

Rozwój rynku: Tabor kolejowy i tramwajowy (CN 86) — 2015–2025

Wprowadzenie

Dział 86 Nomenklatury Scalonej obejmuje lokomotywy, tabor kolejowy i tramwajowy, ich części, osprzęt torów oraz mechaniczne/elektromechaniczne urządzenia sygnalizacyjne i kontenery transportowe. W latach 2015–2025 Unia Europejska pozostawała znaczącym eksporterem netto tej grupy towarów do krajów spoza UE, jednak dynamika handlu uległa wyraźnym zmianom. Import rósł znacznie szybciej niż eksport, kurcząc tradycyjną nadwyżkę, a geografia partnerów handlowych podlegała gwałtownym przesunięciom. Poniższy raport opisuje i interpretuje te trendy, korzystając wyłącznie z danych dostępnych na pulpicie analitycznym General Overview.

Wyraźny wzrost importu kurczy nadwyżkę handlową UE w sektorze taboru szynowego

Wartość importu wzrosła ponad dwukrotnie, podczas gdy eksport odnotował umiarkowaną zwyżkę

W 2015 r. eksport UE (CN 86) wyniósł 4,96 mld EUR, a w 2025 r. osiągnął 6,20 mld EUR – wzrost o 24,9%. Import w tym samym okresie skoczył z 1,44 mld EUR do 3,52 mld EUR (+144,2%). W rezultacie dodatnie saldo handlowe skurczyło się z 3,52 mld EUR do 2,68 mld EUR (-24,0%). Dane ilościowe (w tonach) pokazują jeszcze większą dysproporcję: eksport wzrósł o 11,7%, import o 114,2%. Oznacza to, że wzrost wartości importu tylko częściowo wynikał z wyższych cen jednostkowych – ceny w imporcie wzrosły o 14,0%, a w eksporcie o 11,8%.

Tabela 1. Wymiana handlowa UE z krajami spoza UE (CN 86, mld EUR)

Rok	Eksport	Import	Saldo
2015	4,96	1,44	3,52
2020	4,79	2,01	2,78
2025	6,20	3,52	2,68

Źródło: General Overview

Relacja handlu do produkcji systematycznie spada

Intensywność handlowa (stosunek obrotów do produkcji) zmniejszyła się z 28,8% w 2015 r. do 23,6% w 2024 r. (-17,9%), a skłonność do eksportu (eksport w relacji do produkcji) spadła z 22,9% do 16,6% w tym samym okresie. Jednocześnie produkcja unijna w tym dziale wzrosła wartościowo o 155,4% (z 12,17 mld EUR w 2003 r. do 31,08 mld EUR w 2024 r.). Dane te wskazują, że rosnąca konsumpcja wewnętrzna i mniejsze uzależnienie od rynków trzecich stopniowo zmniejszają znaczenie handlu zagranicznego w tym przemyśle.

Trade Intensity & Export Propensity

Geograficzne przesunięcia w handlu: Chiny tracą, a Szwajcaria i Serbia zyskują na znaczeniu

Eksport do Chin załamał się, podczas gdy dostawy do Szwajcarii podwoiły się

W 2015 r. największym odbiorcą unijnego eksportu były Chiny (856 mln EUR). W 2025 r. wartość ta spadła do 431 mln EUR (-49,7%). W tym samym czasie eksport do Szwajcarii wzrósł z 704 mln EUR do 1,39 mld EUR (+97,3%), czyniąc ją największym rynkiem zbytu. Znacząco zwiększyły się też dostawy do Serbii (z 18 mln EUR do 132 mln EUR, +640,9%) oraz do Wielkiej Brytanii (+33,1%, do 842 mln EUR).

Tabela 2. Główni partnerzy eksportowi UE (CN 86, mln EUR)

Partner	2015	2025	Zmiana %
Szwajcaria	703,8	1 388,9	+97,3
Chiny	856,2	430,9	-49,7
Wielka Brytania	632,2	841,8	+33,1
USA	240,7	383,1	+59,2
Serbia	17,8	131,7	+640,9

Źródło: *Top Partners*

Import z Chin, Turcji i Serbii rośnie wielokrotnie, Rosja znika z rynku

Po stronie importu Chiny umocniły się na pozycji lidera – wartość przywozu wzrosła z 261 mln EUR (2015) do 1,03 mld EUR (2025) (+295%). Bardzo dynamicznie rozwijał się import z Turcji (z 27,6 mln EUR do 306,1 mln EUR, +1 008,5%) oraz z Serbii (z 36,2 mln EUR do 321,7 mln EUR, +788,5%). Import z Rosji załamał się – z 43,4 mln EUR do 7,3 mln EUR

(-83,2%), co jest oczywistą konsekwencją sankcji i wycofywania się europejskich firm z tego rynku.

