



NOWY JEDWABNY SZLAK

POLSKA BRAMA DLA NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

– jak wykorzystać pojawiającą się szansę?

- » Według danych Centre for Economics and Business Research (CEBR), na realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku PKB Polski do 2040 roku może zyskać aż 48 mld dol. Ze względu na potencjalne korzyści dla Skarbu Państwa oraz rozwój polskich firm, Nowy Jedwabny Szlak powinien stać się jednym z priorytetowych projektów polskiej gospodarki.
- » Biorąc pod uwagę strategiczną lokalizację Polski, najważniejszym obszarem rozwoju jest międzynarodowy transport kolejowy, który nawet pomimo pandemii koronawirusa odnotowuje rekordowe wyniki. W 2019 roku liczba pociągów z Chin do UE wzrosła o 40 proc.
- » Do konkurencji o obsługę pociągów z Nowego Jedwabnego Szlaku coraz chętniej przystępują nasi sąsiedzi. Aby nie dać się im wyprzedzić, powinny zostać podjęte aktywne działania obejmujące między innymi rozwój infrastruktury.

ROBERT ROSZKO

DYREKTOR OPERACYJNY W PRODUKCIE KOLEJOWYM

w Rohlig Suus Logistics

Inicjatywa Pasa i Szlaku to jedna z najważniejszych globalnych inicjatyw gospodarczych. Obejmująca niemal 200 krajów idea powrotu do korzeni handlu, uwzględnia wykorzystanie nie tylko tras morskich, ale także kolejowych. To właśnie ten obszar z punktu widzenia polskiej gospodarki jest kluczowy. Zdecydowana większość pociągów z Chin przekracza granicę Unii Europejskiej w Małaszewiczach, gdzie mieści się największy kolejowy suchy port w kraju.

Pandemia COVID-19 wpłynęła na wiele sektorów gospodarki. Zmieniła także oblicze logistyki. Z jednej strony operatorzy logistyczni musieli mierzyć się z przerwami łańcuchami dostaw i koniecznością przemeblowania dotychczasowych sieci, z drugiej natomiast rozwój sektora e-commerce wpłynął na zwiększenie się liczby realizowanych dostaw w tym kanale. Dzięki temu w ujęciu ogólnym logistyka wciąż odnotowuje dobre wyniki. Jednym z dynamicznie rosnących obszarów jest właśnie transport kolejowy z Chin. Wstrzymany ruch lotniczy, ograniczenia w transporcie morskim czy zamknięte granice lądowe sprawiły, że to właśnie kolej stała się dla wielu firm alternatywą transportu towarów. Tylko w ciągu pierwszego półrocza 2020 roku liczba przewiezionych towarów zwiększyła się o ponad 40 proc. w stosunku do 2019 roku. Od 2013 roku liczba pociągów zwiększyła się 100-krotnie!

Największym wyzwaniem związanym z Nowym Jedwabnym Szlakiem jest to, aby nasz kraj stał się nie tylko przystankiem na trasie do niemieckich, francuskich, holenderskich czy belgijskich terminali. Ważne jest to, aby przeładunki kontenerów odbywały się w Polsce. Zapewni to dużo wyższe dochody dla Skarbu Państwa, ale także rozwój polskich firm, a co za tym idzie – nowe miejsca pracy. Niezbędne do tego są inwestycje w infrastrukturę – budowa centralnego terminala logistycznego, usprawnienie przejazdów między trójmiejskimi portami, a terminalami logistycznymi czy choćby modernizacja linii kolejowych.

Co istotne, Polska nie jest jednak jedynym krajem, który chce być regionalnym liderem koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku. Rosja, Czechy, Słowacja, Węgry inwestują znaczące środki w infrastrukturę, chcąc przejąć od Polski ruch kolejowy z Chin. Działające już połączenia intermodalne, omijające Polskę drogą morską (Kaliningrad – Hamburg), powstający terminal w Kownie czy planowana linia szerokotorowa z Koszyc do Wiednia – wszystko to może obniżyć atrakcyjność Polski.

Według danych Centre for Economics and Business Research (CEBR), na realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku PKB Polski do 2040 roku może zyskać aż 48 mld dol. W czasach niepewności gospodarczej i coraz częściej występujących kryzysowych czynników zewnętrznych, jak np. pandemia koronawirusa, Nowy Jedwabny Szlak jawi się jako pociąg, do którego Polska zdecydowanie powinna wsiąść.

PAULINA KIEŁBUS-JANIA

PREZES ZARZĄDU BIGCHINA SP. Z.O.O.

specjalista ds. handlu z Chinami

Współczesne Chiny zmieniają zarówno siebie, jak i cały świat. Z jednej strony wciąż pozostają fabryką świata, wysyłając swoje wyroby we wszystkie zakątki globu. Z drugiej, stają się eksporterem kapitału i światowym inwestorem, umożliwiającym rozwój krajom znajdującym się na trasie Nowego Jedwabnego Szlaku.

Chiny od lat budują pozycję światowego mocarstwa, a Inicjatywa Pasa i Szlaku ma ją tylko umocnić. Z jednej strony, projekt ten opiera się na idei współpracy przynoszącej wzajemne korzyści dla wszystkich państw zaangażowanych w jego realizację. Z drugiej natomiast, Nowy Jedwabny Szlak to ważne narzędzie w dyplomacji Pekinu, wysyłającego w świat komunikat o otwartości, chęci do współpracy i udzielania pomocy. Niewątpliwie to właśnie Chiny zyskają na tym projekcie najbardziej, zarówno pod kątem wizerunkowym, jak i rozwoju relacji na arenie międzynarodowej.

Nie umniejsza to jednak znaczenia szansy dla Polski, jako kraju o najlepszym strategicznie położeniu geograficznym na trasie kolejowej Nowego Jedwabnego Szlaku. Mamy realne szanse stać się bramą do Europy, nie tylko dla Chin, ale także sporej części Azji. Takie ujęcie sprawy, może rozbudzić apetyt polskich producentów do ekspansji polskich towarów, nie tylko na rynek chiński, ale także rynki państw ASEAN-u czy innych krajów azjatyckich.

Aby Inicjatywa Pasa i Szlaku przyniosła jak największe korzyści, pociągi zapelnąć należy w obie strony. Obecnie jednak stosunek ilości towarów importowanych do eksportowanych w przypadku naszego kraju, sprzyja powrotom pustych wagonów do Chin. Jeden Pas i Jedna Droga ma za zadanie umożliwić dotarcie towarów z dowolnego miejsca na inny kontynent w przeciagu kilkunastu, a nawet kilku dni.

Nowa konsumencka klasa średnia jest z pewnością co raz mniej europejska czy zachodnia, a zdecydowanie bardziej chińska czy azjatycka. To gusta liczniejszych azjatyckich

konsumentów zaczynają decydować o globalnych strategiach wielkich firm czy ostatecznym kształcie produktu. Wszystkie drogi prowadzą, tym razem nie do Rzymu, ale do Chin. Największe marki rywalizują o względy chińskiego konsumenta.

Zwiększenie efektywności sposobów przewozu towarów pomiędzy kontynentami oraz likwidacja procedur spowalniających transport, w połączeniu z olbrzymim wzrostem popularności zakupów internetowych, niosą za sobą nieograniczone możliwości, także dla polskich eksporterów. Przy dobrym planie, odpowiednim przygotowaniu i należytej determinacji, w świecie globalnej gospodarki, wszystko staje się możliwe.

Warunkiem koniecznym dla optymalizacji wymiany handlowej jest integracja wszystkich rodzajów transportu: kolejowych, drogowych, lotniczych i morskich. Dotychczas to dominacja na morskich szlakach handlowych świadczyła o potędze gospodarczej. Chińska koncepcja opiera się natomiast na transporcie morskim i kolejowym, przy czym trasy morska i lądowa Nowego Jedwabnego Szlaku nie mają stanowić dla siebie konkurencji, ale się wzajemnie uzupełniać. To właśnie kolej stanowi obecnie najciekawszą alternatywę dla pozostałych sposobów transportu na trasie Chiny-Europa.

Zwiększenie możliwości transportu towarów poprzez rozbudowę tras kolejowych to atrakcyjna perspektywa dla importerów sprowadzających produkty z Chin. Waga tej drogi dostaw z Państwa Środka rośnie, o czym świadczą chociażby statystyki transportów realizowanych za pośrednictwem BigChina. Liczba importów kolejowych na zlecenie naszych klientów wzrosła w 2019 roku trzykrotnie w stosunku do roku 2017, a o blisko 40% w porównaniu z rokiem 2018. Zdecydowana większość współpracujących z nami importerów, bierze pod uwagę kolej przy planowaniu dostaw z Chin.

Przed rozwojem tej opcji transportu, w sytuacji braku akceptacji dla kontrolowanego przez nas po produkcji asortymentu, importer zmuszony był do wyboru jednego z trzech rozwiązań: rezygnacji z nieakceptowalnych produktów - co oznaczało spadek opłacalności transakcji ze względu na transport niepełnego kontenera z Chin; wznowienia lub poprawy produkcji - co wiązało się ze znacznym opóźnieniem całego procesu; ewentualnego skorzystania z transportu lotniczego, co w przypadku wcześniejszej decyzji o drodze morskiej, zdecydowanie zmieniało zakładany koszt importu.

Aktualnie towar, który nie przeszedł kontroli jakości, nie został wyprodukowany na czas lub po prostu nie zmieścił się do kontenera wysłanego drogą morską, można dostać pociągiem, skracając przy tym czas realizacji zlecenia - kolej dociera na miejsce szybciej o około dwa tygodnie. Co więcej, ze względu na bardzo konkurencyjne stawki kolejowe dla drobnicy morskiej, nie wpływając znacznie na całkowity koszt importu.

