GOSPODARKA · ANALIZA

MIEJSCE POLSKI W GRZE O ZYSKI Z NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

Michał Nowicki · 16 kwietnia 2024

Polska ze względu na swoje położenie między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym stanowi naturalną część korytarza lądowego łączącego gospodarki Europy Zachodniej z Azją – to przez nasz kraj biegnie najkrótsza droga z Chin do Europy Zachodniej. Podczas omawiania stosunków polsko-chińskich często na pierwszy plan wysuwa się Nowy Jedwabny Szlak, a dokładnie jego komponent kolejowy, w którym Polska miałaby stanowić bramę do Europy Zachodniej. Wraz z wybuchem wojny na Ukrainie i izolacją Rosji, przez którą biegną podstawowe korytarze transportowe łączące Chiny z Europą, pojawiły się głosy o końcu Jedwabnego Szlaku. Czy to prawda?

Europejska gra o zyski z Nowego Jedwabnego Szlaku

Jeśli spojrzymy na wymianę handlową między 17 krajami Europy Środkowej tworzącymi jeszcze kilka lat temu format 17+1 (po odejściu krajów bałtyckich dziś jest to 14+1) a Chinami, zauważymy, że jest to mało znaczący, z chińskiego punktu widzenia, fragment handlu zagranicznego. Import z EŚW dopiero w 2020 r. przekroczył 1% całego chińskiego importu, natomiast eksport do EŚW w tym samym czasie przekroczył 3,5% chińskiego eksportu. Nierównowaga handlowa w przypadku samej Polski jest jeszcze wyższa i słusznie stanowi temat dyskusji w relacjach polsko-chińskich. Na podstawie tych wyrwanych z kontekstu danych można wnioskować, że Europa Środkowa nie ma większego znaczenia dla Chin. Rzeczywistość wygląda jednak inaczej, choć jako Polska mamy jeszcze sporo do nadrobienia.

Kraje europejskie to dla Chin ważny rynek zbytu. Eksport do Europy odpowiada za około 20% całkowitego eksportu Chin. Z tego powodu Pekinowi zależy na ustanowieniu stabilnych lądowych korytarzy transportowych na zachód Europy. I mimo że sama Europa Środkowa stanowi niewielki fragment tego rynku, to jej atutem jest samo położenie na drodze z Chin do Europy Zachodniej.

> Dlaczego Polsce powinno zależeć na tym, żeby jak najwięcej dóbr chińskich zmierzających do krajów europejskich było wwożonych do Unii Europejskiej przez nasz kraj? Wiążą się z tym duże przychody z VAT-u, cła i podatku akcyzowego.

Należności z tytułu cła, VAT-u i akcyzy naliczone w morskich oddziałach granicznych w mld zł

Źródło: KAS, naszdziennik.pl[1]

Aby zarabiać, musimy zadbać o opłacalność finansową i czasową korytarza biegnącego przez Polskę. Do

tego potrzebny jest rozwój infrastruktury. Tutaj pojawia się rywalizacja pomiędzy państwami europejskimi – na morzu, w powietrzu i na lądzie.

Jaka może być recepta na sukces Polski w tej grze? Wyjdźmy od koncepcji Triportu zaprezentowanej przez Andrzeja Banuchę z PKP Cargo w 2021 r. podczas konferencji „Polska Logistycznym Hubem Europy". Koncepcja ta zakłada stworzenie wielkiego logistycznego zespołu portowego na podstawie 3 portów – Gdańska/Gdyni do obsługi handlu morskiego, Małaszewicz jako portu kolejowego w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku i Centralnego Portu Komunikacyjnego do cargo lotniczego.

Źródło: Polski Instytut Transportu Drogowego[2]

Jak ta koncepcja wpisuje się w drogi transportu ładunków z Chin do Europy? Ze względu na rozmiar podejmowanego tematu skupię się na transporcie morskim i kolejowym.

