポーランドの鉄道市場

- 2.1. 旅客輸送
- 2.2. 貨物輸送

03

ポーランドでの鉄道分野の投資

- 3.1. 戦略文書
- 3.2. 中央交通(輸送)ハブ
- 3.3. 地域投資

04

コンタクト

A close-up photograph of pink flowers in bloom, likely cherry blossoms, with soft petals and visible stamens. The image is partially obscured by a dark, semi-circular graphic element on the left side.

1. General information 一般情報

1.1. General information about Poland ポーランドに関する一般情報

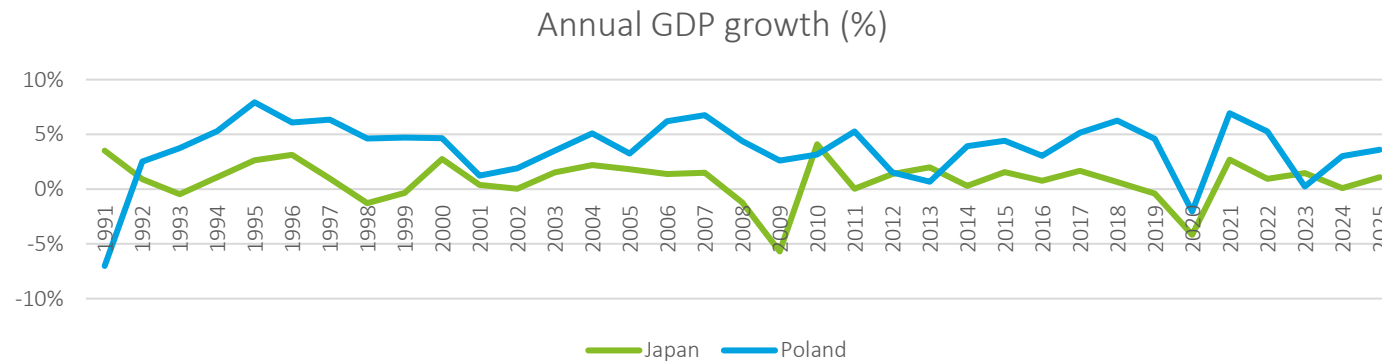
Economy of Poland

Macroeconomic data

Currency	Polish zloty (100 JPY=2.2930 PLN)*
GDP (total), 2024	917.77 billion USD
GDP per capita, PPP, 2024	51 262.5 USD
CPI, December 2025**	2.4%

Source: World Bank and national accounts data [*] currency exchange rate on January 30, 2025; [**] Polish Central Statistical Office

Since the beginning of Poland's economic transformation, its GDP has been almost continuously growing at an incredible pace – 2020 was the only year where the Polish economy has contracted.



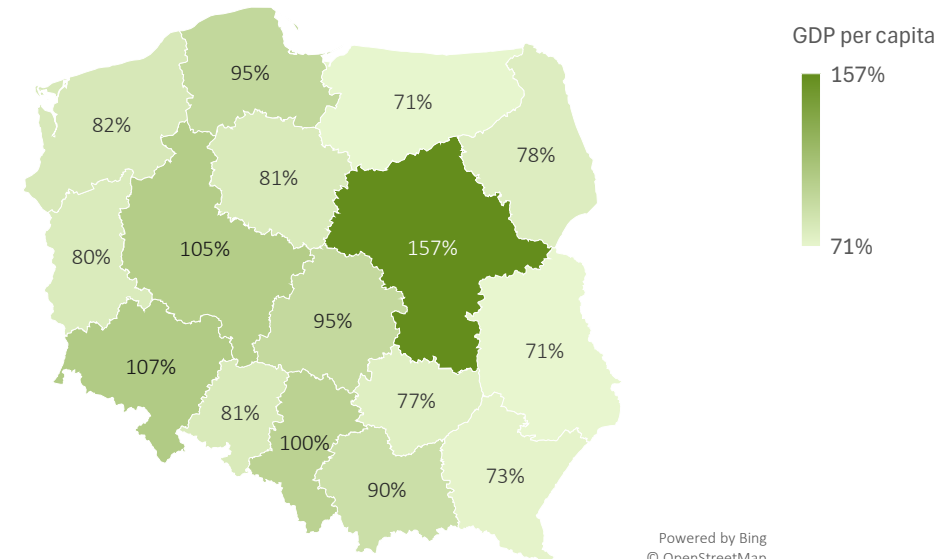
Source: World Bank national accounts data, estimates for 2025 based on Cabinet Office Japan and Statistics Poland

Since Poland joined the European Union in 2004, **GDP per capita grew by over 100%**.

The share of GDP of Poland in the EU GDP has more than doubled (from 2.25% in 2004 to over 4.7% in 2024).

Economic activity is largely concentrated in four voivodeships—**mazowieckie, śląskie, wielkopolskie, and dolnośląskie**—which together **make up more than half of Poland's GDP**. Although Poland is still catching up to Western Europe, the mazowieckie region already exceeds the EU average in GDP per capita, with several other regions closing the gap quickly.

GDP per capita in 2024 (Poland =100%)



Powered by Bing
© OpenStreetMap

Source: Statistics Poland

ポーランド経済

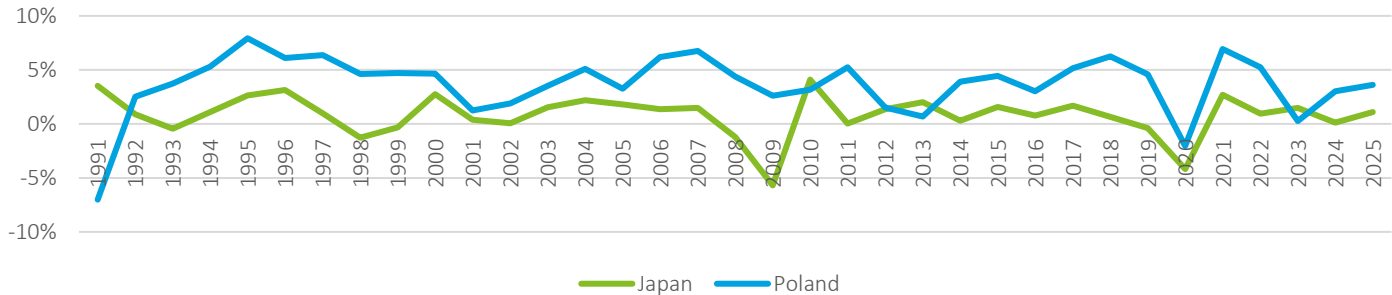
マクロ経済指標

通貨	ポーランド・ズウォティ (100 JPY=2.2930 PLN)*
GDP (合計), 2024	9177.7 億米ドル
1人あたりGDP, PPP, 2024	51262.5 米ドル
CPI 2025年12月**	2.4%

Source: World Bank and national accounts data [*] currency exchange rate on January 30, 2025; [**] Polish Central Statistical Office

ポーランドの経済移行が始まって以来、そのGDPは驚異的なペースでほぼ絶え間なく成長を続けてきた。2020年はポーランド経済がマイナス成長を記録した唯一の年である。

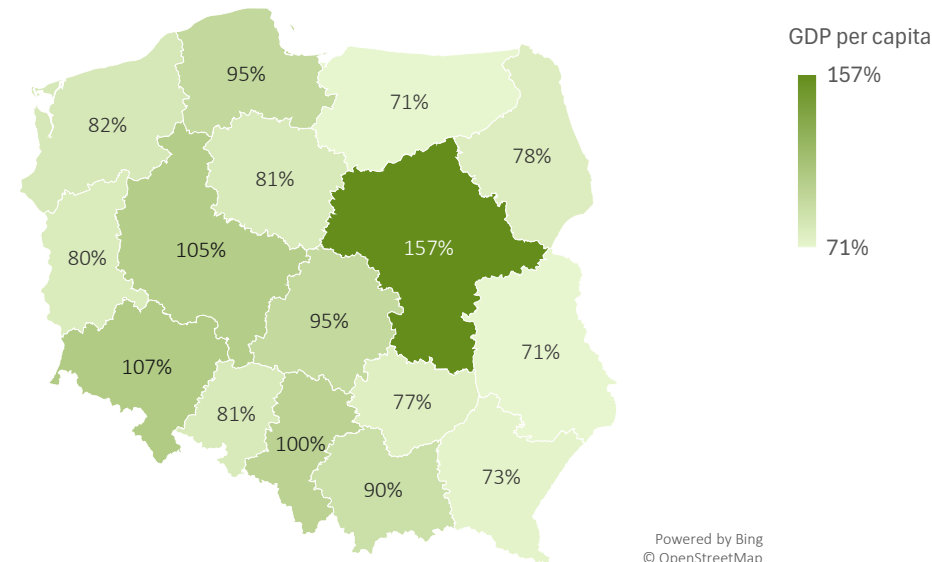
GDP 成長率 (%)



Source: World Bank national accounts data, estimates for 2025 based on Cabinet Office Japan and Statistics Poland

- 2004年にポーランドが欧州連合 (EU) に加盟して以来、1人あたりの国内総生産 (GDP) は100%以上増加した。
- EU全体のGDPにおけるポーランドの占める割合は、2004年の2.25%から2024年には4.7%超へと、2倍以上に拡大している。
- 経済活動は主にマゾフシェ(ワルシャワ首都圏)、シロンスク、ヴィエルコポルスカ、ドルヌィ・シロンスクの4つの県に集中しており、これらでポーランドのGDPの半分以上を占めている。ポーランドは依然として西欧諸国を追い上げている段階にあるが、マゾフシェ県はすでに1人当たりGDPでEU平均を上回っており、他の複数の地域も急速にその差を縮めつつある。

1人あたりGDP 2024年 (ポーランド =100%)



A close-up photograph of pink flowers, possibly cherry blossoms, arranged in a circular pattern. The flowers are in various stages of bloom, with some showing yellow stamens. The background is a soft, out-of-focus green and pink.

1. General information 一般情報

1.2. General information about railway in Poland ポーランドの鉄道に関する一般情報

Key players

Until 2001, Poland's railway market was monopolized by Polskie Koleje Państwowe (PKP), which managed freight, passenger transport, and infrastructure.

In 2001, PKP was divided into several companies within the PKP Group, while infrastructure management was assigned to a separate public entity, PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK).

Subsequently, local transport responsibilities were transferred to local government control.

Private companies have since become successful, particularly in the freight sector.

PKP Group	Regional companies	Other companies
<ul style="list-style-type: none"> • Polskie Koleje Państwowe S.A.: parent company of the PKP Group • PKP Intercity: intercity passenger transport • PKP Cargo: freight transport • PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście: Passenger transport within the Tricity conurbation • PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa: freight transport on the Broad Gauge Metallurgy Line <p>Among others.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interregio: train operator responsible for local and interregional passenger transportation • Several train operators owned by different Voivodships: Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie, Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Pomorska Kolej Metropolitalna: Szybka Kolej Miejska w Warszawie: local train operator owned by City of Warsaw • Dolnośląska Służba Dróg i Kolei: infrastructure operator owned by Dolnośląskie Voivodship <p>Among others</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PKP PLK: line infrastructure management • Baltic Hub Container Terminal sp. z o.o.: Operator of terminal at Port of Gdańsk • CZH Group: Operator of among others land terminal in Sławków • Arriva RP: Largest private operator of passenger railway transport • DB Cargo Polska: Second largest railway freight transporter in Poland • Pesa: Largest Polish rolling stock manufacturer <p>Among others</p>

主要な関係者

- 2001年まで、ポーランドの鉄道市場は、貨物、旅客輸送、およびインフラ管理を一手に担うポーランド国鉄(PKP)によって独占されていた。
- 2001年、PKPはPKPグループ内の複数の企業に分割され、一方でインフラ管理は独立した公的機関であるPKPポーランド鉄道線路公社(PKP PLK)へと割り当てられた。
- その後、地域輸送の責任は地方政府の管理下へと移管された。
- それ以来、民間企業が台頭し、特に貨物輸送部門において成功を収めている。

PKP グループ	地域会社	その他の会社
<ul style="list-style-type: none"> Polskie Koleje Państwowe S.A. (ポーランド国鉄株式会社): PKPグループの親会社。 PKP Intercity (PKPインターシティ): 都市間旅客輸送を担当。 PKP Cargo (PKPカーゴ): 貨物輸送を担当。 PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (PKP三都市圏高速都市鉄道): トリシティ(グダニスク、ソポト、グディニャ)連結都市圏内の旅客輸送を担当。 PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa (PKP広軌製鉄線): 広軌(ロシア規格の軌間)の製鉄路線における貨物輸送を担当。 その他 	<ul style="list-style-type: none"> Interregio (インターレギオ): 地方および地域間の旅客輸送を担当する鉄道運行会社。 各県が所有する複数の鉄道運行会社: マゾフシェ鉄道、ドルヌィ・シロンスク鉄道、シロンスク鉄道、マウオポルスカ鉄道、ヴィエルコポルスカ鉄道、ウッチ近郊鉄道、ポモージェ都市圏鉄道。 Szybka Kolej Miejska w Warszawie (ワルシャワ高速都市鉄道): ワルシャワ市が所有する地域鉄道運行会社。 Dolnośląska Służba Dróg i Kolei (ドルヌィ・シロンスク道路・鉄道局): ドルヌィ・シロンスク県が所有するインフラ管理事業者。 その他 	<ul style="list-style-type: none"> PKP PLK (PKPポーランド鉄道線路公社): 鉄道線路インフラの管理を担当。 Baltic Hub Container Terminal sp. z o.o. (バルティック・ハブ・コンテナターミナル): グダニスク港のターミナル運営会社。 CZH Group (CZHグループ): スワフクフにある陸上ターミナルなどを運営。 Arriva RP (アリヴァ・ポーランド): 民間最大の旅客鉄道運行会社。 DB Cargo Polska (DBカーゴ・ポーランド): ポーランド国内で第2位の規模を誇る貨物鉄道輸送会社。 Pesa (ペサ): ポーランド最大の鉄道車両メーカー。 その他

Railway in Poland



Poland boasts over **19 660 km** of railway lines.



Over **62%** of them are electrified—a figure above the EU average.



Until 2016, the rail network was shrinking, but increased investments from state and regional actors have led both to modernization and the reopening of previously closed routes.



Recent investments focus on upgrading infrastructure and speeding up travel, with the share of rail capable of 120 km/h or higher nearly doubling in the last ten years.

Railways in Poland



Source: <https://mapa.plk-sa.pl/>



In 2025 the number of passengers exceeded **407 million**, the highest total in this century. Poland's passenger rail market is the fifth largest in the EU.



Aside from the pandemic years (2020-2021), passenger numbers have steadily increased since 2014.



217.8 million tons of goods were transported by rail in 2025. In the EU, only Germany moves more cargo by train.



Over the long term, freight volumes are declining, falling by more than 25% since 2007 due to decline of coal transport.

ポーランドでの鉄道



ポーランドは、**19,660 km**を超える鉄道網を誇っている。



そのうち**62%以上**が電化されており、この数値はEU平均を上回っている



2016年まで鉄道網は縮小傾向にあったが、国および地方自治体による**投資の拡大**により、近代化と過去に廃止された路線の再開の両方が進んでいる。



近年の投資は、インフラの刷新と移動の高速化に重点を置いており、時速120km以上での走行が可能な路線の割合は、過去10年間でほぼ倍増した。

ポーランドでの鉄道



Source: <https://mapa.plk-sa.pl/>



2025年の旅客数は**4億700万人**に達し、今世紀最高の合計数を記録した。ポーランドの旅客鉄道市場は、EU内で第5位の規模である。



パンデミック期間(2020年~2021年)を除き、旅客数は2014年以降、一貫して増加を続けている。



2025年には、**2億1,780万トン**の貨物が鉄道で輸送された。EUにおいて、これよりも鉄道貨物輸送量が多い国はドイツのみである。



長期的に見ると、貨物輸送量は減少傾向にあり、石炭輸送の衰退により2007年以降で25%以上減少した。

Polish and European infrastructure

Compared with Western European countries, Polish railway infrastructure still faces gaps, especially in the area of High-Speed Rail (HSR) development.

High speed rail (HSR) lines length in selected European countries (km)			Railway electrification in selected European countries				
	Dedicated lines	Upgraded lines		Railway length(km)	DC tracks	AC tracks	Electrification rate
Poland	0	459	Poland	19 539	62%	0	62%
EU	8 556	18 496*	EU	200 947	23%	34%	57%
Germany	1 163	1625	Germany	38 691	2%	53%	55%
France	2 748	12 600	France	27 617	21%	40%	61%
Italy	1 097	0	Italy	16 832	68%	4%	73%
Spain	3 190	747	Spain	16 114	44%	23%	67%

Source: Eurostat

Infrastructure management in Poland

Infrastructure management in Poland is separated with different companies being primary concerned with line infrastructure and railway stations.