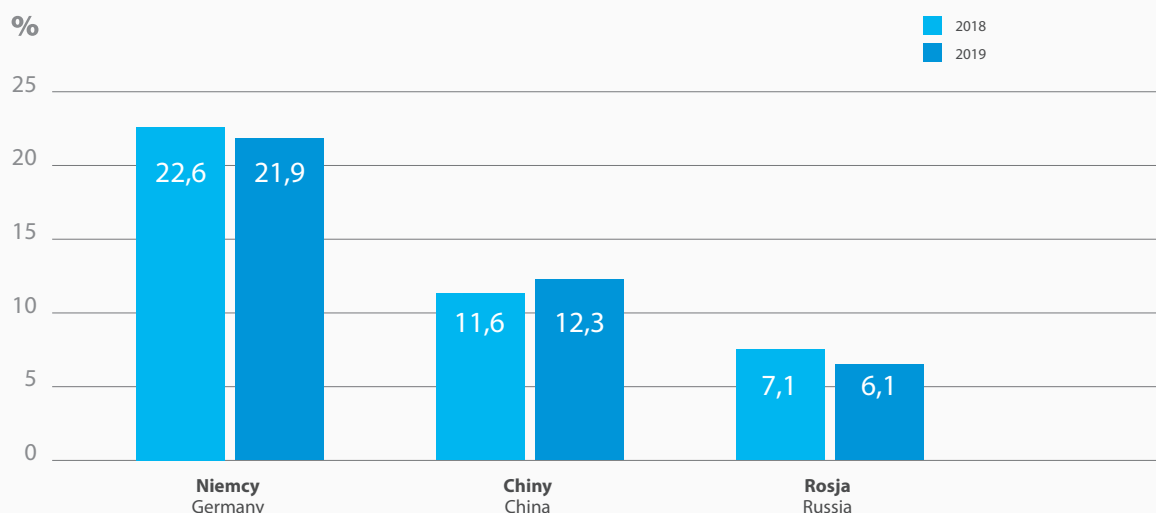
Transport kolejną stanowi także ewidentne narzędzie w procesie reklamacyjnym czy serwisowaniu importowanych z Chin narzędzi, maszyn oraz linii produkcyjnych. Pilnych, ciężkich części do zaimportowanych produktów, nie musimy już ściągać lotniczo za duże pieniądze lub czekać minimum miesiąc na ich dopłynięcie tańszą drogą wysyłki.

Nie bez znaczenia dla polskich importerów jest także fakt włączenia zachodnich prowincji Chin do tras szybkich kolei. Z jednej strony pozwoli to na gospodarcze ożywienie tych terenów Państwa Środka, a co za tym idzie zwiększenie oferty chińskich producentów oraz możliwości uzyskania korzystnych cen w fabrykach położonych w głębi i na zachodzie Chin. Z drugiej strony, ulokowanie fabryk w zachodnich chińskich prowincjach skróci czas tranzytu towarów do krajów położonych wzdłuż szlaku.

WYMIANA HANDLOWA Z CHINAMI – ROSNĄCY POTENCJAŁ

Chiny z roku na rok stają się dla Europy coraz ważniejszym partnerem handlowym. Według danych Eurostatu w pierwszych siedmiu miesiącach 2020 roku Chiny wyprzedziły Stany Zjednoczone, stając się największym partnerem handlowym Unii Europejskiej.¹ Także w Polsce możemy obserwować wzmocnienie relacji gospodarczych z Państwem Środka oraz rosnącą wartość chińskiego importu. W 2010 roku Chińska Republika Ludowa stała się dla Polski trzecim partnerem pod względem obrotów w handlu zagranicznym, osiągając 9,4 proc. udziału w imporcie do naszego kraju. W 2018 roku było to już 11,6 proc., a w 2019 – 12,4 proc.² Dynamiczny rozwój importu widać jeszcze wyraźniej w analizie kwotowej. W roku 2009 import z Chin wynosił ok. 45 mld zł, a dwa lata temu – ponad 125 mld zł, co jest kwotą o 15 mld zł większą niż w 2018 roku. W ciągu zaledwie dziesięciu lat wartość importu wzrosła niemal trzykrotnie, a chiński rynek w tym czasie wyprzedził import z Rosji i Włoch.

OBROTY HANDLU ZAGRANICZNEGO ORAZ GŁÓWNI PARTNERZY IMPORT - UDZIAŁ W PROC.

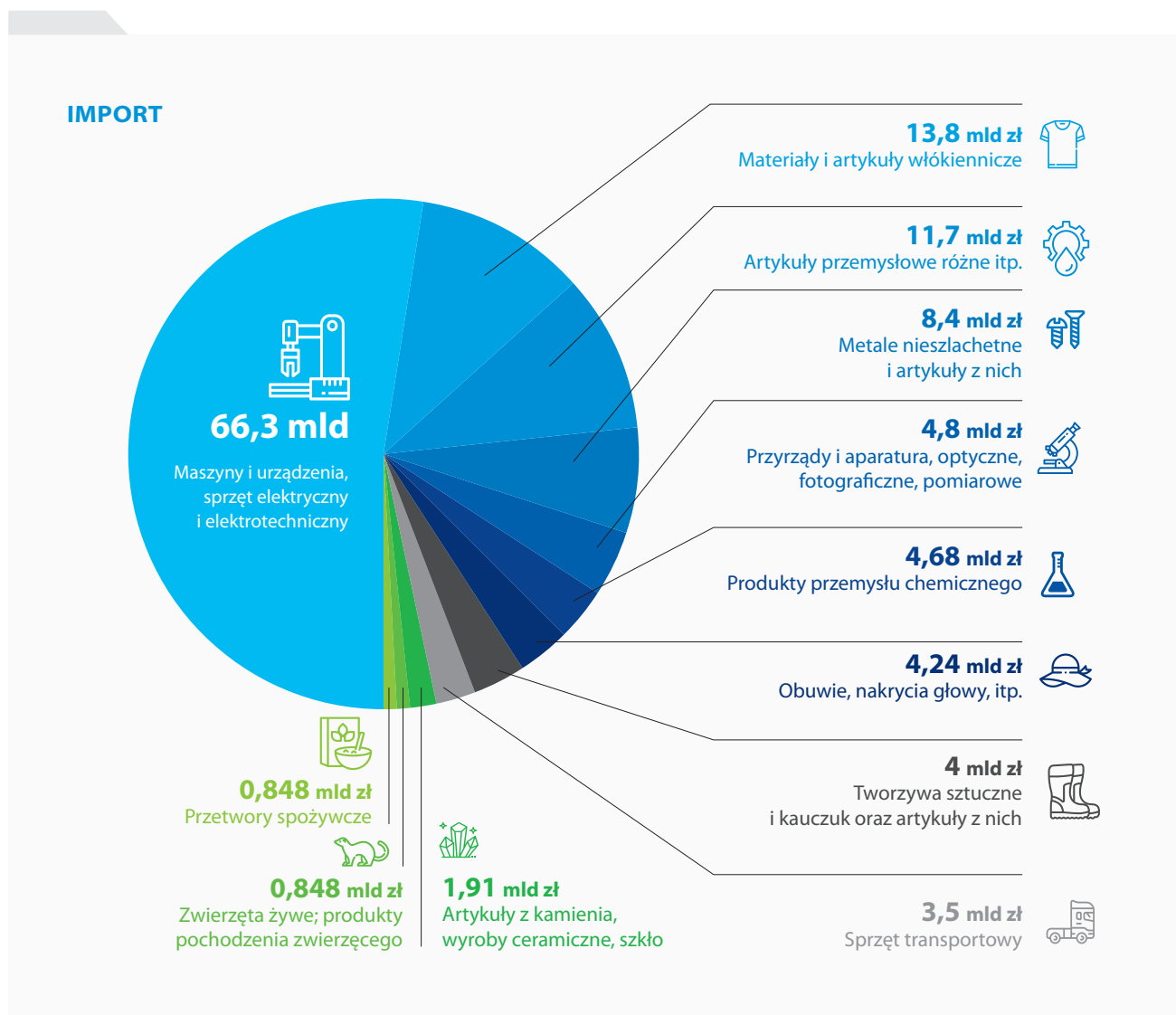


Źródło: Rocznik statystyczny handlu zagranicznego GUS

1. <https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2020/10/05/china-is-now-eu039s-biggest-trading-partner-overtakes-us> [dostęp: 6.10.2020 r].
2. <http://www.mapa.kuke.com.pl/chiny.html> [dostęp: 6.10.2020 r].

