

CZYM PRZEWOZIĆ ŁADUNKI Z DALEKIEGO WSCHODU DO EUROPY?

SYNERGIA DRÓG TRANSPORTOWYCH

Kolej od lat twierdzi, że przejmuje ładunki przewożone morzem z Dalekiego Wschodu, głównie z Chin, do Europy. Na ile jest to narracja medialna, a na ile rzeczywistość? Spróbujemy odpowiedzieć na to pytanie i przedstawić fakty.

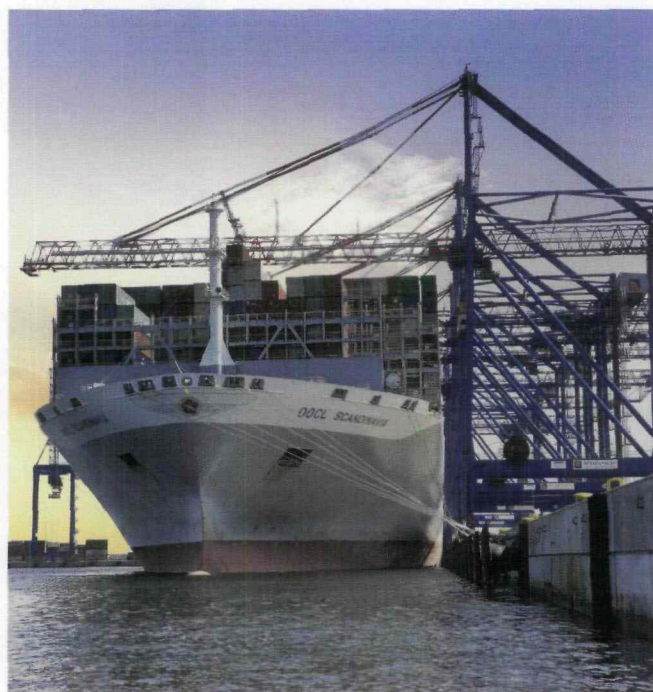
Autor: Janusz Mincewicz

Specjaliści zajmujący się transportem i logistyką mówią, że są to raczej plany życzeniowe, bo w przewozach ładunków z Azji do Europy zdecydowanie dominuje transport morski i nic nie wskazuje na to, by mogło się to zmienić, aby kolej przejęła ładunki z statków. Dlaczego? Bo transport morski, poza tym, że ma duży potencjał, jest zdecydowanie najtańszy w porównaniu z transportem morskim i lotniczym. A cena jest najważniejszym, wręcz decydującym czynnikiem dla klienta przy wyborze środka transportu.

Pociąg nie jest konkurencją dla statku

Prof. Aleksander Śladowski, kierownik Katedry Logistyki i Technologii Lotniczych Politechniki Śląskiej, podkreśla, że dziś główny potok ładunków towarowych koncentruje się na linii Daleki Wschód – Europa i tak będzie jeszcze w bardzo długiej perspektywie czasowej. – Jest oczywiste, że obecnie główna produkcja przemysłowa koncentruje się w regionach Azji Południowo-Wschodniej i Chin. I ten stan rzeczy nie ulegnie zmianie w następnych dekadach, co oznacza, że zachowa się tendencja dostawy towarów do Europy z tego regionu. Jednak większość tych towarów jest dostarczana drogą morską, a zdecydowana większość kontenerów jest rozładowywana w portach północnego wybrzeża Europy, w tym w polskich portach Gdańsk, Gdynia i Szczecin–Świnoujście – wyjaśnia naukowiec śląskiej uczelni.

Prof. dr hab. Marek Grzybowski z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, prezes Bałtyckiego Klastera Morskiego i Kosmicznego, twierdzi, że nawet droższy fracht morski na przewozy z Dalekiego Wschodu do polskich i europejskich portów nie spowoduje, że kolej przejmie ładunki z transportu morskiego, tylko dlatego, że konkuruje krótszym czasem przewozów. – Na szlakach morskich pływa obecnie ponad 6200 statków dysponujących dużą przestrzenią do przewozu kontenerów. Wśród nich ponad 5300 to kontenerowce. Łącznie statki mogą przewozić prawie 24,3 mln kontenerów TEU (20-stopowych), a kontenerowce dysponują przestrzenią dla ponad 23,8 mln TEU. Kolej i Nowy Jedwabny Szlak ani przewozy kontenerów Drogą Północną nie zagrażą globalnym morskim graczom, bo wprowadzając oni na połączenia liniowe jednostki powyżej 20 tys. TEU, czego ze względu na swoje