Line infrastructure (mostly railways):

- Market practically monopolised
- Dominating company: PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK S.A.) managed 96% of total railway length in 2024
- Poland also got marginal length of broad gauge railway (579 km) that’s manager mostly by PKP PLK (153 km) and PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa (395 km)
- Recently there’s increased interest by local governments in restoring previously abandoned lines. In Dolnośląskie Voievodship that resulted in increased presence of Dolnośląska Służba Dróg i Kolei owned by local government, which in 2025 managed close to 20% of lines in region

Railway stations

- Market practically monopolized
- Dominating company: Polskie Koleje Państwowe (PKP S.A.) manages around 2000 railway stations
- Unused railway stations are gradually transferred mostly to local governments. With recent restoration of previously closed lines local governments may start playing increasing role in management of active railway stations

ポーランドと欧州の鉄道インフラ

西欧諸国と比較すると、ポーランドの鉄道インフラは依然として課題を抱えており、特に高速鉄道(HSR)開発の分野においてその遅れが顕著である。

欧州主要国における高速鉄道(HSR)の路線延長(km)			欧州主要国における鉄道の電化				
	専用路線	改良路線	路線延長(km)	直流電化区間	交流電化区間	電化率	
ポーランド	0	459	ポーランド	19 539	62%	0	62%
EU	8 556	18 496*	EU	200 947	23%	34%	57%
ドイツ	1 163	1625	ドイツ	38 691	2%	53%	55%
フランス	2 748	12 600	フランス	27 617	21%	40%	61%
イタリア	1 097	0	イタリア	16 832	68%	4%	73%
スペイン	3 190	747	スペイン	16 114	44%	23%	67%

Source: Eurostat

ポーランドにおけるインフラ管理

ポーランドにおけるインフラ管理は、線路インフラと鉄道駅をそれぞれ別の企業が担当する体制に分かれている。

線路インフラ（主に鉄道線路）

- 市場の状況：事実上の独占状態にある。
- 支配的な企業：PKPポーランド鉄道線路公社(PKP PLK S.A.)が、2024年時点で全鉄道路線延長の96%を管理している。
- 広軌路線：ポーランドにはわずかながら広軌路線(579 km)が存在し、その大部分をPKP PLK(153 km)とPKP広軌製鉄線(LHS、395 km)が管理している。
- 近年の動向：廃止路線の再開に対する地方政府の関心が高まっている。例えばドルヌィ・シロンスク県では、県が所有する「ドルヌィ・シロンスク道路・鉄道局」の存在感が増しており、2025年には同地域内の路線延長の20%近くを管理するに至っている。

鉄道駅

- 市場の状況：事実上の独占状態にある。
- 支配的な企業：ポーランド国鉄(PKP S.A.)が約2,000の鉄道駅を管理している。
- 近年の動向：未使用の鉄道駅は段階的に、主に地方自治体へと譲渡されている。近年、廃止路線の再開が進んでいることから、今後は稼働中の鉄道駅の管理においても地方自治体がより大きな役割を果たす可能性がある。

A close-up photograph of pink flowers, possibly cherry blossoms, is shown within a circular frame on the right side of the slide. The background is dark, and the text is white.

2. Railway market in Poland ポーランドの鉄道市場

2.1. Passenger transport 旅客輸送

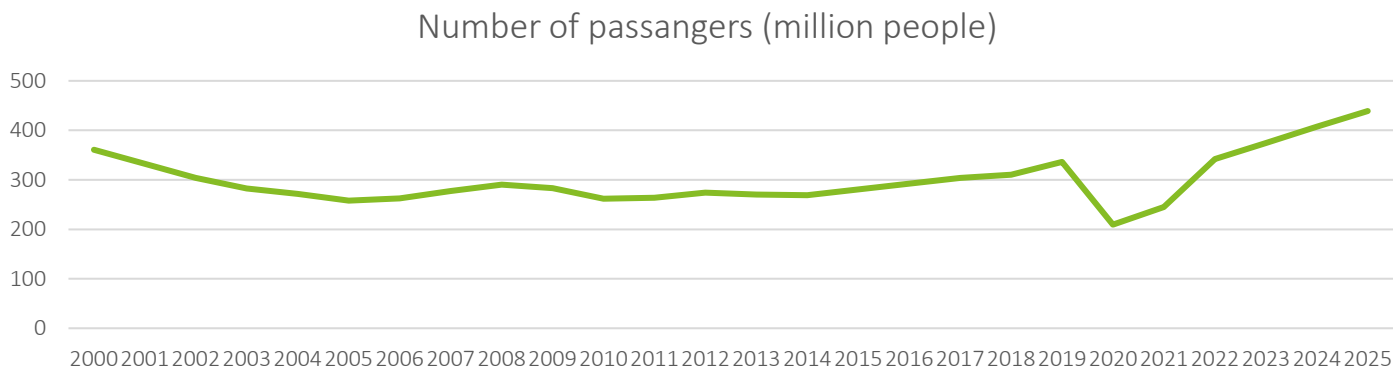
Passenger transport

Basic data

Number of passengers (2025)	438.97 million
Passangerkilometers (2025)	30 694 million
Passenger railway utilization rate (2024)	10.8
Average distance per passanger	69.9 km

Source: Polish Railway Transport Office

Despite strong decline during pandemic years 2020-21 passenger railway transport in Poland is quickly developing. Considering current trends, significant state investments, and further development of regional as well as agglomerations transport we expected further growth in coming years.



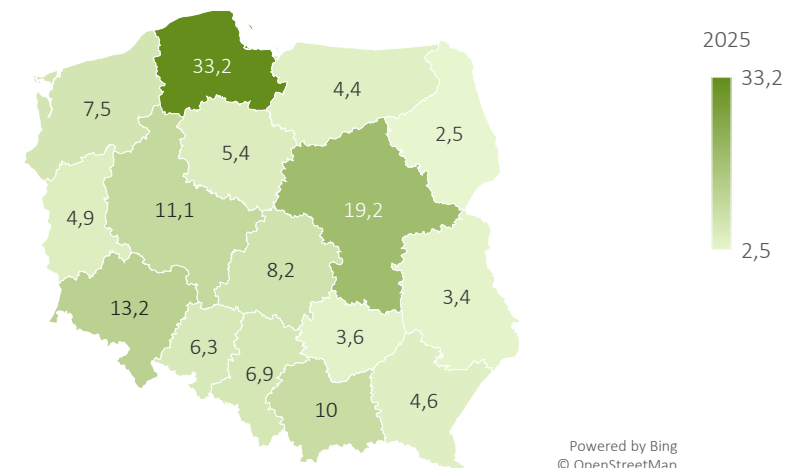
Source: Polish Railway Transport Office

Since 2014, the annual number of passengers has increased by nearly 70%. The growth in passenger numbers is mutually reinforced by the expanding availability of rides. In the EU, only four countries (Germany, France, Italy, and Spain) recorded more passengers in 2024.

Utility rates and the pace of development vary across regions, generally tending to be higher in wealthier areas. Due to agglomeration trains in Three Citites and Warsaw usage per capita is highest in Pomorskie and Mazowieckie.

Wielkopolskie, Małopolskie, and especially Dolnośląskie have benefited from the rapid development of regional companies owned by their respective voivodeships.

Utilization rate by region in 2025 (number of rides per capita)



Powered by Bing
© OpenStreetMap

旅客輸送

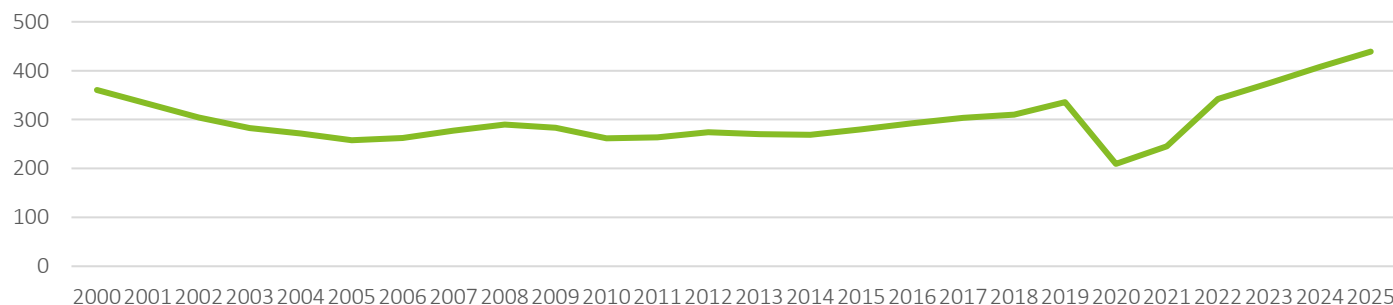
基本データ

旅客数 (2025年)	4億3897万
旅客キロ (2025年)	306億9400万
旅客鉄道利用率 (2024年)	10.8
一人あたりの平均輸送距離	69.9 km

Source: Polish Railway Transport Office

パンデミック期間(2020年~2021年)の深刻な落ち込みにもかかわらず、ポーランドの旅客鉄道輸送は急速に発展している。現在の傾向、国による大規模な投資、そして地域および都市圏輸送のさらなる発展を考慮すると、今後数年間はさらなる成長が見込まれる。

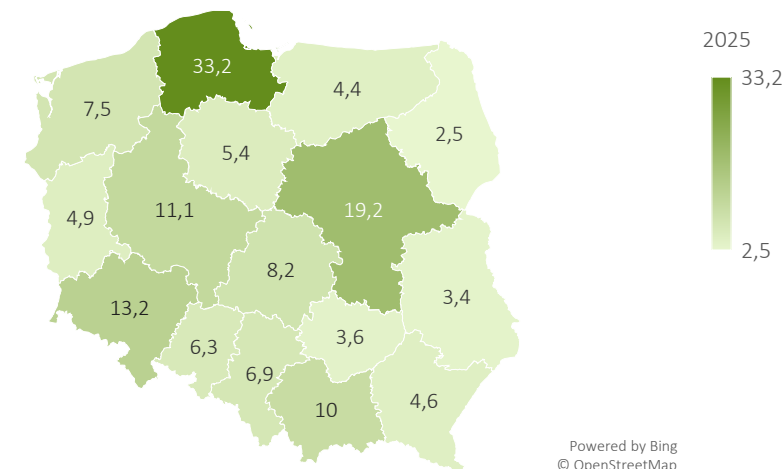
乗客数 (百万人)



Source: Polish Railway Transport Office

- 2014年以降、年間旅客数は70%近く増加した。この旅客数の増加は、列車の運行本数や利便性の向上と相互に作用し合っている。2024年のEUにおいて、ポーランドよりも多い旅客数を記録した国は、ドイツ、フランス、イタリア、スペインの4カ国のみである。
- 利用率や発展のペースは地域によって異なるが、一般的に経済的に豊かな地域ほど高くなる傾向がある。トリシティ(三都市圏)やワルシャワの近郊列車網の影響により、1人あたりの利用率はポモージェ県およびマゾフシェ県が最も高い。
- ヴィエルコポルスカ県(ポズナン圏)、マウオポルスカ県(クラクフ圏)、そして特にドルヌィ・シロンスク県(ヴロツワフ圏)は、各県が所有する地域鉄道運行会社の急速な発展によって恩恵を受けている。

2025年における地域別の利用率 (1人あたりの乗車回数)



Powered by Bing
© OpenStreetMap

Market structure

The Polish passenger market is characterized by a concentration of a few dominant companies within their respective sectors. Long-distance travel is primarily managed by PKP Intercity, whereas regional travel is facilitated by local companies operated by voivodeships or by Polregio in areas where separate entities would not be economically viable. Local agglomeration companies also play a significant role in Warsaw and the Three Cities region.

Market shares in 2025

SHARE:	Polregio	PKP Intercity	Koleje Mazowieckie	Three Cities	Koleje Dolnośląskie	Warsaw	Koleje Śląskie	Koleje Wielkopolskie	Koleje Małopolskie	Other
Passengers	23.4%	20.3%	16.0%	11.5%	5.8%	5.4%	4.7%	4.4%	3.6%	5.0%
Passengerkilometers	13.8%	63.5%	6.4%	3.6%	3.5%	1.2%	2.6%	2.2%	1.0%	2.2%
Trackkilometers	27.7%	35.6%	9.7%	1.3%	6.7%	1.9%	4.3%	5.3%	1.8%	5.9%

Source: Polish Railway Transport Office

Fourth Railway Package

The primary EU regulation concerning access to the railway passenger transport market. It was passed by the European Parliament in 2016 and implemented in Poland in 2020.

Its objective was to liberalize access to domestic markets within the EU for private and foreign enterprises.

This was achieved by reducing administrative burdens including the creation of a single European certification for rolling stock and assigning responsibility for ensuring the availability of rolling stock, such as for leasing, to member states.

Legislation further limited circumstances under which domestic regulators could deny licenses for certain routes.

Notable exception: Member States may restrict access if a route or alternative route is covered by one or more public service contracts and exercising this right would compromise the economic equilibrium of those contracts.

Market access

If an operator provides significantly fewer rides (30% or less than permitted), it may lose its license to competition.

Polish market regulators, including Urząd Transportu Kolejowego (UTK) as the licensing authority and PKP PLK as the infrastructure provider, have previously faced accusations of protectionist policies.

ポーランド市場の構造

- ポーランドの旅客鉄道市場は、各セクターにおける少数の支配的企業の集中によって特徴付けられる。長距離輸送は主にPKPインターシティが管理しているのに対し、地域輸送は各県が運営する地方企業、あるいは独立した事業体では経済的に成り立たない地域においてはポルレギオ(Polregio)が担っている。
- また、ワルシャワやトリシティ(三都市圏)の地域では、都市圏専門の鉄道会社も重要な役割を果たしている。

2025年度の市場シェア

シェア	ポルレギオ	PKPインターシティ	マゾフシェ鉄道	トリシティ	下シロンスク鉄道	ワルシャワ	シロンスク鉄道	ヴィエルコポルスカ鉄道	マウオポルスカ鉄道	その他
旅客数	23.4%	20.3%	16.0%	11.5%	5.8%	5.4%	4.7%	4.4%	3.6%	5.0%
人キロ	13.8%	63.5%	6.4%	3.6%	3.5%	1.2%	2.6%	2.2%	1.0%	2.2%
列車キロ	27.7%	35.6%	9.7%	1.3%	6.7%	1.9%	4.3%	5.3%	1.8%	5.9%

Source: Polish Railway Transport Office

第4次鉄道パッケージ

- EUの旅客鉄道輸送市場へのアクセスに関する主要な規則。2016年に欧州議会で可決され、ポーランドでは2020年に施行された。
- その目的は、EU域内の国内市場への民間企業および外国企業によるアクセスを自由化することであった。
- これは、鉄道車両の単一欧州認証の創設を含む行政的負担の軽減や、リース用などを含む鉄道車両の可用性確保の責任を加盟国に割り当てることによって達成された。
- さらに同法は、国内規制当局が特定の路線に対する運行免許を拒否できる状況を制限した。
- 重要な例外:加盟国は、ある路線またはその代替路線が1つ以上の公共サービス契約(PSC)の対象となっており、新規参入を許可することがそれらの契約の経済的均衡を損なうと判断される場合には、アクセスを制限することができる。

市場アクセス

- 運行会社大幅に少ない本数(許可された本数の30%以下)でしか運行しない場合、競争のためにその免許を失う可能性がある。
- 免許付与機関である鉄道輸送局(UTK)やインフラ提供者であるPKP PLKを含むポーランドの市場規制当局は、これまで保護主義的な政策をとっているとの非難に直面してきた。

A close-up photograph of pink flowers, possibly cherry blossoms, is shown within a circular frame on the right side of the slide. The background is dark, and the flowers are in sharp focus, with some petals showing yellow stamens.

2. Railway market in Poland ポーランドの鉄道市場

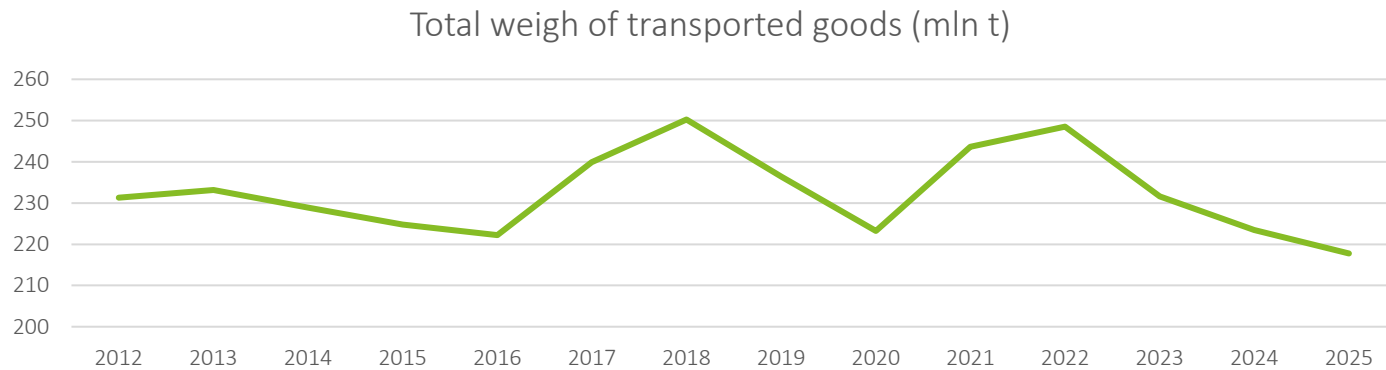
2.2. Freight transport 貨物輸送

Freight transport

Basic data

Tonnage	217.8 mln t
Tonne-km	56 216 mln
Average transport distance per tonne	258.1 km

With the anticipated decline in coal transport in the coming years, the trend toward reduced freight volumes should persist; however, demand for other categories remains robust, supporting long-term market stability.