CZYTAJ TAKŻE: Rywalizacja chińsko-amerykańska w cyberprzestrzeni

Udział poszczególnych środków transportu w imporcie z Chin

Spoiwem światowej gospodarki jest wciąż handel morski, który stanowi blisko 90% wolumenu i 70% wartości handlu międzynarodowego. W handlu między Unią Europejską a Chinami jest to aż 94% wolumenu. Według Eurostatu za pozostałe 6% odpowiada transport koleją (2,4%), transport drogowy (1,4%), a jeszcze niżej plasują się transport lotniczy i inne środki transportu. Jednak zupełnie inaczej przedstawia się to, jeśli chodzi o wartość importowanych dóbr.

Udział poszczególnych środków transportu w imporcie z Chin ze względu na wartość

Źródło: Eurostat

Jak widać na powyższym zestawieniu, udział kolei i cargo lotniczego w imporcie z Chin istotnie różni się między Polską a Unią Europejską.

Polska ze względu na swe położenie aktywnie wykorzystuje połączenia kolejowe w celu intensyfikacji wymiany handlowej z Państwem Środka. W 2011 r. import z Chin do UE tą drogą stanowił mniej niż 1% ogólnego importu i od tamtego czasu jest to najszybciej zyskujący na popularności środek transportu, choć wobec zawirowań geopolitycznych w ostatnich latach rynek przestał rosnąć.

Nie zmienia to faktu, że istnieje duży niewykorzystany potencjał, by na kolejowych połączeniach z Chinami zarabiać większe pieniądze. O tym w dalszej części artykułu.

Warto zadać pytanie, dlaczego udział cargo lotniczego w Polsce jest tak niski? Jak przypomniał Prezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców Cezary Kaźmierczak na platformie X, ze względu na niewystarczające zdolności przeładunkowe, ponad 60% przesyłek lotniczych nadanych do Polski objętych jest cłem w Niemczech. Bez odważnych inwestycji jak Centralny Port Komunikacyjny wciąż będziemy na tym polu tracić.

Morze

Dominacja handlu morskiego w globalnej logistyce wynika z niższych kosztów transportu. Mimo że transport chińskich towarów drogą morską do Polski trwa w przybliżeniu 5 tygodni, czyli blisko 2,5 razy dłużej niż koleją przez terminal w Małaszewiczach, to gdy nie ma poważnych zakłóceń na szlakach morskich

jest około 2-3 razy tańszy.

Dzięki inwestycji Baltic Hub w 2022 r. port w Gdańsku obsłużył 2,1 mln TEU (TEU – pojemność jednego 20-stopowego kontenera), w Gdyni 914 tys. TEU, a zespół portów Szczecin-Świnoujście – 75 tys. TEU.

> Ze wstępnych kalkulacji wynika, że w 2023 r. Gdańsk był piątym największym unijnym portem pod względem przeładunków. W planach jest budowa nowego portu kontenerowego w Świnoujściu, który miałby zacząć działać w 2028 r. i obsługiwać do 2 mln TEU rocznie, a więc prawie tyle co Gdańsk.

Konkurencja dla polskich portów

Hamburg i Rotterdam pozostają głównymi graczami w regionie Morza Północnego i to z nimi nasze porty muszą konkurować o ładunki i zyski. Wciąż wielu polskich importerów decyduje się na odbieranie ładunku w tych miejscach i dalej transport drogą lądową do Polski. Dalsze inwestycje w infrastrukturę morską mogą to jednak zmienić, co budzi w Niemczech niepokój. Warto przytoczyć tu słynną już wypowiedź Macieja Brzozowskiego, eksperta portu w Hamburgu, który stwierdził, że „Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu to inwestycja, która nie przyniesie oczekiwanych korzyści". Jeśli już sam bezpośredni konkurent przekonuje, że inwestycja się nie opłaca, rozsądnie będzie przyspieszyć budowę.

Porty adriatyckie

Nie możemy ignorować konkurencji ze strony portów adriatyckich. Porty te mają strategiczną przewagę ze względu na położenie w bliskiej odległości od Kanału Sueskiego, dzięki czemu towary z kierunku azjatyckiego docierają tam nawet o 7 dni szybciej niż do Gdańska.