Fot. Port Gdański

możliwości techniczne, nie może zapewnić kolej. Ale przewozy NJS będą się również rozwijać, bo jest popyt na nie – uspokaja prof. Grzybowski. Dorota Arciszewska-Mielewczyk, prezes Polskich Linii Oceanicznych, zachwala Nowy Jedwabny Szlak, ale mówi wprost, że nie obawia się konkurencji kolei. – Przewozy kolejowe Nowym Jedwabnym Szlakiem to ciekawy projekt, jednak nie traktujemy go jako poważnej konkurencji dla transportu morskiego. W tej chwili największe statki kontenerowe na świecie są zdolne do przewozu ponad 24 tys. kontenerów jednocześnie i kolej nigdy nie będzie w stanie operować takimi ilościami. Prawdopodobnie drogą szynową będą wysyłane towary, których odbiorcom będzie zależało na szybkiej dostawie i to pomimo wyższej ceny. Transport drogą morską ciągle jest najtańszą opcją i nadal nią pozostanie – prognozuje prezes PLO.

Morze to 96–97% ruchu towarowego


Łukasz Greinke, prezes Portu Gdańsk, nie postrzega kolei jako konkurencji dla przewozów morskich na trasie Chiny – Europa. Szef gdańskiego portu podkreśla, że kolej z Chin do Europy stanowi połączenie drogi lądowej z trasą morską, a jednym z ważniejszych punktów nowej trasy handlowej jest Gdańsk. – Jednak przewozy drogą morską stanowią ok. 97% ogółu ruchu ładunkowego w ramach lądowego i morskiego Jedwabnego Szlaku. W związku z tym zwiększenie nim przewozów ma bezpośredni wpływ na obroty towarowe w Porcie Gdańsk. Obecnie 46% całkowitego przeładunku portowego stanowi drobica, czyli 22,1 mln t, z tego 90% czyli 19,9 mln t (1 923 785 TEU) to kontenery, które stanowią o sile ekonomicznej i są podstawą wymiany ładunkowej odbywającej się w ramach NJS – wylicza Greinke, który mówi, że połączenia kolejowe mają co prawda niewielki udział w obsłudze ładunków pomiędzy Europą i Azją, ale są w sferze zainteresowania Portu Gdańsk, do którego koleją docierają ładunki, także NJS. – Wymienię kilka inicjatyw naszych klientów oraz Portu Gdańsk, takie jak pociąg do Gdańska z chińskiego Xi'an przez Małaszewicze, obsługiwany przez DCT. Są już też uzgodnienia w sprawie uruchomienia korytarza intermodalnego Bałtyk – Morze Czarne – Turcja. – I ta synergia transportu morskiego i kolei jest kluczowa z punktu widzenia gospodarki – podkreśla prezes gdańskiego portu.

Przeszkadza deficyt w handlu

Rozwojowi przewozów na linii Daleki Wschód – Europa – Daleki Wschód niestety nie sprzyja bardzo duży deficyt w handlu z Chinami. W 2020 r. wartość polskiego eksportu do Chin wyniosła 13,2 mld zł, jednak import był aż ponad 11 razy większy i wyniósł 146,6 mld zł. Janusz Piechociński, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska – Azja, były minister gospodarki i wicepremier, narzeka, że w rozwoju przewozów przeszkadza właśnie duży deficyt handlowy z Chinami, bo dużo importujemy, a mało eksportujemy, co zakłóca transport w obie strony. – Jako 6.–7. gospodarka UE jesteśmy dopiero na 15.–16. miejscu unijnych eksporterów do Chin. Wyprzedzają nas dużo mniejsze gospodarki Węgier czy Czech. Zdaniem Piechocińskiego ważne jest wzmacnianie naszej pozycji transportowej na trasach lotniczych, morskich, a przede wszystkim kolejowych, bo to nie tylko praca i zyski dla licznych polskich firm sektora TSL, ale także wysokie dochody z cłenia europejskiego importu na polskich granicach.