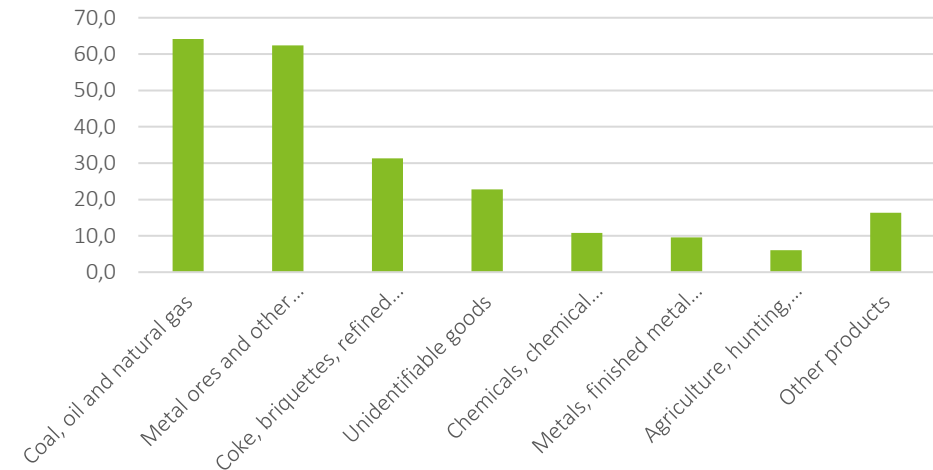
Source: Polish Railway Transport Office

Although there have been some rebounds, most notably in the two years following the pandemic in 2020, the overall trend remains negative, primarily due to declining coal shipments.

According to data from 2021 to 2024, the volume of coal and other energy goods transported dropped from over 90 million tons to 64 million tons. In 2022, this decrease was offset by increased transport of metal ores and agricultural products, but since then, other categories have stabilized.

Poland's railway transport sector is well developed compared with the rest of the EU. In 2024, only Germany transported more freight, while Poland moved more than twice as much as third-place Italy.

Goods transported by rail in 2024 (million tonnes)



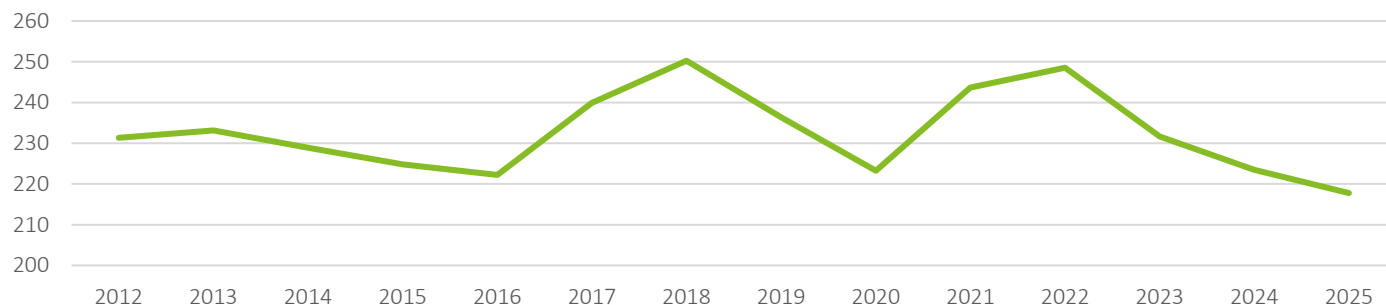
貨物輸送

基本データ

輸送トン数	2億1,780万トン
トンキロ	562億1,600万
1トンあたりの平均輸送距離	258.1 km

石炭輸送の減少が予想される中、今後数年間は貨物輸送量の減少傾向が続く見通しである。しかし、他の貨物カテゴリーに対する需要は依然として堅調であり、これが長期的な市場の安定を支えている。

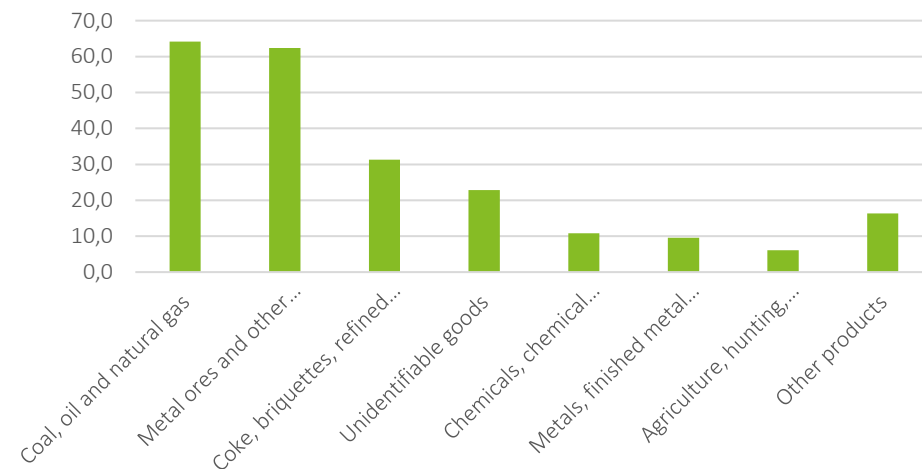
輸送貨物総重量 (百万トン)



Source: Polish Railway Transport Office

- パンデミック後の2年間など、一部で回復は見られたものの、主に石炭輸送の減少が響き、全体的な傾向は依然としてマイナスである。
- 2021年から2024年のデータによると、石炭およびその他のエネルギー関連貨物の輸送量は、9,000万トン以上から6,400万トンまで減少した。2022年には、この減少分が金属鉱石や農産物の輸送増加によって相殺されたが、それ以降、その他のカテゴリーの輸送量は横ばいで推移している。
- ポーランドの鉄道輸送セクターは、EU内の他国と比較しても十分に発展している。2024年時点において、貨物輸送量でポーランドを上回ったのはドイツのみであり、3位のイタリアと比較しても2倍以上の貨物を輸送している。

2024年における鉄道貨物輸送量 (百万トン)



Market structure

In recent years, the freight transport market has undergone structural transformation, evolving from dominance by a single entity to a diversified market landscape. Since 2012, PKP Cargo has lost roughly half its market share, with smaller undertakings steadily gaining presence.

Market shares and how they changed since 2012

INVESTMENT:	PKP Cargo	DB Cargo Polska	Orlen Kolej	PKP LHS	PUK Kolprem	Freightliner PL	CD Cargo Poland	PCC Intermodal	Pol-Mieź Trans	Other
Weigh	26.6%	15.2%	7.6%	4.3%	4.1%	2.9%	2.6%	2.5%	2.1%	32.2%
Tonnekilometer	26.4%	5.2%	12.0%	4.8%	2.1%	3.6%	2.4%	3.6%	1.5%	38.3%
Trankilometer	30.5%	6.7%	11.6%	1.9%	1.6%	2.2%	2.0%	3.7%	1.7%	38.1%
Change since 2012* :										
Weigh	-23.9pp	-5.2pp	+2.2pp	-0.1pp	+2.4pp	+0.7pp	-	-	-0pp	-
Tonnekilometer	-33.9pp	-0.3pp	+2.1pp	-2.1pp	+1.4pp	+1.6pp	-	-	-0.4pp	-
Trankilometer	-36.0pp	+1.5pp	+2.6pp	-0.8pp	+1.0pp	+1.6pp	-	-	-0.2pp	-

* As a result of market dynamics, several companies either entered the market or changed legal structure. These organizations are highlighted in bold. For example, DB Cargo Polska was known as DB Schenker Rail Polska in 2012, and Orlen Kolej emerged from the merger of Lotos Kolej and Orlen Koltrans.

Source: Polish Railway Transport Office

ポーランド市場の構造

近年、貨物輸送市場は構造的な変革を遂げ、単一の事業者による支配から、多様化した市場環境へと進化している。2012年以降、PKP Cargo はその市場シェアの約半分を失っており、小規模な事業者が着実に存在感を高めている。

2012年以降の市場シェアと変遷

投資	PKP Cargo	DB Cargo Polska	Orlen Kolej	PKP LHS	PUK Kolprem	Freightliner PL	CD Cargo Poland	PCC Intermodal	Pol-Miedź Trans	その他
輸送量	26.6%	15.2%	7.6%	4.3%	4.1%	2.9%	2.6%	2.5%	2.1%	32.2%
トンキロ	26.4%	5.2%	12.0%	4.8%	2.1%	3.6%	2.4%	3.6%	1.5%	38.3%
列車キロ	30.5%	6.7%	11.6%	1.9%	1.6%	2.2%	2.0%	3.7%	1.7%	38.1%
2012年からの変化										
輸送量	-23.9pp	-5.2pp	+2.2pp	-0.1pp	+2.4pp	+0.7pp	-	-	-0.0pp	-
トンキロ	-33.9pp	-0.3pp	+2.1pp	-2.1pp	+1.4pp	+1.6pp	-	-	-0.4pp	-
列車キロ	-36.0pp	+1.5pp	+2.6pp	-0.8pp	+1.0pp	+1.6pp	-	-	-0.2pp	-

*市場の動向に伴い、複数の企業が新規参入、あるいは法的構造の変更を行いました。これらの組織は太字で示されています。例えば、DBカーゴ・ポルスカ(DB Cargo Polska)は2012年当時はDBシェンカー・レール・ポルスカ(DB Schenker Rail Polska)として知られており、オルレン・コレイ(Orlen Kolej)は、ロトス・コレイ(Lotos Kolej)とオルレン・コルトランス(Orlen Koltrans)の合併により誕生しました。

Foreign companies on Polish railway market

Aside of mentioned transport companies foreign entities plays vital role on Polish railway market as providers of rolling stock, infrastructure or digital solutions. Major ones are Alstom, Stadler Rail, Siemens Mobility, Hitachi and Vossloh among others.

Hitachi Rail

Hitachi's rolling stock and railway signaling manufacturing division operates outside Japan. The company functions globally but grows its business in each market by leveraging local talent and investing in local communities. In Poland, it has a skilled team of over 300 employees and contributes to the modernization of the national railway infrastructure overseen by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. In addition to Hitachi Rail, other Hitachi divisions are active in Poland, covering a wide variety of sectors.

Alstom

French multinational rail transport systems manufacturer. In Poland operates mostly as provider of rolling stock including Pendolino trains serving now as fastest trains in Poland. After Bombardier acquisition they own 9 production plants in Poland employing 4500 people.

Stadler Rail

Swiss manufacturer of railway rolling stock. Producent of ER FLIRT: popular train on regional lines. Aside of service teams they have 3 production plants producing both for domestic and export markets. They employ around 2000 people.

Siemens Mobility

A division of Siemens that specializes in rail transport. They offer complex line of products and services on Polish rail market consisting of rolling stock (e.g. Vectron locomotive) as well as traffic control infrastructure.

Vossloh

A rail technology company based in Germany. They offer complex line of products and services on Polish rail market consisting of rolling stock for private carriers as well as infrastructure (e.g. Vossloh 300 NG fastening system for rails). They own Vossloh Cogifer Polska Sp. z o.o. employing around 350 people as well as Vossloh Fastening Systems Poland sp. z. o.o.

ポーランド鉄道市場における外資系企業

- 輸送(運行)会社以外にも、外資系企業は鉄道車両、インフラ、あるいはデジタルソリューションのサプライヤーとして、ポーランドの鉄道市場において極めて重要な役割を果たしている。主要な企業としては、アルストム(Alstom)、シュタドラー・レール(Stadler Rail)、シーメンス・モビリティ(Siemens Mobility)、日立(Hitachi)、フォスロ(Vossloh)などが挙げられる。

Hitachi Rail

日立の鉄道車両および鉄道信号製造部門は、日本国外でも事業を展開している。同社はグローバルに機能しているが、各市場における現地の優秀な人材を活かし、地域社会に投資することでビジネスを拡大している。

ポーランドでは、300名以上の熟練した従業員からなるチームを擁し、ポーランド鉄道線路公社(PKP PLK)が管轄する国家鉄道インフラの近代化に貢献している。日立レールだけでなく、日立の他の部門もポーランドで活動しており、多岐にわたる分野をカバーしている。

Alstom

フランスの多国籍鉄道輸送システムメーカーである。ポーランドにおいては、主に鉄道車両のプロバイダーとして活動しており、現在ポーランドで最速の列車として運用されている「ペンドリーノ」も同社が提供している。ボンバルディア社の買収を経て、現在はポーランド国内に9つの製造拠点を保有し、4,500人の従業員を雇用している。

Stadler Rail

スイスの鉄道車両メーカーである。地域路線で人気の高い列車「FLIRT(フリルト)」の製造元だ。サービスチーム(保守点検部門)のほかに3つの製造拠点を構え、ポーランド国内市場向けおよび輸出向けの両方の車両を製造している。従業員数は約2,000人である。

Siemens Mobility

鉄道輸送を専門とするシーメンス(Siemens)の事業部門である。同社は、鉄道車両(例:ヴェクトロン<Vectron>機関車)や運行管理インフラを含む、包括的な製品・サービスラインナップをポーランドの鉄道市場で展開している。

Vossloh

ドイツに拠点を置く鉄道技術企業である。民間運行会社向けの鉄道車両や、インフラ製品(例:レール締結装置「Vossloh 300 NG」など)を含む、包括的な製品・サービスをポーランドの鉄道市場で展開している。同社は、約350人を雇用するフォスロ・コジファー・ポルスカ(Vossloh Cogifer Polska Sp. z o.o.)およびフォスロ・ファスニング・システムズ・ポーランド(Vossloh Fastening Systems Poland sp. z o.o.)を傘下に収めている。

Intermodal transport

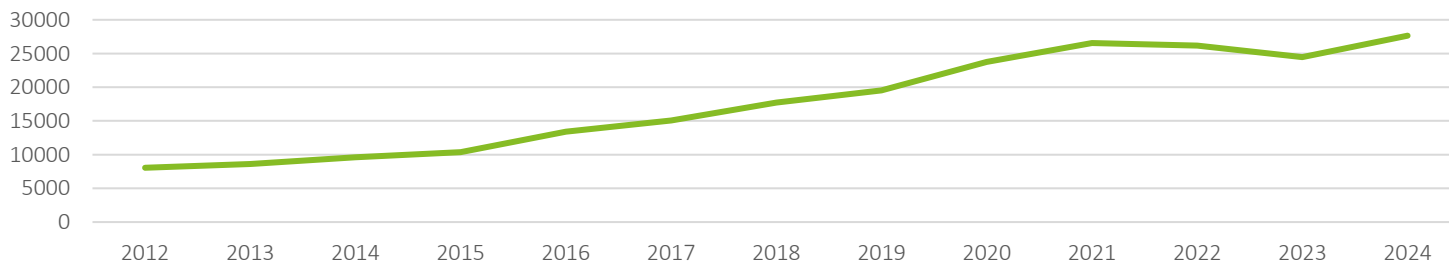
Intermodal transport in Poland is expanding rapidly. Since 2012, the tonnage of goods moved via intermodal methods has more than tripled. While growth slowed following the onset of the war in Ukraine—given Poland’s previous advantage as a transport hub between the EU and Russia via both standard and broad-gauge rails—a rebound is now evident in the data.

Similar to the freight sector, the intermodal market is relatively diverse, with no single company exceeding a 20% market share.