Tabela 3. Główni partnerzy importowi UE (CN 86, mln EUR)

Partner	2015	2025	Zmiana %
Chiny	261,4	1 032,5	+295,0
Szwajcaria	649,1	951,6	+46,6
Serbia	36,2	321,7	+788,5
Turcja	27,6	306,1	+1 008,5
Ukraina	45,9	169,2	+268,7

Źródło: Top Partners

Struktura partnerów staje się mniej skoncentrowana

Współczynnik koncentracji HHI dla importu obniżył się z 2 540 w 2015 r. do 1 848 w 2025 r. (-27,3%), co świadczy o większej dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia. Dla eksportu HHI nieznacznie wzrósł (z 794 do 931, +17,3%), ale nadal pozostaje na niskim poziomie, wskazując na rozproszoną bazę odbiorców.

Concentration HHI

Specjalizacja i wewnętrzne zróżnicowanie: Niemcy i Hiszpania dominują w eksporcie, Austria i Polska gwałtownie zwiększają import

Najwięksi eksporterzy wewnątrz UE umacniają lub osłabiają pozycje

Wartość eksportu z Niemiec – największego unijnego eksportera – wzrosła z 1,61 mld EUR do 2,07 mld EUR (+28,5%). Hiszpania odnotowała jeszcze szybszy wzrost, z 0,68 mld EUR do 1,35 mld EUR (+98,2%), wyprzedzając Francję, której eksport spadł o 47,1% (z 629 mln EUR do 333 mln EUR). Znaczące wzrosty zanotowały także Austria (+51,6%) oraz Polska (+98,9%). Z kolei Włochy zmniejszyły eksport o 18,0%.

Tabela 4. Główni reporterzy – eksport UE (mln EUR)

Kraj	2015	2025	Zmiana %
Niemcy	1 609,3	2 068,5	+28,5
Hiszpania	683,4	1 354,4	+98,2
Austria	527,2	799,2	+51,6
Francja	629,2	332,7	-47,1
Polska	140,8	279,9	+98,9

Źródło: Top Reporters

Austria, Francja i Polska znacząco zwiększyły import spoza UE

Po stronie importu najbardziej spektakularny wzrost odnotowała Austria – z 54,7 mln EUR do 801,7 mln EUR (+1 366,9%). Import Francji wzrósł o 178,7%, Hiszpanii o 438,0%, a Polski o 351,5%. Dane te pokazują, że niektóre kraje UE stają się ważnymi hubami importowymi dla całej Wspólnoty, szczególnie w zakresie części zamiennych i kontenerów (segmenty 8607 i 8609).

Tabela 5. Główni reporterzy – import UE (mln EUR)

Kraj	2015	2025	Zmiana %
Niemcy	715,9	893,3	+24,8
Austria	54,7	801,7	+1 366,9
Francja	123,3	343,7	+178,7
Hiszpania	39,5	212,3	+438,0
Polska	39,9	180,6	+351,5

Źródło: Top Reporters

Specjalizacja krajowa odzwierciedla potencjał przemysłowy

W 2025 r. najwyższym wskaźnikiem ujawnionej przewagi komparatywnej (RSCA) w tym dziale charakteryzowała się Chorwacja (0,74), Austria (0,54), Słowacja (0,48), Bułgaria (0,48) i Czechy (0,42). Z kolei Portugalia, Grecja, Irlandia i Cypr pozostały w tym segmencie praktycznie niewyspecjalizowane. Udział w unijnej produkcji całego działu dla Czech wyniósł 11,8%, a dla Austrii 11,1%, co potwierdza ich silną pozycję wytwórczą.

Specialisation Map

Production Volumes

Wnioski

W latach 2015–2025 handel zagraniczny UE produktami taboru kolejowego i tramwajowego przeszedł głębokie przeobrażenia. Import urósł w tempie znacznie szybszym niż eksport, co zmniejszyło tradycyjną nadwyżkę handlową. Jednocześnie wzrosła wartość produkcji, ale otwartość handlowa sektora spadła. Na mapie partnerów zaszły znaczące przesunięcia: eksport do Chin zmalał o połowę, a Szwajcaria stała się największym odbiorcą; import z Chin, Turcji i Serbii dynamicznie się zwiększył, podczas gdy przywóz z Rosji niemal zanikł. Wewnątrz UE Niemcy i Hiszpania umocniły pozycję eksportową, natomiast Austria i Polska stały się kluczowymi importerami, co może wskazywać na rosnącą rolę tych krajów jako centrów logistycznych. Czynniki te, wraz z ekstremalnymi wahaniami cen jednostkowych (np. na rynku szwajcarskim i w eksporcie na Sri Lankę), składają się na obraz sektora podlegającego zarówno trendom strukturalnym, jak i jednorazowym wstrząsom.

Wygenerowano 2026-07-24 na podstawie danych z tradedashboard.eu

Raport wygenerowany maszynowo: przyspiesza analizę człowieka, choć czasami może ją wprowadzić w błąd. Nigdy nie może jej w pełni zastąpić.

Jeśli potrzebujesz porady dotyczącej europejskiej polityki handlowej lub reprezentacji Twoich interesów w Brukseli, nie wahaj się skontaktować ze mną pod adresem support@tradedashboard.eu. Znajdziesz moje CV pod tym adresem.