Gwałtowny rozwój portów adriatyckich, a co za tym idzie – wzrost liczby obsłużonych kontenerów (nawet dwukrotny w przypadku Rijeki, Kopru i Triestu) w ciągu ostatniej dekady, wynika między innymi z rozbudowy sieci kolejowych łączących te porty z odbiorcami i nadawcami ładunków oraz problemów z przepustowością w holenderskich i niemieckich portach Morza Północnego. Jak podaje OSW, porty znad Adriatyku obsłużyły w 2022 r. równowartość blisko 80% wolumenu wszystkich polskich portów morskich[3]. Kolejne inwestycje mają zwiększyć ilość obsługiwanych ładunków o 30% (do co najmniej 4 mln TEU) do 2025 r. Porty te prowadzą w ostatnim czasie ekspansję na rynki Europy Środkowej, stanowiąc konkurencję również dla polskich portów. Szacuje się, że nawet 2% towarów przeładowywanych w Koprze trafia na rynek polski.

Pireus-Budapeszt

Warta uwagi jest też chińska inwestycja w postaci portu w Pireusie (gdzie kończy się morski Jedwabny Szlak) i szybkiej kolei, którą towary mają być już niedługo transportowane aż do Budapesztu. Odcinek szybkiej kolei Belgrad-Budapeszt według pierwotnych planów miał być ukończony w 2018 r., jednakże ze względu na interwencję organów Unii Europejskiej i śledztwo w sprawie możliwych naruszeń ustawy o przetargach publicznych inwestycja zostanie ukończona prawdopodobnie dopiero w pierwszej połowie 2025 r. Dzięki temu nasili się również rywalizacja Pireusu z polskimi portami między innymi o zaspokojenie popytu w krajach Europy Środkowej niemających dostępu do morza.

Kolej

Wydawać by się mogło, że nie ma dzisiaj konkurencyjnych szlaków wobec trasy przez Kanał Sueski. Jednak zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw wywołane pandemią COVID, która miała wpływ na gigantyczne przestoje w chińskich portach w 2020 i 2021 r., blokada Kanału Sueskiego przez kontenerowiec Ever Given w 2021 r. czy działania jemeńskich Huti, które rozpoczęły się w ostatnich miesiącach 2023 r. i doprowadziły do zawieszenia przez najważniejszych armatorów żeglugi przez Kanał Sueski, dowodzą, jak bardzo obarczony ryzykiem jest to szlak. Transport morski traci na konkurencyjności, gdy konieczne jest opłynięcie Afryki i obranie kursu na Przylądek Dobrej Nadziei, co wydłuża czas transportu do Europy nawet o dwa tygodnie i generuje dodatkowe koszty. By zminimalizować ryzyko zakłócenia globalnych łańcuchów dostaw, potrzeba innych rozwiązań.

Wobec zawirowań geopolitycznych Chiny aktywnie uczestniczą w rozwoju infrastruktury transportowej do Europy na kilku odcinkach. To strategia pozwalająca Państwu Środka minimalizować ryzyko geopolityczne i choćby w pewnej części zapewniać ciągłość wymiany handlowej wobec możliwej blokady morskiej ze strony Stanów Zjednoczonych, konfliktów na Bliskim Wschodzie czy ewentualnego konfliktu na wschodniej flance NATO. Należy jednak mieć na uwadze, że transport lądowy nie zastąpi morza – dzisiaj korytarze lądowe stanowią wciąż niewielki ułamek przepustowości korytarzy morskich.