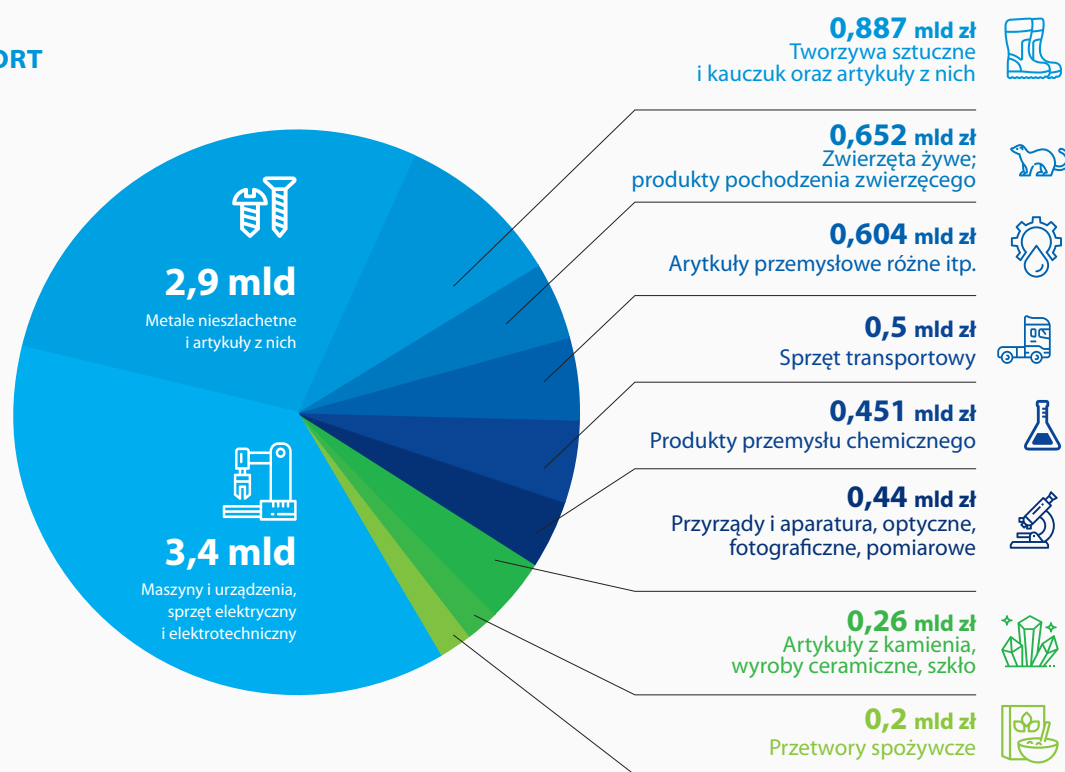
Biorąc pod uwagę wartość transportowanych towarów, najwięcej z Chin importujemy maszyn i narzędzi elektrycznych i mechanicznych oraz ich części (wartość za 2018 rok to ponad 57 mld zł, a za 2019 – ponad 63 mld zł.), materiałów i artykułów włókienniczych (ponad 13 mld zł) oraz różnych artykułów przemysłowych (ponad 11 mld zł). Oznacza to, że Chiny stanowią dla polskiej gospodarki, wbrew przyjętej opinii, nie tylko dostawcę „taniego towaru”, ale również nowoczesnych technologii czy specjalistycznych urządzeń używanych w polskich fabrykach.

Niestety, bilans wymiany handlowej na linii Polska-Chiny jest bardzo asymetryczny. Wartość eksportu w 2019 roku wyniosła ponad 11 mld zł. (9 mld zł w 2018 r.) Choć wciąż to kilkanaście razy mniej od wartości importu, warto też zauważyć znaczny wzrost.



Źródło: Rocznik statystyczny handlu zagranicznego GUS

EKSPORT



Źródło: Rocznik statystyczny handlu zagranicznego GUS

POCIĄGI NA NOWY JEDWABNY SZLAK

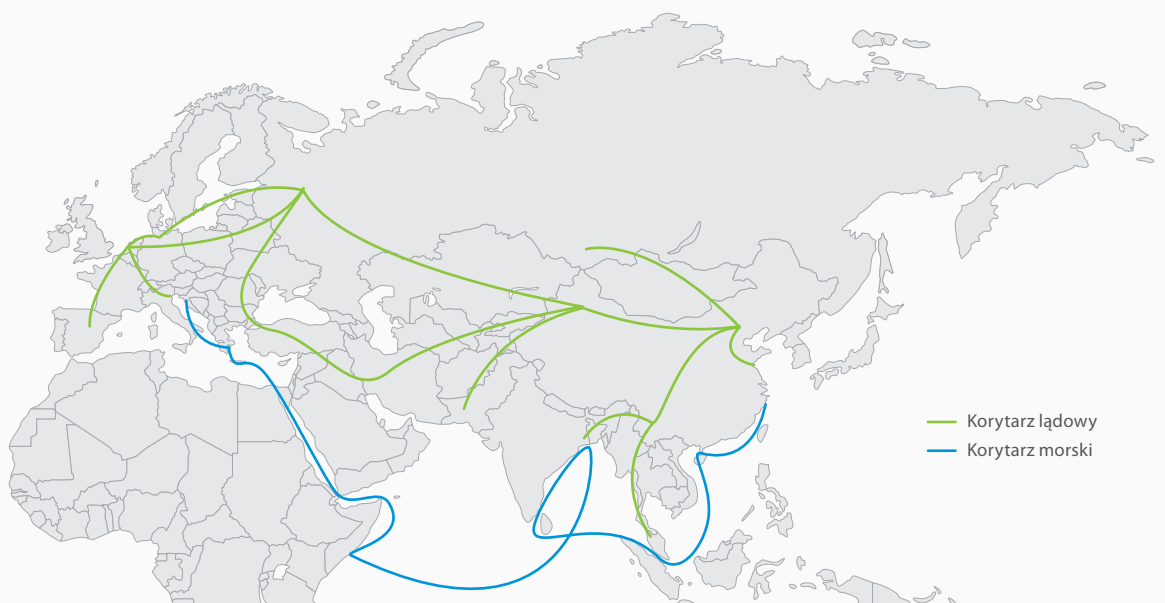
Bez wątpienia najważniejszą inicjatywą Chin ostatnich lat jest Nowy Jedwabny Szlak (NJS), nazywany także „Jednym pasem, jedną drogą” (OBOR, One Belt One Road). Jego idea to odtworzenie drogi handlowej łączącej Kraj Środka z Europą i Bliskim Wschodem. Jednym z głównych założeń NJS jest utworzenie nowych korytarzy transportowych – drogi morskiej, prowadzącej od wschodniego wybrzeża Chin, przez Indie, kraje Zatoki Perskiej, aż do Wenecji i Rotterdamu oraz kolejowej, która ma przebiegać przez Polskę.

Sam pomysł został zaprezentowany przez Xi Jinpinga, przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej, podczas jego wizyty w Kazachstanie. Obecnie inicjatywa zrzesza kilkadziesiąt państw z całego świata, w których mieszka ponad połowa światowej populacji. Jak każdy wielki

projekt, NJS spotyka się z wieloma zastrzeżeniami. Głównym zarzutem forsowanym przez przeciwników jest twierdzenie, że budowa szlaku będzie prowadzić do zadłużenia wielu krajów, a w efekcie do ich uzależnienia od Chin. Dotyczy to szczególnie krajów najbiedniejszych, których NJS miałyby dotyczyć, takich jak np. Birma, Indie, Laos czy kraje afrykańskie. Z drugiej strony, są to rejony dotychczas wykluczane z innych inwestycji, a wsparcie Chin może być dla nich jedyną szansą na rozwój. Według agencji Fitch, łączna wartość projektu może sięgnąć nawet 900 mld dolarów.³ Właśnie dlatego plan NJS często nazywany jest chińskim planem Marshalla.

Istnieje wiele koncepcji przebiegu NJS. Projektu nie można jednak traktować jako jednej trasy – jest to raczej szereg połączeń (szczególnie, jeśli chodzi o drogę kolejową). Z punktu widzenia interesu Polski optymalny jest wariant transkaspijski.⁴ Co ważne, dzięki swojemu położeniu nasz kraj może odegrać znaczącą rolę w założeniach NJS, ponieważ jest swoistą bramą kolejową do Unii Europejskiej. Polska zauważa tę szansę, co widać po prowadzonych inwestycjach infrastrukturalnych. Przykładem takich projektów mogą być rozbudowa portów w Gdańsku i w Gdyni oraz inwestycje PKP Cargo w terminalu kolejowym w Małaszewiczach. Projekty inwestycyjne nie dotyczą jedynie naszego kraju. Prace nad modernizacją i rozwojem infrastruktury rozpoczęły już m.in. Kirgistan, Uzbekistan oraz Mongolia.

PRZEBIEG NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU



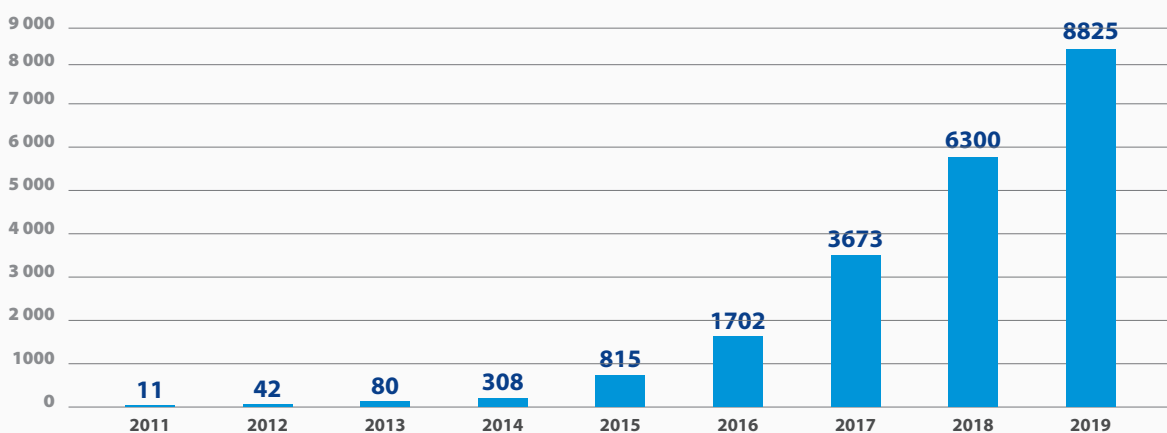
3. <https://businessinsider.com.pl/finanse/makroekonomia/nowy-jedwabny-szlak-najwazniejsza-inicjatywa-ekonomiczna-chin/2xstct6> [dostęp: 12.10.2020 r.].

4. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/kolejowy-korytarz-transkaspijski--alternatywa-dla-trasy-przez-rosje-81692.html> [dostęp: 13.10.2020 r.].

KOLEJ NA CHIŃSKI SZLAK

Zdecydowanie największą rolę w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku pełni transport drogą morską, którym przewozi się zdecydowanie najwięcej towarów. Z perspektywy naszego kraju dużo ważniejszy jest jednak transport kolejowy, który także notuje widoczny wzrost. Napędzany jest on głównie dzięki subsydiowaniu taryf kolejowych. Aby stymulować ruch międzynarodowy do Europy, wiele chińskich prowincji, z których większość znajduje się bez dostępu do morza, dofinansowuje transport kolejowy tak, aby zwiększyć jego popularność. Pułap publicznych dotacji na transport kolejowy do Europy wynosił około 50 proc. w 2018 roku, w 2019 roku został zmniejszony do 40 proc., a w 2020 roku wyniósł około 30 proc. Obecnie oczekuje się, że wszystkie dotacje zostaną zniesione do 2022 roku. Niektórzy eksperci szacują, że stanie się to, gdy wolumen przewozów kolejowych osiągnie 1,5 mln TEU rocznie. Ta strategia wydaje się logiczna ze względu na spadek kosztów transportu związany ze znacznym wzrostem ruchu. Niemniej jednak, zasady subsydiowania dają wymierny efekt. W 2019 roku z Chin do Unii Europejskiej wysłano ponad 8225 pociągów. W porównaniu do ubiegłych lat wzrost jest bardzo duży – w 2014 roku liczba pociągów wynosiła 308. Z danych UTK wynika, że w 2019 roku tylko przez Małaszewicze, główne wschodnie przejście graniczne, obsługujące potoki intermodalne przejechało ponad 7600 pociągów intermodalnych. Ok. 3100 z nich zrealizowało przewozy w tranzycie przez polsko–niemieckie przejście graniczne Rzepin – Oderbruke.⁵

DYNAMIKA PRZEWOZÓW CHINY-UE Liczba pociągów w latach 2011-2018



Zródło: <https://www.railfreight.com/specials/2020/10/23/full-to-europe-empty-to-china-if-the-container-returns-at-all/>

5. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego 2019, str. 111, <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/sprawozdania/16190,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2019-r.html> [dostęp: 22.10.2020 r].

KOLEJOWE SZANSE I WYZWANIA W DOBIE PANDEMII COVID-19

Niemal od samego początku pandemii koronawirusa występują utrudnienia w transporcie towarów z Chin. Wynikają one z braku dostępności kontenerów, który jest spowodowany kongestią w wielu portach w różnych częściach świata oraz zwiększonym popytem na transport towarów do Wielkiej Brytanii w związku z procedurą brexitu. W wielu częściach świata praca w portach, ze względu właśnie na pandemię, odbywa się zdecydowanie wolniej niż poprzednio, co powoduje wydłużenie czasu transportu. Ma to także wpływ na dostępność kontenerów w Chinach i generuje niestabilność ruchu importowego z tego kraju.

Nie można zapominać, że w znacznej mierze produkcja w Europie opiera się na komponentach z Chin. Kiedy brakuje odpowiednich części, wówczas praca w firmie musi się zatrzymać, a to generuje ogromne koszty. Z tego też względu, aby zachować ciągłość produkcji firmy próbują przenieść transport towarów z drogi morskiej na kolejową. Zwiększony ruch na linii Chiny – Europa to także wynik zapotrzebowania na tzw. artykuły covidowe. Trafiają one do krajów Unii Europejskiej głównie za pomocą tego środka transportu.

Motorem napędowym wzrostu bez wątpienia jest również subsydiowanie przewozów kolejowych, które w 2020 roku wynosiły 30 proc. Choć w najbliższych latach będą one maleć, to patrząc na zapotrzebowanie klientów, nie należy się spodziewać spadku popularności tego środka transportu.

Brak kontenerów wymusza na wielu przedsiębiorstwach konieczność jeszcze lepszego planowania. Aby efektywność łańcucha dostaw została zachowana, muszą one dużo wcześniej niż dotychczas składać zamówienia.

» KOMENTARZ EKSPERTA

Pandemia COVID-19 diametralnie zmieniła oblicze światowego handlu. Zamknięte porty morskie, wstrzymane loty oraz problemy na granicach europejskich krajów sprawiły, że znaczenie towarowego transportu kolejowego, który najlepiej przeciwstawił się pandemii, gwałtownie wzrosło. Pociągi towarowe między Chinami a Unią Europejską odegrały ważną rolę, istotnie pomagając w utrzymaniu płynnego transportu towarów w Euroazji. Według chińskiego MSZ w ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2019 roku liczba przewozów towarowych między Chinami a Europą wzrosła o 36 proc. r/r, a przewóz towarów wzrósł o 41 proc. r/r.

Po trudnym początku roku widzimy bardzo duże zainteresowanie transportem towarów z Chin wśród producentów z różnych branż. Dotyczy to zwłaszcza frachtu kolejowego, który jest blisko dwukrotnie szybszy niż transport morski i zdecydowanie tańszy niż transport lotniczy. Jako jeden z największych operatorów logistycznych w Polsce, w maju tego roku rozszerzyliśmy swoją ofertę kolejowego transportu drobnicowego (LCL) i uruchomiliśmy dodatkowe połączenia z chińskiego miasta Xi'an. Nowe połączenie zwiększają nasze możliwości operacyjne w tym zakresie o ponad 30 proc.

Niestety, pandemia COVID-19 wywołała w transporcie w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku pewne komplikacje związane z dostępnością kontenerów – zarówno w przypadku transportu kolejowego, jak i morskimi. W efekcie istotnie wzrosły koszty, pojawiają się także opóźnienia, które mogą potrwać nawet do marca. Perspektywy rozwoju są jednak bardzo dobre. Co roku rośnie liczba pociągów, które przekraczają przejście graniczne w Małaszewiczach. Kolej będzie realizować maksymalnie tyle transportów, ile jest w stanie zapewnić dostępna infrastruktura.

ROBERT ROSZKO

DYREKTOR OPERACYJNY W PRODUKCIE KOLEJOWYM
w Rohlig Suus Logistics

POLSKA – KRAJ TRANZYTOWY?

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego wymiana handlowa z wykorzystaniem transportu kolejowego pomiędzy Chinami a Polską to już ponad 5,2 proc. (3,7 mln ton) wszystkich międzynarodowych przewozów. Autorzy "Sprawozdania z funkcjonowania rynku kolejowego za 2019 r." zauważają, w tym zakresie dynamiczny wzrost, podkreślając, że Polska nie jest dla Chin już tylko krajem tranzytowym łączącym Azję z Europą Zachodnią, ale ważnym partnerem wymiany handlowej. – W 2019 roku w międzynarodowej wymianie handlowej przewozów kolejowych z tym krajem eksport stanowił 48,7 proc., a import 51,3 proc. Ponadto, dla towarów transportowanych z Chin Polska jednocześnie będzie nadal ważnym krajem tranzytowym na szlaku m.in. do Niemiec, Francji czy Włoch. Nasz kraj ze względu na swoje położenie geograficzne (najłatwiejsza droga lądowa z Azji do Europy Zachodniej) ma szanse na wykorzystanie trendu światowego i zwłaszcza transport intermodalny będzie nadal rósł. Warto zwrócić uwagę również na rosnące systematycznie przewozy z Polski do Chin – można przeczytać w dokumencie.⁶ Niestety, pomimo widocznych wzrostów, większość pociągów jedynie przewoziła towary przez nasz kraj, kończąc bieg w zachodniej Europie. Dane UTK wskazują, że w 2018 roku w przewozach tranzytowych Chiny-Niemcy przetransportowano blisko 450 tys. ton ładunków, podczas gdy w 2017 roku przewieziono ok. 379 tys. ton.⁷ Choć Polska ma wszelkie argumenty ku temu, aby stać się centralnym hubem logistycznym Europy, osiągnięcie takiej pozycji wymaga znacznych inwestycji w infrastrukturę, a także zaangażowania po stronie politycznej.

GLÓWNI PARTNERZY WYMIANY HANDLOWEJ W PRZEWOZACH TRANZYTOWYCH w 2018 roku (udział powyżej 1%)

KRAJ ZAŁADUNKU	KRAJ WYŁADUNKU	masa tys. ton	KRAJ ZAŁADUNKU	KRAJ WYŁADUNKU	praca przewozowa tys. tonokm
Ogółem		7 668,20	Ogółem		4 630 789,33
Ukraina	Czechy	950,75	Rosja	Czechy	478 991,18
Rosja	Czechy	809,60	Ukraina	Czechy	373 440,00
Niemcy	Białoruś	602,40	Niemcy	Białoruś	353 217,70
Kanada	Słowacja	457,03	Chiny	Niemcy	309 939,00
Chiny	Niemcy	448,56	Kanada	Słowacja	309 598,07
Kanada	Czechy	422,32	Kanada	Czechy	282 904,34
Mozambik	Słowacja	333,62	Mozambik	Słowacja	228 333,00
Rosja	Niemcy	305,74	Rosja	Niemcy	149 465,12
Niemcy	Rosja	222,09	Niemcy	Rosja	145 352,31
Nieokreślony	Czechy	215,19	Nieokreślony	Czechy	136 360,65

5. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego 2019, str. 81, <https://utk.gov.pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/sprawozdania/16190,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2019-r.html> [dostęp: 18.10.2020 r.]