Marginalne lotnicze cargo

Drogi, ale szybki transport lotniczy stanowi marginalny udział w przewozach towarowych z Dalekiego Wschodu i Chin do Europy. Mariusz Kuczek, ekspert lotniczy z Business Development, były dyrektor Biura Cargo PLL LOT, wykładowca z zakresu ekonomiki lotniczego cargo na Uczelni Łazarskiego, prognozuje, że będzie jednak następować rozwój sieci lotniczych cargo, ponieważ wymagania klientów w zakresie czasu dostawy ciągle rosną. – I już w niedługim czasie część klientów będzie oczekiwać, płacąc więcej niż za przewozy morskie i kolejowe, usługi dostawy w dniu zamówienia, a standardem stanie się dostawa w dniu następnym od zamówienia. Aby lepiej funkcjonować na rynku lotniczym cargo, firmy Ali Express i Alibaba już wprowadzają gwarantowany czas dostawy, co wiąże się ze zwiększeniem liczby połączeń lotniczych, rozbudową centów dystrybucyjnych i automatyzacją odpraw celnych – wyjaśnia Mariusz Kuczek. Na rozwój lotniczego cargo ma wpływ handel e-commerce, który stanowi już dziś 40% całości przewożonych ładunków cargo na świecie. – Firmy kurierskie czy platformy zakupowe, jak Amazon, które mają w swojej ofercie obsługę centrów zaopatrzeniowych i łańcuchy dostaw, będą w dalszym ciągu wpływać na rozwój przewozów lotniczych cargo – twierdzi Kuczek.



W rozwoju przewozów przeszkadza duży deficyt handlowy z Chinami, bo dużo importujemy, a mało eksportujemy, co zakłóca transport w obie strony.

Transportowcy to dziś bohaterzy

Urodzony na Ukrainie i wyedukowany na Dniepropietrowskim Uniwersytecie Państwowym prof. Ślaskowski, który zna wschodni rynek transportowo-logistyczny na pytanie, jak wojna na Ukrainie wpłynie na przewozy i logistykę na linii Daleki Wschód – Europa, odpowiada jednoznacznie i stanowczo: – Przewozy pomiędzy UE a Białorusią oraz Rosją muszą być skasowane, oczywiście to przyniesie wielkie straty dla polskich firm transportowych. W tym przypadku powinno być dla nich wsparcie unijne, pewna rekompensata – twierdzi naukowiec Politechniki Śląskiej i dodaje: – Co do obecnej sytuacji na Ukrainie, to trudno mówić o logistyce podczas wojny, każda ciężarówka, statek lub pociąg może być zbombardowany. Dostawy dziś to ogromne ryzyko, a transportowcy to bohaterzy. Jestem pewny, że po wojnie transport na Ukrainę oraz przez Ukrainę do portów Morza Czarnego rozwinie się dość szybko. Ukraina będzie potrzebować odbudowy. Wtedy dostawy z Europy będą bardzo potrzebne – prognozuje. Zgodnie z projektem „Brama na Świat” (Global Gateway) Unia Europejska ma zmobilizować i wydatkować do 2027 r. aż 300 mld euro na inwestycji związane z poprawą infrastruktury transportowej z Europy do Chin i Daleki Wschód. Jest szansa, że duża część tej kwoty zostanie przeznaczona na odbudowę ukraińskiej infrastruktury logistyczno-transportowej.

Czy unijny projekt „Brama na Świat” zastąpi NJS?

Tomasz Bielecki w polskiej wersji niemieckiego portalu Deutsche Welle w grudniu ub. roku napisał: „Bruksela szykuje demokratyczną alternatywę dla chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku. Europejska 'Brama na Świat' (Global Gateway) ma zmobilizować do 300 mld euro inwestycji do 2027 r.” Przedstawiona strategia „Bramy na Świat” (Global Gateway) nie wymienia Chin z nazwy, ale jej głównym motywem jest konkurowanie z chińską inicjatywą Pasa i Szlaku (BRI), nazywaną też Nowym Jedwabnym Szlakiem. Ta informacja została zinterpretowana jako budowa przez Unię Europejską nowego szlaku, który będzie konkurował z NJS. Merytorycznie do informacji portalu Deutsche Welle odniósł się prof. Bogusław Liberadzki, europoseł od 18 lat zajmujący się transportem: – Projekt „Brama na Świat” to nie jest alternatywa dla Nowego Jedwabnego Szlaku, nie będzie go zastępować ani z nim konkurować. To projekt, który ma na celu wsparcie kwotą ok. 300 mld euro infrastrukturę w Europie i na świecie, która ma służyć krajom UE i jej parterom, a w przyszłości młodym ludziom. Z tego więc można wnioskować, że portal Deutsche Welle nieco przesadził, informując, że miałby to być unijny szlak konkurencyjny wobec Nowego Jedwabnego Szlaku. To Unia Europejska ma wpiąć inwestycje infrastrukturalne służące krajom unijnym, w tym NJS, a nie je likwidować.