Market share in quarters I-III 2025

Share:	PCC Intermodal	PKP CARGO	DB Cargo Polska	LTE Polska	Metrans	Eurasian Railway Carrier	Alza Cargo	Captrain Polska	LTG Cargo Polska	Other
Tonnage	19.4%	19.0%	11.9%	6.0%	5.9%	4.8%	4.1%	3.6%	3.3%	22.0%
Tonokillometers	21.8%	18.7%	13.6%	4.1%	5.4%	0.1%	4.9%	3.0%	4.2%	25.4%

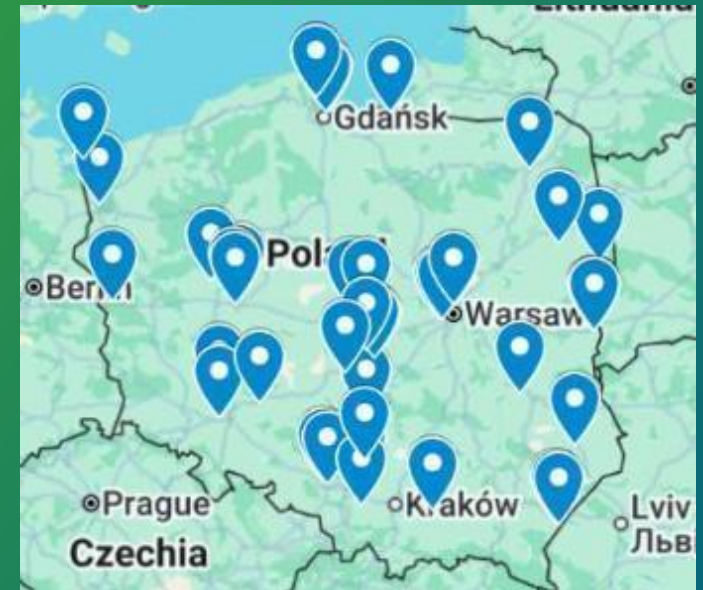
Tonnage of goods in intermodal transport (thousand tonnes)



Development of intermodal transport in Poland 2012-2024

INVESTMENT:	2012	2024	Change
Units	644 568	1 741 272	+170%
TEU	1 046 982	2 716 078	+159%
Tonnage (thousand t)	8 055.83	27 644.35	+243%
Tonokilometers (thousand tkm)	3 044 869.16	9 355 966.13	+207%

Terminals in Poland



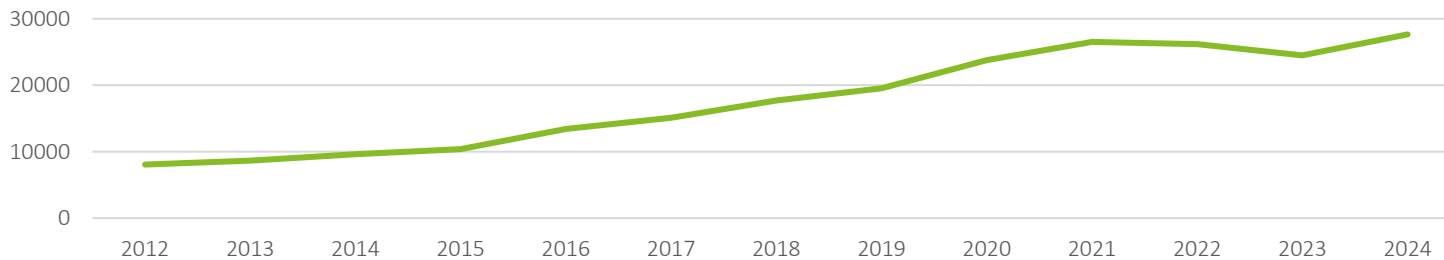
複合一貫輸送（インターモーダル輸送）

- ポーランドにおけるインターモーダル輸送は急速に拡大している。2012年以降、インターモーダル輸送による貨物トン数は3倍以上に増加した。ウクライナでの戦争開始後、標準軌および広軌の両方を利用してEUとロシアを結ぶ輸送ハブとしてのポーランドの優位性が揺らいだことで成長は鈍化したものの、現在ではデータからも回復の兆しが明らかである。
- 貨物セクター全体と同様に、インターモーダル市場は比較的多様化しており、市場シェアが20%を超える企業は存在しない。

2025年度 第1-3 四半期における市場シェア

シェア	PCC Intermodal	PKP CARGO	DB Cargo Polska	LTE Polska	Metrans	Eurasian Railway Carrier	Alza Cargo	Captrain Polska	LTG Cargo Polska	その他
輸送量	19.4%	19.0%	11.9%	6.0%	5.9%	4.8%	4.1%	3.6%	3.3%	22.0%
トンキロ	21.8%	18.7%	13.6%	4.1%	5.4%	0.1%	4.9%	3.0%	4.2%	25.4%

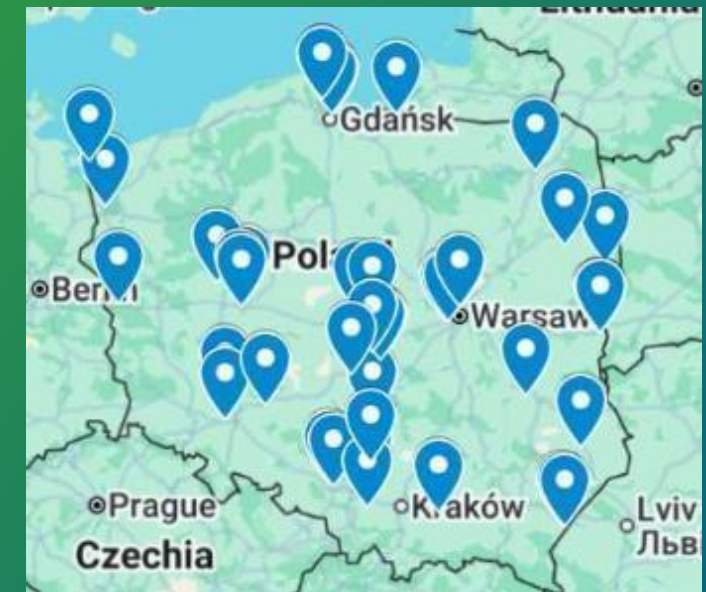
複合一貫輸送（インターモーダル輸送）における貨物輸送量（千トン）



ポーランドにおける複合一貫輸送（インターモーダル輸送）の推移（2012年－2024年）

投資	2012年	2024年	変化率
輸送単位数	644 568	1 741 272	+170%
TEU (20フィート換算ユニット)	1 046 982	2 716 078	+159%
輸送量 (千トン)	8 055.83	27 644.35	+243%
トンキロ (千トンキロ)	3 044 869.16	9 355 966.13	+207%

ポーランドの物流拠点（ターミナル）



A close-up photograph of pink flowers, possibly cherry blossoms, is shown within a circular frame on the right side of the slide. The background is dark, and the flowers are in sharp focus, with some petals showing yellow stamens.

3. Railway investments in Poland ポーランドでの鉄道分野の投資

3.1. Strategic documents 戦略文書

Significant strategic documents: Poland

1. [Strategy For Sustainable Development of Transport until 2030](#)

The national strategy outlines key directions for the development of transport in Poland through 2030. Several projects have been scaled back since their initial publication.

The strategy stipulates plans for railway expansion, introduces the concept of a new central airport as a transportation hub with high-speed rail access, and sets milestones for road and port infrastructure.

Key takeaways:

- Construction of the Central Communication Port (new central airport)
- **Expansion of railway lines, increasing those suitable for technical speeds over 160 km/h from 135 km in 2017 to 1 100 km by 2030 (approximately 240 km as of 2025)**
- Addition of over 2,500 km of new high-speed roads and highways
- Development of ports in Gdańsk, Gdynia, and Świnoujście to enhance transshipment capacity by 100–120 million tons
- Creation of approximately 950 km of new inland waterways

2. [The National Railway Programme \(KPK\)](#)

The National Railway Program (KPK) is a multi-year initiative encompassing investments in railway infrastructure, co-financed by the Minister of Transport. It defines funding amounts, sources (EU and national), and ensures financial planning aligns with the Public Finance Act.

Key takeaways:

- Modernization of railways and expansion of high-speed rail from 90 km in 2015 to 650 km by 2030
- Improved connectivity between major cities
- Enhanced security for train transport

3. [Kolej+](#)

The Local and Regional Railway Infrastructure Supplementation Program – Kolej+ (until 2032) – is a long-term initiative aimed at mitigating transport exclusion by expanding the rail network with new connections. The program primarily seeks to provide residents of towns with populations greater than 10 000 that are currently lacking rail services with access to inter-provincial transportation.

Key takeaways:

- Development of railway links connecting cities with populations exceeding 10 000 to voivodeship capitals.
- Enhancement of inter-voivodeship connectivity.

主要な戦略的文書:ポーランド

1. [2030年までの持続可能な交通発展戦略](#)

- 国家戦略は、2030年までのポーランドにおける交通発展の主要な方向性を概説している。当初の公表以降、いくつかのプロジェクトは規模が縮小された。
- この戦略では、鉄道網の拡張計画、交通結節点(ハブ)としての新しい中央空港と高速鉄道アクセスの概念の導入、および道路・港湾インフラ整備に向けたマイルストーン(中間目標)が定められている。

主要なポイント

- **中央交通港(新中央空港)の建設**
- **鉄道網の拡張**: 技術上の最高速度が160km/hを超える区間を、2017年の135kmから2030年までに1,100kmへ拡大(2025年時点では約240km)
- **高速道路および自動車専用道路の拡充**: 2,500km以上の新規建設
- **港湾開発**: グダニスク、グディニャ、シフィノウイシチェ港における港湾開発を通じ、積み替え能力を1億~1億2,000万トン増強
- **内陸水路の整備**: 約950kmの新規水路の創出

2. [国家鉄道プログラム \(KPK\)](#)

- 国家鉄道プログラム (KPK) は、交通大臣の共同融資を受ける鉄道インフラ投資を包括する複数年計画である。
- このプログラムは、資金の額と調達元 (EU資金および国家予算) を定め、財政法 (Public Finance Act) に準拠した財務計画を保証する。

主要なポイント

- **鉄道の近代化と高速鉄道の拡充**: 2015年の90kmから2030年までに650kmへ拡大
- **主要都市間の接続性向上**
- **鉄道輸送における安全性の強化**

3. [Kolej+ \(コレユ・プラス\)](#)

地方および地域鉄道インフラ補完プログラム『Kolej+』(2032年まで)は、鉄道網を新規路線で拡張することにより、『交通排除』を解消することを目的とした長期的な取り組みである。本プログラムは主に、現在鉄道サービスが利用できない人口1万人以上の都市の住民に対し、県間輸送へのアクセスを提供することを目指している。

主要なポイント

- **鉄道網の開発**: 人口1万人を超える都市と県都を結ぶ路線の整備。
- **県間接続性の強化**: 各県を結ぶネットワークの利便性向上。

Krajowy Program Kolejowy

The National Railway Program (KPK) serves as Poland's primary legislative framework for railway development. Introduced as an executive act by the Council of Ministers on 15 September 2015, the KPK was originally set to run until 2023 but has since been extended. Current plans project its scope through 2030, with considerations extending to 2032.

Funding primarily derives from European Union sources, including Next GenerationEU, with approximately one-third provided by domestic funds.

Capital expenditure until 2024 and planned 2025-2030 (thousand PLN)

	Up to 2024	2025 (planned)	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
EU funds	63 391 889.7	12 583 642.3	15 928 108.7	10 801 941.2	11 198 871.5	8 970 816.1	6 171 084.3	129 046 353.8
Domestic funds	11 759 177.1	2 567 171.2	3 781 887.0	7 855 213.2	7 023 783.3	4 900 333.3	5 684 181.9	43 571 747
Total	75 151 066.8	15 150 813.5	19 709 995.7	18 657 154.4	18 222 654.8	13 871 149.4	11 855 266.2	172 618 100.8

Source: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>

Program realization progress

To assess the program's effectiveness, a set of indicators has been established:

1. Length of reconstructed tracks
2. Length of railway lines supporting passenger train speeds above 160 km/h
3. Length of lines equipped with the European Train Control System (ETCS)
4. Average freight train speed on the PLK SA network
5. Number of voivodeship centres connected by lines upgraded to support average passenger train speeds of at least 100 km/h

SHARE:	Jednostka	As of 31.12.2015	As of 31.12.2023	Planned 31.12.2030
Rebuilt tracks	Km	8	8270	12500
Allowing 160 km/h	Km	90	296	650
With ETCS	Km	-	1020	2700
Average freight train speed	Km/h	-	30	40
Voivodships centers connected	Number	8/18	14/18	18/18

国家鉄道プログラム (Krajowy Program Kolejowy)

- 国家鉄道プログラム (KPK) は、ポーランドにおける鉄道開発の主要な法的枠組みである。2015年9月15日に閣僚会議の行政措置として導入された KPKは、当初2023年までの実施を予定していたが、その後延長されている。現在の計画では2030年までの範囲が想定されており、2032年までの見直しも検討されている。
- 資金は主に欧州連合 (EU) の財源(次世代EUを含む) から調達されており、約3分の1が国内資金で賄われている。

2024年までの設備投資額および2025年～2030年の計画額 (単位: 千PLN)

	2024年まで	2025 (計画)	2026	2027	2028	2029	2030	合計
EU 基金	63 391 889.7	12 583 642.3	15 928 108.7	10 801 941.2	11 198 871.5	8 970 816.1	6 171 084.3	129 046 353.8
国内基金	11 759 177.1	2 567 171.2	3 781 887.0	7 855 213.2	7 023 783.3	4 900 333.3	5 684 181.9	43 571 747
合計	75 151 066.8	15 150 813.5	19 709 995.7	18 657 154.4	18 222 654.8	13 871 149.4	11 855 266.2	172 618 100.8

プログラム実施状況

同プログラムの有効性を評価するため、一連の指標が設定されている。

1. 改修された線路の延長距離
2. 旅客列車の速度が時速160kmを超える鉄道路線の延長距離
3. 欧州列車制御システム(ETCS)が導入された路線の延長距離
4. PKP PLKネットワークにおける貨物列車の平均速度
5. 平均旅客列車速度が時速100km以上となるよう改良された路線で接続されている県都の数

	単位	31.12.2015 時点	31.12.2023 時点	31.12.2030 計画
改良線路延長	Km	8	8270	12500
最高速度160km/h 対応区間	Km	90	296	650
ETCS 設置区間	Km	-	1020	2700
貨物列車の平均速度	Km/h	-	30	40
県都間の接続数	数	8/18	14/18	18/18

Kolej+

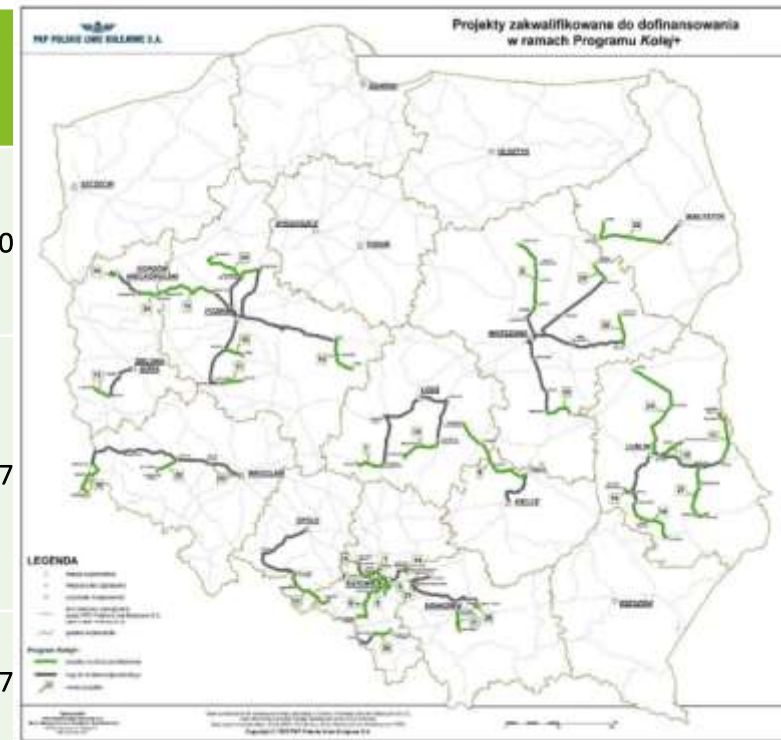
The Kolej+ program, introduced in 2019 as a complement to the KPK, focuses on the development of regional rail connections to improve transport cohesion. Its principal aim is to link all cities with populations over 10 000 to their respective voivodeship centers. Additionally, the program addresses inter-voivodeship connectivity and tackles infrastructure degradation, which poses financial and administrative challenges to restoring regional links.

The current scope of Kolej+ extends through 2029

Program budget 2019-2029 (thousand PLN)

	2019-2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Capital injection to PKP PLK S.A.	0	1698.08	44344.70	217 156.96	484 468.96	1 755 368.89	4 049 753.86	4 647 209.26	11 200 000.00
Local governments funds	0	307.92	9 003.09	52 364.44	97 530.68	349 313.47	778 088.92	886 398.25	2 173 006.77
Total	0	2 006.00	53 347.79	269 520.69	581 999.64	2 104 682.36	4 827 842.78	5 533 607.51	13 373 006.77

Projects qualified for Program support



Source: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-uzupelniania-lokalnej-i-regionalnej-infrastruktury-kolejowej>

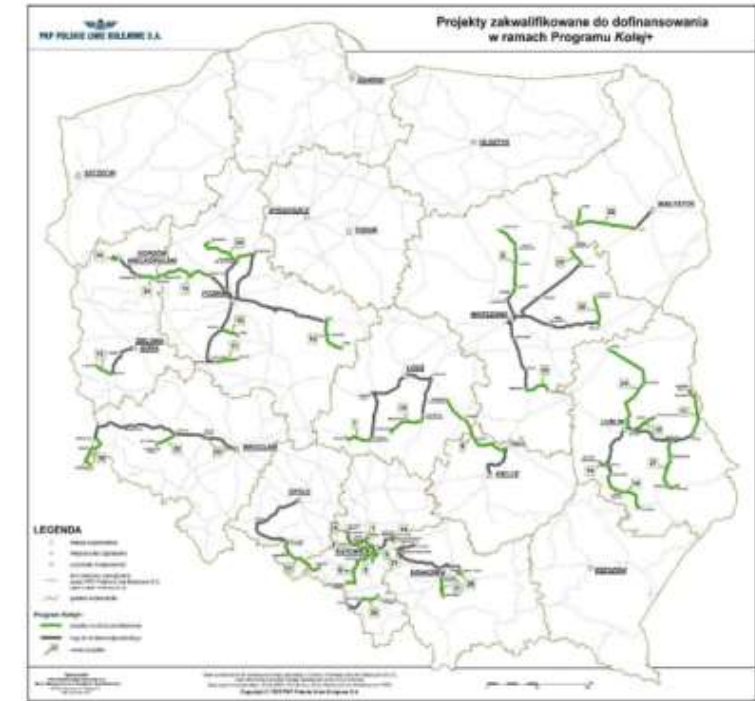
「コレユ・プラス (Kolej+)」プログラム

- 「コレユ・プラス(Kolej+)」プログラムは、国家鉄道プログラム(KPK)を補完するものとして2019年に導入され、交通の連結性を向上させるための地域鉄道網の整備に重点を置いている。その主な目的は、人口1万人以上のすべての都市を、それぞれの県都と結ぶことである。
- さらに同プログラムは、県をまたぐ連結性の向上や、地域路線の復旧に向けた財政的・行政的な障壁となっているインフラの老朽化問題にも対処している。現在の「コレユ・プラス」の実施期間は**2029年まで**となっている。

プログラム予算 2019年～2029年(単位:千PLN)

	2019-2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	計
PKP PLK S.A.への資本注入	0	1698.08	44344.70	217 156.96	484 468.96	1 755 368.89	4 049 753.86	4 647 209.26	11 200 000.00
地方自治体資金	0	307.92	9 003.09	52 364.44	97 530.68	349 313.47	778 088.92	886 398.25	2 173 006.77
合計	0	2 006.00	53 347.79	269 520.69	581 999.64	2 104 682.36	4 827 842.78	5 533 607.51	13 373 006.77

プログラム支援の対象として 選定されたプロジェクト



Source: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-uzupelniania-lokalnej-i-regionalnej-infrastruktury-kolejowej>

A close-up photograph of pink flowers, possibly cherry blossoms, arranged in a circular pattern. The flowers are in various stages of bloom, with some showing yellow stamens. The background is a soft, out-of-focus green and pink.

3. Railway investments in Poland **ポーランドでの鉄道分野の投資**

3.2. Central communication port **中央交通ハブ**

Central Communication Port

The Central Communication Port (CPK) represents the largest transport investment in Poland. This project includes the construction of a central hub with an integrated airport and the **development of the nation's inaugural High-Speed Rail (HSR) system, supporting technical velocities up to 350 km/h.**

Breakdown of project finances (mln PLN)

INVESTMENT:	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
AIRPORT	781	2 587	2 148	4 730	6 272	8 231	9 443	6 121	2 411	42 723
Complementary airport projects	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
RAILROAD	1 781	3 542	10 413	13 986	15 013	12 257	9 453	7 571	2 822	76 838
Rolling stock for HST	-	40	172	207	280	266	239	242	294	1 740
OTHER	46	519	822	997	1 809	1 537	1 269	821	72	7 893
FINANCING:										
Treasury securities	2 483	6 464	11 653	12 262	10 223	8 313	6 325	4 062	1 116	62 901
EU	144	291	965	3 643	7 475	6 856	6 398	5 652	2 228	33 652
Commercial debt	-	-	1 167	2 953	4 235	5 453	6 371	4 330	2 348	26 858
Investors	-	430	291	1 593	1 731	1 870	1 505	878	31	8 329

Project objectives regarding railway

Integration with airport: Travel time to Warsaw is expected to be approximately 20 minutes

Connections between major cities to Rail Baltica and to the broader Central European rail network

High-speed rail with max velocity reaching 350 km/h

Targeted travel times between Warsaw and major cities of up to 100 minutes

Project railway elements

- Passenger terminal co-located with a new railway station, facilitating intermodal transfers
- "Y HSR line" linking Warsaw via Łódź to Poznań and Wrocław
- Implementation of a 2x25 kV traction power supply system for CPK railways
- Procurement of HSR rolling stock

Source: <https://monitorpolski.gov.pl/M2025000002901.pdf>

中央交通ハブ (Central Communication Port)

- 中央交通ハブ(CPK)は、ポーランドにおける過去最大の輸送インフラ投資である。このプロジェクトには、空港と統合された中央ハブの建設に加え、最高時速350kmの技術的走行速度に対応する、ポーランド初の高速鉄道(HSR)システムの開発が含まれている。

プロジェクト財政の内訳 (単位:百万PLN)

投資	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	計
空港関連	781	2 587	2 148	4 730	6 272	8 231	9 443	6 121	2 411	42 723
空港関連付帯プロジェクト	20	497	522	530	290	202	197	166	123	2 546
鉄道関連	1 781	3 542	10 413	13 986	15 013	12 257	9 453	7 571	2 822	76 838
高速鉄道(HST)車両	-	40	172	207	280	266	239	242	294	1 740
その他	46	519	822	997	1 809	1537	1269	821	72	7893
資金調達										
国債	2 483	6 464	11 653	12 262	10 223	8 313	6 325	4 062	1 116	62 901
EU補助金	144	291	965	3 643	7 475	6 856	6 398	5 652	2 228	33 652
商業負債 民間融資	-	-	1 167	2 953	4 235	5 453	6 371	4 330	2 348	26 858
投資家	-	430	291	1593	1731	1870	1505	878	31	8329

鉄道プロジェクトの目標

- 空港との接続: ワルシャワまでの所要時間は約20分を見込んでいる。
- 主要都市間の接続: 「レール・バルティカ(Rail Baltica)」および広域の中欧鉄道ネットワークへの接続。
- 高速鉄道: 最高時速350kmに達する高速鉄道。
- 目標所要時間: ワルシャワと各主要都市間の所要時間を最大100分以内とする。

鉄道プロジェクトの構成項目

- 空港ターミナルと鉄道駅の併設: インターモーダル(異種輸送モード間)の乗り換えを円滑化。
- 「Y字型」高速鉄道線(HSR): ワルシャワからウッチを經由し、ポズナンおよびヴロツワフを結ぶ路線。
- 25kV交流電化方式の導入: CPK鉄道網における 2x25 kV の電力供給システムの採用。高
- 速鉄道車両の調達: HSR(高速鉄道)車両の導入。

„100 min Poland”

- Objective: Train journeys between Warsaw and most major cities should not exceed 100 minutes
- It will be achieved mainly through upgrading existing rail lines
- Additionally, the "Y" line will connect Warsaw with Poznań and Wrocław

Y line specifics

The high-speed line will connect Warsaw—the capital—through Łódź (the fourth-largest city), to Poznań in the north (fifth-largest), and Wrocław (third-largest). This marks Poland’s first High-Speed Rail (HSR) project.

First tenders were already completed covering technical consulting (awarded to INECO) and PLN 2.8 billion for rail and supporting infrastructure in Łódź. Finalized tenders also include the design of the railway junction for the new airport.



Timeline

2023: Beginning of works on Airport City, first contracts on railway construction, first purchases of rolling stock for HSR

2026: Full purchase of land for investment (33% in 2023), formal procedures for railways projects finished; beginning of constructions and certification of airport, including connecting roads and Cargo City

2028: Start of construction of start lines etc. for plains, development of supporting infrastructure including electro energy, railway station

2032: Finished works on airport and surrounding infrastructure, including full certification; construction works finished for 320km, with further 80km being in construction and another 160km having environmental decision; 85% of rolling stock for HSR purchased

Investment potential

„Y” HSR LINE

- The project is divided into eight separate construction sectors, including a railway junction near the airport and a tunnel in Łódź.
- Initial tenders for both the railway junction and the tunnel have already begun.
- Further opportunities exist in upcoming tenders, covering all eight construction sectors.
- Japanese companies may consider providing components and services for building and operating the high-speed rail (HSR).
- As Poland's first project of this kind, Japan can contribute valuable training and operational expertise in HSR management and maintenance.

IMPORTANT INCOMING DEADLINE:

A tender for the purchase of 20 electric units capable of speeds up to 320 km/h:

Applications to participate are due by the end of April 2026. Offers should be submitted in May 2027, and results are anticipated by August 2027.

100分以内に短縮 (100 min Poland)

- **目標:** ワルシャワと主要都市間の鉄道移動時間を、最大100分以内とする。
- **達成手段:** 主に既存の鉄道路線の近代化を通じて達成される。
- **その他:** 「Y字型」路線が、ワルシャワとポズナンおよびヴロツワフを結ぶ。

「Y字型」高速鉄道計画の概要

- この高速鉄道線は、首都ワルシャワからウッチ(第4の都市)を經由し、北方のポズナン(第5の都市)およびヴロツワフ(第3の都市)を結ぶ。これはポーランド初の高速鉄道(HSR)プロジェクトとなる。
- 最初の入札はすでに完了しており、技術コンサルティング(イネコ社が受注)や、ウッチ市内の鉄道および関連インフラ整備に対する28億ズウォティの案件が含まれる。また、新空港の鉄道ジャンクションの設計に関する入札も完了している。



タイムライン

- **2023年:** 「エアポート・シティ」の工事開始、鉄道建設に関する最初の契約締結、高速鉄道(HSR)向け車両の初回購入。
- **2026年:** 投資用地の全面取得完了(2023年時点で33%)、鉄道プロジェクトの公式な手続き完了。空港本体(接続道路やカーゴ・シティを含む)の建設および認証作業の開始。
- **2028年:** 滑走路等の建設開始、電力供給設備や鉄道駅を含む周辺インフラの整備。
- **2032年:** 空港および周辺インフラの完成(全面的な認証取得を含む)。320km分の鉄道建設工事が完了し、さらに80km分が建設中、160km分について環境決定を取得済み。高速鉄道(HSR)向け車両の85%を購入完了。

投資のポテンシャル

高速鉄道(HSR)路線

- 本プロジェクトは、空港付近の鉄道ジャンクションおよびウッチ市内のトンネルを含む、8つの独立した建設セクターに分割されている。
- 鉄道ジャンクションおよびトンネルの双方において、初期段階の入札はすでに開始されている。今後、全8つの建設セクターを対象とした追加の入札案件が登場する予定である。
- 日本企業は、高速鉄道の建設および運営に必要なコンポーネントの供給やサービスの提供を検討できるだろう。ポーランドにとって初の高速鉄道プロジェクトであることから、日本は、HSRの管理・保守における優れた研修プログラムや運営ノウハウを提供し、貢献することが可能である。

重要な入札期限

- 最高時速320kmに達する電車(電気ユニット)20編成の調達に関する入札:
- 参加申請の締め切りは2026年4月末である。提案書の提出期限は2027年5月、選定結果の発表は2027年8月を予定している。

A circular inset in the top right corner shows a close-up of pink flowers, possibly cherry blossoms, with soft lighting and a blurred background. The rest of the slide has a dark background with a subtle floral pattern.

3. Railway investments in Poland **ポーランドでの鉄道分野の投資**

3.3. Regional investments **地域投資**

Role of voivodeships

Local governments are playing a greater role in the market, often acting as investors. Voivodeships generally fall into three categories:

- **Regions lacking their own dedicated regional railway company have limited motivation for independent investments and rely more on the central government.**
- Regions with their own companies—such as Łódzkie, Mazowsze, Małopolska, Śląsk, and Wielkopolska, plus the city of Warsaw—focus primarily on investing in rolling stock for their operations. Their stronger incentives also make them more active in seeking state-funded infrastructure projects.
- Recently, Dolnośląskie Voivodeship opted to invest independently in infrastructure to strengthen regional cohesion.

Dolny Śląsk's planned investments

- **Nearly 400 km of railways are managed locally, representing about 20% of the region's network and making it the country's second-largest normal-gauge railway operator.**
- **The region has chosen to reopen previously closed railway lines.**
- **Spending on railway infrastructure has surged, from approximately 0.7 billion PLN in 2024, to 1.5 billion PLN in 2025, with a planned budget of 2.7 billion PLN for 2026.**
- **By 2029, the region aims to restore 300 km of railway lines and further upgrade the quality of its existing routes.**



鉄道政策における各県の役割

地方自治体は市場においてより大きな役割を担っており、しばしば投資家としての側面も持つ。各県(ヴォイヴォデシップ)は、概ね以下の3つのカテゴリーに分類できる。

- **独自の地域鉄道会社を持たない地域:** 独自の投資に対する意欲は低く、中央政府への依存度が高い。
- **独自の鉄道会社を持つ地域:** ウッチ県、マゾフシェ県、マウオポルスカ県、シロンスク県、ヴィエルコポルスカ県、およびワルシャワ市などが該当する。これらの地域は、主に自らの運営のための車両投資に注力している。また、より強い動機付けがあるため、国が資金提供するインフラプロジェクトの獲得にも積極的である。
- **独自にインフラ投資を行う地域:** 最近では、ドルヌィ・シロンスク県が地域の結束を強化するために、独自でインフラ投資を行う道を選択している。

ドルヌィ・シロンスク県の計画投資

- 同県では約400kmの鉄道路線が地域主導で管理されており、これは県内鉄道網の約20%を占める。これにより同県は、国内で2番目の規模を誇る標準軌鉄道事業者となっている。
- 同県は、かつて閉鎖された鉄道路線の再開を選択した。
- 鉄道インフラへの支出は急増しており、2024年の約7億ズウォティから、2025年には15億ズウォティへと増加し、2026年には27億ズウォティの予算が計画されている。
- 2029年までに、同県は300kmの鉄道路線を復旧させ、既存路線の品質をさらに向上させることを目標としている。



Hydrogen trains in Wielkopolska

Koleje Wielkopolskie wanted to purchase hydrogen trains, but due to limited period for funding as well as low capacity of Alstom hydrogen trains they decided for now for other course of action.

Idea:

To address demand for rolling stock voivodeship wanted to purchase trains with hydrogen engines

Regional carrier company faced issue of **increasing demand** on lines that aren't electrified.

To address the issue they wanted to purchase new trains. To gain access to the EU funds from **Recovery and Resilience Facility (RFF)** first idea was to **try ones with hydrogen engine. They would be first trains with hydrogen engine in Poland.**



Challenge

- Koleje Wielkopolskie serve on significant number of lines that aren't electrified.
- Growing demand on this lines, especially around the city of Poznań strained their supply of diesel trains
- It resulted in overcrowded trains
- Simultaneously RFF presented opportunity for funding purchase of zero-emission trains
- Voivodeship decided to apply to add purchase of hydrogen trains as part of RFF



Issues

- RFF is time constrained program, meaning that voivodeship had limited time to make decision
- Trains used e.g. in Germany produced by Alstom had limited capacity and producent wasn't addressing this issue
- As such purchase wouldn't resolve issue of overcrowded trains on major lines
- As such voivodeship decided to look for alternative solutions



Current situation

- Voivodeship decided to apply for the EU funds to electrify most used line served by diesel trains
- Ultimately it would allow to use electric trains on it solving its issues while freeing up stock of diesel trains to serve other lines
- As stop gap solution voivodeship plans to purchase used diesel trains
- Although Koleje Wielkopolskie keep observing hydrogen train market there's low possibility of their investment in them in a short term

ヴィエルコポルスカ県における水素列車

ヴィエルコポルスカ鉄道は水素列車の購入を検討していたが、助成金の活用期限が限られていたこと、およびアルストム製水素列車の収容能力が低かったことから、現時点では別の行動方針をとることを決定した。

構想:

鉄道車両への需要に対応するため、県(ヴィエルコポルスカ県)は水素エンジンを搭載した列車の購入を検討した。

地域運行会社は、非電化区間における需要の増大という課題に直面していた。

この課題を解決するため、新型列車の購入を計画した。EUの「復興・レジリエンス・ファシリティ（RRF）」からの資金を活用するため、当初の構想では水素エンジン搭載車両の導入を試みることにした。実現すれば、ポーランド初の水素エンジン列車となるはずであった。



課題

- ヴィエルコポルスカ鉄道(Koleje Wielkopolskie)は、電化されていない路線を数多く運行している。
- これらの路線、特にポズナン市周辺での需要の増大により、ディーゼル列車の供給が限界に達していた。
- その結果、列車の過密化(混雑)を招いた。
- 同時に、EUの「復興・レジリエンス・ファシリティ（RRF）」によって、ゼロエミッション車両(排出ガスゼロの列車)の購入資金を得る機会が提示された。
- 県は、RRFの一環として水素列車の購入を申請することを決定した。



問題点

- 復興・レジリエンス・ファシリティ（RRF）は実施期限のあるプログラムであり、県が意思決定を行うための時間は限られていた。
- ドイツなどで導入されているアルストム社製の列車は収容能力(定員)が限られており、メーカー側もこの問題に対応していなかった。
- そのため、水素列車の購入では主要路線における列車の過密(混雑)問題を解決できない。
- こうした背景から、県は代替案を模索することを決定した。



現在の状況

- 県は、ディーゼル列車が運行されている路線のうち、最も利用者の多い区間を電化するため、EU資金の申請を決定した。
- 最終的には、電化によって当該路線に電車(電気列車)を導入することが可能となり、諸問題の解決と同時に、余剰となったディーゼル車両を他の路線へ転用できるようになる。
- 当面の暫定的な措置(ストップギャップ)として、県は中古のディーゼル列車の購入を計画している。
- ヴィエルコポルスカ鉄道は引き続き水素列車市場を注視しているものの、短期間で同車両へ投資を行う可能性は低い。

CONTACT

Economic Analysis Team at Deloitte



Julia Patorska

Partner

☎ Cell: +48 502 184 801

@ jpatorska@deloittece.com



Aleksander Laszek, PhD

Senior Manager

☎ Cell: +48 539 694 500

@ alaszek@deloittece.com



Paweł Pietraszko

Senior Economist

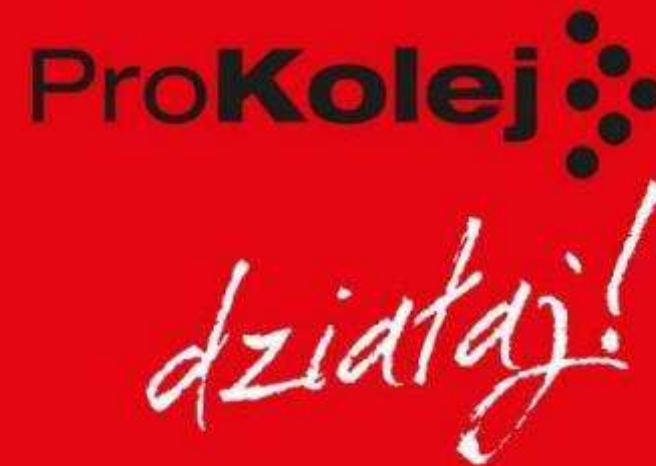
☎ Cell: + 48 795 154 148

@ ppietraszko@deloittece.com

A close-up photograph of pink flowers, possibly cherry blossoms, is shown within a circular frame on the right side of the slide. The background of the slide is dark, with a large, semi-transparent circular shape on the left side that overlaps the text area.

Guest Speaker
Fundacja ProKolej
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Mr. Jakub Majewski
Prezes Zarządu
(Chairman of PKP PLK supervisory board)

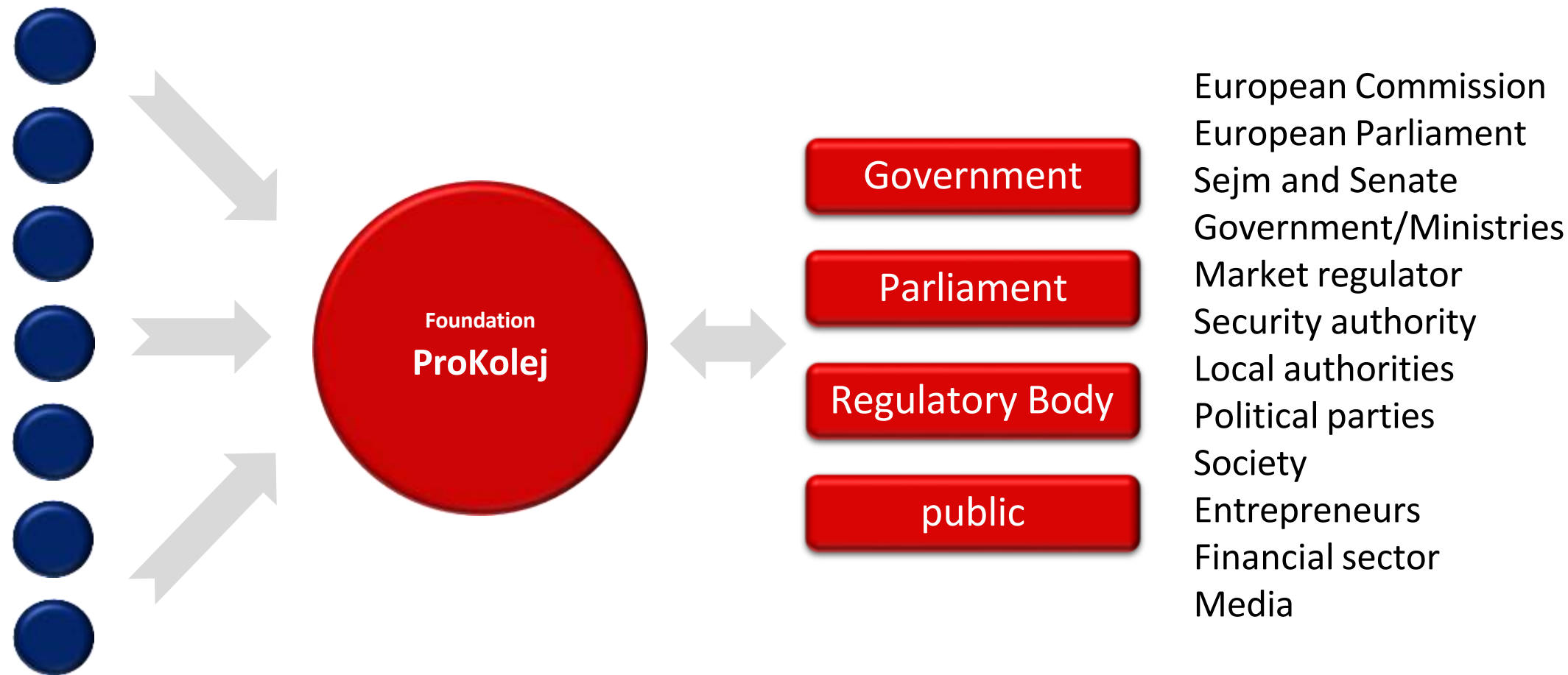


dr Jakub Majewski

**Railway investments opportunities
Developments in Poland**

Warsaw, 10.03.2026

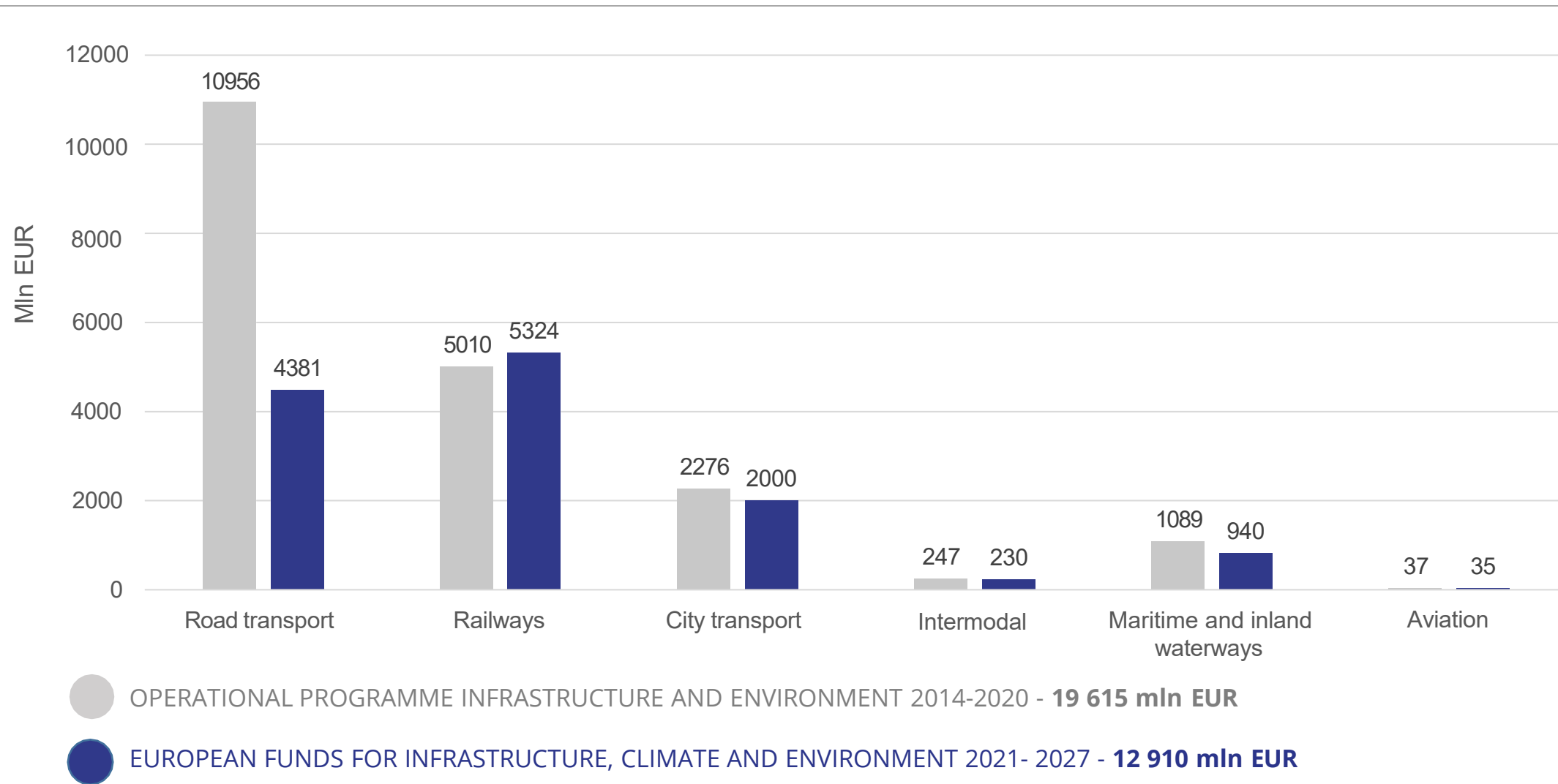
Public affairs activities



Polish railway market – infrastructure

- **Infrastructure Manager (IM)** is responsible for the maintenance and modernization of railway lines
- The investment plan is adopted by the Government and gathers all projects, including financing sources and schedule
- Most of the modernizations are **co-financed with EU funds**
- The modernization projects are comprehensive and wide-ranging. They usually include not only the track, but also the traction network, engineering structures, traffic control level crossings etc.

Comparison of the 2014-2020 and 2021-2027 perspectives



Contracting

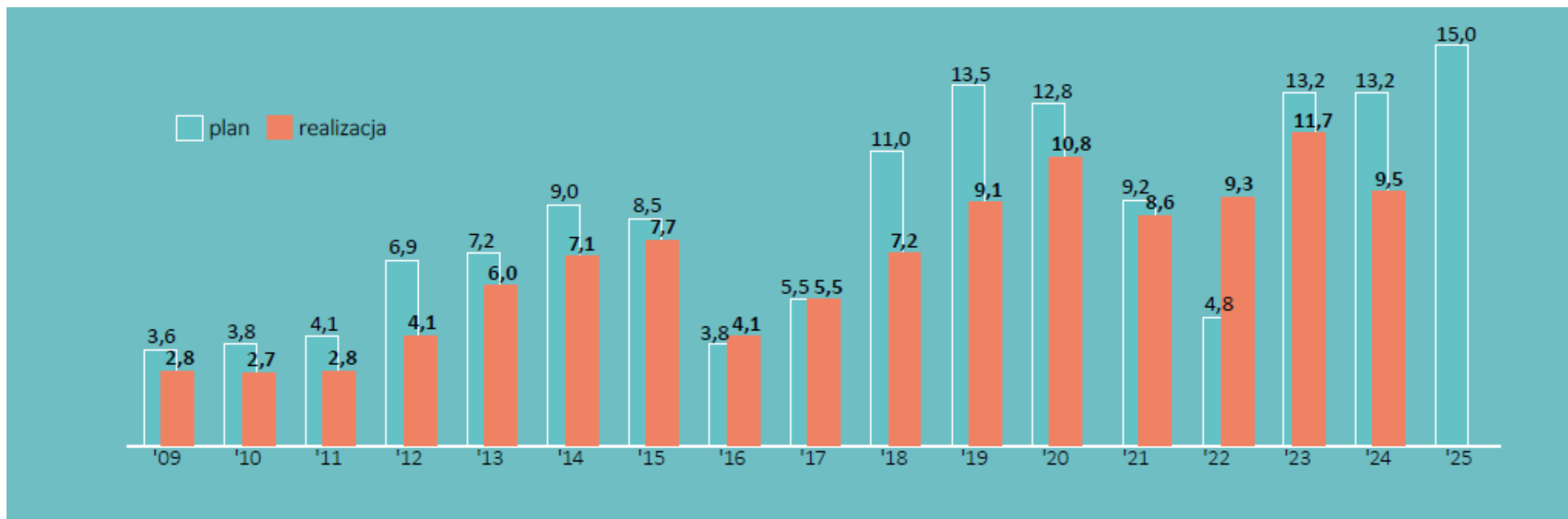
- IM is responsible for tendering and execution of infrastructure works
- contracts are awarded within tendering procedures according to the **Public Procurement Law**
- The decisive criterion is primarily the **lowest price**.
- At the bidder selection stage, **experience** in similar projects is evaluated. Bidders may declare such experience by **forming consortia**.
- In selected tenders, restrictions apply to companies from outside the European Union.

Contracting

- IM uses a **base contract** as a template. It has been prepared in cooperation with the market, but the problem is the division of risks between the contracting authority and the contractor
- both „Design&Build” and „Build” schemes are used
- Average investment expenditures fluctuate around € 2,5 to 3,5 bilion per year

Capital expenditures

planned and actual expenditures of PKP PLK [in PLN billion]



EU projects - types of investment

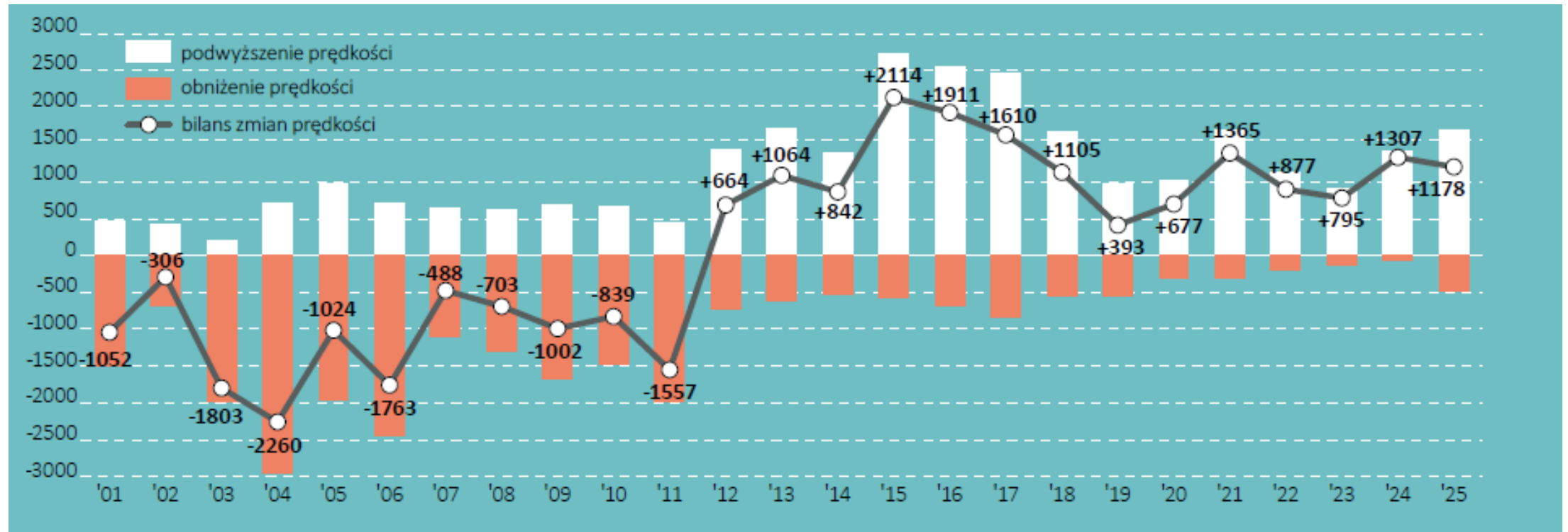
- comprehensive modernization of main railway lines
- railway lines for regional and urban traffic
- ERTMS, ETC, GSM-R (signaling, telecommunications)
- passenger rolling stock (EMU, locomotives, passenger cars)
- intermodal rolling stock (shunting and line locos, flatcars)
- intermodal terminals
- digital solutions, telematic systems
- infrastructure for dual civil-military use
- studies and works

EU projects - beneficiaries

- infrastructure managers
- passenger and freight railway undertakings
- local authorities (transport organizers and company owners)
- entrepreneurs carrying out economic activities in the field of intermodal transport
- intermodal terminal operators
- rental/leasing operators of rolling stock (ROSCOs)

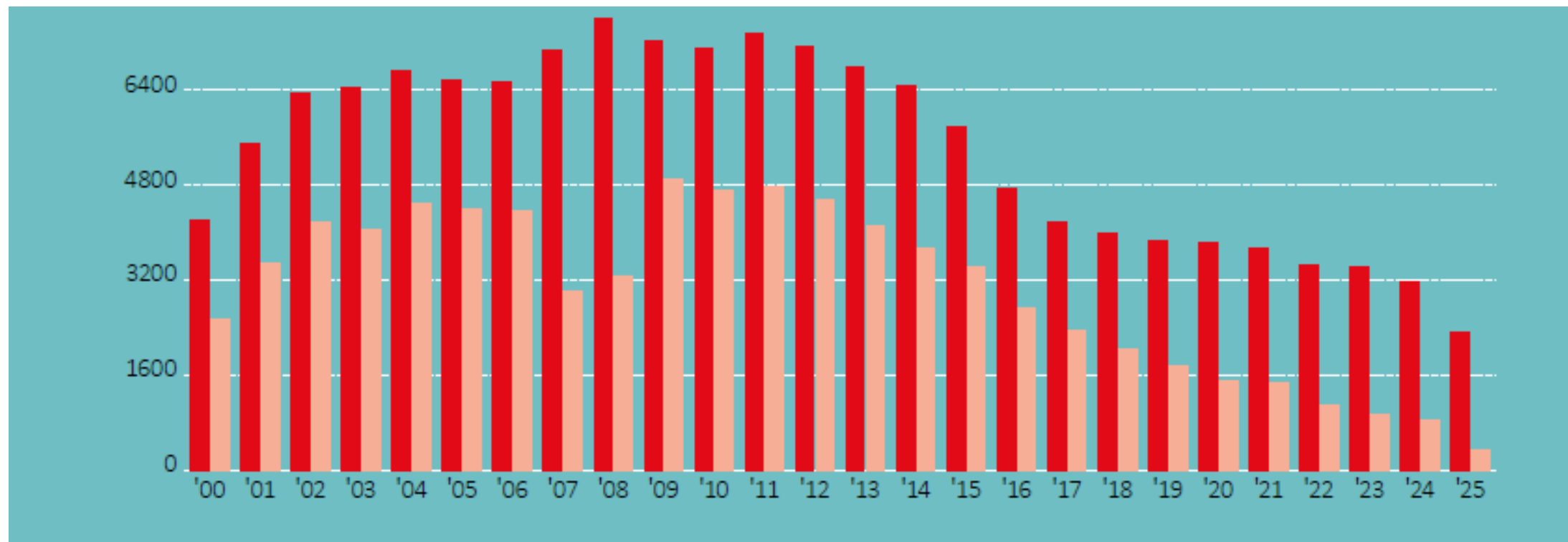
Effects of infrastructure investments

Speed balance for the Polish railway network



Effects of infrastructure investments

Number of speed limits



Conclusion

- Polish railway market is the **biggest in CEE** with substantial local production base
- It is recommended to use this time to find a **local strategic partner** or set up a local branch office
- Market is very competitive and **price sensitive**
- It is recommended to focus on more complex projects that can benefit from the unique japan **know-how**



ProKolej

działaj!