CZYTAJ TAKŻE: Polski słoń w składzie międzynarodowej porcelany

Suchy Port w Małaszewiczach

Jednym z rozwiązań, którymi można zastąpić drogę morską, jest szlak przez Polskę. Jego potencjał ukazał się w pełni w 2021 r., gdy przybyła do nas rekordowa liczba pociągów z Chin. Niestety zastoje spowodowane niewystarczającą przepustowością terminala w Małaszewiczach sprawiły, że część z nich musiała być kierowana na inne trasy, wobec czego mimo wyższych wpływów do budżetu państwa udział Polski w obsłudze europejsko-chińskiego tranzytu kolejowego spadł o około 10%. By zwiększyć przepustowość, przygotowano plan rozbudowy rejonu przeładunkowego Małaszewicze za około 4 mld zł do 2028 r. Według informacji przekazanych przez Krajową Administrację Skarbową planowana rozbudowa infrastruktury kolejowej w rejonie Małaszewicz, który obsługuje większą część towarowego ruchu kolejowego z Chin, może przynieść następujące korzyści:

> „Przy założeniu zachowania dotychczasowego poziomu opodatkowania podatkiem od towarów i usług na terytorium Polski dodatkowe dochody budżetu państwa z tego podatku w odniesieniu do samego transportu kolejowego w relacjach z Chinami mogą wynieść w okresie 11 lat ponad 45 mld zł. Z kolei z tytułu ceł dodatkowe dochody budżetu państwa mogą wynieść ponad 4 mld zł w okresie 11 lat".

Byłby to więc istotny zastrzyk gotówki i realny zysk dla Polski z tej nitki Nowego Jedwabnego Szlaku. Dodatkowym plusem na tym odcinku jest rekordowo szybki czas podróży pociągów z Chin do Polski, który wynosi około dwóch tygodni, czyli średnio dwa i pół razy szybciej niż statkami. Mimo wyższych kosztów transportu jest to doskonała alternatywa dla niestabilnego w ostatnich latach transportu morskiego.

Jednak ze względu na wybuch wojny na Ukrainie i embargo na przewóz niektórych towarów przez terytorium Rosji, a także wzrost cen transportu kolejowego przy jednoczesnym spadku kosztów transportu morskiego, od szczytu w połowie 2021 r. notujemy istotny spadek obsługiwanych pociągów towarowych przez suchy port w Małaszewiczach. W okresie styczeń–październik 2023 r. obsłużono tu o 35% mniej kontenerów z Chin niż w analogicznym okresie 2022, a jak podaje PKP Cargo, w samym III kwartale 2023 przewozy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku zmniejszyły się nawet o 75% w odniesieniu do masy towarowej w porównaniu z III kwartałem 2022. Jednak ze względu na ataki Huti na Morzu Czerwonym transport lądowy w ostatnich miesiącach znów wraca do łask.

Nie wiemy też, czy rząd Donalda Tuska zdecyduje się na kontynuację tej największej planowanej inwestycji infrastrukturalnej w Polsce Wschodniej. Ponadto przetarg na rozbudowę terminala notuje kolejne poślizgi, a zaktualizowany harmonogram zakłada, że umowa z wykonawcą zostanie podpisana dopiero w drugiej połowie 2025 r.

A tutaj też jest konkurencja, bo istnieją inne lądowe szlaki do Europy. Oprócz północnych odnóg Nowego Jedwabnego Szlaku do rosyjskich portów w Petersburgu, Królewcu czy Bałtyjsku, litewskiej Kłajpedy czy łotewskiej Rygi istnieje także inna droga.

Korytarz Środkowy

Ciekawą opcją dla transportu jest korytarz środkowy, czyli Transkaspijski Międzynarodowy Szlak Transportowy, który omija Rosję, biegnąc z Chin przez Kazachstan. Następnie towary płyną z portów Aktau i Kuryk przez Morze Kaspijskie do azerskiego Baku, a stamtąd są przewożone koleją do Gruzji. Z Gruzji istnieją trzy najważniejsze odnogi szlaku do Unii Europejskiej. Pierwsza to droga lądowa przez Turcję na Bałkany, która omija Polskę. Druga prowadzi przez rumuński port w Konstancy, skąd tylko pewna część towarów dociera przez Węgry i Słowację do Polski. Trzecia odnoga prowadzi przez ukraińskie czarnomorskie porty koleją do Polski. Gdyby nie wojna na Ukrainie, moglibyśmy czerpać stąd wymierne zyski. PKP Cargo przewiduje możliwe istotne zwiększenie wolumenu handlowego na tym odcinku w przyszłości.