6. Analiza przewozów towarowych w komunikacji międzynarodowej, <https://www.utk.gov.pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15518,Analiza-przewozow-towarowych-koleja-w-komunikacji-miedzynarodowej.html> [dostęp: 22.10.2020 r.].

KONKURENCJA NIE CZEKA NA ROZSTRZYgniĘCIA

Trasa przez Kaliningrad

Jednym z największych rywali Polski w obsłudze połączeń kolejowych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku jest Rosja. W 2018 roku przez Rosję zostało przewiezione 553 tys. TEU (twenty-foot equivalent unit, czyli jednostek odpowiadających objętości kontenera o długości 20 stóp). Oznacza to wzrost o 34 proc. względem 2017 roku. Według szacunków, do 2025 roku władze rosyjskie planują osiągnięcie poziomu 1,7 mln TEU.⁸

Od października tego roku wywodząca się z Rosji firma United Transport and Logistics Company – Eurasian Railway Alliance (ULTC ERA) wraz z Belintertrans Germany (BIT-Germany) – niemiecką spółką logistyczna białoruskich kolei – uruchomiły połączenie intermodalne (wykorzystujące więcej niż jeden rodzaj transportu) do obsługi towarów Nowego Jedwabnego Szlaku. Regularne codzienne przewozy łączące granicę chińską z Hamburgiem przez Kazachstan są przewożone najpierw koleją do portu w Kaliningradzie, a stamtąd płyną drogą morską do Hamburga. Rozwiązanie to, alternatywne dla transportu przez Polskę, może oznaczać istotne osłabienie pozycji Polski na mapie międzynarodowego handlu.

Inwestycje Litwy

Znaczne inwestycje w infrastrukturę kolejową od lat prowadzi Litwa. Oprócz tranzytu z Rosji i Białorusi właśnie do Kaliningradu, kraj ten wykazuje coraz większe zainteresowanie obsługą transportów z Nowego Jedwabnego Szlaku. Kluczowy w tym kontekście może być budowany w Kownie terminal intermodalny. Sprawি on, że Litwa będzie miała dwa terminale zmiany torów i możliwość obsługi 34 blokowych pociągów w ciągu doby.⁹ Terminal zostanie włączony do międzynarodowej sieci kolejowej do końca roku. Jego wydajność operacyjna ma wynieść 104 tys. TEU/rok. Obiekt został zbudowany przy magistrali wschód-zachód z Wilna, którą kursują pociągi intermodalne z Chin w kierunku portów w Królewcu i Kłajpedzie lub ku granicy z Polską. To jedna z odnóg Nowego Jedwabnego Szlaku. Jednocześnie obok przebiega główna litewska autostrada Wilno – Kowno – Kłajpeda i Via Baltica, a lotnisko położone jest w odległości poniżej dwóch kilometrów; zorganizowana została też tzw. Wolna Strefa Ekonomiczna.¹⁰

8. <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/rzd-szerokim-torem-z-chiny-do-europy-ale-co-z-trasa-przez-polske-94187.html> [dostęp: 16.10.2020 r.].

9. <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/min-transportu-litwy-kluczowe-projekty-infrastrukturalne-wymagaja-wspolpracy-94339.html> [dostęp: 14.10.2020 r.].

10. <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi/do-europejskiej-sieci-dolacza-nowy-terminal-milionowe-inwestycje-w-kownie-72171.html> [dostęp: 24.10.2020 r.].

Szerokotorowa kolej na Słowacji

W lutym 2018 roku Austriackie Koleje Federalne (ÖBB) i Koleje Rosyjskie (RZD) podpisały uzupełniającą umowę, która przewiduje budowę szerokotorowej linii kolejowej, zwanej również „rosyjską”. Jej trasa ma przebiegać przez Ukrainę do Koszyc we wschodniej Słowacji. Strony chciałyby przedłużenia linii do Wiednia, choć pomysł ten nie zyskał akceptacji Komisji Europejskiej. Uznano, że projekt przyniósłby korzyści kilku firmom, a nie całemu sektorowi kolejowemu, co jest ewidentnym naruszeniem zasad jednolitego europejskiego rynku transportu kolejowego. W ramach studium wykonalności koszty budowy jednotorowej, zelektryfikowanej linii o długości około 400 km z Koszyc do rejonu Wiednia obliczono na około 6,5 miliarda euro.

Starania Białorusi

Wyraźnie widać, że coraz więcej krajów – także tych, które wydawać by się mogło nie pełnią strategicznej roli w obsłudze pociągów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku – chce wykorzystać okazję i przejąć część zadań związanych z obsługą towarów. Jak podaje Rzeczpospolita, 1 października Koleje Białoruskie w terminalu w Bruzgach przeładowały po stronie białoruskiej pierwszy pociąg z Chin do Niemiec. Co więcej, Koleje Białoruskie w ciągu pierwszych trzech kwartałów 2020 roku zwiększyły przewozy kontenerów pomiędzy Chinami i Europą do ponad 360 tys. TEU. To o ponad 1,6 razy więcej niż w tym samym okresie w 2019 roku.¹¹

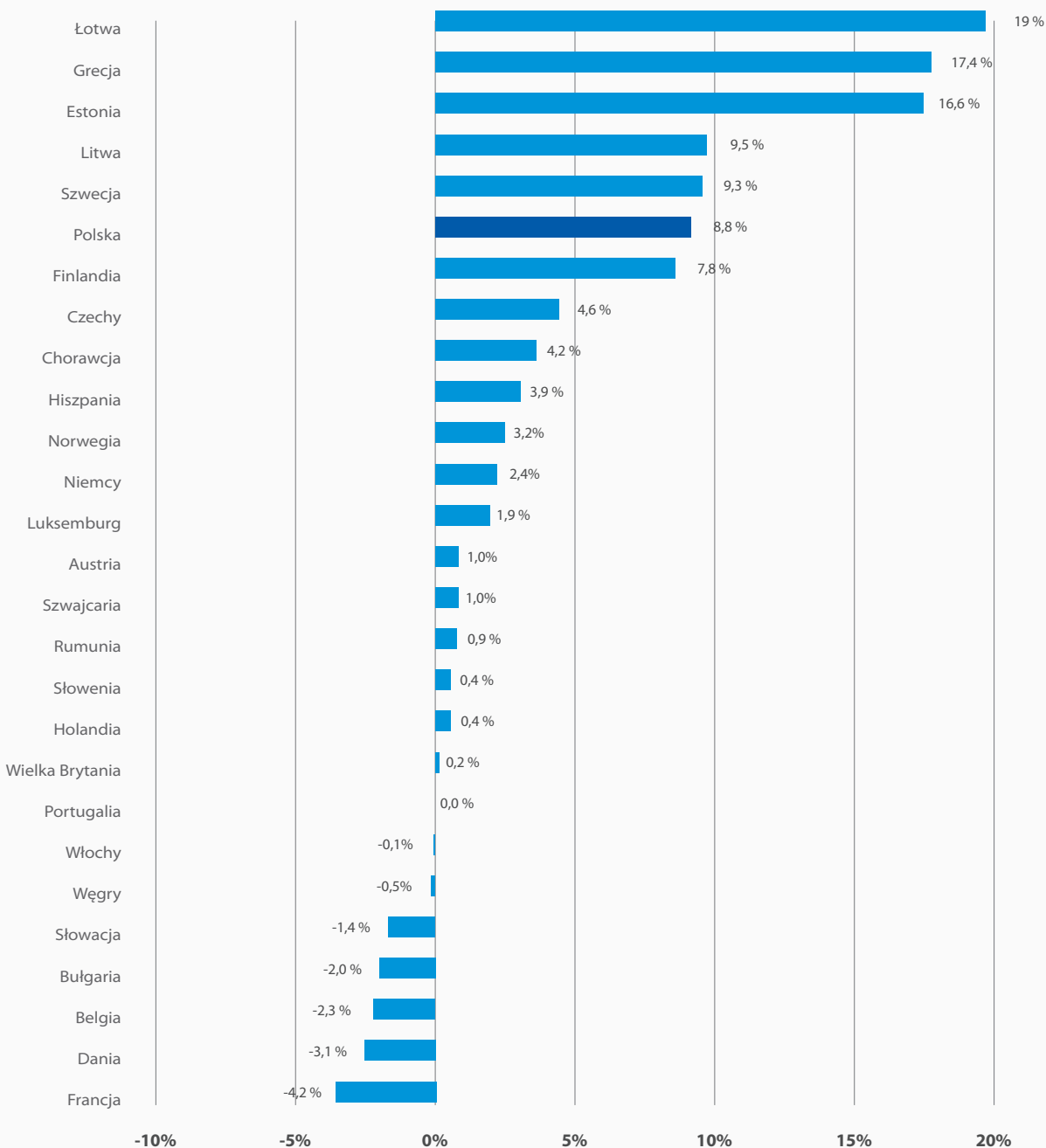
Pozostałe korytarze transportowe

Inny wielkoskalowy projekt to tzw. Korytarz Środkowy, którego trasa wiedzie z Chin przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję, Turcję do Europy. Wyraźnie widać, że starania o pociągi z Chin podejmuje coraz więcej krajów. O tym, jak konkurencyjny staje się rynek przewozów kolejowych, świadczą choćby dane IRG-Rail.

11. <https://logistyka.rp.pl/transport/8944-koleje-bialoruskie-biora-sie-za-przeladunki-kontenerow-z-chin> [dostęp: 24.10.2020 r].

DYNAMIKA ZMIAN W WIELKOŚCI PRACY PRZEWOZOWEJ

w monitorowanych państwach w 2018/2017 (w %)



Źródło: IRG - Rail

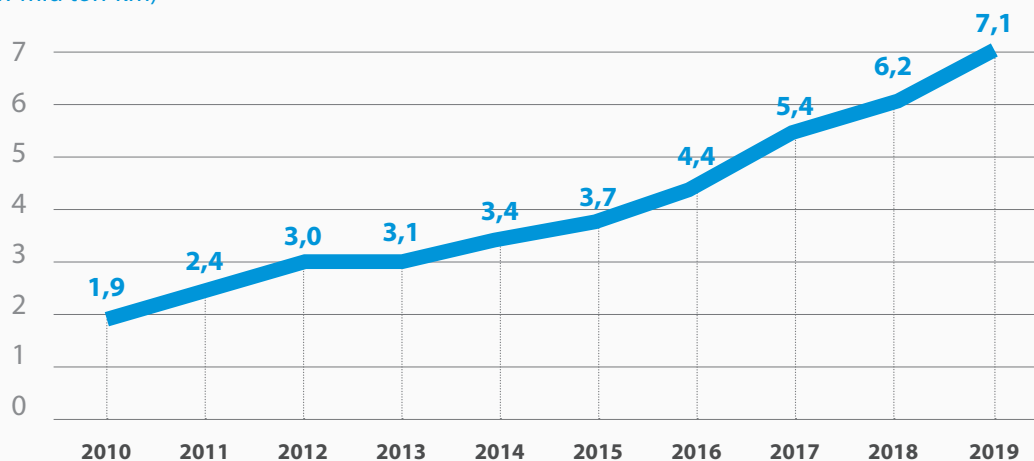
Wzrost znaczenia ruchu intermodalnego

W ostatnich latach przewozy intermodalne, czyli wykorzystujące więcej niż jeden rodzaj transportu, zanotowały znaczny wzrost. Z danych UTK wynika, że w 2019 roku przewieziono 19,5 mln ton ładunków, podczas gdy w 2018 roku było to 17 mln ton. To wzrost o 14,7 proc. Z kolei udział przewozów intermodalnych w całym rynku przewozów kolejowych mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął poziom 8,3 proc. i był wyższy o 1,5 punktu procentowego niż w 2018 roku.¹² Jak podkreśla Członek zarządu PKP Cargo ds. handlowych Grzegorz Fingas aż 18 proc. wszystkich kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce stanowią przewozy do i z Chin.¹³

Niezbędnym elementem rozwoju transportu intermodalnego jest zapewnienie korzystnych warunków dla wszystkich rodzajów przewozów: kolejowych, drogowych, lotniczych i morskich. Ich integracja stwarza szansę dla gospodarki, zwłaszcza w ramach transportu międzynarodowego. Dopiero połączenie NJS i Centralnego Hubu Logistycznego z nowoczesną siecią dróg i kolei, docierających do najważniejszych portów morskich i lotniczych, daje szansę na realne zyski.

KOLEJOWE PRZEWOZY INTERMODALNE

w Polsce (w mld ton-km)



Źródło: UTK

12. Przewozy intermodalne w 2019 r.,

<https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analiza-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/16292,Przewozy-intermodalne-w-2020-r.html> [dostęp: 26.10.2020 r.].

13. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/nowy-jedwabny-szlak-infrastruktura-nie-nadaza-za-przewozami-87005.html> [dostęp: 26.10.2020 r.].

POLSKA NA NOWYM JEDWABNYM SZLAKU

Polska na mapie Nowego Jedwabnego Szlaku odgrywa coraz bardziej istotną rolę, właśnie w kontekście transportu kolejowego. To w naszym kraju większość pociągów z Azji przekracza granicę z Unią Europejską. Biorąc pod uwagę działania konkurencyjnych krajów, Polska powinno dołożyć wszelkich starań, aby stać się rzetelnym i stabilnym partnerem w relacjach z Chinami.

Podstawowym atutem naszego kraju będzie jednak rozbudowana infrastruktura.

Terminal w Małaszewiczach

Kluczowym punktem na logistycznej mapie Polski są Małaszewicze. To właśnie tu, na granicy Polski z Białorusią przeładowywanych jest ponad 90 proc. towarów sprowadzanych z Chin do Europy koleją. Mieszczą się tu terminale kontenerowe należące do czterech dużych operatorów. Ich możliwości przeładunkowe wynoszą łącznie ponad 560 tys. TEU rocznie. Od wielu lat mówi się o konieczności rozbudowy terminala tak, aby mógł on obsłużyć jeszcze więcej pociągów. Jednym z przetargów, który obecnie czeka na rozstrzygnięcie jest wykonanie jednoodstępowej dwukierunkowej komputerowej blokady liniowej na przejściu granicznym Terespol-Brześć. Niestety, jedyna oferta, która wpłynęła, przekracza kosztorys o 10 mln zł,¹⁴ co stanowi poważny problem dla stania się regionalnym liderem idei Nowego Jedwabnego Szlaku.

Niestety, zwiększenie przepustowości to nie jedyny obszar, który powinien być brany pod uwagę w kontekście inwestycji. Bardzo istotnym elementem jest bowiem czas, jaki pociąg spędza na granicy. Według danych Banku Światowego, Polska od kilku lat nie poprawia wydajności procedur celnych i czasu obsługi na przejściach granicznych.¹⁵ Może to być powód dla którego przewoźnicy będą coraz częściej wybierać konkurencyjne korytarze, zwłaszcza biorąc pod uwagę zaangażowanie krajów w budowę atrakcyjnej dla handlu międzynarodowego infrastruktury kolejowej.

Infrastruktura kolejowa

Z danych UTK wynika, że prędkość handlowa pociągów towarowych do 2018 roku malała.

W 2019 roku odnotowano dość istotny wzrost, co w kontekście atrakcyjności Polski jest dobrym sygnałem.

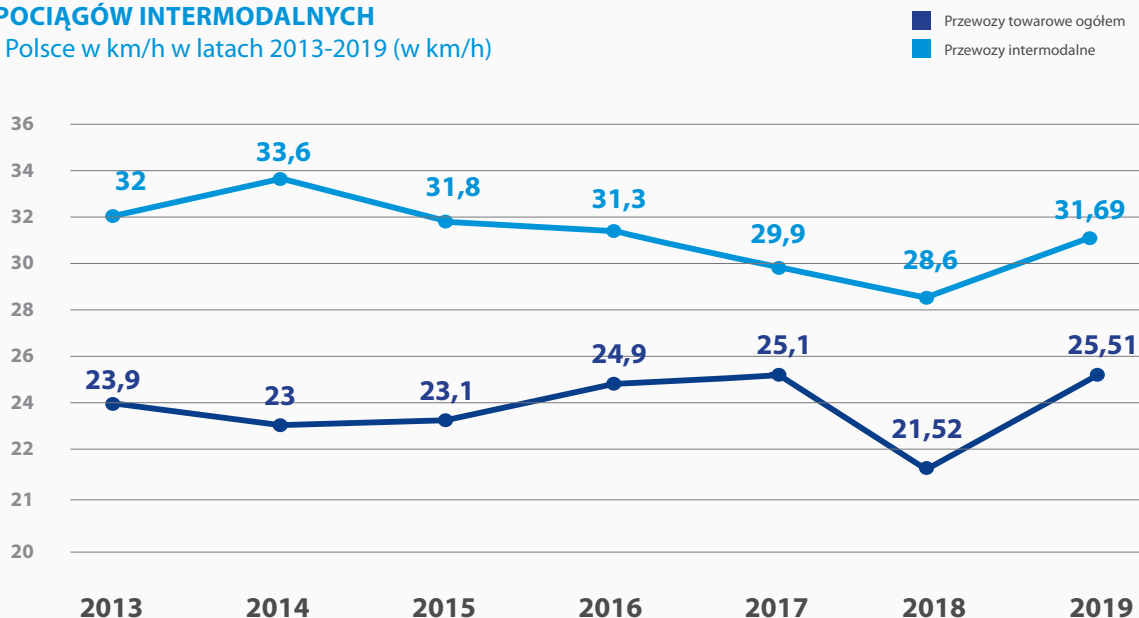
Wartość dla przewozów intermodalnych przekroczyła 30 km/h, co jest najlepszym wynikiem od 4 lat.

14. <https://www.dziennikwschodni.pl/biala-podlaska/kolej-ma-problem-z-przetargiem-przy-granicy-nowy-jedwabny-szlak-zagrozony,n1000275222.html> [dostęp: 28.10.2020 r].

15. <https://ipi.worldbank.org/international/scorecard/column/254/C/POL/2018/C/POL/2016/C/POL/2014/C/POL/2012/C/POL/2010/C/POL/2007#chartarea> [dostęp: 24.12.2020 r].

ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ HANDLOWA POCIĄGÓW TOWAROWYCH OGÓŁEM I POCIĄGÓW INTERMODALNYCH

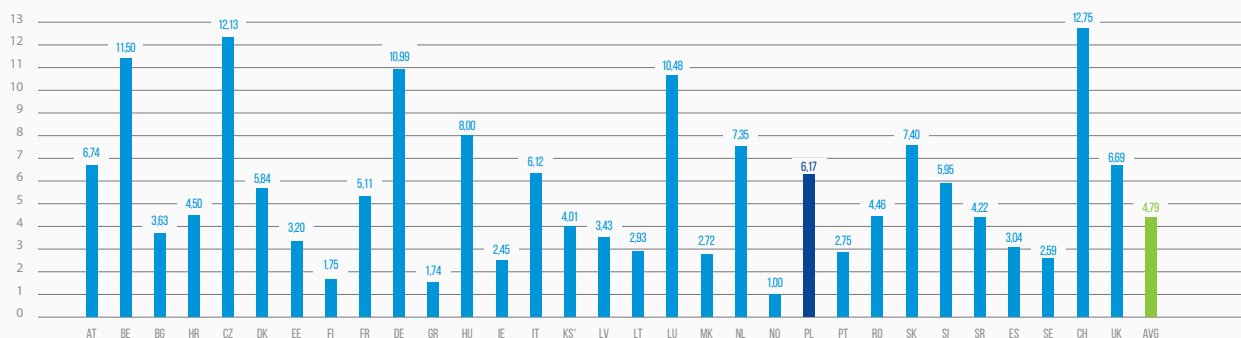
w Polsce w km/h w latach 2013-2019 (w km/h)



Źródło: UTK

Według danych organizacji IRG Rail¹⁶ gęstość sieci kolejowej pod względem obszaru kraju w Polsce wypada powyżej średniej europejskiej (6,17 km/100 km² vs 4,79 km/100 km²). Konkurujące z nami w wyścigu o NJS - Węgry i Czechy i Słowacja - wyprzedzają nas dość znacznie (odpowiednio 8,0 / 12,13 / 7,4 km/100 km²). To pokazuje jak strategiczną rolę w przypadku krajów regionu Europy Centralnej pełni kolej.

ZAGĘSZCZENIE TRAS KOLEJOWYCH NA 100 KM² KRAJU



Źródło: IRG Rail

16. IRG-Rail, Eighth Annual Market Monitoring Report, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/220,2019.html> [dostęp: 22.10.2020 r].

Analizując atrakcyjność polskiej infrastruktury logistycznej nie sposób nie wspomnieć także raportu „Logistics Performance Index”. W zestawieniu przygotowywanym cyklicznie przez Bank Światowy, oceniane są m.in.: jakość infrastruktury, ale także efektywność odpraw, łatwość organizowania konkurencyjnych cenowo dostaw międzynarodowych, czy możliwość śledzenia i monitorowania dostaw. W zestawieniu, w którym ujęte jest 160 krajów Polska zajęła 28. miejsce na świecie i 17. miejsce w Europie z wynikiem 3.54 LPI. Dla porównania Niemcy, które znalazły się na pierwszym miejscu w Europie osiągnęły wynik 4.2 LPI. Co najważniejsze, najgorszy wynik Polska osiągnęła w kluczowych z punktu widzenia atrakcyjności transportu kategoriach: obsługi celnej (3.25 LPI) oraz jakości infrastruktury (3.21 LPI), a jeśli ranking oceniłaby tylko te dwa obszary byłibyśmy kolejno na 33. i 35. miejscu, czyli za Węgrami, Czechami, Słowenią i daleko za Austrią.¹⁷

Porty morskie

Jednym z najważniejszych elementów infrastruktury transportu intermodalnego są porty morskie. Polska, która na logistycznej mapie Europy zajmuje strategiczną pozycję, powinna wykorzystać efekt synergii pomiędzy transportem morskim i lądowym (drogowym i kolejowym). Będąc granicą UE i miejscem, gdzie przeładowywane są transporty w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, ale także mając dostęp do Morza Bałtyckiego oraz możliwość transportu do krajów Europy Południowej, mamy wszystkie argumenty do tego, aby stać się centralnym hubem logistycznym Europy. Port w Gdańsku (DCT) w ciągu ostatnich kilkunastu lat dokonał niespotykanego w skali europejskiej postępu. Obecnie plasuje się na 15. miejscu wśród portów europejskich. Dla porównania, w 2007 roku zajmował pod względem przeładunków kontenerów dopiero 63. miejsce. Biorąc pod uwagę basen Morza Bałtyckiego, Polska, za sprawą portów w Gdańsku i Gdyni, jest zdecydowanym liderem, wyprzedzając Rosję, Finlandię i Szwecję. Warto odnotować też dynamikę wzrostu, która w przypadku Gdyni wynosi aż 12 proc. r/r. Wyższy wzrost zanotował jedynie port w konkurencyjnym dla Polski w Kaliningradzie (14 proc. r/r).

17. <https://www.money.pl/gospodarka/polska-infrastruktura-towarowa-zasluguje-jedynie-na-trzy-plus-6458775867778689a.html> [dostęp: 22.10.2020 r].

PRZEŁADUNKI KONTENERÓW W 15 NAJWIĘKSZYCH PORTACH EUROPY (w mln TEU)

LP	PORT	LOKALIZACJA	przeładunek rok		przeładunek rok	
			2018	2019	2007	2018
1	Rotterdam	Holandia	14,5	14,8	1	1
2	Antwerpia	Belgia	11,1	11,9	3	2
3	Hamburg	Niemcy	8,7	9,3	2	3
4	Pireus	Grecja	4,9	5,7	17	6
5	Walencja	Hiszpania	5,1	5,4	8	5
6	Algericas	Hiszpania	4,8	5,1	6	7
7	Bremerhaven	Niemcy	5,5	4,9	4	4
8	Felixstowe	Wielka Brytania	4,2	3,8	7	8
9	Barcelona	Hiszpania	bd.	3,3	10	9
10	Le Havre	Francja	2,9	2,8	9	11
11	Marsaxlokk	Malta	3,3	2,7	12	10
12	Genua	Włochy	2,6	2,6	14	12
13	Gioia Tauro	Włochy	2,3	2,5	5	13
14	St Petersburg	Rosja	bd.	2,2	15	14
15	Gdańsk	Polska	1,9	2,1	63	16

Źródło: UTK za www.gospodarkamorska.pl

PRZEŁADUNKI W 10 NAJWIĘKSZYCH PORTACH MORZA BAŁTYCKIEGO W LATACH (w mln TEU)

LP	PORT	LOKALIZACJA	rok		zmiana
			2018	2019	2019/2018
1	St. Petersburg	Rosja	2,13	2,22	4 %
2	Gdańsk	Polska	1,95	2,07	6 %
3	Gdynia	Polska	0,80	0,9	12 %
4	Goeteborg	Szwecja	0,75	0,77	2 %
5	Kłajpeda	Litwa	0,75	0,7	-7 %
6	Kotka	Finlandia	0,65	0,68	4 %
7	Helsinki	Finlandia	0,51	0,53	4 %
8	Aarhus	Dania	0,54	0,51	-6 %
9	Ryga	Łotwa	0,47	0,47	14 %
10	Kaliningrad	Rosja	0,28	2,9a0,32	2,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.gospodarkamorska.pl

Porty morskie pełnią istotną rolę w transporcie towarów z Nowego Jedwabnego Szlaku. To właśnie z Gdańska i Gdyni towary mogą trafiać na rynki krajów skandynawskich czy choćby do Wielkiej Brytanii. Dlatego oprócz samej rozbudowy możliwości operacyjnych portów, tak ważne jest zapewnienie efektywnego połączenia kolejowego. Temu służą mają liczne inwestycje – np. „Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk”, w ramach której przewidziano przebudowę ponad 70 km torów i wymiany 221 rozjazdów, zaplanowano także zwiększenie liczby zelektryzowanych tras, które dziś zaniżają prędkość handlową pociągów towarowych. Z kolei w Gdyni planowana jest przebudowa m.in. 115 km torów i montaż 356 rozjazdów oraz elektryfikacja dojazdów do bram portu. Łączna wartość projektów kolejowych w Trójmiejskich portach ma oscylować wokół 2,6 mld zł, a ich zakończenie zaplanowano na koniec 2021 roku.¹⁸

Centralny Hub Logistyczny

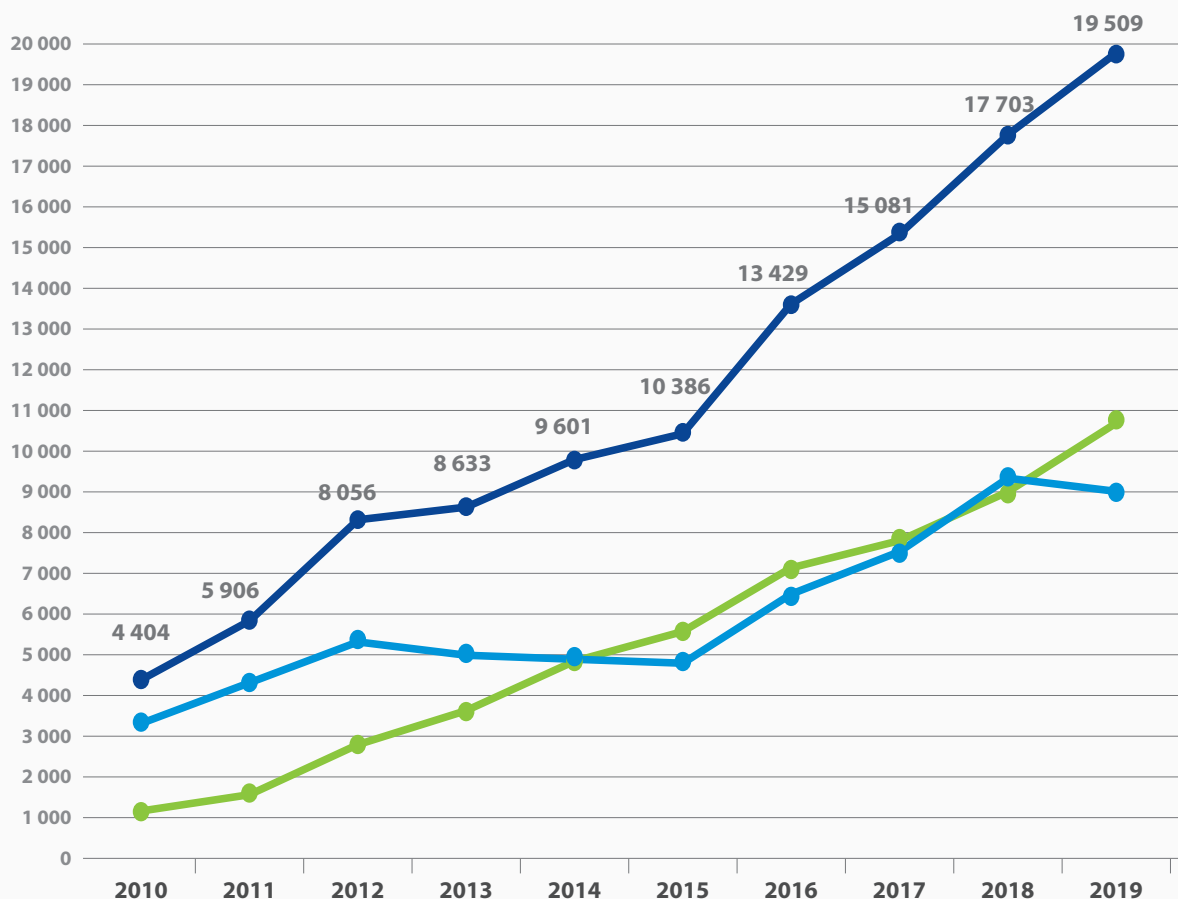
Jednym z najważniejszych elementów infrastrukturalnych jest planowany od wielu lat Centralny Hub Logistyczny, służący do obsługi (w tym przeładunku i odprawy) towarów pochodzących z Nowego Jedwabnego Szlaku. Mógłby on w dużym stopniu podnieść przychody dla Skarbu Państwa tytułem wnoszonych podatków celnych. Koncepcji jego powstania w historii było już wiele. W 2019 roku wydawało się, że taki obiekt powstanie w Zduńskiej Woli, jednak nie będzie dofinansowania na budowę portu multimodalnego w tym miejscu. Nową lokalizacją ma być Kutno. Jak podaje Urząd Miejski w Krośniewicach, firma Miratrans Transport Spółka z.o.o ma otrzymać dofinansowanie do budowy terminala lądowego drogowo-kolejowego pod nazwą „Multimodal Terminal Miratrans” w lokalizacji Morawce – Krzewie, gmina Krośniewice, powiat kutnowski. Kwota dotacji to ponad 42,5 mln zł.¹⁹ Alternatywnym pomysłem, który pojawił się w ostatnim czasie, jest rozbudowa lotniska Łódź Lublinek. Hanna Zdanowska, prezydent Łodzi, przyznaje, że celem jest utworzenie w Łodzi Hubu Logistycznego dla Europy Środkowej, nastawiony na wymianę handlową z Azją. Chcemy aby Lublinek stał się oknem na Europę dla naszych azjatyckich partnerów. Łódzkie lotnisko jest jednym z najlepiej położonych w Europie, a podłączenie lotniska do sieci autostrad, i doprowadzenie do niego linii kolejowej pozwolą zbudować wokół całą infrastrukturę związaną z transportem Cargo. – mówi²⁰ Niestety, do tej pory nie ma spójnej koncepcji budowy obiektu, a pomysły, które pojawiały się do tej pory, wciąż pozostają w sferze planów.

18. <https://www.money.pl/gospodarka/polska-infrastruktura-towarowa-zasluguje-jedynie-na-trzy-plus-6458775867778689a.html> [dostęp: 26.10.2020 r.].

19. <http://www.krosniewice.pl/gmina/aktualnosci/a/news/425-mln-zl-dofinansowania-od-urzedu-marszalkowskiego-województwa-lodzkiego-dla-inwestycji-w-gminie-krosniewice/> [dostęp: 12.10.2020 r.].

20. <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lodz-zbuduje-hub-logistyczny-na-lotnisku-9623.html> [dostęp: 12.10.2020 r.].

KOLEJOWE PRZEWOZY INTERMODALNE W POLSCE W LATACH 2010 - 2019 (w tys. ton)



Źródło: UTK

Centralny Port Komunikacyjny

Będący jednym z najważniejszych projektów infrastrukturalnych, Centralny Port Komunikacyjny zakłada stworzenie największego w regionie Europy Środkowo-Wschodniej węzła komunikacyjnego, mającego połączyć transport lotniczy, drogowy oraz kolejowy. W tym ostatnim aspekcie projekt CPK może stać się impulsem do rozwoju także w kontekście NJS. Program Kolejowy CPK obejmuje bowiem stworzenie 10 nowych szlaków, nazywanych „szprychami”, które mają służyć nie tylko pasażerom, lecz także transportowi towarowemu. W efekcie, w ramach projektu CPK, ma powstać ponad 1500 km nowych linii kolejowych.

Choć pandemia koronawirusa wywołała potężny kryzys w branży lotniczej, zdaniem Marcina Horały, pełnomocnika rządu ds. CPK, budowie CPK sprzyja też spowolnienie gospodarcze, bo łatwiej znaleźć wykonawców, którzy są bardziej skłonni do oferowania korzystniejszych cen. W rozmowie z portalem gazeta.pl stwierdza on jednak, że rozmowy z inwestorami, którzy mieliby się zaangażować w budowę lotniska, są dopiero na początkowym etapie.²¹ Zdaniem Adriana Furgalskiego, wiceprezesa zespołu doradców gospodarczych TOR, zakończenie projektu w 2027 roku jest niemożliwe. Już teraz opóźnienie sięga jego zdaniem co najmniej trzech lat.²²

Istotnym wyzwaniem, na który zwracają uwagę eksperci, jest wpisanie CPK w siatkę międzynarodowych połączeń największych przewoźników tak, aby port stał się ważnym punktem przesiadkowym, także dla realizacji przesyłek towarowych. Samo zaangażowanie krajowego przewoźnika PLL LOT może okazać się niewystarczające, zwłaszcza biorąc pod uwagę pozycję firmy na arenie międzynarodowej. Konieczna jest także budowa infrastruktury umożliwiającej transport intermodalny – m. in. terminala i linii kolejowych, które mogłyby być wykorzystywane w transporcie towarów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku.

PLANY ROZWOJU PKP CARGO

Największy w kraju kolejowy przewoźnik towarowy – PKP Cargo – od dłuższego czasu podkreśla chęć rozwoju usług w ramach NJS. Firma podpisała umowę na zakup ponad 1000 nowych platform wożących kontenery. W ubiegłym roku natomiast dokonała także zmian organizacyjnych – utworzono spółkę PKP Cargo Terminale, która ma koordynować pracę wszystkich terminali przeładunkowych. Utworzenie spółki ma wpłynąć na skrócenie czasu przeładunku i transportu do klienta końcowego. W kontekście zmian organizacyjnych, warto także przytoczyć pomysł nabycia udziałów w spółce P.U. Hatrans, której podstawą działalności jest organizowanie połączeń kolejowych z Chinami – m.in. połączeń kolejowych Łódź – Chengdu – Xiamen. W październiku ubiegłego roku PKP Cargo poinformowało o odstąpieniu od realizacji projektu dotyczącego nabycia udziałów w spółce.

21. <https://next.gazeta.pl/next/7,151003,26375496,budowa-cpk-opozniona-przez-epidemie-koronawirusa-marcin-horala.html> [dostęp: 24.10.2020 r.].

22. <https://biznes.interia.pl/gospodarka/news-centralny-port-komunikacyjny-wielkie-opoznienie-inwestycji,nld,4792338> [dostęp: 28.10.2020 r.].

NOWY JEDWABNY SZLAK – DLACZEGO WARTO?

O tym, że realizacja idei Polski jako europejskiego lidera NJS przyniesie wiele korzyści nie trzeba przekonywać. Wyniki raportu Centre for Economics and Business Research (CEBR) wskazują, że PKB Polski może do 2040 roku zyskać aż 48 mld dol. Wiązać się one będą nie tylko z inwestycjami w infrastrukturę, ale także przyspieszeniem wzrostu i atrakcyjności naszego kraju. Wzmocnienie roli Polski na arenie międzynarodowej to także więcej pracy dla polskich firm – operatorów logistycznych, przewoźników czy firm wyspecjalizowanych w handlu zagranicznym. A to oznacza kolejne miejsca pracy.

Projekt NJS to także realne zyski dla Skarbu Państwa z tytułu odprowadzanego podatku VAT oraz cła. Już dziś w przypadku połączeń tranzytowych jedna piąta dochodów z taryf trafia do budżetu województw, które obsługują formalności celne. Model, w którym nasz kraj zwiększa swoją rolę do centralnego hubu przeładunkowego oznacza zwielokrotnienie dochodów i radykalne przyspieszenie rozwoju sektora logistycznego. Osiągnięcie tego celu zależy w dużej mierze od realizacji projektów infrastrukturalnych (budowa centralnego hubu logistycznego, realizacja CPK pod kątem obsługi cargo, dalszym rozwojem portów morskich), rozbudową sieci kolejowej w kontekście przewozów towarowych, rozwoju polskich firm logistycznych czy też działaniom dyplomatycznym. Konieczny jest więc długoterminowy plan, uwzględniający zróżnicowane scenariusze rozwoju i angażujący do projektu wiele podmiotów z różnych sektorów gospodarki.

PARTNER RAPORTU