Invest in
POZnań*

Guest Speaker

Poznań City Hall

Mr. Adam Kijowski,

Deputy Head of the Urban Planning Department,

Ms. Marta Nowakowska,

Marketing Specialist, Investor Relations Department

Assets of Poznań



staff and academic
capacity
職員および学術的能
力／収容力



premium location
for big brands
大手ブランドにとっ
ての好立地



stable economy
安定的な経済



innovative
engineering hub
革新的なエンジニア
リングの拠点

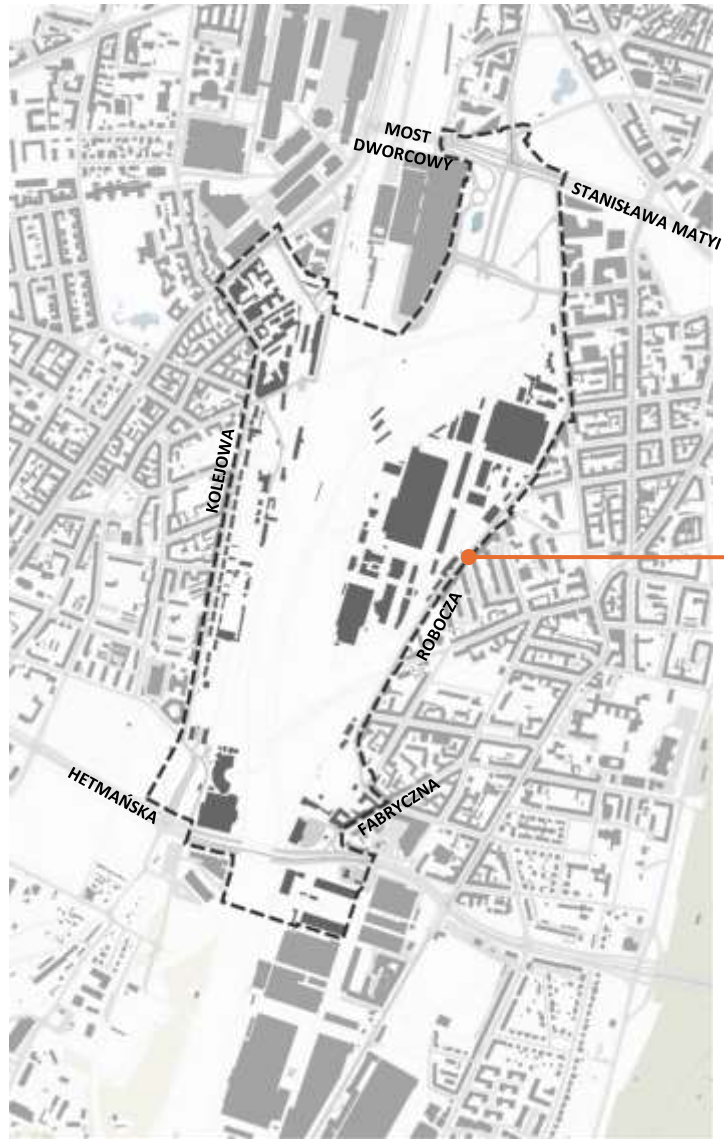


5th biggest city
in Poland
ポーランドで
5番目に大きな都市



unique investors
support
ユニークな投資家
支援

LOCATION



Area – 117,9 ha

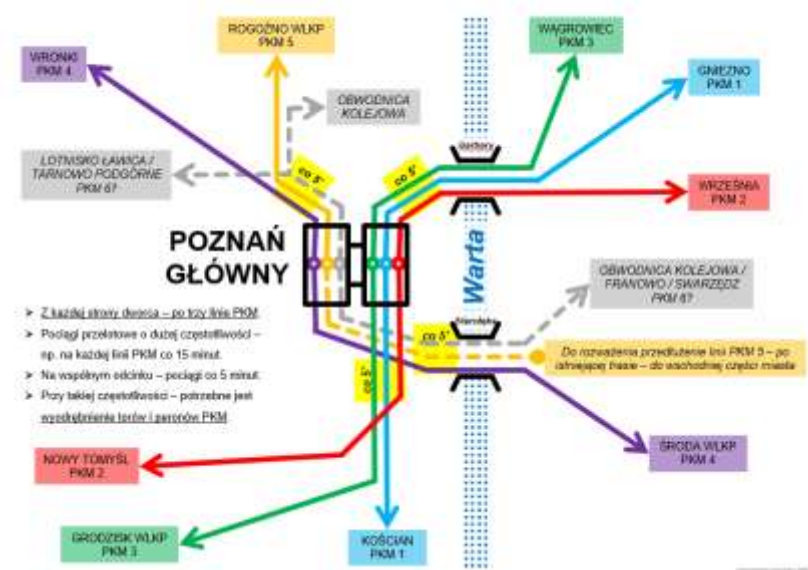
Reconstructing the Poznań Railway Hub and Poznań Main Station



Poznań Metropolitan Railway – map

LEGENDA

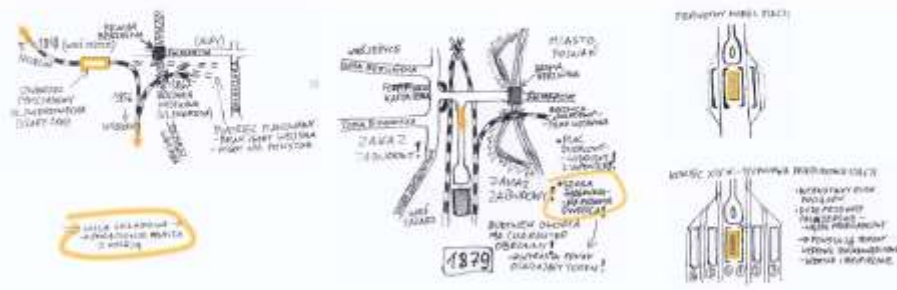
- Linia PKM 1 (Poznań Gł. – Śrem) / Poznań Gł. – Koszów Wlkp.
- Linia PKM 2 (Poznań Gł. – Nowy Tomysl) / Poznań Gł. – Września
- Linia PKM 3 (Poznań Gł. – Wągrowiec) / Poznań Gł. – Środa Wlkp.
- Linia PKM 4 (Poznań Gł. – Wronki) / Poznań Gł. – Śrem
- Linia PKM 5 (Poznań Gł. – Rogoźno Wlkp.)



Metropolitan railway's capacity – theoretical model

History – the evolution of Poznań Main Station

XIX w.



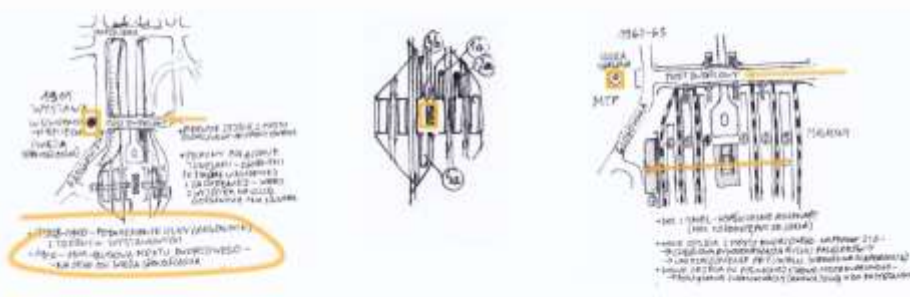
- dworzec „wyspowy” – model popularny w XIX w.
stworzony ten gęsto stała mała bryła zastępcza od miasta
nie uwzględniała rozciągłości
- budynek – wadliwa struktura urbanistyczna
reprezentacyjny obiekt / plac / ulica schroniły przed torami
brak integracji z miastem
- brak estetyczności dworca
model replikacyjny dla alternatywnego toru postojowego
model dedykowany dla potrzeb z dala od miasta

XXI w.



- dworzec „wyspowy”
model przestarzały, niefunkcyjny i wadliwy urbanistycznie
dziś potrzebna rozwiązanie – potrzeba nowych torów
- stary dworzec i plac utracił swoją rolę funkcjonalną i urbanistyczną
nowa os. kompozycyjna to most dworcowy i jego skrzyżowania (Targi, Wojska Tary)
- os. funkcjonalna dworca powinna być poprawiona i uaktualniona
→ zintegrowane perony i dostęp dla pasażerów

XX w.



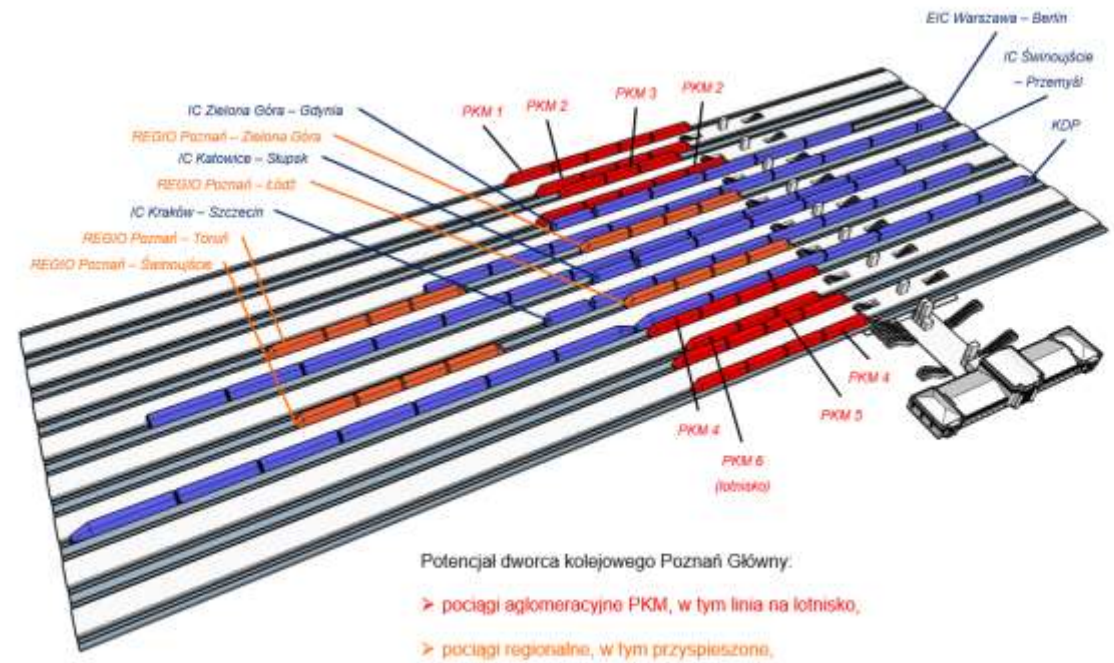
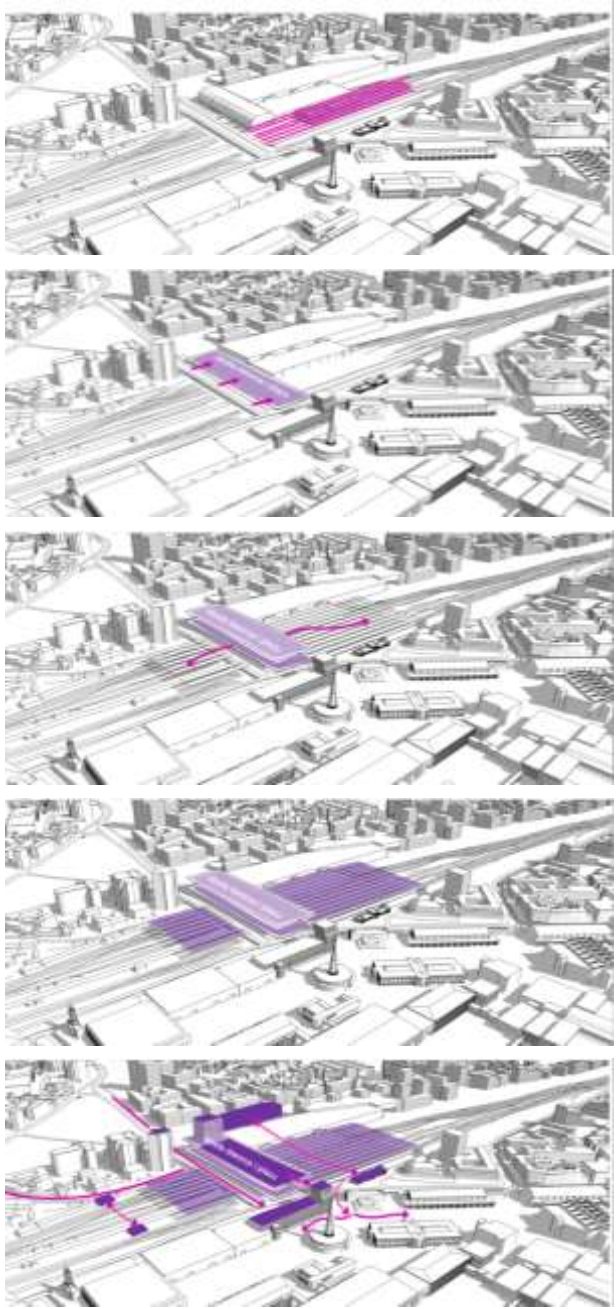
- most dworcowy przekroczył wcześniejsze założenia
prac. dworcowy całkowicie
stary / dawny schroniły przed torami
uczucie przemieszczenia na ulicy Dworcowej
- dodatkowe perony „wyspowy”
nie brak możliwości ruchu przelotowego
brak odległości dla pasażerów
- krystalizuje się nowa os.
os. urbanistyczna most Dworcowy / Targi
os. kompozycyjna (Targi + Dworzec) do peronów

XXI w.

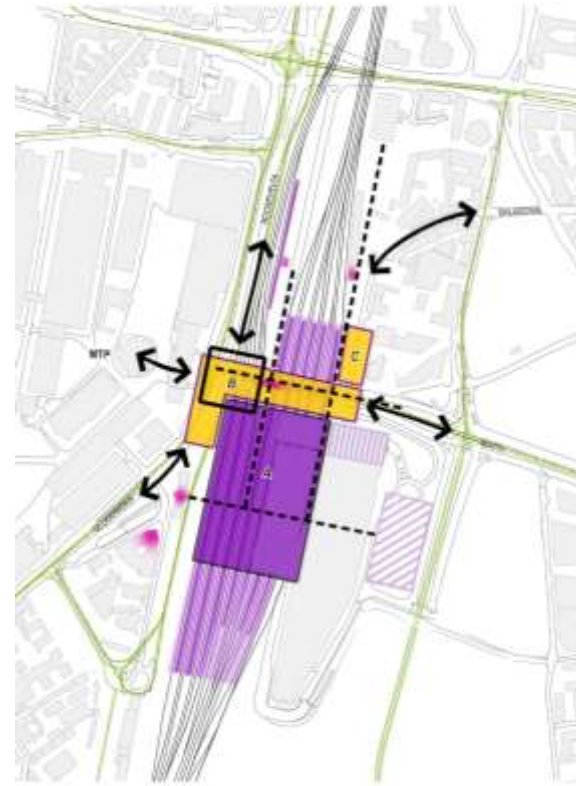


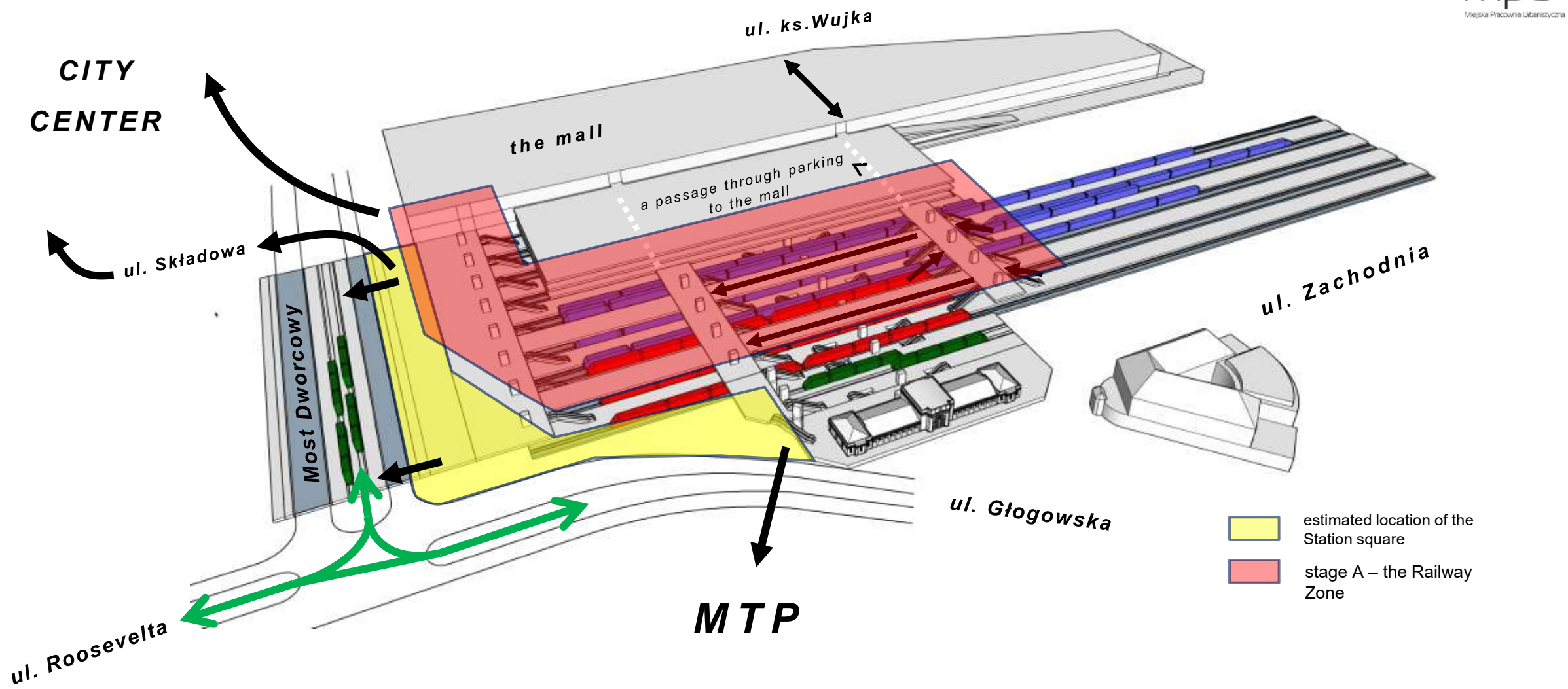
- dworzec „wyspowy”
model przestarzały, niefunkcyjny i wadliwy urbanistycznie
dziś potrzebna rozwiązanie – potrzeba nowych torów
- stary dworzec i plac utracił swoją rolę funkcjonalną i urbanistyczną
nowa os. kompozycyjna to most dworcowy i jego skrzyżowania (Targi, Wojska Tary)
- os. funkcjonalna dworca powinna być poprawiona i uaktualniona
→ zintegrowane perony i dostęp dla pasażerów

Model – a functional diagram

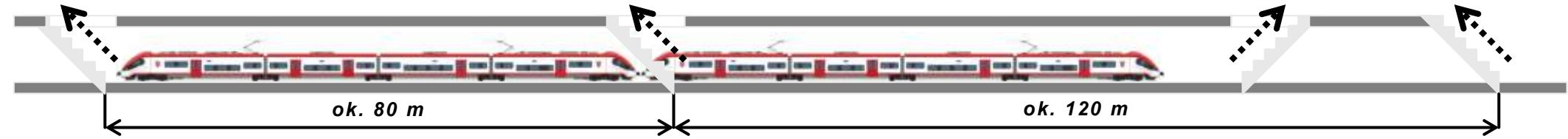


- Potencjał dworca kolejowego Poznań Główny:
- > pociągi aglomeracyjne PKM, w tym linia na lotnisko,
 - > pociągi regionalne, w tym przyspieszone,
 - > pociągi dalekobieżne i kolej dużych prędkości (KDP).





an example section of the platform as the background of a PKM train (PESA Elf in „double traction”)



to simplify, the section does not include the tunnel on the axis of Dworzec Zachodni

source of the graphics: <https://pesa.pl/produkty/elektryczne-zespoly-trakcyjne/elf/>





FREE TRACKS IN POZNAŃ

THE CONCEPT OF DEVELOPMENT AND REVITALIZATION OF A POST-INDUSTRIAL AREA
A NEW HOUSING ESTATE



Urban planning concept

SPATIAL COMPOSITION

-  SPATIAL MODE
-  MAIN VIEWING AXES



Guest Speaker

Lublin Municipal Office

Mr. Marcin Garbowski

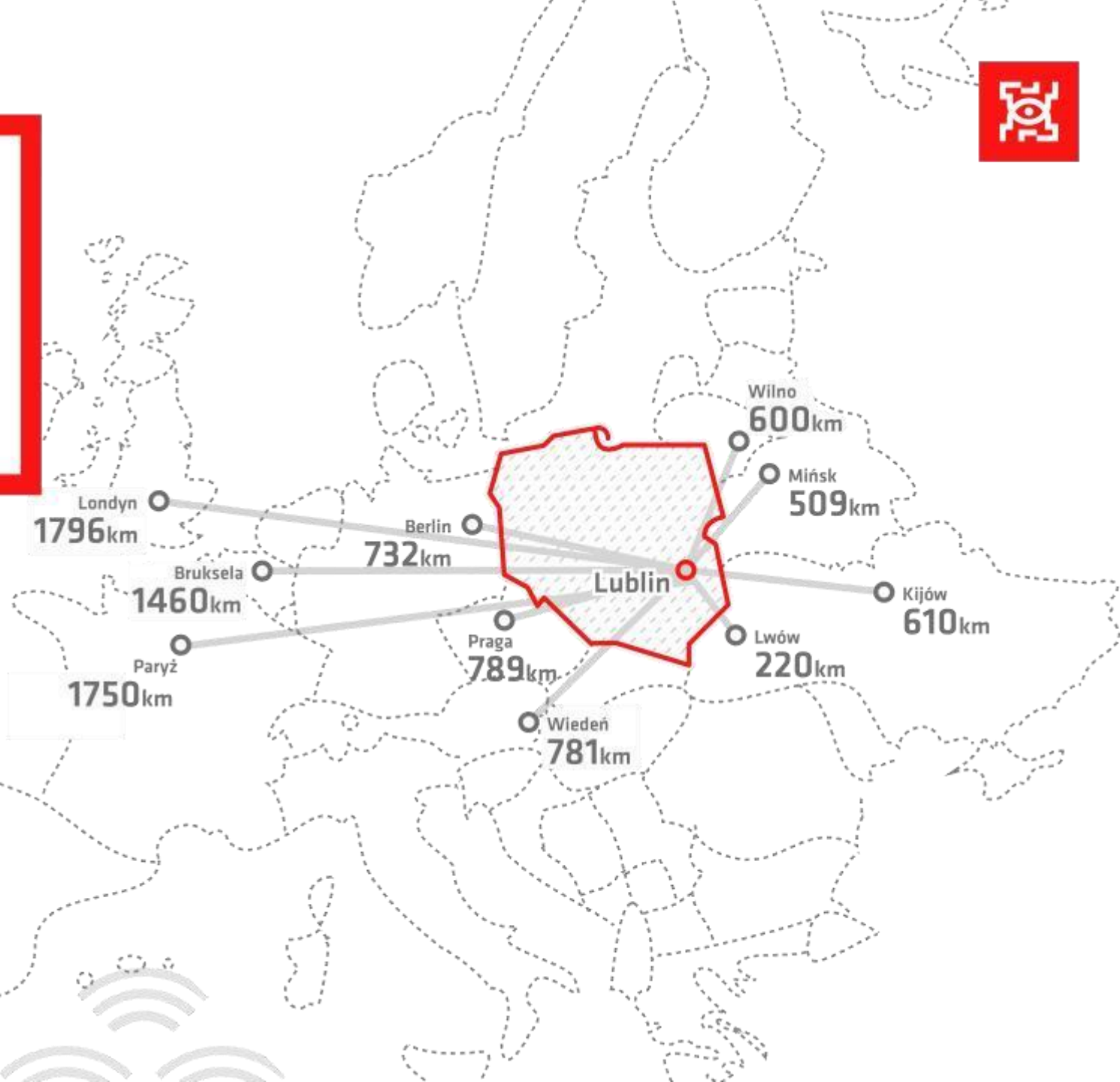
Investor Relations and Business Ecosystems Office



Lublin – the Gateway between East and West



Location of Lublin





Demographics

327,400

Population of Lublin
(June. 2025)

52%

Population
under 40

612,440

Population of the
Lublin Metropolitan
Area (Dec. 2024)

4,6%

Unemployment
rate (Jan. 2026)

62,4%

Working age population

56 912

Business
entities





Connections

Express roads

- S17 express road Warsaw – Lublin (travel time: 1.5h)
- S19 express road Lublin – Rzeszów – A4 Cracow (travel time to Cracow: 3h)
- S12 Łódź – Lublin - Kiyev (planned completion by 2026)
- express bypass of Lublin S12/S17/S19

Railway

- LK7 Lublin-Warsaw (travel time: 1,5 h)



- motorways, A-roads and ring roads - in use
- motorways, A-roads and ring roads - under construction
- motorways, A-roads and ring roads - in the tender
- motorways, A-roads and ring roads - in preparation
- A2 S17 motorway and A-roads numbers
- railways in use
- SSE Special Economic Zone
- ✈ Lublin Airport



Academic potential



9
universities



58,791
students



8,212
foreign students



15,020
graduates





Lublin: a popular tourist destination

Record numbers of domestic and international tourists

- 2024 – approx. **2 million** visitors, including **428,000** international tourists
- 2025 (first half of the year) – **900,000** visitors, including nearly **250,000** international tourists
- 2025 (summer months: July–September) – **765,000** visitors, including **158,000**





Investment Opportunities

- Lublin Airport Multi-Modal Cargo Terminal
- Lublin Centrale – Metropolitan Station Business Zone
- Lublin Agglomeration Railway
- Małaszewicze Land Port



Lublin Airport

- Opened in 2012
- Less than 15 km from the city centre.
- Current regular destinations: **Warsaw, London, Dublin, Maastricht, Milan**
- Holiday / seasonal flights: **Gdańsk, Barcelona, Rijeka, Split, Burgas, Trapani, Monastir, Heraklion, Hurghada, Sharm El Sheikh, Antalya**
- Over 50 000 flight operations and 3.8 million passengers till 2025.
- The cargo terminal launched in 2025, handled 272 operations and 7,304 tonnes of cargo.

Lublin Airport Cargo Terminal

Key Infrastructure & Parameters:

- **Modern Terminal:** Nearly 2,000 m² warehouse space (opened in 2024).
- **Handling Capacity:** Capable of servicing large aircraft (e.g., Airbus A330, Boeing 747, Antonov 124).
- **Facilities:** 5 loading/unloading truck ramps, dedicated handling and sterile zones.
- **Screening:** High-quality security scanning for large-size cargo (up to 180 cm x 180 cm).

Services & Advantages:

- **Comprehensive Logistics:** Air cargo export/import, RFS (Road Feeder Service), consolidation/deconsolidation.
- **Special Cargo:** Handling of dangerous goods (ADR/DGR), perishables (PER), and high-value cargo (VAL).
- **Cold Storage:** Dedicated facility with temperature control (0–5 °C).
- **Certification:** Certified Regulated Agent (PL/RA/00067-01) and licensed Ground Handling Agent (AHAC).
- **Specialization:** Handling irregular shapes and heavy cargo (>500 kg); full customs agency cooperation.



Lublin Metropolitan Station Business Zone

Lublin Centrale: Key Investment Potential

- **Ultimate Transit Hub:** Strategically adjacent to the **Main Rail Station** and new **Metropolitan Bus Terminal**, integrating rail, bus, and airport links.
- **High Foot Traffic:** Proximity to the Intermodal Hub captures an estimated **30,000 daily visitors**, ensuring high retail and commercial visibility.
- **Urban Catalyst:** Central to a 200ha regeneration zone featuring the City Stadium, Olympic pool, and the 22ha Park Ludowy.
- **"15-Minute City" Living:** Integrated BTR/PBSA residential units within walking distance of work, leisure, and major transit.
- **Green Mobility Pioneer:** Home to the city's first **750-space dedicated bike garage** to support sustainable multi-modal commuting.
- **Project Readiness:** Phase One (60,000 sqm) has secured land and a **building permit (Sept 2025)**, offering high yields (6-7%) in a growing market.





Lublin Agglomeration Railway

- **Strategic Transit Hub:** Seamlessly integrated with the **Lublin Metropolitan Station**, connecting regional rail, long-distance buses, and Lublin International Airport.
- **Regional Connectivity:** Links major hubs—**Puławy, Świdnik, Lubartów, Chełm, and Kraśnik**—with planned expansions to Łęczna and Janów Lubelski.
- **Operational Control:** Establishment of a **dedicated Voivodeship rolling stock company (2027)** to manage assets and ensure service quality.
- **Modern Fleet & Infrastructure:** Acquisition of **30 new EMUs** and modernization of **Line No. 7** to support high-frequency regional commuting.
- **Economic Catalyst:** Captures **30,000+ daily visitors** at the Metropolitan Station; reduces regional logistics costs by up to **30%**.
- **Strategic Logistics Role:** Acts as a primary passenger and cargo backbone for the **reconstruction of Ukraine** and transcontinental "New Silk Road" transit.
- **Project Readiness:** Backed by EU and national "Kolej Plus" funding, with major infrastructure milestones targeted for **2026–2030**.



Małaszewicze Land Port

Infrastructure & Technical Parameters:

- **Intercontinental Gateway:** Located on the E20 rail line (Berlin–Moscow) and the New Silk Road, serving as the primary rail entry point into the EU from Asia.
- **Dual-Gauge System:** A unique hub integrating the European standard gauge (1435 mm) and the Eastern broad gauge (1520 mm) for seamless transshipment.
- **Massive Scale:** Covers over 160 hectares with a total handling capacity of approximately 300,000 tons per month.
- **Specialized Terminals:** Includes dedicated terminals for containers (UTI), universal cargo (coal, wood, ore), and liquid fuels (PERN base).
- **Record-Breaking Facilities:** Features Europe's longest covered loading ramp (720 m) and 250,000 m² of storage yards.

Investment Potential & Advantages:

- **Free Customs Zone (WOC):** Poland's largest duty-free area, facilitating international trade and transit with simplified customs procedures.
- **Strategic Logistics Park:** Current development plans to transform the site into the most modern and largest transshipment hub in Europe.
- **Multimodal Integration:** Direct proximity to the Terespol-Brest border crossing and planned connections to the Polish motorway network.
- **24/7 Security:** High-standard monitoring, professional lighting, and "recognized place" status for customs efficiency.
- **Global Reach:** An integral node in the China-Europe railway corridor, connecting major Asian cities (Xi'an, Chengdu) with Western European hubs (Duisburg, Rotterdam).



INVEST IN
Lublin

THANK YOU!

Marcin Garbowski
mgarbowski@lublin.eu
81 466 25 43

Lublin Municipal Office
Strategy and Investor Relations Department
2 Spokojna St., 20-074 Lublin

Lublin ®
CITY OF INSPIRATION



Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the “Deloitte organization”). DTTL (also referred to as “Deloitte Global”) and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/ about to learn more.

Deloitte is a leading global provider of audit and assurance, consulting, financial advisory, risk advisory, tax and related services. Our global network of member firms and related entities in more than 150 countries and territories (collectively, the “Deloitte organization”) serves almost nine out of ten Fortune Global 500® companies. Learn how Deloitte’s approximately 415,000 people make an impact that matters at www.deloitte.com

Deloitte Central Europe is a regional organization of entities organized under the umbrella of Deloitte Central Europe Holdings Limited, the member firm in Central Europe of Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Services are provided by the subsidiaries and affiliates of, and firms associated with Deloitte Central Europe Holdings Limited, which are separate and independent legal entities. The subsidiaries and affiliates of, and firms associated with Deloitte Central Europe Holdings Limited are among the region’s leading professional services firms, providing services through nearly 13000 people in 46 offices in 19 countries.