Jak przyznał Przewodniczący Organizacji Współpracy Kolei OSŻD Mirosław Antonowicz, w październiku ubiegłego roku ruch na szlaku przez Morze Kaspijskie wzrósł o 75% względem poziomów sprzed wojny na Ukrainie[4]. Przewóz towarów korytarzem środkowym jest dzisiaj zdecydowanie dłuższy i droższy niż trasa północna przez Polskę, a największy problem stanowi wciąż niska przepustowość portów położonych nad Morzem Kaspijskim. Jednak Azerbejdżan i Kazachstan już rozbudowują porty i flotę handlową, a zaangażowane strony planują, by transport tym szlakiem z Chin do Europy trwał do dwóch tygodni.

Szlak przez Iran

Ale to nie jedyny szlak przez Azję Centralną. W listopadzie 2023 r. w Taszkencie na XII Spotkaniu Ministrów Transportu Organizacji Współpracy Gospodarczej, zrzeszającej kraje Azji Centralnej i Turcję, podpisano porozumienie w sprawie utworzenia nowego korytarza transportowego z Chin do Europy przez Uzbekistan, Turkmenistan, Iran i Turcję. Pomoc w budowie niezbędnej infrastruktury ma zapewnić finansowanie ze strony Azjatyckiego Banku Rozwoju. Na efekty inwestycji trzeba będzie poczekać, jednak w przyszłości będzie to kolejna konkurencja dla szlaku przez Polskę.

Inwestycje konieczne na wczoraj

Gra o duże pieniądze z tranzytu towarów z Chin nabiera tempa. Jeśli nie dopilnujemy, by inwestycje w strategiczne projekty infrastrukturalne zostały ukończone na czas, inne kraje europejskie odbiorą nam nasze zyski. Rozbudowa portów morskich, lądowych, sieci kolei szybkich prędkości, budowa CPK – to wszystko powinno być wspólną sprawą Polaków ponad politycznymi podziałami.

Powyższa analiza miała na celu ocenienie zasadności inwestycji infrastrukturalnych w Polsce pod kątem zysków z tranzytu towarów z Chin. Pogłębiony i wielowątkowy wywiad z Andrzejem Banuchą z PKP Cargo na temat innych korzyści z tych inwestycji dostępny jest na kanale YouTube Nowego Ładu:

Nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=zT625Gtgqg8

---

[1] R. Stefaniuk, *Rekordowe zyski* [online], 22.11.2023, https://naszdziennik.pl/index.php/ekonomia-gospodarka/287614,rekordowe-zyski.html[dostęp: 26.03.2024].

[2] K. Zając, *Trójport Gdynia/Gdańsk – Małaszewicze – CPK przekształci Polskę w hub* [online], 30.11,2023, https://pitd.org.pl/news/trojport-gdynia-gdansk-malaszewicze-cpk-przeksztalci-polske-w-hub/ [dostęp: 26.03.2024].

[3] S. Baniak, *Porty adriatyckie – cicha ekspansja na rynki Europy Środkowej* [online], 2.10.2023, https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2023-10-02/porty-adriatyckie-cicha-ekspansja-na-rynki-europy-srodkowej [dostęp: 26.03.2024].

[4] *Rośnie południowy jedwabny szlak* [online], 20.10.2023, https://logistyka.rp.pl/szynowy/art39300261-rosnie-poludniowy-jedwabny-szlak[dostęp: 26.03.2024].

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/miejsce-polski-w-grze-o-zyski-z-nowego-jedwabnego-szlaku/

NIEZALEŻNOŚĆ KOSZTUJE

Utrzymują nas przede wszystkim czytelnicy. Dzięki nim możemy publikować analizy, których nikt nam nie zamawia, i zostawiać je otwarte dla wszystkich.

WESPRZYJ NAS

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć