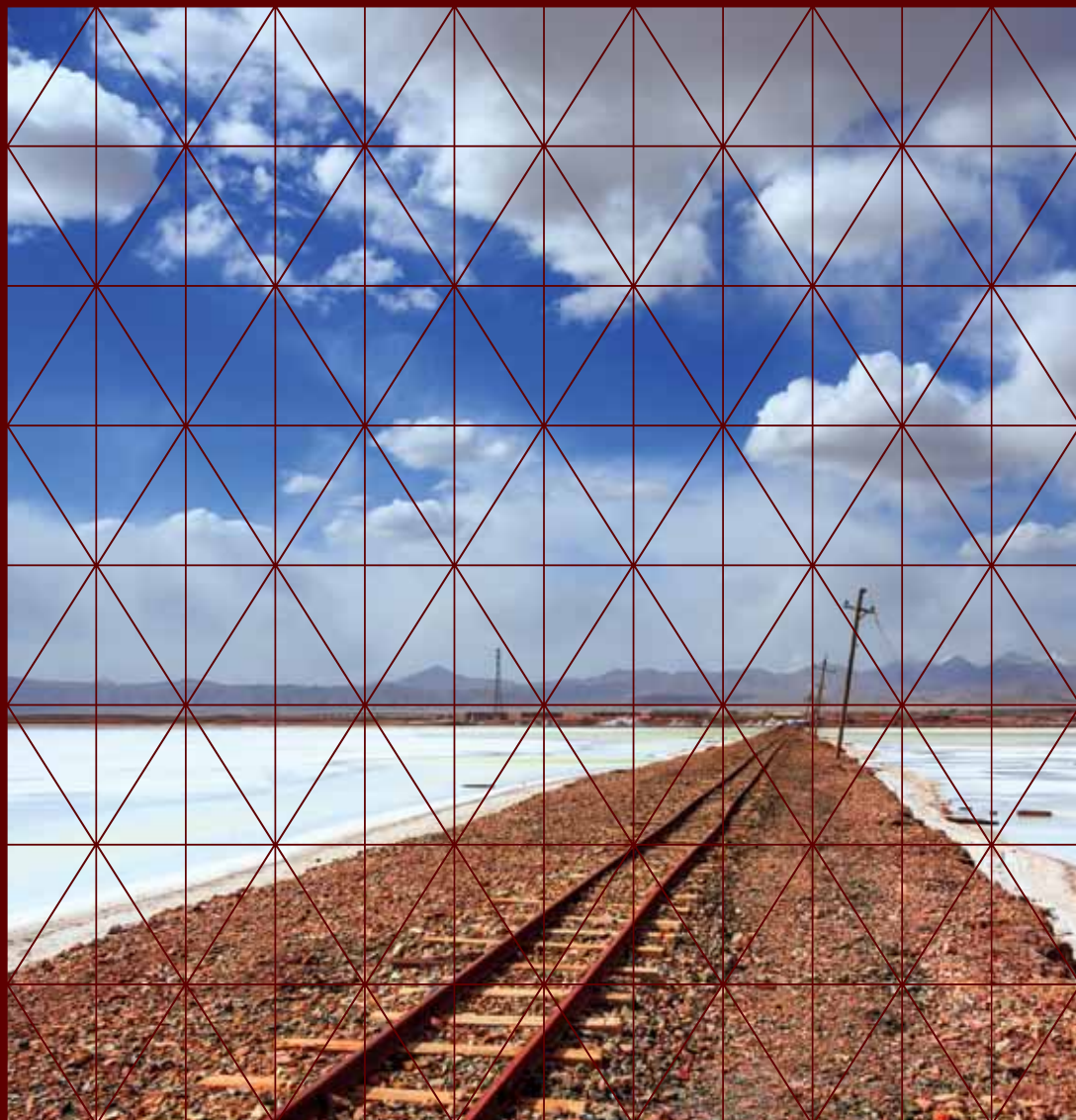


72

PRACE OSW

OSW



KOLEJOWY JEDWABNY SZLAK

POŁĄCZENIA KOLEJOWE UE-CHINY: UWARUNKOWANIA, AKTORZY, INTERESY

Jakub Jakóbowski, Konrad Popławski, Marcin Kaczmarek

PRACE OSW

NUMER 72
WARSZAWA
LUTY 2018

KOLEJOWY JEDWABNY SZLAK

POŁĄCZENIA KOLEJOWE UE-CHINY: UWARUNKOWANIA, AKTORZY, INTERESY

Jakub Jakóbowski, Konrad Popławski, Marcin Kaczmarek



OSW |

CENTRE FOR EASTERN STUDIES

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH im. **Marka Karpia**

© Copyright by Ośrodek Studiów Wschodnich
im. Marka Karpia / Centre for Eastern Studies

REDAKCJA MERYTORYCZNA

Mateusz Gniazdowski

REDAKCJA

Halina Kowalczyk

WSPÓŁPRACA

Katarzyna Kazimierska, Anna Łabuszewska

OPRACOWANIE GRAFICZNE

PARA-BUCH

ZDJĘCIE NA OKŁADCE

Rick Wang, shutterstock.com

SKŁAD

GroupMedia

MAPY I WYKRESY

Wojciech Mańkowski

WYDAWCA

Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia

Centre for Eastern Studies

ul. Koszykowa 6a, Warszawa

Tel.: + 48 /22/ 525 80 00

Fax: + 48 /22/ 525 80 40

osw.waw.pl

ISBN 978-83-65827-19-7

Spis treści

TEZY /5

- I. CHIŃSKIE CELE W ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO CHINY-UE /17**
 - 1. Chińskie prowincje jako motor współpracy /19**
 - 2. Chiński rząd centralny jako nowy lider tworzenia połączeń z Europą /23**
- II. POŁĄCZENIA KOLEJOWE MIĘDZY CHINAMI I UE: STAN OBECNY I PERSPEKTYWY /27**
 - 1. Główne wyzwania transportu kolejowego Chiny-UE /29**
 - 2. Organizacja i obsługa przewozów – konieczność współpracy międzynarodowej /31**
- III. ROZWÓJ KOLEJOWYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH CHINY-UE /34**
 - 1. Korytarze transsyberyjskie (przez Rosję) /38**
 - 1.1. Dotychczasowe wykorzystanie /40**
 - 1.2. Twarda infrastruktura /41**
 - 1.3. Miękka infrastruktura /42**
 - 1.4. Interesariusze /43**
 - 1.5. Kontekst polityczny /45**
 - 2. Korytarze transkaspjskie /48**
 - 2.1. Dotychczasowe wykorzystanie /50**
 - 2.2. Twarda infrastruktura /50**
 - 2.3. Miękka infrastruktura /51**
 - 2.4. Interesariusze /51**
 - 2.5. Kontekst polityczny /52**
 - 3. Korytarze południowe przez Turcję /54**
 - 3.1. Dotychczasowe wykorzystanie /56**
 - 3.2. Twarda infrastruktura /56**
 - 3.3. Miękka infrastruktura /57**
 - 3.4. Interesariusze /57**
 - 3.5. Kontekst polityczny /57**
 - 4. Odrębna trasa morsko-lądowa – korytarze bałkańskie /60**
 - 4.1. Dotychczasowe wykorzystanie /62**
 - 4.2. Twarda infrastruktura /63**
 - 4.3. Miękka infrastruktura /64**
 - 4.4. Interesariusze /64**
 - 4.5. Kontekst polityczny /65**

IV. POTENCJAŁ EKONOMICZNY POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO CHINY-EUROPA /67

- 1. Wymiana towarowa – siła i słabość transportu kolejowego /68**
- 2. Transport towarów koleją – wartość dodana dla państw UE /76**
- 3. Lokalizacja centrów logistycznych i podział wartości dodanej w ramach UE /84**
- 4. Bilans handlowy /89**

V. MODELE BIZNESOWE WSPÓŁPRACY Z CHINAMI W OPARCIU O POŁĄCZENIA KOLEJOWE /91

- 1. Ustanawianie bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami /91**
- 2. Towary o wysokiej wartości /94**
- 3. Produkty o krótkim cyklu życia /95**
- 4. Poczta/e-commerce /96**
- 5. Eksport żywności /98**

TEZY

Rola transportu kolejowego w handlu UE-Chiny

- Dynamika przewozów kolejowych pomiędzy Chinami i Europą wzrosła stukrotnie od początku obecnej dekady. Od roku 2011, kiedy to rozpoczęto pierwsze regularne połączenia, zostało uruchomionych łącznie 6637 składów towarowych w obu kierunkach, z czego aż 3673 w rekordowym 2017 roku. Wartość towarów przewiezionych w 2016 roku można szacować na ponad 22,9 mld dolarów, co stanowiło ok. 4% całości handlu Chiny-UE. Do 2020 roku wartość przewiezionych dóbr może wzrosnąć do 76,5 mld dolarów. Ponad 2/3 uruchamianych składów kolejowych rusza z Chin w kierunku Europy, co odzwierciedla ogólną nadwyżkę handlową Chin z UE.
- Większość prognoz opiera się na założeniu, że koleją można przewieźć jedynie kilka procent ogólnego wolumenu towarów między Azją i Europą. W 2017 roku z Chin do Europy przetransportowano koleją około 200 tys. TEU (odpowiedników kontenera dwudziestostopowego), podczas gdy drogą morską – ok. 10 mln TEU. Pociąg nie jest adekwatnym środkiem transportu np. surowców czy nieprzetworzonych metali, a także większości towarów przemysłowych. Koleją opłaca się przewozić przede wszystkim dobra o wysokiej wartości i kapitałochłonności, w efekcie czego odsetek wartości przewożonych koleją towarów w całości handlu UE-Chiny będzie wyższy niż udział w wolumenie przewożonych towarów. Połączenie kolejowe może umożliwić Chinom osiągnięcie przewagi konkurencyjnej w logistyce zaawansowanych technicznie produktów w stosunku do konkurentów z Azji. Jest to też szansa dla Europy na uzyskanie silniejszej pozycji w Chinach szczególnie w branży dóbr luksusowych i żywności.
- Największą zaletą transportu kolejowego jest to, że stanowi on formę pośrednią między powolnym i tanim transportem morskim a szybkim i droгим frachtem lotniczym. W połączeniach między Chinami a Europą czas przewozu towarów z terminalu do terminalu drogą lotniczą wynosi 5–9 dni, kolejową 15–19 dni, a morską 37–50 dni. Konkurencyjność transportu pociągami w stosunku do statków wzrasta w przypadku lokalizacji oddalonych od portów morskich. W wielu branżach tempo przemian rynkowych jest na tyle szybkie, że firmy mogą być gotowe zapłacić stawkę nieco wyższą od frachtu morskogo, aby zyskać na czasie. Kolej może być atrakcyjna również dla produktów transportowanych dotychczas drogą lotniczą – o ile nieco dłuższy czas dostaw jest akceptowalny.

- Koleją opłaca się przewozić towary o wysokiej wartości. Ich przewóz drogą morską wiąże się bowiem z koniecznością zamrożenia kapitału na kilka tygodni i generuje wysokie koszty dla przedsiębiorstw, zwłaszcza korzystających z finansowania zewnętrznego. Pociągami opłaca się także przewozić artykuły wymagające szybkiego doręczenia. Koleją będą transportowane dobra takie jak elektronika, w których przypadku fracht lotniczy wydawał się rozwiązaniem zbyt drogim, lecz jedynym dostępnym, a które mogą być dostarczone do celu w terminie dłuższym – kilku dni. Kolej umożliwi też wygenerowanie nowych strumieni handlu w przypadku świeżej żywności, która powinna być przewieziona względnie szybko, a cena transportu ze względu na przeciętne marże nie może być zbyt wysoka.

Rola i motywacje Chin w rozwoju połączeń

- Rozwój połączeń kolejowych między Chinami i Europą stał się jednym z kluczowych elementów inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku, przedstawionej przez prezydenta Chin Xi Jinpinga w 2013 roku. Rozwój korytarzy transportowych wpisuje się w długofalową strategię Pekinu, promującą wymianę handlową z Azją Centralną oraz UE, a także stymulującą rozwój gospodarczy w chińskich prowincjach wewnętrznych. Ma również na celu zwiększenie roli chińskich firm w całości handlu UE-Chiny, na całej długości łańcucha wartości (spedycja, transport, infrastruktura logistyczna) oraz ułatwienie ekspansji gospodarczej w tych krajach. Wzdłuż połączeń kolejowych powstawać mają parki przemysłowe przyciągające chińskich inwestorów. Ma się to przełożyć na zwiększenie wymiany handlowej, intensyfikację kontaktów międzyludzkich czy rozwój turystyki. Połączenia kolejowe z Europą zaczęły też być wykorzystywane przez Pekin jako narzędzie dyplomatyczne, które stanowi pretekst do realizowania interesów politycznych i ekonomicznych, niezwiązanych bezpośrednio z transportem pociągami.
- Kluczowym aktorem w rozwoju połączeń kolejowych między Chinami i UE stały się rządy chińskich prowincji i miast. Prowincje angażują się w tworzenie połączeń kolejowych zarówno z przyczyn politycznych, jak i ekonomicznych. Wypełnienie realną treścią przedstawionej przez Xi Jinpinga wizji oraz okazanie aktywnej postawy wobec planów Pekinu jest dla lokalnych urzędników metodą na uzyskanie politycznej gratyfikacji. Połączenia kolejowe z Europą traktowane są również jako istotny element w lokalnych strategiach rozwoju gospodarczego. Prowincje odgrywają ważną rolę, wspierając poszczególne połączenia subsydiami, bez których rynek

połączeń kolejowych z Europą nie rozwinąłby się do dzisiejszej skali. Jednocześnie poszczególne prowincje konkurują ze sobą, w pierwszym rzędzie o przyciągnięcie przepływów handlowych z innych części Chin.

- W ostatnich 2-3 latach chiński rząd centralny aktywnie zaangażował się w proces organizacji przewozów w ramach projektu o nazwie CR Express. Głównym celem Pekinu jest zagwarantowanie bardziej zrównoważonego rozwoju rynku przewozów. Strategia rozwoju połączeń kolejowych z Europą na lata 2016-2020 zakłada m.in. większą koordynację w procesie organizacji przejazdów, uporządkowanie procesu rozbudowy infrastruktury logistycznej w Chinach, a także większe zaangażowanie Pekinu w relacje z zagranicznymi partnerami wzdłuż Szlaku. W najbliższych latach ma dojść do konsolidacji połączeń, zmniejszenia ich liczby, a także ograniczenia liczby miast w Chinach mogących realizować połączenia z Europą. Jednym z kluczowych punktów strategii jest także wprowadzenie jednolitej polityki cenowej i redukcja subsydiów.
- W wymiarze operacyjnym główną instytucją odpowiedzialną za wdrażanie strategii Pekinu jest chiński narodowy przewoźnik kolejowy, China Railway. Utworzony w 2017 roku Komitet Organizacyjny ds. CR Express, kierowany przez China Railway i skupiający siedmiu największych lokalnych operatorów połączeń, przypomina formą kartel, mając na celu ograniczenie - szkodliwej z punktu widzenia Pekinu - konkurencji między spółkami transportowymi należącymi do rządów lokalnych.

Główni interesariusze

- Uruchomienie danej trasy wymaga szerokiego konsensusu wszystkich leżących na niej państw, a w ich obrębie - szeregu znaczących dla procesu instytucji i przedsiębiorstw. W organizację przewozu zaangażowani są chińscy operatorzy intermodalni, koordynujący przewozy towarów przez poszczególne państwa. W poszczególnych państwach wzdłuż trasy - ze względu na różne standardy infrastruktury - składy z kontenerami transportują lokalni przewoźnicy z wykorzystaniem własnych lokomotyw. Odgrywają oni kluczową rolę w realizowaniu przewozów, będąc najczęściej stroną w negocjacjach z zagranicznymi partnerami wzdłuż korytarzy. W przewozy zaangażowani są również często lokalni spedytorzy (organizujący transport towarów), agenci celni, właściciele taboru kolejowego czy właściciele infrastruktury logistycznej. Tym samym niemożliwe jest wyłonienie się jednego aktora, włączając w to rząd chiński, który mógłby

samodzielnie realizować proces przewozów Chiny-UE. Lokalne rządy – w stopniu, w jakim kontrolują lokalnych przewoźników – mogą się starać kształtować przebieg i dynamikę przewozów Chiny-UE.

- Geograficzna struktura tras tranzytu kolejowego Chiny-UE i wykorzystanie poszczególnych korytarzy transportowych uzależnione są od stanu współpracy politycznej i konsensusu wszystkich interesariuszy wzdłuż danej trasy, a także aktywnego zaangażowania rozlicznych państwowych instytucji. Kluczowe z punktu widzenia kosztów, szybkości i punktualności przewozów są czynniki o „miękkim” charakterze, jak odpowiednie standardy biznesowe, uproszczone procedury celne i rozwiązania formalne, wypracowane w ramach wielostronnych porozumień. Od wypracowanych w ten sposób usprawnień, obok stanu infrastruktury, zależy w dużej mierze cena i czas transportu, a co za tym idzie – skala wykorzystania danego korytarza transportowego.
- Chiny dążą do przejęcia roli koordynatora w rozbudowie eurazjatyckich korytarzy transportowych, m.in. w zakresie wypracowywania usprawnień technicznych. Temu celowi miało służyć m.in. wielostronne spotkanie przewoźników kolejowych w trakcie Forum Pasa i Szlaku w 2017 roku. Planom tym sprzyja dominująca pozycja chińskich przedsiębiorstw w organizacji przewozów. Z drugiej strony, ich znaczna decentralizacja oraz kluczowa rola prowincji utrudniają Pekinowi koordynację wewnętrzną i wypracowanie jednolitego stanowiska. Kształtowanie zasad współpracy wyłącznie przez Pekin nie jest również w interesie państw leżących wzdłuż trasy, m.in. Rosji czy członków UE. W dalszym ciągu kluczowe uzgodnienia dotyczące rozwoju korytarzy transportowych wypracowywane są więc w ramach regionalnych porozumień zainteresowanych państw, a także wielostronnych organizacji międzynarodowych zajmujących się transportem (OSJD).

Korzyści dla UE i Europy Środkowej

- Wartość dodana dla państw UE wygenerowana przez połączenia kolejowe Chiny-UE wyniosła w 2016 roku około 0,28 mld dolarów. Około 72% z tej wartości przypada na rozliczanie cła, 17% na usługi logistyczne związane z dystrybucją towarów na rynku UE, a 5% na dochody związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i taboru. W ciągu najbliższych kilku lat można spodziewać się wysokiej dynamiki wzrostu obrotów. W wyniku tego do 2020 roku całkowita wartość dodana generowana przez połączenia w UE może wzrosnąć do blisko 1 mld dolarów.

- Największą część dochodów przejmą państwa, w których pociągi z Chin kończą i zaczynają swój bieg. Pozwala to na rozwój firm z branży transportowej, spedycyjnej i logistycznej, a także zwiększa dochody z ceł. Rozwój centrów logistycznych obsługujących połączenia Chiny-UE może być szansą rozwojową dla regionów UE zmagających się z problemami strukturalnymi.
- Firmy z Europy Środkowej mają szansę rywalizować o fragment rynku usług spedycyjnych, choć znaczną ich część oferują firmy globalne, takie jak DB Schenker czy DHL. Polska i inne państwa regionu mogą udostępniać infrastrukturę, oferować usługi logistyczne oraz czerpać dochody celne z importu towarów z Chin do Europy. Same przychody związane z organizacją połączenia trafiają w większości do spółek chińskich, które pełnią zazwyczaj funkcję operatora intermodalnego. Wzrost liczby przewożonych kontenerów oznaczać będzie przede wszystkim większe zyski dla branży transportowej i logistycznej, zaś wyższa wartość transportowanych towarów ma przede wszystkim wpływ na wysokość pobieranych ceł.
- Obawy, iż połączenia kolejowe przyczynią się do wzrostu deficytu w handlu krajów Europy Środkowej z Chinami, wydają się nieuzasadnione, gdyż z punktu widzenia tego regionu jednostronne analizowanie bilansu handlowego może być mylące. Duża część strumieni handlu zagranicznego między Chinami a Europą Środkową jest poza kontrolą państw, wynika bowiem z różnych funkcji krajów w łańcuchu dostaw korporacji globalnych. W wielu przypadkach w Chinach produkowane są komponenty, które są następnie montowane w Europie Środkowej. Końcowy produkt jest potem sprzedawany na rynku europejskim. Z tej perspektywy zapewnienie konkurencyjnego sposobu dostarczania dóbr z Chin pociągiem może prowadzić do zwiększenia deficytu handlowego Europy Środkowej z tym państwem, ale i wzrostu nadwyżki z państwami odbiorców produktu końcowego.

Potencjał budowy centrów logistycznych w Europie Środkowej

- Optymalizacja połączeń kolejowych Chiny-UE, prowadzona obecnie przez Pekin po stronie chińskiej, obejmie również prawdopodobnie działania chińskich operatorów intermodalnych w Europie. Wynika to z chęci wygenerowania efektu skali i oszczędności na logistyce przewożenia towarów, a także chęci uzyskania (przynajmniej częściowej) kontroli nad infrastrukturą terminalową. Połączenia koncentrowane będą w kilku europejskich

„hubach” logistycznych. Dotyczyć to będzie obszarów przemysłowych o dużym potencjale generowania kolejowych przepływów towarowych (model ustanawiania bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami zlokalizowanymi w Chinach i Europie). Zyskiwać na znaczeniu będą również punkty o dużym potencjale logistycznym, w których dokonywana jest konsolidacja europejskich towarów kierowanych do Chin, a także dalsza dystrybucja towarów importowanych do Europy. Ma się to przyczynić do wzrostu efektywności przewozów, w tym większego odsetka zapełnienia składów.

- Z perspektywy Chin Polska jest atrakcyjnym miejscem do obsługi logistycznej kolejowych przepływów handlowych z Europą Środkową, a częściowo również Skandynawią oraz południowymi i wschodnimi regionami Niemiec. Oferuje ona korzystne położenie geograficzne, niskie koszty płaćcowe, stosunkowo bogatą ofertę logistyczno-magazynową. Istotnym atutem jest duża liczba konkurencyjnych cenowo firm oferujących transport samochodowy, kluczowy przy konsolidacji i dystrybucji towarów na terenie UE. Rolę „hubu” pełni obecnie Łódź, gdzie obsługiwanych jest ok. 25% pociągów Chiny-UE, odpowiadających za ok. 7% wartości towarów. Na korzyść Polski przemawia strategiczne znaczenie terminalu przeładunkowego w Małaszewiczach przy granicy z Białorusią. O pozycję „hubu” na Europie Środkową zabiegają obecnie również Słowacja i Węgry, ich rola jest jednak obecnie ograniczona za względu na utrudnienia w tranzycie przez Ukrainę.
- Na wzrost przychodów związanych z obsługą połączeń kolejowych z Chinami liczą również miasta niemieckie. Dziś rolę „hubu” logistycznego obsługującego obszar Niemiec, Beneluksu i północnej Francji pełni Duisburg w Nadrenii Północnej-Westfalii, dla którego już obecnie połączenia kolejowe UE-Chiny generują około 5,4% przeładunków kolejowych. Ze względu na bliskość głównych baz przemysłowych wykorzystujących połączenia kolejowe UE-Chiny, w Duisburgu przeładowywanych jest ok. 25% pociągów odpowiadających za około 75% wartości towarów.
- Dotychczas przewozy kolejowe Chiny-UE realizowane są przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury logistycznej. Wzrost skali przewozów może wywołać potrzebę budowy nowych terminali i centrów logistycznych, przy czym Chiny będą chciały najpewniej uzyskać udziały (większościowe) w terminalach. Kluczowe z punktu widzenia europejskiego biznesu jest jednak tworzenie infrastruktury logistycznej o otwartym charakterze, z którego korzystać będą mogły zarówno chińskie, jak i europejskie

firmy. O ostatecznej lokalizacji hubów w UE decydować będą: stan i drożność infrastruktury drogowej i kolejowej (w tym przemyślana strategia remontów), korzystne otoczenie regulacyjne i reżim taryfowy dostosowany do transportu intermodalnego, ułatwienia celne (np. odroczony VAT dla importu), wypracowanie odpowiednich przepisów dla *e-commerce*, usprawnienie współpracy spółek kolejowych.

Struktura towarowa przewozów i szanse dla biznesu

- Podejmując decyzję o metodzie przewożenia towarów, przedsiębiorstwa nie kierują się jedynie ceną i czasem przewozu. Zastosowanie transportu kolejowego jest każdorazowo uzależnione od szeregu czynników biznesowych: lokalizacji geograficznej towaru, jego wartości, podatności na zniszczenie, gabarytów. Istotne jest również bezpieczeństwo i punktualność, a także wpływ przewozów na środowisko naturalne.
- Według szacunków około 65–67% dostaw pociągami stanowią dobra o względnie wysokiej wartości. Zaletą pociągu w przypadku transportu tego typu towarów jest stosunkowo niewielki udział kosztów transportu w ich cenie. Obecnie połączeniem kolejowym Chiny–Europa przewożone są głównie produkty elektroniczne, elektromaszynowe, farmaceutyczne i chemiczne. W przypadku tego typu produktów czas dostawy jest na tyle istotnym czynnikiem, że firmom opłaca się dopłacić do kosztów transportu.
- Bezpośrednie regularne połączenia między fabrykami zlokalizowanymi w UE i Chinach są najczęstszym sposobem wykorzystywania transportu kolejowego w celu zaoszczędzenia czasu. W przypadku łączenia fabryk firmy wynajmują całe pociągi na przewóz swoich produktów, zyskując na cenie i czasie transportu. Ze względu na to, że jeden pociąg przewozi znacznie mniej kontenerów niż statek, może on zostać wypełniony samodzielnie przez jeden koncern, podczas gdy logistyka związana z załadunkiem i rozładunkiem wielkich kontenerowców jest dużo bardziej skomplikowana i mniej elastyczna. Do tworzenia łańcuchów dostaw wykorzystujących nowe metody przewożenia towarów przyczyniły się przemiany w samych Chinach. Zróżnicowanie w poziomie rozwoju między prowincjami skłoniło koncerny zachodnie do przenoszenia produkcji komponentów z wybrzeża do prowincji wewnętrznych.
- Połączenia kolejowe cieszą się dużym zainteresowaniem producentów artykułów sezonowych, w tym zwłaszcza odzieży. Ze względu na konkretne

harmonogramy wprowadzania nowych kolekcji ubrań ich producentom zależy na czasie, a jednocześnie nie chcą oni ponosić wysokich kosztów za transport lotniczy. Nieco inną kategorią wykorzystywania połączeń kolejowych są dostawy awaryjne produktów. Bywają sytuacje losowe, kiedy do klienta trafiają dostawy niezgodne z zamówieniem lub w gorszym standardzie, niż się spodziewał, i w związku z tym konieczne jest jak najszybsze dosłanie produktu (np. ze względu na ścisły harmonogram sprzedaży). W takich sytuacjach wielu producentów lub klientów wybiera dostawy kolejną, gdyż nie uzyskują wystarczającej marży, aby dostarczać towary droższą drogą lotniczą.

- W latach 2014–2015 przewoźnikom udało się na tyle usprawnić organizację logistyczną połączeń, że możliwe jest wysyłanie towarów w ilości mniejszej niż jeden kontener. Otwarcie połączenia kolejowego na *e-commerce* jest szansą na przewożenie choć części ze znacznego rynku przesyłek między Europą i Chinami, który według szacunków stanowi ponad połowę przesyłek krążących pomiędzy Europą a resztą świata. Kolej może znacznie zwiększać konkurencyjność europejskich producentów na chińskim rynku handlu elektronicznego.

Wyzwania dla rozwoju połączeń kolejowych Chiny-UE

- Połączenia kolejowe Chiny-UE notowały w ostatnich latach szybki wzrost głównie dzięki stosowaniu subsydiów przez chcące zwiększać potencjał logistyczny chińskie prowincje. Z reguły polegają one na dotacjach dla organizujących przewozy operatorów kolejowych należących do władz prowincji i miast. Łączną roczną skalę dopłat szacować można na 300 mln dolarów. Subsydia i konkurencja między prowincjami powodują wahania cen przewozów, zaburzenie łańcuchów logistycznych, a często również niski poziom wypełnienia pociągów.
- Kluczowym wyzwaniem dla rozwoju połączeń kolejowych pozostaje kwestia zbalansowania przewozów w kierunkach Chiny-Europa i Europa-Chiny. Przewozy kolejowe z Europy do Chin stanowią jedynie ok. 1/3 liczby wszystkich uruchomionych składów kolejowych. Koszty wynikające z nierównoważonego handlu ponoszone są głównie przez chińskie prowincje, wzmacniając potrzebę subsydiowania. Znalezienie klientów korzystających regularnie z połączeń kolejowych – mogących zapewnić większe wypełnienie pociągów i długofalową rentowność połączeń – jest wysoko na liście priorytetów chińskich prowincji. Dotyczy to przede wszystkim dóbr

eksportowanych z Europy do Chin, paradoksalnie bowiem koszty wysyłania pustych pociągów ponoszone przez prowincje mogą je motywować do wspierania importu z Europy.

- W chińskich kręgach rządowych narasta przekonanie, że rozwój połączeń z Europą musi w długim okresie opierać się na mechanizmach rynkowych, a subsydia mają być stopniowo wycofywane. Wedle części informacji branżowych, miałyby to nastąpić w latach 2020–2022. Jednak brak jasności co do przyszłości subsydiów, zależnych od czynników politycznych, wprowadza dużą niepewność wśród europejskich aktorów zaangażowanych w przewozy, m.in. przy decyzjach o inwestycjach w rozbudowę infrastruktury.
- Istotnym produktem, który mogłoby umożliwić zbalansowanie połączeń, jest eksport żywności z Europy do Chin. Tyczy się to głównie segmentu premium, w którym duże marże mogłyby pokryć stosunkowo wysokie koszty transportu. Eksport europejskiej żywności tą drogą jest jednak obecnie wstrzymany ze względu na rosyjskie embargo, niedopuszczające tranzytu z UE do Chin. Transport żywności koleją wymaga wysokiej terminowości, a więc także usprawnienia procedur celnych. Połączenia kolejowe mogą być dla europejskich producentów żywności szansą na osiągnięcie na chińskim rynku przewagi nad głównymi światowymi konkurentami.

Potencjał poszczególnych tras kolejowych Chiny–UE

- Przepływy towarowe nowo otwieranych połączeń Chiny–UE kierują się po „linii najmniejszego oporu”, tj. przez korytarze transportowe oferujące już dziś najwyższą przepustowość, najlepszy stan infrastruktury i najkorzystniejsze otoczenie regulacyjne. Przewagi na tych polach sprawiły, że dotychczasowy rozwój połączeń kolejowych między Chinami i Unią Europejską oparty jest niemal w całości na trzech korytarzach transsyberyjskich, biegnących przez terytorium Rosji. Obecnie największa liczba kontenerów transportowana jest korytarzem biegnącym przez Kazachstan, począwszy od chińsko-kazaskiego przejścia granicznego Alaszankou/Dostyk. Wszystkie trzy korytarze łączą się na Uralu, w okolicy Jekaterynburga. Towary transportowane są następnie do UE przez terytorium Rosji i Białorusi, z przeładunkiem na platformy o europejskiej szerokości w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej. Z uwagi na uwarunkowania polityczne tranzyt z Rosji do UE przez terytorium Ukrainy jest obecnie ograniczony. Niewielka część tras pociągów z Chin kończy bieg w państwach bałtyckich.

- Korytarze transsyberyjskie odznaczają się najlepszą z istniejących tras jakością infrastruktury. Ich wykorzystaniu sprzyja też współpraca pomiędzy państwami należącymi do Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej – Rosją, Kazachstanem i Białorusią. Z punktu widzenia chińskich prowincji, subsydiujących połączenia z UE, korytarze transsyberyjskie – jako obecnie najtańsze, najszybsze i najbezpieczniejsze – oferują również najbardziej korzystną relację nakładów do pożądaných efektów. Sprawia to, że trasy biegnące przez Rosję uzyskały zdecydowanie największe wsparcie ze strony chińskiego rządu centralnego i odgrywają kluczową rolę w chińskich strategiach. Istotnym interesariuszem rozwoju korytarzy transsyberyjskich są również Koleje Rosyjskie (RŽD), a także współpracujące z nimi Koleje Kazaskie (KTŽ) i Koleje Białoruskie (BŽD).
- Z punktu widzenia Pekinu wykorzystanie tras biegnących przez Rosję ma także istotne znaczenie polityczne, gdyż długofalowo osłabia potencjalny sprzeciw Moskwy wobec chińskiego projektu Pasa i Szlaku. Jednocześnie zależność wszystkich trzech korytarzy transsyberyjskich od rosyjskiej sieci kolejowej pozwala Moskwie na wykorzystywanie przewozów kolejowych jako narzędzia wywierania politycznego nacisku na sąsiadów. Wrogie stanowisko Rosji (blokada tranzytu) i niechęć do pogłębiania współpracy ze strony Pekinu wykluczyły Ukrainę z uczestnictwa w połączeniach kolejowych Chiny–UE. Wzmocniło to pozycję Białorusi i Polski w korytarzach transsyberyjskich.
- Pozostałe państwa chcące włączyć się w Inicjatywę Pasa i Szlaku podejmują działania na rzecz udrożnienia alternatywnych korytarzy transportowych, a w perspektywie przekierowania części przepływów handlowych. Potencjalną alternatywą dla wykorzystywanych obecnie korytarzy transsyberyjskich są transkaspjskie korytarze lądowo-morskie, biegnące przez Morze Kaspjskie, Kaukaz i Morze Czarne. Przewóz towarów tą trasą jest jednak zdecydowanie bardziej skomplikowany i wymaga zastosowania złożonych rozwiązań intermodalnych (przeprawy promowe). Ponadto przewożenie tą drogą nie gwarantuje podstawowego atutu pozostałych tras, jakim jest szybkość transportowania towarów. Wykorzystanie korytarzy transkaspjskich w kolejowym handlu kontenerowym z Chinami jest dotychczas niewielkie i ogranicza się do państw spoza UE, leżących wzdłuż korytarza. Potencjał ich wykorzystania w przyszłości jest ograniczony przez stosunkowo zły stan infrastruktury transportowej, a także ograniczenia w sferze formalnej, m.in. długie odprawy graniczne, brak jednolitych regulacji i standardów technicznych, niestabilność taryf przewozowych.

- Głównymi interesariuszami rozwoju korytarzy transkaspjskich są obecnie Kazachstan i Azerbejdżan, upatrujące gospodarczych korzyści w rozwijaniu sektora logistycznego dzięki tranzytowi kontenerowemu z Chin do Turcji, a także poszerzaniu własnych kanałów handlu z Europą i Chinami. Współpracę z nimi nawiązały też m.in. Ukraina, Polska czy Rumunia. Wykorzystanie korytarzy transkaspjskich do handlu Chiny-UE stoi pod znakiem zapytania ze względu na niejasne stanowisko Pekinu. Dotychczas korytarze te nie otrzymały znaczącego wsparcia ze strony chińskiego rządu centralnego i prowincji, co uniemożliwia rozwój przewozów na dużą skalę. Obecne kalkulacje dotyczące zwiększenia wykorzystania korytarzy transkaspjskich do tranzytu Chiny-UE zakładają, że mogą wystąpić zdarzenia zakłócające płynność przewozów przez Rosję, w tym m.in. wystąpienia wąskich gardeł w infrastrukturze, a także potencjalnej destabilizacji państw kluczowych dla ich funkcjonowania – Białorusi i Kazachstanu.
- Kolejną z potencjalnych alternatyw dla transportu kolejowego Chiny-UE jest trasa południowa, wiodąca przez terytorium Turcji. W tym wariantcie pociągi mają się przemieszczać częściowo korytarzami transkaspjskimi (na odcinku Chiny-Gruzja), a następnie poprzez połączenie kolejowe Baku-Tbilisi-Kars kierować się w stronę europejskiej części Turcji. Zasadniczym ograniczeniem jest poziom infrastruktury kolejowej w Turcji. Z perspektywy Chin obecne prace nad rozwojem korytarza południowego nakierowane są przede wszystkim na utworzenie stałych połączeń z Turcją. Wykorzystanie tego korytarza do ustanawiania regularnych połączeń z UE nie jest obecnie atrakcyjne ani w percepcji Pekinu, ani poszczególnych prowincji. W dłuższej perspektywie trasa ta pojawia się jednak w strategii CR Express jako potencjalna alternatywna droga do UE. Rozwojem korytarza zainteresowana jest Turcja, a także państwa kaukaskie. Większość działań służących rozwojowi tego korytarza transportowego realizowana jest w ramach istniejących od lat forów współpracy, m.in. Korytarza Transportowego Europa-Kaukaz-Azja (TRACECA).
- W obszarze zainteresowań Chin jest również rozwój tzw. Lądowo-Morskiego Szlaku Ekspresowego, biegnącego drogą morską z chińskich portów do greckiego Pireusu, skąd towary dostarczane są następnie koleją do Europy Środkowej i Zachodniej. Trasa ta pokrywa się z europejskim Korytarzem X, biegnącym przez Macedonię, Serbię i Węgry. Szlak bałkański nie jest jednak bezpośrednią konkurencją dla połączeń kolejowych biegnących przez Eurazję, a sposobem na skrócenie drogi morskiej z Chin do UE. Ze względu na istniejące ograniczenia w infrastrukturze transport kolejowy przez

Bałkany Zachodnie wciąż nie osiągnął pełnego potencjału. Dodatkowym ograniczeniem szlaku bałkańskiego – szczególnie w kontekście jego potencjalnej konkurencji z portami na północy Europy – jest stosunkowo niski poziom rozwoju „miękkiej” infrastruktury w obszarze dokumentów przewozowych i procedur celnych. Po stronie chińskiej głównym interesariuszem rozwoju korytarza jest COSCO, właściciel portu w Pireusie, zaangażowany w budowę przepływów handlowych na trasie. Rozwój trasy lądowo-morskiej przez Bałkany należy traktować jako metodę uzyskania przez Chiny większego udziału w rynku morskiego transportu kontenerowego Chiny-UE. Chińskie zaangażowanie w rozbudowę korytarzy transportowych przez Bałkany budzi duże kontrowersje wewnątrz UE.

I. CHIŃSKIE CELE W ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO CHINY-UE

Rozwój eurazjatyckich korytarzy transportowych łączących Chiny i Europę stał się jednym z kluczowych elementów przedstawionej przez prezydenta Chin Xi Jinpinga wizji budowy lądowej części Inicjatywy Pasa i Szlaku (tzw. Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku, Silk Road Economic Belt). Przemierzający Azję pociąg towarowy stał się symbolem chińskiej inicjatywy, szeroko wykorzystywanym przez chińską dyplomację i media. Choć w inauguracyjnym inicjatywę przemówieniu w Astanie z 2013 roku kwestia połączeń kolejowych nie była jeszcze bezpośrednio wymieniona, szybko pod „parasol” inicjatywy włączony został raczkujący wówczas rynek przewozów kolejowych między Chinami i UE, rozwijany od 2008 roku w ramach prywatnych i oddolnych inicjatyw. Wyraźny sygnał poparcia ze strony Pekinu doprowadził do uruchomienia znaczących nakładów finansowych i organizacyjnych przez chińskie władze prowincjonalne. **W rezultacie ogłoszenie Inicjatywy Pasa i Szlaku w 2013 roku stało się punktem zwrotnym w rozwoju przewozów kolejowych między Chinami i UE, nadając im nową dynamikę, zależną w dużej mierze od celów i działań strony chińskiej.**

Narzędzie polityki rozwojowej. Z perspektywy Pekinu Inicjatywa Pasa i Szlaku ma wspierać chińską strategię rozwoju regionalnego, nakierowaną na zmniejszanie nierówności rozwojowych pomiędzy mniej zamożnymi prowincjami w centrum i na zachodzie a rozwiniętymi regionami nadmorskimi. Inicjatywa wpisuje się w charakterystyczny dla 13. Planu Pięcioletniego trend budowy „pasów” ekonomicznych – łączących prowincje wewnętrzne z regionami nadmorskimi w celu zmniejszenia różnic rozwojowych i koordynacji polityki gospodarczej¹. W wymiarze rozwojowym Inicjatywa Pasa i Szlaku jest dopełnieniem tych strategii i nakierowana jest na rozwój korytarzy transportowych z chińskich regionów wewnętrznych w kierunku zachodnim. Uruchamianie połączeń kolejowych z Europą wpisuje się w długofalową strategię Pekinu, promującą wymianę handlową z Azją Centralną oraz Europą, a także napływ inwestycji zagranicznych do prowincji wewnętrznych. Dotychczas bowiem ich wymiana handlowa z zagranicą była bardzo ograniczona – według chińskich statystyk, w 2015 roku prowincje centralne i zachodnie odpowiadały jedynie za ok. 5% handlu z państwami Inicjatywy Pasa i Szlaku.

¹ Kluczowa strategia tego typu to Pas Ekonomiczny Rzeki Jangcy (obejmujący m.in. Syczuan, Chongqing, Hubei oraz nadmorskie Zhejiang i Jiangsu), a także region Hebei-Pekin-Tiencin.

Wsparcie chińskiej ekspansji za granicą. Chińskie zaangażowanie w budowę połączeń kolejowych z Europą ma na celu zwiększenie roli chińskich firm w całości handlu UE-Chiny, na całej długości łańcucha wartości (spedycja, transport, infrastruktura logistyczna). Obecnie bowiem w obu najważniejszych formach transportu – morskim i lotniczym – znaczna większość obsługi handlu realizowana jest przez europejskich armatorów i firmy logistyczne. Zaangażowanie w przewozy kolejowe ma zwiększyć kontrolę nad dostawami kluczowych z punktu widzenia Chin produktów (w tym wysokowartościowych), a także powiększyć udział chińskich firm w zyskach z obsługi handlu z UE. W dłuższej perspektywie może dać to Chinom przewagę konkurencyjną dóbr wysokowartościowych (np. elektroniki), oferując rodzimym producentom szybsze i tańsze dostawy do UE niż z Japonii czy Korei².

Integracja państw Pasa i Szlaku z Chinami. Jako trzon „pasów ekonomicznych” za granicą, połączenia kolejowe mają w zamyśle Pekinu ułatwiać ekspansję ekonomiczną w państwach leżących wzdłuż Pasa i Szlaku. Wzdłuż połączeń kolejowych powstawać mają parki przemysłowe przyciągające chińskich inwestorów, co ma się przełożyć na zwiększenie wymiany handlowej, rozwój kontaktów międzyludzkich czy turystyki. Przykładem takich działań są parki przemysłowe w kazaskim Chorgos czy białoruskim Wielkim Kamieniu.

Instrument dyplomatyczny. Ze względu na możliwość uzyskania szybkich i namacalnych efektów, korzystny dla Pekinu propagandowy wydźwięk projektu połączeń kolejowych łączących dwa kontynenty, a także pośredni związek z istotną dla Chin kwestią rozbudowy infrastruktury transportowej w Europie i Azji, kwestia ta uzyskała wyraźny priorytet w promocji Pasa i Szlaku za granicą. „Wspólne powitanie” pociągów wykorzystywane jest obecnie w trakcie spotkań bilateralnych i multilateralnych. Dla przykładu w trakcie szczytu 16+1 na Łotwie wspólnie witany był pociąg relacji Yiwu-Ryga, przyjazd pociągów był również punktem wizyty Xi Jinpinga w Polsce w 2016 roku. Otwieranie nowych tras jest często przedstawiane jako istotny element relacji dwustronnych. Przykładem może być szeroko relacjonowane otwarcie połączenia z Yiwu do Londynu w 2017 roku.

² Oba wymienione państwa starają się obecnie rozwijać własne połączenia kolejowe z Europą, poprzez rosyjskie porty dalekowschodnie lub z wykorzystaniem oferty transportowej rozwijanej przez Chiny.

1. Chińskie prowincje jako motor współpracy

Początkowo połączenia kolejowe uruchamiane były przede wszystkim przez prowincje i miasta centralne, takie jak Chongqing, Syczuan, Henan i Hubei. Ogłoszenie przez Xi Jinpinga Inicjatywy Pasa i Szlaku w 2013 roku wywołało lawinowy wzrost liczby prowincji zaangażowanych w przewozy kolejowe do UE. W kolejnych latach trend uruchamiania połączeń z UE objął całe Chiny – regularne pociągi do Europy zaczęły kursować również z prowincji nadmorskich, m.in. Tiencin, Jiangsu, Liaoning, a także zachodnich, jak Sinciang i Qinghai. W latach 2013–2017 utworzono ponad 61 regularnych połączeń kolejowych, łączących 38 chińskich miast z 36 miastami europejskimi (zob. Mapa 1). Organizacja przejazdów stała się dużo prostsza po wstępnym „udroźnieniu” kolejowych korytarzy transportowych z Chin do UE przez Syczuan i Chongqing, co umożliwiło kolejnym prowincjom tworzenie własnych połączeń z Europą. Co istotne, organizacja nowych połączeń najczęściej spoczywała na lokalnej administracji – w tworzenie państwowych spółek operatorów zaangażowały się organy na szczeblu prowincji, miast, a także lokalne instytucje rozwojowe, np. zarządy specjalnych stref ekonomicznych. W ten sposób państwowe spółki tworzone przez lokalne rządy, takie jak Zhengzhou International Hub czy Chengdu International Railways, zaczęły zajmować się organizacją przewozów. W niektórych przypadkach lokalne spółki państwowe przejęły również organizację połączeń utworzonych wcześniej przez biznes prywatny. W rezultacie **chińskie rządy lokalne stały się kluczowym aktorem w rozwoju połączeń kolejowych między Chinami i UE.**

Pierwsze połączenia UE-Chiny

Połączenia kolejowe Chin z Europą w ich dzisiejszym kształcie oparte są w dużej mierze na modelu wypracowanym w latach 2008–2014 w dwóch południowo-zachodnich chińskich prowincjach, Syczuan i Chongqing. Podstawą są rozwiązania logistyczne wypracowane przez sektor prywatny, przede wszystkim korporacje międzynarodowe, we współpracy z władzami lokalnymi obu prowincji. Ze względu na wzrost kosztów pracy w chińskich prowincjach nadmorskich część zagranicznych inwestorów z sektora elektronicznego i motoryzacyjnego rozpoczęła w pierwszej dekadzie XXI wieku proces przenoszenia zakładów produkcyjnych w głąb Chin, m.in. do Syczuanu i Chongqingu. Specyfika produktów, oddalenie od chińskich portów, a także stosunkowo wysokie w tamtym okresie obciążenie chińskiej sieci kolejowej uczyniło transport kolejowy z Chin zachodnich bezpośrednio do Europy atrakcyjną formą transportu. Utworzona przez

koleje niemieckie (DB) i rosyjskie (RŽD) spółka *joint venture* Trans Eurasia Logistics we współpracy z przewoźnikami chińskimi od 2008 roku rozwija połączenia z Europą, obsługujące przede wszystkim globalnych producentów elektroniki i maszyn (Siemens, Hewlett-Packard). Równoległy podobny model przewozów, łączących fabryki firmy Dell w Łodzi i Chengdu, wypracowywać zaczęła polska spółka Hatrans we współpracy z Chengdu International Railways. Po kilku latach prób i testowania różnych tras, w latach 2011–2013 otwarte zostały pierwsze regularne połączenia z Chin do Europy na trasie Chengdu–Łódź, Chongqing–Duisburg i Zhengzhou–Hamburg, obsługujące przede wszystkim globalnych producentów z sektora elektronicznego i samochodowego. Pierwsze połączenia pokazały duży potencjał tego środka transportu i pomogły w wypracowaniu niezbędnych dla przewozu towarów rozwiązań logistycznych, a także ustaleniu procedur formalnych i zasad współpracy między przewoźnikami kolejowymi.

Logika polityczna. Cele polityczne chińskich rządów lokalnych zaangażowanych w tworzenie nowych połączeń kolejowych z Europą wiążą się z aspektem wewnętrznym Inicjatywy Pasa i Szlaku. Wypełnienie realną treścią przedstawionej przez Xi Jinpinga wizji oraz okazanie aktywnej postawy wobec planów Pekinu jest dla lokalnych urzędników metodą na uzyskanie politycznej gratyfikacji. Jest to szczególnie istotne ze względu na rosnący wpływ rządu centralnego na zarządzanie prowincjami, charakterystyczny dla pierwszej kadencji Xi Jinpinga. Połączenia kolejowe z Europą wpisują się w długofalowe cele chińskiej polityki zagranicznej, w tym rozwój kontaktów politycznych, biznesowych i międzyludzkich z Unią Europejską. Lokalne starania, by realizować linię Pekinu, wpływają na dynamikę rozwoju samych połączeń, prowadząc do częściowego upolitycznienia procesu. Dla przykładu wybór stacji docelowej nie zawsze wynika z kalkulacji ekonomicznej, ale politycznej – chęci ustanowienia połączenia z konkretnym miastem lub państwem w UE, a nie lokalizacją optymalną z punktu widzenia ekonomicznego. Silna motywacja polityczna sprawia, że w poszukiwaniu europejskich partnerów niezbędnych do obsługi połączeń wyruszają nawet delegacje z chińskich regionów o bardzo niewielkim potencjale logistycznym. W niektórych przypadkach zainteresowanie lokalnych chińskich urzędników ogranicza się do medialnej oprawy związanej z inauguracją konkretnej trasy, co skutkuje m.in. późniejszymi problemami w utrzymaniu regularności połączeń.

Logika ekonomiczna. Inicjatywa Pasa i Szlaku oraz tworzone w jej ramach połączenia kolejowe z Europą traktowane są również jako istotny element w lokalnych strategiach rozwoju gospodarczego. W ostatniej dekadzie w centralnych

Chinach dokonano znaczących inwestycji w rozbudowę infrastruktury transportowej, m.in. portów rzecznych, lotnisk, sieci autostrad i kolei, tworząc kilka dużych hubów intermodalnych, tj. wykorzystujących wiele rodzajów transportu. Czołowe centra tego typu znajdują się w Chongqing (największy port śródlądowy na rzece Jangcy), Zhengzhou (jeden z kluczowych węzłów kolejowych w Chinach) i Chengdu. Bezpośrednie połączenia kolejowe z Europą zajmują istotne miejsce w strategiach rozwoju chińskich hubów transportowych i przyciągania strumieni handlu między Chinami i UE, realizowanego obecnie w 90% poprzez porty w prowincjach nadmorskich. Poza zabieganiem o partnerów w Europie lokalne rządy zaangażowane są w rozbudowę sieci połączeń intermodalnych – z pozostałymi chińskimi prowincjami, a nawet innymi państwami azjatyckimi – mającymi na celu przekierowanie strumieni transportu kontenerowego do lokalnych hubów lądowych, a następnie wysyłanie ich do Europy za pomocą transportu kolejowego. Korzyści ze zwiększania przepływów handlowych odnieść mają lokalne przedsiębiorstwa z sektora logistycznego (operatorzy intermodalni, magazynowanie, przeładunek) i usług biznesowych (obsługa finansowa, celna). Wokół kolejowych terminali kontenerowych tworzone są parki przemysłowe i pilotażowe strefy wolnego handlu. Obok spodziewanych korzyści z obsługi handlu działania te nakierowane są na przyciągnięcie inwestorów zagranicznych. Obecność regularnego połączenia kolejowego z rynkami docelowymi i bazami produkcyjnymi w Europie brana jest pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o ulokowaniu zakładów produkcyjnych w Chinach zachodnich, jak miało to miejsce w przypadku producentów elektroniki w Chongqing czy Syczuanie.

Rola subsydiów. Dotychczasowa logika rozwijania połączeń kolejowych z Europą przez chińskie rządy lokalne opiera się w dużej mierze na założeniu, że interwencja ze strony państwa – zarówno w zakresie inwestycji w infrastrukturę, jak i samej organizacji przewozów – jest warunkiem wstępnym pobudzenia aktywności i uruchomienia znacznych przepływów handlowych. Choć pod względem skali przewozów rynek eurazjatyckich połączeń kolejowych znajduje się nadal we wczesnej fazie rozwoju, część chińskich prowincji dokonała znacznych inwestycji w infrastrukturę służącą do ich obsługi. Dla przykładu w stolicy prowincji Syczuan zbudowany został suchy port kolejowy o wartości 12,5 mld juanów (ponad 1,8 mld dolarów), przystosowany m.in. do importu części samochodowych oraz żywności z Europy. **Podstawowym instrumentem wspierania połączeń kolejowych są subsydia. Choć ich dokładna wielkość nie jest podawana oficjalnie, wedle przedstawicieli europejskiej branży logistycznej odgrywają one fundamentalną rolę w rozwoju rynku, który bez dotacji nie osiągnąłby dzisiejszej skali.** Wedle informacji branżowych do pojedynczego

kontenera (czterdziestostopowego) dopłaca się ok. 2000–4000 dolarów. Najsilniej zaangażowane w proces prowincje przeznaczają na dotowanie regularnych połączeń towarowych ponad 30 mln dolarów rocznie³. Przy założeniu średniej stawki subsydium na poziomie 2500 dolarów za kontener, łączne obciążenie fiskalne prowincji może wynosić obecnie około 200–300 mln dolarów rocznie⁴.

Wewnątrzchińska konkurencja. Trwająca od lat konkurencja pomiędzy chińskimi prowincjami rozszerzyła się na sferę połączeń kolejowych z Europą. Zmagania między prowincjami są widoczne już na etapie ustanawiania połączeń i poszukiwania partnerów w Europie, często poprzez wysyłanie konkurujących delegacji. W przypadku działających już połączeń chińskie prowincje konkurują przede wszystkim o przyciągnięcie przepływów handlowych z innych części Chin. Na motywacje o charakterze politycznym i rozwojowym nakładają się potrzeby uzyskania zwrotu z już poczynionych inwestycji w infrastrukturę, którą budowano, licząc na szybki wzrost w handlu kolejowym z Europą. Dotyczy to w szczególności kilku sąsiadujących centralnych prowincji (Hunan, Syczuan, Hubei, Chongqing, Shaanxi), aspirujących do roli najważniejszego lądowego hubu logistycznego w ramach Pasa i Szlaku. Eksporterzy z pozostałych chińskich prowincji kuszeni są przede wszystkim za pomocą rozmaitych „promocyjnych” subsydiów: od tymczasowego obniżania ogólnej stawki za przewóz kontenera z lokalnego terminalu do Europy przez zapewnianie darmowego dostarczenia towaru do terminalu z innych miejsc w Chinach (np. w promieniu 1500 km) po bezpośrednie dopłaty dla producenta. Konsekwencją prowadzonej przez prowincje wojny cenowej jest silna presja na obniżki kosztów przewozu (zwiększanie subsydiów, czasem do kilkudziesięciu procent ceny przewozu kontenera), znaczące wahania cen przewozów, a także zaburzenie łańcuchów logistycznych (niekiedy spedytorzy kierują towary nie do najbliższego terminalu, ale do tych oferujących „promocyjne” ceny, niekiedy kilkaset kilometrów dalej).

³ Liczba ta tyczy się roku 2014 – skala przewozów jest znacznie większa, co przekłada się na zwiększenie skali subsydiów. Źródło: Zhengzhou, SCMP.

⁴ Wyliczenie na podstawie przepływów z 2016 roku (153 tys. TEU) i szacunków liczby pociągów na rok 2017. Stawka subsydium na podstawie rozmów z przedstawicielami branży i raportu Landbridge Logistics Alliance, zob.: <http://www.landbridgenet.com/landbridgetransunion/2017-04-26/45524.html>

2. Chiński rząd centralny jako nowy lider tworzenia połączeń z Europą

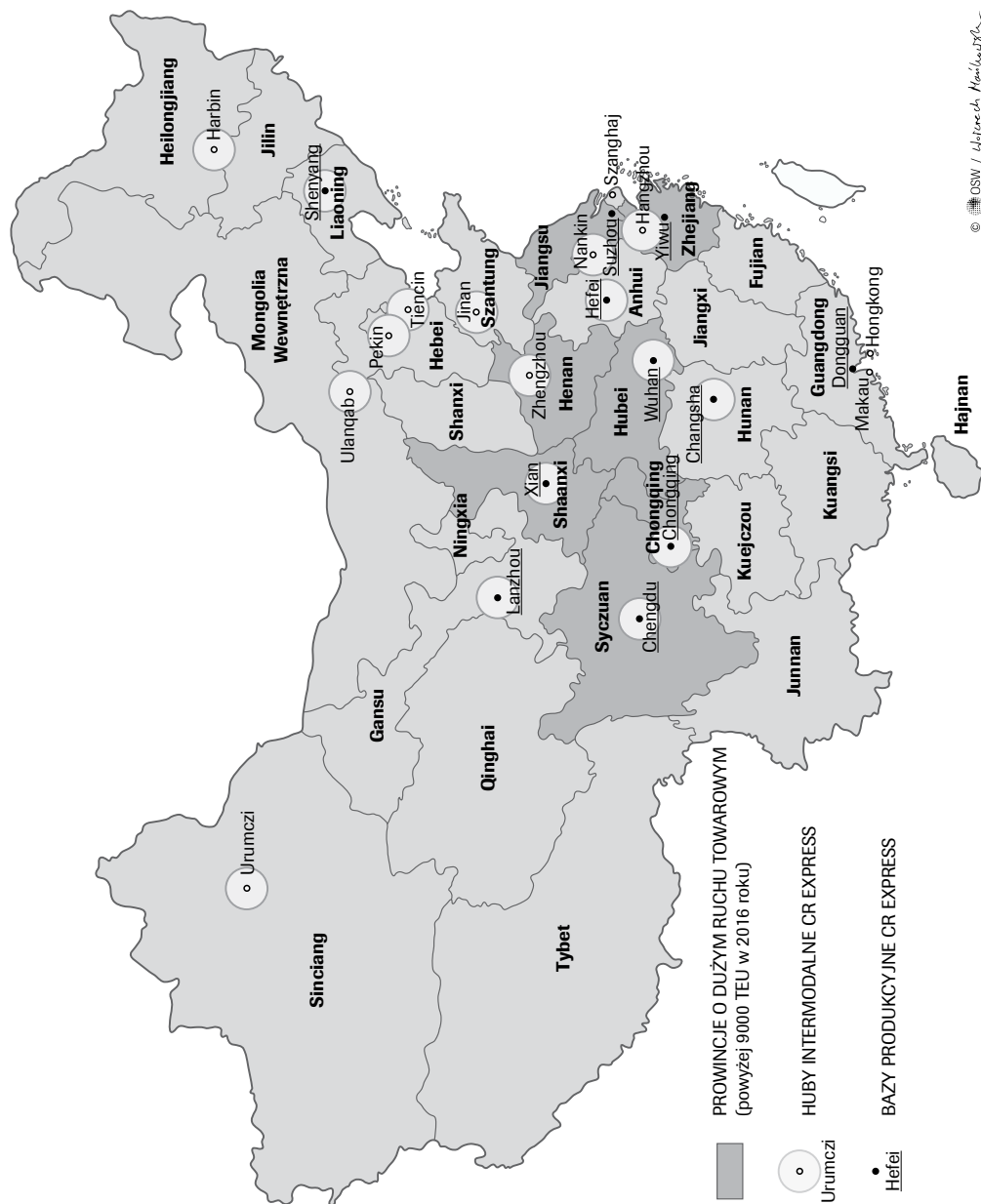
W ostatnich latach chiński rząd centralny stopniowo zwiększa swoje bezpośrednie zaangażowanie w organizację przewozów kolejowych Chiny-UE. Pekin chce wzmocnić wewnętrzną koordynację w rozwoju rynku, a także nadać większą rolę mechanizmom rynkowym. Spotyka się jednak ze znacznym oporem chińskich prowincji.

Koordynacja na szczeblu centralnym. Konkurencja między chińskimi prowincjami nadała procesowi rozwoju połączeń wysoką dynamikę, co początkowo było korzystne z punktu widzenia Pekinu. Wraz ze wzrostem skali przewozów zaczęły się ujawniać negatywne konsekwencje konkurencji. Doprowadziło to do bezpośredniego zaangażowania rządu w Pekinie w koordynację całego procesu, w ramach projektu o nazwie CR Express (*zhongou banlie*). Na głównego aktora w zakresie wytyczania celów dla rozwoju sektora wyrosła Narodowa Rada Rozwoju i Reform (NDRC), która w październiku 2016 roku opublikowała plan rozwoju połączeń kolejowych z Europą na lata 2016–2020⁵. Wizja zarysowana w dokumencie zakłada m.in. większą koordynację w procesie organizacji przewozów wśród chińskich operatorów, uporządkowanie procesu rozbudowy infrastruktury logistycznej w Chinach, a także większe zaangażowanie Pekinu w relacje z zagranicznymi partnerami wzdłuż Szlaku. Działanie Pekinu nakierowane jest przede wszystkim na rozwiązanie problemów wewnątrz Chin, m.in. redukcję obciążenia finansowego wynikającego z subsydiów oraz ryzyka przeinwestowania w infrastrukturę. Z perspektywy Pekinu podstawowym problemem jest istnienie bardzo dużej liczby duplikujących się połączeń otwieranych przez kolejne miasta, często z pominięciem rachunku ekonomicznego. **W najbliższych latach ma dojść do konsolidacji połączeń, zmniejszenia ich liczby, a także ograniczenia liczby miast w Chinach mogących realizować połączenia z Europą**⁶. Głównym celem jest dostosowanie siatki połączeń do głównych baz produkcyjnych i logistycznych w Chinach, co ma zwiększyć zapętnienie i rentowność pociągów (zob. Mapa 1).

⁵ 中欧班列建设发展规划（2016 - 2020）- Plan rozwoju CR Express na lata 2016–2020; <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201610/PO20161017547345656182.pdf>

⁶ Dokument wyznacza 11 miast, które mają potencjał zapewnienia odpowiednich przepływów handlowych i jedynie one mają mieć możliwość na większą skalę rozwijać połączenia kolejowe z Europą. Towary z reszty terenów mają być konsolidowane i kierowane do najbliższych dużych hubów kolejowych, a dopiero potem do Europy. Zob. Mapa 1.

Mapa 1. Chińska strategia CR Express. Prowincje i miasta wytypowane do roli hubów logistycznych



Jednym z kluczowych punktów strategii jest wprowadzenie jednolitej polityki cenowej, mającej zakończyć „nieuporządkowaną” konkurencję między prowincjami. Ma to również zwiększyć pozycję przetargową w negocjacjach cenowych z partnerami zagranicznymi zaangażowanymi w przewozy (dotychczas prowadzonych oddzielnie przez operatorów z poszczególnych prowincji) i nadać Chinom dominującą pozycję (*zhudaoquan*) w ustalaniu cen frachtu kolejowego.

Ma to doprowadzić do zwiększenia konkurencyjności przewozów kolejowych (względem innych środków transportu) poprzez obniżenie kosztów. Plan rozwoju CR Express zakłada również większe zaangażowanie Pekinu w tworzenie „miękkiej” infrastruktury dla przewozów, m.in. standaryzację dokumentów przewozowych, upraszczanie procedur celnych. Działania te mają także zwiększyć wpływ Chin na rozwój sektora w wymiarze międzynarodowym.

Rola China Railway. W wymiarze operacyjnym główną instytucją odpowiedzialną za wdrażanie strategii Pekinu jest chiński narodowy przewoźnik kolejowy, China Railway. Podejmowane przez Pekin od 2014 roku próby uzyskania większej kontroli nad procesem organizacji przewozów napotkały początkowo silny opór lokalnych rządów i zależnych od nich spółek transportowych, sceptycznych wobec działań Pekinu⁷. Działania China Railway nabrały większej dynamiki dopiero po bezpośrednim zaangażowaniu NDRC, a także udzieleniu wsparcia przez najwyższe władze partyjne Małej Grupy Kierowniczej ds. Wdrażania Pasa i Szlaku w drugiej połowie 2016 roku. W rezultacie w maju 2017 roku utworzony został Komitet Organizacyjny ds. CR Express, kierowany przez China Railway i gromadzący siedmiu największych lokalnych operatorów połączeń⁸. **Utworzone w ten sposób narzędzie koordynacji połączeń kolejowych z Europą przypomina formę kartel, mając na celu ograniczenie – szkodliwej z punktu widzenia Pekinu – konkurencji między spółkami transportowymi należącymi do rządów lokalnych.**

W chińskich kręgach rządowych narasta przekonanie, że rozwój połączeń z Europą musi w długim okresie opierać się na mechanizmach rynkowych, a subsydia mają być stopniowo wycofywane. Wedle części informacji branżowych miałyby to nastąpić ok. 2020-2022 roku. Rozwiązanie kluczowych dla Pekinu problemów – ograniczenie wyniszczającej konkurencji cenowej i dostosowanie podaży przewozów do realnych przepływów towarowych – **stoi jednak nadal pod znakiem zapytania i zależne jest od realnego wpływu nowo utworzonych struktur na działające we własnym interesie rządy lokalne.** Ich pozycja jest stosunkowo silna ze względu na kontrolę kluczowych aktywów, m.in. infrastruktury logistycznej i kontaktów biznesowych z kooperantami wzdłuż Szlaku. Napięcie między rządem centralnym i prowincjami wynika również z braku konsensusu co do tego, kto, w warunkach centralizacji, miałyby finansować dalsze subsydiowanie połączeń (przynajmniej w okresie

⁷ Caixin, 中欧班列整合开局 (Integracja CR Express na wstępnym etapie), 19.06.2017, <http://weekly.caixin.com/2017-06-16/101102651.html>

⁸ Są to spółki z Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Xi'an, Suzhou, Wuhan oraz Yiwu.

przejściowym). **Brak porozumienia w sprawie przyszłości subsydiów, zależnych od czynników politycznych, wprowadza dużą niepewność wśród europejskich aktorów zaangażowanych w przewozy, m.in. przy decyzjach o inwestycjach w rozbudowę infrastruktury.**

Jednocześnie komitet CR Express stara się odgrywać rolę koordynatora w usuwaniu barier w rozwoju rynku w wymiarze międzynarodowym, m.in. w zakresie optymalizacji przewozów, rozbudowy usług ubezpieczeniowych i opracowania standardów dokumentacji. Dotąd jednym z istotniejszych dokonań było dostarczenie przewoźnikom dużej liczby kontenerów pod wspólnym logo CR Express, które obecnie wykorzystywane są już w handlu kolejowym z Europą⁹. CR Express włącza się również w negocjacje z zagranicznymi partnerami – w czasie forum Pasa i Szlaku w Pekinie w maju 2017 roku było stroną porozumienia o nadaniu priorytetu połączeniom UE-Chiny.

⁹ Ma to zarówno promocyjne, jak i praktyczne znaczenie – oprócz unifikacji marki przenosi to część odpowiedzialności za zamykanie obiegu kontenerowego na CR Express. Zob. rozdział II.1.

II. POŁĄCZENIA KOLEJOWE MIĘDZY CHINAMI I UE: STAN OBECNY I PERSPEKTYWY

Podstawową statystyką, jaką posługuje się strona chińska podczas promowania połączeń kolejowych, jest roczna liczba składów, które pokonały trasy objęte projektem China Railway Express¹⁰. Zgodnie z danymi CR Express, dynamika przewozów kolejowych pomiędzy Chinami i Europą sukcesywnie wzrasta – w latach 2011–2016 roczna liczba przejazdów wzrosła stukrotnie, z 17 do 1702. W rekordowym 2017 roku uruchomione zostały 3673 składy. Począwszy od 2011 roku, rokrocznie wzrastała liczba przejazdów w granicach 100–150%. Dane przedstawiane przez stronę chińską pokrywają się z tymi publikowanymi przez Koleje Rosyjskie (RŽD), które szacują wielkość tranzytu między Europą i Chinami w jednostkach TEU (równoważnikach kontenerów dwudziestostopowych). Według RŽD liczba kontenerów transportowanych tranzytem na trasach Chiny–UE–Chiny wzrastała sukcesywnie z 44,2 tys. TEU w 2014 roku do 81,1 tys. TEU w 2015 roku i 153 tys. TEU w 2016 roku. W 2017 roku przewozy szacować można nawet na 300 tys. TEU. Wielkości te wciąż pozostają jednak niewielkie w porównaniu z transportem morskim – w 2016 roku z Chin do Europy wysłano bowiem tą drogą ponad 10 mln TEU¹¹.

W obliczu braku oficjalnych statystyk, stosunkowo najtrudniejsza do oszacowania jest wartość handlu UE–Chiny obsługiwanego przez połączenia kolejowe. Według informacji prasowych, w 2016 roku cztery główne centra logistyczne zaangażowane w handel kolejowy z UE – Chengdu, Chongqing, Zhengzhou i Suzhou – obsłużyły handel o wartości 20,8 mld dolarów¹². Po włączeniu mniejszych centrów logistycznych ogólny obrót w 2016 roku szacować można na 22,9 mld dolarów¹³. Oznacza to, że przewozy kolejowe obsłużyły w 2016 roku ok. 4% handlu UE–Chiny, przy czym w 2017 roku liczba

¹⁰ Dokładna struktura wliczonych przewozów nie jest podana – należy jednak zakładać, że w statystyki chińskie wliczone są połączenia z całą Europą (w tym z Rosją i Białorusią), nie tylko z państwami Unii Europejskiej. Dane cząstkowe wskazują jednak, że znacząca większość tras prowadzi do państw UE.

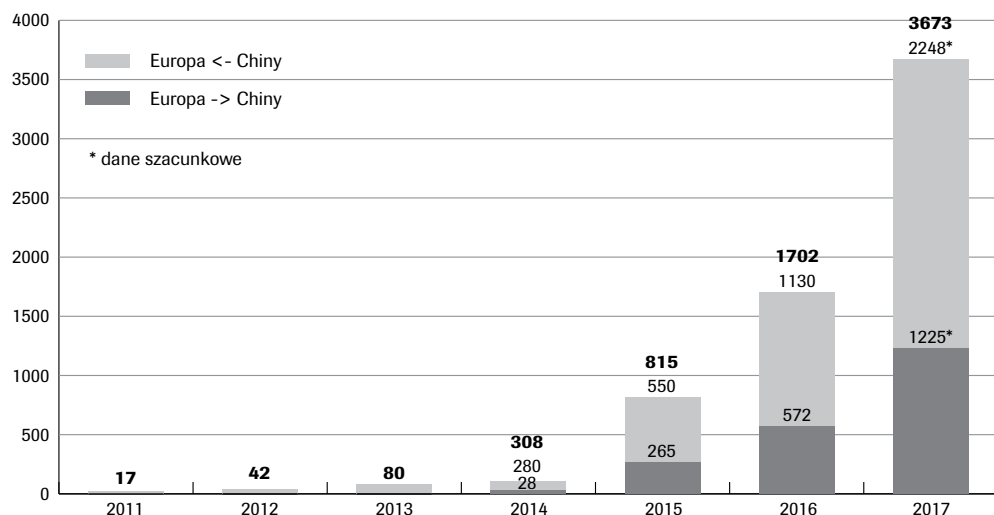
¹¹ Containers from Asia to Europe down 1.2% in 2016, *Container News*, 21.02.2017, <http://container-news.com/containers-asia-europe-volume/>

¹² 2017年中欧班列步入发展“快车道” 成都重庆计划“运力翻倍” (W 2017 roku CR Express ma wkroczyć w fazę przyspieszenia, Chengdu i Chongqing planują podwojenie mocy), 21 Shiji Jingji Baodao, 2.09.2017, http://epaper.21jingji.com/html/2017-02/09/content_55645.htm

¹³ Ze względu na szczególny charakter połączenia Chongqing–Duisburg, wartość 465 pociągów obsługiwanych przez pozostałe centra obliczono poprzez przemnożenie tej liczby przez średnią wartość pociągu dla Chengdu, Suzhou i Zhengzhou (ok. 4,6 mln dolarów).

przewiezionych kontenerów wzrosła ponad dwukrotnie rok do roku¹⁴, udział ten będzie więc wzrastał.

Wykres 1. Liczba uruchomionych składów towarowych na trasie Chiny-Europa, 2011-2017



Kolejowe przewozy kontenerowe

Dynamiczny rozwój rynku przewozów kolejowych między Chinami i Europą opiera się na wykorzystaniu modelu tzw. kontenerowego składu całopociągowego lub „zblokowanego” (*block-train*), który pozwala na znaczne skrócenie czasu transportu. Kontenery gromadzone są na terminalu startowym (w Europie bądź Chinach), a następnie transportowane są do miejsca docelowego jako grupa. Grupowanie znacznie przyspiesza przejazd (względem pojedynczych kontenerów) dzięki możliwości ustalenia podróży towarów w trybie ciągłym, a także dzięki uproszczonej odprawie celnej. Przyczynia się również do zwiększenia przewidywalności i punktualności przewozów. W jednym składzie znajduje się ok. 40 kontenerów czterdziestostopowych (dla najpopularniejszej trasy przez Kazachstan). Ze względu na różnice szerokości torów między państwami b. Związku Radzieckiego (1520 mm) a Europą i Chinami (1435 mm) w punktach granicznych kontenery przenoszone są na odpowiednie platformy kolejowe (wagony).

¹⁴ W 2016 roku wartość handlu UE-Chiny szacowana była na 571,2 mld dolarów (przy średnim kursie rocznym 1,11 dolarów za euro), http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Klientom końcowym oferowane są najczęściej rozwiązania intermodalne (używające wielu środków transportu) – towary po dotarciu do terminala końcowego wysyłane są do innych terminali kolejowych lub bezpośrednio „pod drzwi” za pomocą transportu samochodowego.

Obecnie na rynku oferowane są dwa rodzaje przewozów: tzw. pociąg prywatny (*private train*) i pociąg publiczny (*public train*). Pociąg prywatny uruchamiany jest w terminie odpowiednim dla jednego klienta, często na zasadzie regularnych połączeń. Ze względu na niezbędną minimalną skalę 40 kontenerów przewozy tego typu wykorzystywane są głównie przez duże przedsiębiorstwa międzynarodowe. Pociągi publiczne – którymi można przewozić pojedyncze kontenery i ładunki mniejsze niż pełen kontener – kursują w regularnych, z góry określonych terminach. Ich obsługa wiąże się z większym ryzykiem niezapełnienia całości składu kolejowego.

1. Główne wyzwania transportu kolejowego Chiny-UE

Kluczowym wyzwaniem dla rozwoju eurazjatyckich korytarzy transportowych jest kwestia zbalansowania przewozów w kierunku Chiny-Europa i Europa-Chiny. Ze względu na jej wpływ na bilans handlowy z Chinami ma ona obecnie w UE wysoką rangę polityczną¹⁵. Zrównoważenie przepływów towarowych jest jednak istotne również z punktu widzenia samej organizacji przewozów. Widoczna asymetria na niekorzyść Europy – w latach 2015–2017 przewozy kolejowe do Chin stanowiły jedynie ok. 1/3 liczby uruchomionych składów kolejowych – ma daleko idące konsekwencje dla rentowności przejazdów¹⁶. Ze względu na znaczną nadwyżkę przewozów w kierunku zachodnim do Europy przywożona jest znaczna liczba platform kolejowych (gromadzących się na granicy szerokich i wąskich sieci kolejowych, najczęściej w Brześciu), a także przewożonych na nich kontenerów (wwożonych razem z towarami do Unii Europejskiej). Z powodu ograniczonych możliwości składowania operator odpowiedzialny za organizację pociągu musi ponieść koszty odwiezienia platform kolejowych z powrotem pod granicę chińską (w określonym przez ich właściciela czasie, np. 14 lub 30 dni). Przyjeżdżające do Europy kontenery mogą być sprzedane, utylizowane, przewożone morzem lub składowane na

¹⁵ Szerzej zob. rozdział IV.4.

¹⁶ Problem ten występuje również w handlu morskim – szacuje się, że kilkadziesiąt procent łącznej liczby kontenerów transportowanych drogą morską jest pustych, głównie ze względu na asymetrię handlową między Azją i resztą świata.

miejscu (w oczekiwaniu na towar), lecz jest to kosztowne¹⁷. Jednym ze sposobów na optymalizację kosztów jest odsyłanie pustych kontenerów z powrotem do Chin pociągiem. Oznacza to, że wzrost liczby składów wysłanych z Europy do Chin nie musi wiązać się ze wzrostem przepływów towarowych. Stąd statystyka porównująca liczby pociągów, które przyjechały i odjechały, jest myląca, zwłaszcza że pociągi z Chin mają większe wypełnienie niż pociągi z Europy.

Zróznicowanie położenia geograficznego i struktury gospodarczej poszczególnych prowincji, a także połączonych z nimi regionów w Europie rzutują bezpośrednio na kluczowe cechy każdego z połączeń, w tym ich opłacalność, koszty transportu, potencjał zapełnienia pociągów. Z reguły zapełnienie pociągów wyjeżdżających z Europy jest dużo niższe niż w odwrotnym kierunku. Dla przykładu poziom zapełnienia kontenerów (stosunek kontenerów załadowanych do całości) w pociągach relacji Łódź-Chengdu to zaledwie 17%, podczas gdy w odwrotnym kierunku wynosi on około 63%¹⁸. Wskaźnik ten dla innych tras publikujących wyniki to np. 79,6% dla przejazdów Shilong-Duisburg.

Znalezienie klientów korzystających regularnie z przewozów kolejowych – mogących zapewnić większe zapełnienie pociągów i długofalową rentowność połączeń – jest wysoko na liście priorytetów chińskich prowincji. Dotyczy to przede wszystkim dóbr eksportowanych z Europy do Chin, paradoksalnie bowiem koszty ponoszone przez prowincje mogą je motywować do wspierania importu z Europy. Import wielu kategorii towarowych z Europy (np. owoce, mięso, samochody) na danym terminalu regulowany jest za pomocą licencji wydawanych w Pekinie. Chińskie prowincje zabiegają więc silnie i konkurują między sobą o pozwolenia na import poszczególnych rodzajów towarów, chcąc przechwycić potoki towarowe z Europy. Wsparcie importu odbywa się również na etapie wyznaczania cen – dla niektórych tras koszt wysłania kontenera z Europy do Chin bywa znacznie niższy od stawek z Chin do Europy. Potrzeba dotowania przejazdów bierze się bowiem w dużej mierze właśnie z potrzeby wykupienia jadącego często na pusto przejazdu powrotnego do Chin. Z punktu widzenia lokalnego operatora, załadowanie jakichkolwiek towarów europejskich na opłacony z góry pociąg powrotny ogranicza potrzebę subsydiowania.

¹⁷ Część kontenerów używana jest w handlu UE-Rosja.

¹⁸ Prezentacja strategii Chengdu+, Łódź, czerwiec 2017.

2. Organizacja i obsługa przewozów – konieczność współpracy międzynarodowej

Z punktu widzenia kosztów, szybkości i punktualności przewozów istotne są czynniki o „miękkim” charakterze, jak odpowiednie standardy biznesowe, uproszczone procedury celne i rozwiązania formalne, wypracowane w ramach wielostronnych porozumień¹⁹. Uruchomienie danej trasy wymaga szerokiego konsensusu wszystkich leżących na niej państw, a w ich obrębie – szeregu znaczących dla procesu instytucji i przedsiębiorstw. **Konsensualny charakter przewozów niesie ze sobą daleko idące konsekwencje zarówno dla kształtu rodzącego się rynku, stabilności przewozów, jak geograficznego przebiegu tras.**

Proces organizacji pociągu

Niezależnie od statusu i kraju pochodzenia operatora organizującego przejazd, obecny model organizacji przewozów wymaga wielopoziomowej współpracy wszystkich państw wzdłuż danego korytarza transportowego i zaangażowania dużej liczby graczy rynkowych. Wynika to m.in. ze zróżnicowania standardów technicznych w poszczególnych państwach (rozstaw szyn, parametry techniczne trakcji, napięcie), a także regulacji prawnych i doświadczenia na lokalnych rynkach, faworyzujących lokalnych przewoźników. W rezultacie pociągi podróżujące z Chin do Europy wymagają wielokrotnych zmian platform (zmiana na szeroki rozstaw przy wyjeździe z Chin i z powrotem na wąski przy wjeździe do UE) oraz lokomotyw. Dla przykładu w przypadku realizacji przejazdu do UE poprzez korytarz centralnoazjatycki do przejazdu niezbędna jest współpraca przewoźników kolejowych z Chin, Kazachstanu, Rosji, Białorusi i Polski, posiadających dostosowany do lokalnych uwarunkowań technicznych i prawnych tabor kolejowy. W procesie niezbędne jest również zaangażowanie właścicieli wagonów kolejowych (często afiliowanych przy narodowych przewoźnikach), a także krajowych agencji kolejowych rezerwujących przejazdy. Dodatkowo w zależności od lokalnych uwarunkowań w przejazdach zaangażowane są niekiedy firmy wypożyczające kontenery, a także właściciele terminali, agenci celni itp. Złożoność procesu sprawia, że powodzenie przejazdów zależy w całości od konsensusu wszystkich zaangażowanych stron.

¹⁹ Dla przykładu, wedle CCTT, w korytarzu transsyberyjskim niepoprawne wypełnienie i dostarczenie dokumentów przewozowych odpowiadało w 2013 roku aż za 64% zatrzymań towarów na granicach, podczas gdy dodatkowe procedury celne i wady infrastruktury jedynie za 16%.

Rozwój połączeń kolejowych między Chinami i UE zależy w pełni od stanu współpracy pomiędzy lokalnymi przewoźnikami i operatorami infrastruktury w państwach położonych wzdłuż danej trasy. Od ich decyzji uzależniony jest bowiem ostateczny harmonogram przewozów i priorytet przejazdu pociągów, który wpływa na czas oczekiwania na użytkowanie infrastruktury (pociągi towarowe muszą ustąpić miejsca na trasach kolejowych składom z wyższym priorytetem, na przykład pasażerskim lub innym pociągom towarowym)²⁰. Lokalni regulatorzy ustalają również kluczowe dla międzynarodowego ruchu tranzytowego taryfy przewozowe, a także dodatkowe regulacje, np. zniżki na przewóz pustych kontenerów. Ostatnie słowo w kwestii organizacji przewozów należy jednak do lokalnych przewoźników kolejowych, kontrolujących tabor, a często również kluczową infrastrukturę (np. bocznicę kolejową, wagony). Ze względu na skalę działalności – często są to bardzo duże spółki o pozycji monopolistycznej w skali całego państwa – lokalni przewoźnicy są dominującą siłą w całym procesie, nawet względem lokalnych rządów, a także głównym partnerem do rozmów dla strony chińskiej. **Taki kształt rynku ma implikacje polityczne – niemożliwe jest wyłonienie się jednego aktora, włączając w to rząd chiński, który mógłby samodzielnie realizować proces przewozów Chiny-UE²¹. Rządy państw położonych wzdłuż trasy w stopniu, w jakim kontrolują lokalnych przewoźników, mogą starać się kształtować przebieg i dynamikę przewozów Chiny-UE.**

Drugim z czynników kluczowych dla rozwoju połączeń kolejowych między Chinami i UE jest współpraca polityczna między państwami leżącymi wzdłuż danej trasy. Zależy od niej liczba niezbędnych odpraw granicznych, poziom skomplikowania procedur celnych, a także szereg ustaleń technicznych, składających się na drożność danego korytarza transportowego. Dla przykładu jednym z procesów leżących u podstaw dzisiejszej dynamiki przewozów kolejowych było utworzenie w 2012 roku unii celnej wprowadzającej jednolitą stawkę celną na obszarze Rosji, Białorusi i Kazachstanu. Zmniejszyła ona m.in. liczbę niezbędnych przystanków na odprawy celne na granicach z czterech do dwóch (w przypadku tranzytu przez wszystkie trzy państwa), do granicy polsko-białoruskiej

²⁰ Zasady rządzące użytkowaniem infrastruktury różnią się w poszczególnych państwach – dla przykładu prawo UE zakłada rozdzielenie działalności przewoźnika i zarządcy infrastruktury. Otwiera to możliwość działania zagranicznych przewoźników na danych rynkach UE (w Polsce m.in. Deutsche Bahn). W tym zakresie różni się to w znacznym stopniu od sytuacji w pozostałych państwach wzdłuż trasy (Rosja, Białoruś, Kazachstan), gdzie całość procesu kontrolowana jest przez narodowych przewoźników.

²¹ Ze względu na kluczową rolę subsydiów uruchomienie regularnych połączeń zależy ostatecznie od decyzji Chin. Chińscy operatorzy skazani są jednak na współpracę z lokalnymi firmami.

i kazasko-chińskiej. Skróciło to czas przejazdu o 4–6 dni. Dodatkowym efektem wprowadzenia unii celnej była częściowa integracja sektora kolejowo-logistycznego, nakierowana na obniżanie barier dla tranzytu kolejowego czy zharmonizowanie regulacji. Nałożyło się na to wprowadzenie jednolitego listu przewozowego dla towarów transportowanych koleją, wypracowanego z udziałem części państw UE i WNP jeszcze w 2006 roku. Upraszczenie procedur formalnych i zapewnianie „miękkiej” infrastruktury jest domeną państw leżących wzdłuż danej trasy, ich wprowadzenie wymaga jednak wielostronnych porozumień. **Geograficzna struktura tras dla tranzytu kolejowego Chiny-UE i wykorzystanie poszczególnych korytarzy transportowych uzależnione są więc od stanu współpracy politycznej i konsensusu wszystkich interesariuszy wzdłuż danej trasy, a także aktywnego zaangażowania rozlicznych państwowych instytucji.**

III. ROZWÓJ KOLEJOWYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH CHINY-UE

Rozwój kolejowych korytarzy transportowych między Europą i Azją Wschodnią był od lat 90. XX wieku przedmiotem wielu inicjatyw międzynarodowych, m.in. w ramach Komisji Gospodarczo-Społecznej ds. Azji i Pacyfiku przy ONZ, programu CAREC²² czy europejskiej inicjatywy rozbudowy transkaspjskich korytarzy transportowych TRACECA. W ich ramach przeprowadzono szereg działań kluczowych dla zwiększania przewozów kolejowych Chiny-UE: budowę i modernizację tras kolejowych, usprawnianie procedur celnych i odpraw granicznych, unifikację dokumentów przewozowych, a także zwiększanie bezpieczeństwa przewozów. Istotnym czynnikiem w usuwaniu barier formalnych w eurazjatyckich korytarzach transportowych była napędzana przez Rosję integracja gospodarcza na obszarze postsowieckim. Istniejące wąskie gardła związane z infrastrukturą w Azji Centralnej były w ostatnich latach sukcesywnie likwidowane z zaangażowaniem zasobów finansowych i *know-how* aktorów zewnętrznych, m.in. Japonii, UE, państw arabskich i USA. Część inwestycji w infrastrukturę realizowana była również samodzielnie przez bogate w zasoby państwa regionu, m.in. Kazachstan i Azerbejdżan.

Od początku XXI wieku Chiny zwiększają zaangażowanie w sektorze infrastruktury transportowej i logistycznej w Azji, m.in. w zakresie finansowania projektów i oferowania konkurencyjnych kosztowo prac budowlanych. Główną rolę w procesie rozbudowy korytarzy transportowych odgrywają jednak wciąż instytucje międzynarodowe, przede wszystkim te zrzeszone w programie CAREC. Sytuacja wygląda podobnie w zakresie tworzenia „miękkiej” infrastruktury przewozowej: negocjacje na temat znoszenia barier formalnych odbywają się przede wszystkim w obrębie specjalizowanych forów i wielostronnych organizacji międzynarodowych, głównie Organizacji Współpracy Kolei (OSJD). Chiny wciąż pozostają pomniejszym graczem również w procesie upraszczania procedur celnych i formalnych, choć wyraźnie komunikują chęć przyjęcia roli koordynatora w ramach inicjatywy CR Express²³. Działania te spotykają się z oporem części partnerów, m.in. państw i instytucji UE, preferujących współpracę wielostronną.

²² Zrzesza on 11 państw Azji Centralnej i 6 międzynarodowych banków rozwojowych, m.in. kierowany przez Japonię Azjatycki Bank Rozwoju, Bank Światowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju czy Islamski Bank Rozwoju. W latach 2001–2015 sfinansowały one projekty z zakresu transportu, handlu i energetyki o wartości ponad 27 mld dolarów. Zob.: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=carec-projects>

²³ Zob. 中欧班建设发展规划 (2016 - 2020 年) - Plan rozwoju CR Express na lata 2016–2020, <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbghwb/201610/P020161017547345656182.pdf>

W zakresie dostępu do infrastruktury transportowej i rozwiązań formalnych obserwowany obecnie rozwój transportu kolejowego Chin-UE zawdzięcza swoją wysoką dynamikę głównie projektom realizowanym przed ogłoszeniem Inicjatywy Pasa i Szlaku. Z perspektywy realizacji wieloletnich projektów infrastrukturalnych ogłoszenie chińskiej inicjatywy nastąpiło stosunkowo niedawno. Przepływy towarowe nowo otwieranych połączeń Chin-UE kierują się obecnie „po linii najmniejszego oporu”, tj. przez korytarze transportowe oferujące już dziś najwyższą przepustowość, najlepszy stan infrastruktury i najkorzystniejsze otoczenie regulacyjne. Przewagi na tych polach sprawiły, że **z wyjątkiem ograniczonej liczby próbnych pociągów, dotychczas wszystkie regularne połączenia Chin-UE realizowane są poprzez korytarze transsyberyjskie, biegnące przez Rosję**. Jednocześnie jednak interesariusze Pasa i Szlaku – w tym zarówno Chiny, jak i państwa chcące włączyć się w inicjatywę – podejmują działania na rzecz udrożnienia alternatywnych korytarzy transportowych, a w perspektywie przekierowania części przepływów handlowych na inne trasy.

Tabela 1. Przegląd korytarzy transportowych Unia Europejska – Chiny Wschodnie (Szanghaj–Łódź)

Korytarz	Transsyberyjski (A) (Manzhouli-Brześć)	Transkazaski (B) (Dostyk-Brześć)	Transkaspijski (Dostyk-Aktau-Baku-Poti-Czarnomorsk)	Południowy (Dostyk-Teheran-Ankara)	Droga morska (przez Szanghaj i Gdańsk)
Dystans (km)	11 430	9 910	12 120	12 430	20 810
L. odpraw granicznych	2	2	5	6	1
L. przeładunków	2	2	6	2	2

Tabela 2. Przegląd konkurujących korytarzy transportowych Unia Europejska – Chiny Centralne (Chengdu–Łódź)

Korytarz	Transsyberyjski (Manzhouli-Brześć)	Transkazaski (Dostyk-Brześć)	Transkaspijski (Dostyk-Aktau-Baku-Poti-Czarnomorsk)	Południowy (Dostyk-Teheran-Stambuł)	Droga morska (przez Szanghaj i Gdańsk)
Dystans (km)	12 350	8 870	11 070	11 390	22 770
L. odpraw granicznych	2	2	5	6	1
L. przeładunków	2	2	6	2	2

Źródło: Obliczenia własne, searates.com

Mapa 2. Kolejowe korytarze transportowe Chiny-Unia Europejska





1. Korytarze transsyberyjskie (przez Rosję)

Mapa 3. Transsyberyjskie korytarze transportowe Chiny-Unia Europejska



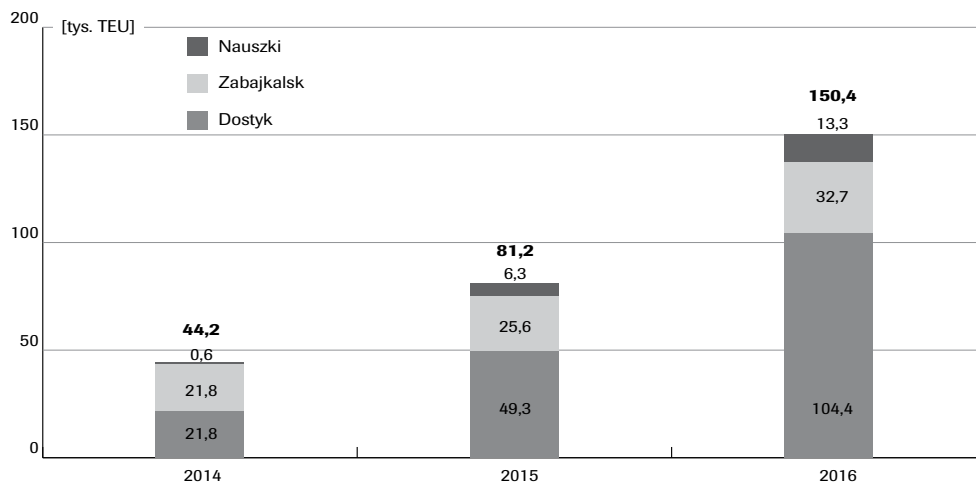


1.1. Dotychczasowe wykorzystanie

Dotychczasowy rozwój połączeń kolejowych między Chinami i Unią Europejską oparty jest niemal w całości na trzech korytarzach transsyberyjskich, biegnących przez terytorium Rosji. Obecnie największa liczba kontenerów transportowana jest z wykorzystaniem korytarza biegnącego przez Kazachstan, poczynając od chińsko-kazaskiego przejścia granicznego Alaszankou/Dostyk. W latach 2014–2016 liczba transportowanych nim kontenerów wzrosła z 22 tys. TEU do 104 tys. TEU, w 2016 roku odpowiadał on za 68% całego tranzytu Chin-UE-Chiny biegnącego przez Rosję. Drugi z korytarzy wykorzystuje szerokotorowe połączenie między chińsko-mongolskim przejściem granicznym Erenhot, a chińsko-rosyjskim przejściem w miejscowości Nauszki. W 2016 roku odpowiadał on za 13,3 tys. TEU. Najstarszy korytarz transsyberyjski, rozpoczynający się w Zabajkalsku na rosyjskim Dalekim Wschodzie, zajmuje drugie miejsce pod względem liczby przewiezionych kontenerów (32,7 tys. TEU w 2016 roku), w ostatnich latach odnotowywał jednak najwolniejszy wzrost²⁴. Wszystkie trzy korytarze łączą się na Uralu, w okolicy Jekaterynburga. Towary transportowane są następnie do UE przez terytorium Rosji i Białorusi, z przeładunkiem na platformy o standardowej szerokości w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej. Z uwagi na uwarunkowania polityczne tranzyt z Rosji do UE przez terytorium Ukrainy jest obecnie znacznie ograniczony. Niewielka część tras pociągów z Chin kończy bieg w państwach bałtyckich (np. Yiwu-Ryga).

²⁴ W latach 70. i 80. XX wieku koleją transsyberyjską przewożono do 15% handlu Japonii z Europą. Ze względu na chaos związany z upadkiem Związku Radzieckiego spowolnienie dostaw i obniżenie ich bezpieczeństwa, wykorzystanie linii w transycie na szeroką skalę praktycznie zamarło. Starania Kolei Rosyjskich na rzecz reaktywowania ruchu na kolei transsyberyjskiej i reforma taryf przewozowych umożliwiły zwiększenie wykorzystania tej trasy w połączeniach Chin-UE.

Wykres 2. Tranzyt kolejowy z Chiny-UE (oba kierunki) przez Rosję, w tys. TEU, 2014–2016



Źródło: TransContainer

1.2. Twarda infrastruktura

Korytarze transsyberyjskie odznaczają się najlepszą ze wszystkich omawianych tras jakością infrastruktury. Z wyjątkiem wybranych odcinków – na odcinku Zaudinski-Nauszki (253 km) w korytarzu mongolskim oraz Mojnnty-Dostyk (853 km) w Kazachstanie – wszystkie trasy kolejowe są zelektryfikowane i wyposażone w podwójny tor. W 2015 roku Koleje Rosyjskie zadeklarowały inwestycje rzędu 50 mld rubli (830 mln dolarów) w rozbudowę korytarzy transsyberyjskich. Największe problemy w rozwoju korytarzy transsyberyjskich występują na poziomie taboru, m.in. braku odpowiedniej liczby platform kolejowych. Od 2009 roku przy nowym kolejowym przejściu granicznym w Chorgos na granicy chińsko-kazaskiej rozwijany jest suchy port o szacowanej przepustowości 600 tys. TEU, połączony ze specjalną strefą ekonomiczną przeznaczoną dla branży logistycznej. Braki w infrastrukturze w Kazachstanie są systematycznie uzupełniane w ramach lokalnych strategii rozwojowych. W dłuższym okresie potencjalnym wąskim gardłem jest wymagający rozbudowy terminal przeładunkowy w Małaszewiczach przy granicy polsko-białoruskiej, który obsługuje obecnie całość przewozów korytarzami transsyberyjskimi. Możliwości tranzytu pomiędzy Chinami i UE poprzez korytarze transkazaskie szacowane są na ok. 300 tys. TEU rocznie i ok. 250 tys. TEU rocznie dla kolei transsyberyjskiej²⁵.

²⁵ E. Vinokurov, Transport Corridors of the Silk Road Economic Belt Across the Eurasian Economic Union: Preliminary Estimates for Transportation Capacity and Investment Needs, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2771587

Wąskie gardło. Terminal przeładunkowy w Małaszewiczach

Dominacja korytarzy transsyberyjskich przy jednoczesnym odcięciu tranzytu przez Ukrainę czyni przejścia graniczne między Polską i Białorusią punktem kluczowym dla połączeń kolejowych UE-Chiny. Obecnie niemal całość przepływów handlowych obsługiwana jest na przejściu granicznym Terespol-Brześć i w terminalu w Małaszewiczach, oferującym największe możliwości przeładunkowe z toru szerokiego na standardowe spośród wszystkich dostępnych przejść granicznych na granicy UE. Już przy obecnym poziomie przewozów przepustowość, wynosząca 14 par pociągów na dobę po polskiej stronie, jest na wyczerpaniu. Powoduje to liczne zatory – pociągi jadące z Chin muszą nierzadko czekać na przeładunek od kilkudziesięciu godzin do kilku dni. Sytuację może częściowo odciążać strona białoruska, jej możliwości są jednak również ograniczone przez braki w infrastrukturze i umowę międzynarodową SMGS (określającą, gdzie powinno dojść do przeładunku towarów). Planowana w najbliższych latach modernizacja części trasy kolejowej i terminalu w Małaszewiczach jest więc kluczowa nie tylko z perspektywy Polski i Białorusi, ale prawdopodobnie również dla rozwoju całości połączeń UE-Chiny. Zbyt długi czas remontów lub brak odpowiedniego ich sekwencjonowania doprowadzić może do czasowego ograniczenia skali przewozów Chiny-UE, a w dłuższej perspektywie do przekierowania przepływów towarowych na inne korytarze i przejścia graniczne.

1.3. Miękką infrastrukturą

Wykorzystaniu korytarzy transsyberyjskich sprzyja ożywiona współpraca pomiędzy państwami należącymi do Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej – Rosji, Kazachstanu i Białorusi. W 2014 roku przewoźnicy kolejowi wszystkich trzech państw założycieli EUG utworzyli wspólnie holding United Transportation and Logistics Company (UTLC), skupiający udziały lokalnych operatorów kontenerowych. Zajmuje się on m.in. unifikacją taryf, domykaniem obiegu kontenerowego, wspólnym układaniem harmonogramów przejazdów, unifikacją procedur. Wpływa to na obniżanie kosztów i czasu przejazdu pociągów. Kwestii tranzytu UE-Chiny nadano wysoki priorytet polityczny, o czym świadczy wspólna deklaracja dotycząca ustalenia minimalnego dobowego dystansu pokonywanego przez pociąg na 1000 km, oznaczająca nadanie międzynarodowym pociągom tranzytowym wysokiego, bliskiego pociągom pasażerskim, priorytetu na silnie obciążonej rosyjskiej sieci kolejowej. W 2012 roku o 33% obniżone zostały taryfy przewozowe na trasie Zabajkalsk-Brześć, a w 2014 roku

o 11% zmniejszono opłaty za obsługę kontenerów na części tras. Dające się zaobserwować tarcia pomiędzy członkami EUG, których przejawem było na przykład przywrócenie kontroli na przejściach granicznych między Rosją i Białorusią²⁶, zdają się na razie nie wpływać na kursowanie pociągów towarowych Chiny-UE.

1.4. Interesariusze

W trakcie szczytu Inicjatywy Pasa i Szlaku w maju 2017 roku w Pekinie doszło do podpisania przez sześciu narodowych przewoźników w korytarzu transsyberyjskim (Chiny, Rosja, Mongolia, Kazachstan, Białoruś, Polska, Niemcy) umowy dotyczącej usprawniania przewozów. Świadczy to o **ambicji Pekinu przejścia roli koordynatora w rozbudowie korytarzy transsyberyjskich**. Sprzyja temu silna pozycja chińskich przedsiębiorstw w organizacji przewozów. Część państw leżących wzdłuż szlaku, a także instytucje UE, optują za pozostaniem przy obecnych, wielostronnych formatach współpracy jak OSJD. Istotnym interesariuszem w rozwoju korytarzy transsyberyjskich są również **Koleje Rosyjskie (RZD)**, a także współpracujące z nimi **Koleje Kazaskie (KTŻ)** i **Koleje Białoruskie (BZD)**. Mają one własne interesy związane z utrzymaniem kluczowej pozycji w transporcie kontenerowym Chiny-UE, a także przekierowaniem przepływów handlowych na należącą do nich infrastrukturę logistyczną. W sytuacjach o znaczeniu politycznym, takich jak np. zablokowanie tranzytu przez Ukrainę, działania RZD są podporządkowywane interesom Kremla²⁷. Znaczące zaangażowanie w rozwój korytarza zachodniego podejmuje także Kazachstan, który w ramach strategii rozwojowej Nurył Żoł sukcesywnie poprawia stan infrastruktury kolejowej i logistycznej, zwiększając swoją atrakcyjność jako centralnoazjatyckiego hubu logistycznego.

W europejskiej części korytarza na korzyści z tytułu tranzytu i obsługi logistycznej mogą liczyć państwa UE leżące w Europie Środkowej, w tym Polska, Słowacja i Węgry. Kluczową rolę w kształtowaniu przewozów odgrywają **lokalni narodowi przewoźnicy kolejowi**, będący najczęściej stroną w negocjacjach z zagranicznymi partnerami wzdłuż korytarzy. Ze względu na utrzymującą się blokadę kolei ukraińskich przez Rosję, obecnie niemal całość

²⁶ Belarus's Lukashenko slams Russia over border controls, *Financial Times*, <https://www.ft.com/content/4eeeb5ca-ealf-11e6-893c-082c54a7f539?mhq5j=e6>

²⁷ TransContainer, operator kontenerowy należący do Kolei Rosyjskich (poprzez UTLC), dzierżawi terminal kontenerowy w leżącej na końcu przedłużonej na Słowację szerokotorowej trasy w miejscowości Dobra, przy granicy z Ukrainą. Decyzja o zablokowaniu tranzytu przez Ukrainę doprowadziła do spadku przeładunków na terminalu do wielkości poniżej 10 tys. TEU.

przewozów kolejowych UE-Chiny transportowana jest przez Białoruś i Polskę, z kluczowym punktem zmiany rozstawu torów przy przejściu granicznym Brześć-Terespol. W 2017 roku doszło do częściowego otwarcia tranzytu przez Ukrainę, którejdy przejechały testowe pociągi z Chin na Słowację i Węgry²⁸. Potencjalnie pociągi jadące przez Ukrainę mogłyby również trafiać do południowej Polski.

Część przepływów tranzytowych do UE starają się przechwycić rządy Litwy i Łotwy, rozwijając połączenia kolejowe portów w Rydze i Kłajpedzie z Chinami. Ich atutem jest połączenie szerokotorowe z rosyjską siecią kolejową. Mimo otwarcia testowych połączeń do Europy Zachodniej (m.in. Chiny-Ryga-Rotterdam) potencjał przejścia kolejowych przepływów tranzytowych z Chin do Europy Zachodniej jest jednak bardzo ograniczony ze względu na wysoki koszt przeładunku na statki. Może to być jednak nisza biznesowa przy transporcie do Skandynawii. Ponadto Litwa chce utworzyć alternatywny wobec Małaszewicz punkt przeładunkowy z toru szerokiego na europejski na linii Szostaków (Šeštokai)-Kowno. Możliwości przechwycenia znacznych przepływów towarów będą silnie ograniczone do czasu połączenia Litwy z siecią europejską poprzez Rail Baltica.

W zakresie rozwoju korytarzy transsyberyjskich strategii Pekinu pokrywają się z interesami Rosji i innych państw wzdłuż trasy. Z punktu widzenia subsydiujących obecnie połączenia z UE chińskich prowincji korytarze transsyberyjskie – jako obecnie najtańsze, najszybsze i najbezpieczniejsze – oferują również najbardziej korzystny stosunek nakładów do pożądaných efektów. **Sprawa to, że korytarze transsyberyjskie uzyskały zdecydowanie największe wsparcie ze strony chińskiego rządu centralnego i odgrywają kluczową rolę w chińskich strategiach.** W ramach strategii CR Express przepływy kontenerowe z Chin mają być kierowane na wszystkie trzy korytarze transsyberyjskie (każdemu z nich przypisany jest eksport z poszczególnych chińskich prowincji), przy czym korytarz biegnący przez Kazachstan wymieniany jest jako kluczowy w głównych dokumentach strategicznych w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku²⁹.

²⁸ W przypadku realizacji proponowanego projektu przedłużenia słowackiej kolei szerokotorowej z Koszyc do Wiednia grono interesariuszy w zakresie obsługi logistycznej przewozów mogłoby się poszerzyć o Austrię. Obecnie jednak realizacja projektu stoi pod znakiem zapytania ze względu na problemy z finansowaniem (które miała zapewnić m.in. Rosja), a także niewielkie szanse zwiększenia przepływów towarowych tą trasą.

²⁹ W chińskich dokumentach ten korytarz jest nazywany Eurazjatyckim Pomostem Lądowym (Eurasian Landbridge). Zob: Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110537027.pdf>

Sprawia to, że w przyszłości spodziewać się można zwiększenia zaangażowania Pekinu w rozbudowę wskazanych korytarzy, zarówno w zakresie twardej, jak i miękkiej infrastruktury.

1.5. Kontekst polityczny

Z punktu widzenia Pekinu wykorzystanie tras biegnących przez Rosję ma istotne znaczenie polityczne, gdyż długofalowo osłabia potencjalny sprzeciw Moskwy wobec chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku. Obserwatorzy postrzegają możliwość rywalizacji pomiędzy chińską inicjatywą regionalną i rosyjskim projektem Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej. Wykorzystywanie tras biegnących przez rosyjskie terytorium ukazuje praktyczne możliwości pogodzenia obu inicjatyw i uniknięcia tym samym rosyjsko-chińskiej rywalizacji. Dodatkowo, Rosyjskie Koleje (RЖД) stają się istotnym lobbystą na rzecz bliskiej współpracy z Chinami na rosyjskiej scenie wewnętrznej.

Jednocześnie zależność wszystkich trzech korytarzy transsyberyjskich od rosyjskiej sieci kolejowej pozwala Moskwie na wykorzystywanie przewozów kolejowych jako narzędzia wywierania politycznego nacisku na sąsiadów. W 2016 roku z polecenia rosyjskiego rządu RЖД zawiesiły współpracę z kolejami ukraińskimi, blokując całkowicie transport kolejowy między oboma państwami. Choć za główny cel Rosji uznac należy utrudnienie ukraińskiego eksportu do Azji Centralnej, działanie to wykluczyło Ukrainę z uczestnictwa w obsłudze przewozów kontenerowych Chiny-UE. Polityka Rosji wpływa również negatywnie na możliwości bilansowania handlu kolejowego z Chinami wśród państw UE, objętych rosyjskim embargiem na żywność. Choć w treści rosyjskiego rozporządzenia kolejowy tranzyt międzynarodowy wyłączony jest z reżimu sankcyjnego, w rzeczywistości rosyjscy celnicy blokują przewóz pewnych rodzajów towarów do Chin, w tym m.in. mięsa oraz owoców, traktowanych w regionie jako perspektywiczny towar eksportowy. Chiny wydają się przy tym tolerować dotychczasowe działania Rosji.

Blokada tranzytu przez Ukrainę

Jednym z istotnych czynników kształtujących rozwój połączeń UE-Chiny na odcinku europejskim jest trwający konflikt rosyjsko-ukraiński. Począwszy od stycznia 2016 roku, w wyniku decyzji władz Rosji zablokowany został tranzyt kolejowy z terytorium Ukrainy do Azji Centralnej – działanie miało uderzyć w ukraiński eksport. Poszerzenie blokady ze strony rosyjskiej, a także retorsje ze strony ukraińskiej sprawiły, że tranzyt kolejowy

z Chin do UE przez Ukrainę zanikł – zarówno ze względów praktycznych (blokady), jak i biznesowych (wzrost ryzyka i niestabilności dostaw).

Począwszy od czerwca 2017 roku, przez terytorium Ukrainy zaczęły ponownie jeździć testowe połączenia tranzytowe do UE, kończące swój bieg na Słowacji (Bratysława) i Węgrzech (Budapeszt). Władze tych państw wiążą nadzieje z rozwojem połączeń przez Ukrainę. Słowacja zabiega o utworzenie nowego centrum logistycznego w Koszycach, z wykorzystaniem istniejącej linii szerokotorowej ŠRT z Użhorodu do huty US Steel. Potencjał rozwojowy tranzytu przez Ukrainę jest jednak ograniczony przez niestabilność wewnętrzną i ryzyka polityczne, w tym konflikt z Rosją, a także niski poziom dwustronnych stosunków z Chinami. Obawy o bezpieczeństwo dostaw mogą zniechęcać globalne korporacje, będące głównymi klientami, do tranzytu dóbr wysokowartościowych przez terytorium Ukrainy. Sprawa to, że potencjał rozwoju korytarzy transsyberyjskich pozostaje w dużej mierze zależny od przepustowości terminalu przeładunkowego w Małaszewiczach.

Blokada tranzytu przez Ukrainę ma istotne konsekwencje dla Europy Środkowej. Kolejowe przepływy towarowe zostały skoncentrowane na trasie przez Białoruś i Polskę. Dotychczas połączenia z Czechami czy Węgrami (Yiwu-Budapeszt) realizowane były przez polskie przejście w Małaszewiczach, a nie poprzez ukraińsko-słowackie oraz ukraińsko-węgierskie kolejowe przejścia graniczne (lub polskie przejście w Medyce czy linię szerokotorową LHS). Wyłączenie Ukrainy z rozwoju lądowych połączeń UE-Chiny osłabia pozycję części państw Europy Środkowej, m.in. w zakresie korzyści z tranzytu czy obsługi logistycznej połączeń.

2. Korytarze transkaspjskie

Mapa 4. Transkaspjskie korytarze transportowe Chiny-Unia Europejska





2.1. Dotychczasowe wykorzystanie

Potencjalną alternatywą dla wykorzystywanych obecnie tras tranzytu kolejowego z Chin do UE są **korytarze transkaspjskie. Przewóz towarów tymi korytarzami jest jednak zdecydowanie bardziej skomplikowany i wymaga zastosowania złożonych rozwiązań intermodalnych.** Pociągi wyruszające z terytorium Chin przejeżdżają przez państwa Azji Centralnej, po czym w portach nadkaspjskich (Aktau, Kuryk, Turkmenbaszy) wagony ładowane są na promy, którymi docierają do portów azerskich. Następnie przejeżdżają do Gruzji, skąd towary transportowane są promami do europejskich portów na Morzu Czarnym, a następnie koleją lub transportem samochodowym do Europy Środkowo-Wschodniej.

Wykorzystanie korytarzy transkaspjskich w kolejowym handlu kontenerowym z Chinami jest dotychczas niewielkie i ogranicza się do państw spoza UE, leżących wzdłuż korytarza. W 2015 roku z inicjatywy Kazachstanu i Azerbejdżanu, przy współpracy z prywatnym operatorem Minsheng Logistics, uruchomione zostało nieregularne połączenie o nazwie „Nomad Express”, łączące Baku z Sinciangiem. Równoległe próby ustanowienia połączenia kolejowego z Chinami – z pominięciem Rosji – rozpoczął rząd Ukrainy. Uruchomiony w styczniu 2016 roku ukraiński pociąg testowy z portu w Czarnomorsku (wówczas Iljiczewsku) zdołał dotrzeć do granicy chińsko-kazaskiej w 16 dni. W dłuższej perspektywie pociąg ma kursować regularnie, a trasa ma być przedłużona do państw UE – do Litwy, a także poprzez linię szerokotorową do terminalu Sławków w Polsce.

2.2. Twarda infrastruktura

Potencjał wykorzystania korytarzy transkaspjskich jest ograniczony przez zły stan infrastruktury transportowej. Jedyne mniej więcej połowa trasy jest dwutorowa, znaczące odcinki pozostają niezelektryfikowane. Przepustowość tras ograniczają również przestarzałe systemy sygnalizacyjne, a także punktowe ograniczenia masy pociągów. Średnia prędkość na trasie szacowana jest na 40 km/h. Pomimo istotnych azerskich inwestycji w kaspjskie porty Aktau i Alat, trasa wciąż nie jest w pełni dostosowana do przewozów kontenerowych. Problemem jest również niewystarczająca liczba promów dostosowanych do przewożenia składów kolejowych na Morzu Kaspjskim. Występowanie dwóch odcinków morskich (Morze Kaspjskie i Czarne) zwiększa również ryzyko związane ze złą pogodą, które jest znacznie mniejsze w przypadku połączeń korzystających w pełni z tras lądowych.

2.3. Miękka infrastruktura

Największe problemy dla tranzytu w korytarzach transkaspjskich dotyczą sfery formalnej, m.in. odpraw granicznych, braku jednolitych regulacji i standardów technicznych, niestabilności taryf przewozowych.

Pogłębia je istnienie sześciu oddzielnych stref celnych w ramach korytarza. W rozwiązanie istniejących problemów i utworzenie sprawnego transportowego korytarza intermodalnego łączącego Chiny z państwami wybrzeża Morza Czarnego zaangażowanych jest szereg aktorów. Jedną z najstarszych inicjatyw, będącą fundamentem większości innych projektów, jest tzw. Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia (TRACECA), program rozpoczęty w 1993 roku przez UE we współpracy z ośmioma państwami regionu³⁰. Obecnie wpływ UE na rozwój korytarza słabnie na rzecz aktorów wewnątrz regionu. Dynamicznie rozwijana jest zainicjowana w 2015 roku przez Kazachstan, Azerbejdżan i Gruzję współpraca w ramach korytarza Trans-Caspian International Transit Route (TITR), nakierowana bezpośrednio na wprowadzenie ułatwień w handlu kontenerowym między Chinami a UE i Turcją. W 2016 roku taryfy kolejowe dla części korytarza zredukowane zostały o 50%, zmniejszono też podatki i opłaty tranzytowe. Działania te służą obniżeniu kosztów przewozów Chiny–UE, w celu utworzenia realnej biznesowo konkurencji dla korytarzy transsyberyjskich.

2.4. Interesariusze

Dotychczas korytarze biegnące przez Morze Kaspjskie, Kaukaz i Morze Czarne w kierunku UE nie otrzymały znaczącego wsparcia ze strony chińskiego rządu centralnego i prowincji. Głównymi interesariuszami w rozwoju korytarzy transkaspjskich są obecnie Kazachstan i Azerbejdżan, upatrujące gospodarczych korzyści w rozwijaniu sektora logistycznego dzięki tranzytowi kontenerowemu z Chin do Turcji, a także poszerzaniu własnych kanałów handlu z Europą i Chinami³¹. Rozwój korytarzy transkaspjskich stał się priorytetem politycznym dla Ukrainy, co wynika z blokady tranzytu kolejowego przez Rosję,

³⁰ Obecnie uczestnikami programu są: Armenia, Azerbejdżan, Bułgaria, Gruzja, Iran, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rumunia, Tadżykistan, Turkmenistan, Turcja, Ukraina i Uzbekistan. Wśród celów szeroko zakrojonego projektu znajduje się m.in. rozwój połączeń kolejowych. Dotychczas zrealizowano w jego ramach 85 projektów o łącznej wartości 187 mln euro. Po 2009 roku, kiedy przestał on być finansowany ze środków KE, impet projektu po stronie UE wyraźnie wyhamował.

³¹ W przypadku trasy wiodącej przez Kaukaz do Turcji istotnym interesariuszem jest również rząd turecki, zob. rozdział III.3.

istotnego dla ukraińskich eksporterów obecnych w Azji Centralnej³². Mimo częściowego wycofania się UE z rozwoju korytarza TRACECA, w nowe inicjatywy zaangażowana jest część państw członkowskich UE, m.in. Rumunia i Polska. Zaistnienie znaczących przepływów handlowych z Chin do państw zachodniej UE przez korytarze transkaspjskie może potencjalnie wzmocnić konkurencję pomiędzy poszczególnymi państwami Europy Środkowo-Wschodniej – przede wszystkim między trasami tranzytowymi przebiegającymi przez Rumunię (Poti-Konstanca), Polskę (Poti-Czarnomorsk-Sławków/Medyka)³³ i Słowację (Poti-Czarnomorsk-Dobra).

Wykorzystanie korytarzy transkaspjskich do handlu Chiny-UE stoi pod znakiem zapytania ze względu na niejasne stanowisko Pekinu. Choć zostały one wymienione w strategii CR Express jako potencjalna droga dla towarów z Chin zachodnich, obecnie stopień chińskiego zaangażowania w ich rozbudowę jest niewielki. W rozwój TITR nie jest zaangażowany żaden istotny aktor związany z chińskim rządem centralnym, a dotychczasowym partnerem biznesowym po stronie chińskiej jest firma prywatna z Hongkongu. W ocenie części chińskich operatorów kolejowych, a także europejskich firm logistycznych korytarz ten jest obecnie zbyt nieprzewidywalny i ryzykowny, by móc przekonać do niego klientów końcowych³⁴. Dotyczy to w szczególności tranzytu przez Ukrainę, która postrzegana jest w chińskich kręgach rządowych i wśród branży logistycznej jako państwo niestabilne, o nieprzyjaznym otoczeniu biznesowym. Tranzyt przez Morze Kaspijskie i Czarne mógłby potencjalnie zyskać na znaczeniu po uruchomieniu subsydiów, lecz z powodu relatywnie wysokiego kosztu nie jest on atrakcyjny dla chińskich prowincji.

2.5. Kontekst polityczny

Budowa korytarzy transkaspjskich ma wyraźne przesłanki polityczne, związane z ominięciem Rosji, akcentowane w różnym stopniu przez poszczególnych uczestników inicjatywy. Ze strony przedstawicieli Azerbejdżanu i Kazachstanu mowa jest o redukcji ryzyka politycznego, związanego z niską przewidywalnością polityki rosyjskiej, sankcjami, a także działaniami destabilizującymi

³² Obniżenie taryf o 50% w Azerbejdżanie i Kazachstanie doszło do skutku m.in. w wyniku zabiegów Ukrainy.

³³ W przypadku drugiej z wymienionych tras należy się liczyć z potrzebą dwóch dodatkowych odpraw granicznych.

³⁴ Rozmowy z przedstawicielami branży logistycznej przeprowadzone przez autorów w Chinach i Europie Środkowej w 2017 roku.

region³⁵. Korytarz przedstawiany jest jako dopełnienie istniejących tras i alternatywa zapewniająca stabilność dostaw. Działania strony ukraińskiej zmierzające do rozwoju tras transkaspjskich – przedstawiane jako element wojny handlowej z Rosją – deprecjonowane są w rosyjskiej prasie; opłacalność korytarza podważana jest także przez część rosyjskich ekspertów³⁶. **Obecne kalkulacje dotyczące zwiększenia wykorzystania korytarzy transkaspjskich do tranzytu Chiny-UE opierają się na założeniu wystąpienia zdarzeń mogących zakłócić płynność przewozów przez Rosję, w tym m.in. potencjalnej destabilizacji państw kluczowych dla ich realizacji – Białorusi i Kazachstanu**³⁷. Niskie zaangażowanie Pekinu może wynikać również z kontekstu politycznego – otwarte poparcie i finansowanie stosunkowo droższych korytarzy omijających Rosję mogłoby zostać potraktowane przez Moskwę jako nieprzyjazny gest.

³⁵ Kolejowy korytarz transkaspjski – alternatywa dla trasy przez Rosję, *Rynek Kolejowy*, 15.05.2017, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/kolejowy-korytarz-transkaspjski--alternatywa-dla-trasy-przez-rosje-81692.html>

³⁶ Derailed: Ukrainian Silk Road Train Returns Home Empty, *Sputnik News*, 22.04.2016, <https://sputniknews.com/business/201604221038432755-ukraine-freight-train-empty/>; Dashed Hopes: 'No One Needs Ukraine's New Silk Road', *Sputnik News*, 02.04.2016, <https://sputniknews.com/europe/201604021037366206-ukraine-train-project/>

³⁷ W obliczu wciąż nierozwiązanych problemów z infrastrukturą korytarzy transkaspjskich, w przypadku zamknięcia drogi przez Rosję zyskać na znaczeniu mogą jednak ponownie połączenia morskie lub lotnicze.

3. Korytarze południowe przez Turcję

Mapa 5. Południowe korytarze transportowe Chiny-Unia Europejska





3.1. Dotychczasowe wykorzystanie

Kolejną z potencjalnych alternatyw dla handlu kolejowego Chiny-UE jest trasa wiodąca przez terytorium Turcji. W tym wariantcie pociągi mają się przemieszczać częściowo korytarzami transkaspijskimi (na odcinku Chiny-Gruzja), a następnie poprzez kolejowe Baku-Tbilisi-Kars kierować się w stronę europejskiej części Turcji. W dłuższej perspektywie planowane jest wykorzystanie połączeń w pełni lądowych, przez Azję Centralną i Iran. Do czasu otwarcia łącznika między Gruzją a Turcją w listopadzie 2017 roku przewozy kolejowe – pod marką Nomad Express – docierały do Turcji promami przez Morze Czarne lub transportem samochodowym. Według Kolei Kazaskich w 2016 roku trasą tą miały przejechać trzy pociągi z Chin³⁸. Wedle TITR (które zajmuje się m.in. rozwojem połączeń z Turcją) w 2017 roku przepływy korytarzem szacowane są na ok. 5 tys. TEU³⁹. Zgodnie z planami państw zaangażowanych w budowę korytarza kolejowy handel kontenerowy między Chinami i Turcją (włączając tranzyt) miałyby wynieść do 300 tys. TEU rocznie do 2020 roku.

3.2. Twarda infrastruktura

Mimo modernizacji trasy Baku-Tbilisi-Kars **zasadniczym ograniczeniem dla korytarzy południowych jest poziom infrastruktury kolejowej w Turcji**. Na wielu odcinkach pozostaje ona w standardzie jednotorowym – średni dobowy dystans pociągu towarowego to ok. 400 km (na trasach biegnących przez Rosję jest to ok. 1000 km)⁴⁰. Problemem jest także dostępność promów na Morzu Kaspijskim. W przypadku przedłużenia tranzytu do UE potencjalnym wąskim gardłem jest cieśnina Bosfor, którą pociągi towarowe pokonywać będą na promach. Sytuację zmienić może planowane na koniec 2018 roku zakończenie projektu podwodnego tunelu kolejowego Marmaray w Stambule, mogące potencjalnie otworzyć go na ruch towarowy. Otwarcie projektu było jednak wielokrotnie przekładane, a jego przepustowość dla transportu towarowego będzie ograniczona ze względu na duże przepływy pasażerskie.

³⁸ Over 50 trains will pass Azerbaijan via TITR project in 2016, Azernews, 3.07.2017, <https://www.azernews.az/business/97543.html>

³⁹ TRACECA Logistics Processes and Motorways of the Sea II, LOGMOS Master Plan – Annex 9.1, http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1KZ.pdf

⁴⁰ O.F. Uysal, The Iron Silk Road: How will Turkey be Involved?, Caucasus International, http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_540.pdf

3.3. Miękka infrastruktura

Z uwagi na częściowe pokrywanie się korytarzy południowych z korytarzami transkaspijskimi większość działań dotyczących upraszczania transportu z Chin przez Turcję odbywa się w ramach istniejących forów – m.in. TITR (gdzie Turcja współpracuje z Azerbejdżanem i Kazachstanem), a także europejskiej inicjatywy TRACECA. Od kilku lat rząd Turcji realizuje program znany jako Caravan Project. Prowadzone w jego ramach działania i spotkania przedstawicieli państw Kaukazu i Azji Centralnej mają na celu przede wszystkim harmonizację regulacji handlowych i celnych w Azji Centralnej i na Kaukazie. W samej Turcji od 2016 roku wdrażane są reformy liberalizujące rynek kolejowy, mogące potencjalnie przyczynić się do ułatwienia połączeń tranzytowych Chin-UE.

3.4. Interesariusze

Z perspektywy Chin obecne prace nad rozwojem korytarza południowego nakierowane są przede wszystkim na utworzenie stałych połączeń z Turcją. Wykorzystanie tego korytarza do ustanawiania regularnych połączeń z UE nie jest obecnie atrakcyjne ani w percepcji Pekinu, ani poszczególnych prowincji⁴¹. W dłuższej perspektywie trasa ta pojawia się w strategii CR Express jako potencjalna alternatywna droga do UE.

Poza Chinami głównym interesariuszem w opisywanym korytarzu jest Ankara – rozwój połączeń kolejowych z Chinami wpisuje się w plany rozwoju korytarzy intermodalnych na terenie Turcji. Jej interesy pokrywają się z celami Kazachstanu, Gruzji i Azerbejdżanu (które korzystać będą z tranzytu przez Kaukaz). Podobnie jak w przypadku korytarzy transkaspjskich, połączenie przez Turcję wskazywane jest przez część tureckich ekspertów jako potencjalna droga transportu towarów z Chin do UE z pominięciem Rosji⁴². Jest ona jednak zdecydowanie dłuższa niż korytarze transsyberyjskie.

3.5. Kontekst polityczny

Dotychczasowa współpraca gospodarcza państw leżących wzdłuż trasy prowadzącej do Turcji pokazała, że możliwa jest pragmatyczna współpraca dotycząca

⁴¹ Rozmowy z przedstawicielami chińskiej administracji i branży logistycznej, sierpień-wrzesień 2017.

⁴² RailTurkey, Can Turkey replace Russia in China-Europe rail traffic?, 8.12.2016, <https://railturkey.org/2015/12/08/can-turkey-replace-russia-in-china-europe-rail-traffic/>

udrażniania korytarzy transportowych. Ryzykiem o charakterze politycznym jest niestabilność rządów państw Azji Centralnej (włączając w to Kazachstan), a także – potencjalnie – destabilizujące działania Partii Pracujących Kurdystanu (PKK) we wschodniej części Turcji.

Trasy przez Iran

W opublikowanym w 2015 roku dokumencie strategicznym CR Express jako kolejny korytarz mogący potencjalnie połączyć Chiny z Europą wskazano trasę kolejową biegnącą z Chin przez Azję Centralną, Iran i Turcję. W korytarzu tym uruchomiono jedynie kilka testowych połączeń kolejowych Chin z Iranem (m.in. Yiwu-Teheran i Chengdu-Teheran), jednak w obszarze chińskich zainteresowań znajduje się dotychczas jedynie obsługa handlu z tym państwem, nie tranzyt do UE. Dotąd rozwojem tego typu połączeń nie była również zainteresowana Turcja⁴³, choć może to być potencjalnie pole pragmatycznej współpracy z Iranem. Polityka transportowa Iranu obejmuje rozwój alternatywnych korytarzy do Europy przez Morze Czarne, co pokrywa się częściowo z planami chińskimi. Choć w odróżnieniu od korytarzy transkaspijskich nie wymaga ona stosowania promów, na niekorzyść tego korytarza działa niski standard infrastruktury, a także polityczna niestabilność terytoriów, przez które miałyby przejeżdżać pociągi. Jego wykorzystanie na większą skalę zależy również od uzupełnienia luk w infrastrukturze kolejowej na terenie Uzbekistanu i Kirgistanu.

⁴³ O.F. Uysal, The Iron Silk Road: How will Turkey be Involved?, Caucasus International, http://www.elibrary.az/docs/JURNAL/jrn2016_540.pdf

4. Odrębna trasa morsko-ładowa - korytarze bałkańskie

Mapa 6. Morsko-ładowe bałkańskie korytarze transportowe Chiny-Unia Europejska





4.1. Dotychczasowe wykorzystanie

Rola Europy Środkowo-Wschodniej w rozwoju Inicjatywy Pasa i Szlaku nie ogranicza się do korytarzy o charakterze *stricto* kolejowym. **W obszarze zainteresowań Chin jest również rozwój tzw. Lądowo-Morskiego Szlaku Ekspresowego (*zhongou luhai kuaixian*), biegnącego drogą morską z chińskich portów do greckiego Pireusu, skąd towary dostarczane są następnie koleją do Europy Środkowej i Zachodniej.** Pozwala to na skrócenie o ok. 4,5 tysiąca kilometrów tradycyjnej drogi morskiej z Chin do UE, biegnącej od Kanału Sueskiego przez Cieśninę Gibraltarską do portów Morza Północnego i Bałtyku. Użycie portu w Pireusie i korytarza przez Bałkany skraca całkowity czas transportu morskiego do granic UE o ok. 8–12 dni⁴⁴. Korytarz ten nie jest więc bezpośrednią konkurencją dla korytarzy kolejowych biegnących przez Eurazję (w zakresie, w jakim konkurują one bezpośrednio między sobą), będąc częścią morskiego „Szlaku”, a nie opisanego powyżej lądowego „Pasa”. Obecnie z Pireusu towary mogą być transportowane do Europy Środkowej dwoma korytarzami – przez Bułgarię i Rumunię (tzw. korytarz TEN-T IV) lub Macedonię i Serbię (tzw. Korytarz X).

Impulsem do rozwoju korytarzy był dokonany przez największego chińskiego armatora morskiego COSCO Shipping zakup terminalu kontenerowego w Pireusie w 2009 roku, a następnie uzyskanie kontroli nad całym portem w 2016 roku. Po dobudowaniu brakującego łącznika między terminalem i grecką siecią kolejową COSCO wraz z greckim przewoźnikiem kolejowym TrainOSE zaczęły w 2013 roku oferować usługi *block-train* do Europy Środkowej korporacjom międzynarodowym, które utworzyły w Pireusie swoje centra logistyczne – m.in. Hewlett-Packard, Foxconn, Hyundai czy Sony⁴⁵. Towary dostarczane są do fabryk w Czechach (Pardubice), na Słowacji (Bratysława) i Węgrzech (Győr) – w 2015 roku było to ok. 500 pociągów (ok. 30 tys. TEU)⁴⁶. W 2017 roku COSCO uruchomiło również dwa pociągi testowe Pireus–Budapeszt, przewożące chińskie produkty, m.in. meble⁴⁷. Obecnie COSCO uruchamia ok. 8 pociągów

⁴⁴ Ostateczna oszczędność czasu zależy od odległości miejsca docelowego od portu w Pireusie, stąd ta forma transportu jest najbardziej atrakcyjna w przypadku lokalizacji na Bałkanach i w Europie Środkowej.

⁴⁵ Przed 2013 rokiem terminal kontenerowy w Pireusie nie był podłączony do greckiej sieci kolejowej.

⁴⁶ Potencjał pro rozvoj kombinované dopravy v Řecku, http://www.mzv.cz/athens/cz/obchod_a_ekonomika/obchodne_ekonomicke_aktuality/potencial_pro_rozvoj_kombinovane_dopravy.html

⁴⁷ Xinhua, 中欧陆海快式联运正式开通(Połączenie morsko-lądowe z Europą formalnie otwarte), 2.07.2017, http://news.xinhuanet.com/2017-02/07/c_129470373.htm

z Pireusu do Europy Środkowej tygodniowo⁴⁸ (odpowiada to ok. 35 tys. TEU rocznie). Podobnego rodzaju usługi dostaw z portu w Pireusie świadczą duzi spedycytorzy międzynarodowi, m.in. niemieckie DHL. W 2016 roku z przeznaczeniem na tranzyt przeładowano w Pireusie ok. 200 tys. TEU⁴⁹, z czego ok. 25% dostarczane jest w głąb Europy transportem kolejowym⁵⁰. Ze względu na brak statystyk obecne wykorzystanie poszczególnych tras kolejowych jest trudne do oszacowania.

4.2. Twarda infrastruktura

Ze względu na istniejące ograniczenia w infrastrukturze transport kolejowy przez wskazane korytarze wciąż nie osiągnął pełnego potencjału. Większość trasy kolejowej w korytarzu biegnącym przez Rumunię i Bułgarię jest jednotorowa, z maksymalną prędkością pociągu pomiędzy 60 i 70 km/h. Aktualnie czas przejazdu pociągu na odcinku Saloniki–Budapeszt tą trasą to ok. 26 godzin. Korytarz wpisany został na listę *core corridors* w ramach europejskiej sieci TEN-T, otwierając drogę do szerszego finansowania modernizacji infrastruktury ze środków UE. Obecnie prace modernizacyjne prowadzone są na terenie Rumunii (odcinek 490 km o wartości 2,9 mld euro) oraz Bułgarii (1,6 mld euro). Do 2020 roku czas przejazdu ma zostać skrócony do 14 godzin.

Trasa kolejowa wiodąca z Pireusu do Budapesztu przez terytorium Serbii i Macedonii (Korytarz X) jest krótsza o ok. 300 km, ale oferuje wciąż stosunkowo niższy poziom infrastruktury. Średnia prędkość w korytarzu to ok. 35 km/h, czas przejazdu między Salonikami i Budapesztem wynosi średnio 49 godzin. Wedle planów rządu Serbii (85% trasy znajduje się na jej terytorium), w ciągu następnej dekady w rozwój korytarza zainwestowane ma być ok. 2 mld euro, a docelowa prędkość wynosić ma 80–100 km/h. Na wybranych odcinkach w modernizację Korytarza X na terenie Serbii zaangażowane są Koleje Rosyjskie, projekt finansowany jest w ramach wartej 800 mln dolarów linii kredytowej zaoferowanej Serbii przez Rosję⁵¹. W 2014 roku między Chinami, Serbią i Węgrami podpisane

⁴⁸ Rozmowa autorów z przedstawicielem COSCO Shipping, listopad 2017 roku.

⁴⁹ Podstawowym obszarem działalności portu w Pireusie jest przeładunek kontenerów z dużych jednostek kontenerowych na mniejsze (tzw. feedery) dostarczające towary z Azji do mniejszych portów europejskich. Od przejęcia portu w Pireusie przez chińskie COSCO wielkość przeładunków wzrosła z ok. 400 tys. TEU w 2008 roku do ponad 3 milionów TEU w 2014.

⁵⁰ A. Bauranov, The Port of Piraeus – Opportunity for Railways in South East Europe?, 8.09.2016, <https://www.globalrailwayreview.com/news/29672/port-piraeus-railways-south-east-europe/>

⁵¹ Russia to finance Serbian rail investment, 4.06.2013, <http://www.railjournal.com/index.php/europe/russia-to-finance-serbian-rail-investment.html>

zostały warte 2,9 mld euro memoranda na modernizację części trasy kolejowej Belgrad–Budapeszt⁵². Realizacja projektu po stronie węgierskiej stoi pod znakiem zapytania ze względu na kontrowersje natury prawnej (m.in. niezgodność zastosowanej procedury przetargowej z prawem UE), co poskutkowało rozpoczęciem procedury sprawdzającej przez Komisję Europejską⁵³.

4.3. Miękka infrastruktura

Podstawowym ograniczeniem wykorzystania korytarzy biegnących przez Bałkany – szczególnie w kontekście ich potencjalnej konkurencji z portami na północy Europy – jest stosunkowo niski poziom rozwoju „miękkiej” infrastruktury. Do rozwiązania pozostają problemy dotyczące m.in. wypracowania odpowiednich procedur tranzytowych, upraszczania odpraw celnych, a także poszerzenia współpracy przewoźników kolejowych i firm logistycznych z państwami leżącymi wzdłuż trasy korytarza. W przypadku trasy Saloniki–Budapeszt oczekiwane na przejściach granicznych w Korytarzu IV wynosi średnio ok. 8 godzin (30% czasu przejazdu), dla Korytarza X jest to nawet 25 godzin (ponad 50% czasu). Wyzwaniem dla rozwoju przewozów w korytarzu pozostaje niestabilność czasu dostaw, który może wahać się nawet o kilkadziesiąt godzin.

4.4. Interesariusze

Pojawienie się Chin jako nowego gracza w rozwoju transportowych korytarzy kolejowych przez Bałkany zwiększyło istotnie znaczenie Korytarza X biegnącego przez Macedonię, Serbię i Węgry. Z perspektywy Serbii rozwój korytarza zbieżny jest ze strategią rozwoju lokalnej sieci kolejowej, nakierowanej przede wszystkim na rozwój przewozów towarowych. Rząd w Belgradzie stara się również budować pozycję kluczowego państwa tranzytowego w regionie. Zarówno dla Serbii, jak i Węgier rozbudowa infrastruktury w Korytarzu X jest istotnym elementem w relacjach dwustronnych z Chinami.

Po stronie chińskiej głównym interesariuszem rozwoju korytarza jest COSCO, zaangażowane w budowę przepływów handlowych na trasie, m.in. poprzez rozbudowę portu w Pireusie oraz rozwój współpracy z globalnymi producentami elektroniki. W zakresie budowy infrastruktury w Korytarzu X aktywne jest China Railway, odpowiedzialne za modernizację trasy Belgrad–Budapeszt.

⁵² Projekt finansowany jest przez banki chińskie.

⁵³ EU sets collision course with China over ‘Silk Road’ rail project, *Financial Times*, 20.02.2017, <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608?mhq5j=e6>

Działania te otrzymują wsparcie polityczne od chińskiego rządu, m.in. w ramach formatu „16+1” utworzona została węgiersko-serbsko-macedońska grupa robocza mająca uprościć odprawy celne. Działalność Chin w Korytarzu IV – będącym nadal priorytetem w strategiach UE – jest dotąd niewielka, nie wyklucza to jednak jego wykorzystania w działalności operacyjnej COSCO.

Rozwój trasy lądowo-morskiej przez Bałkany należy traktować jako metodę uzyskania przez Chiny większego udziału w rynku morskiego transportu kontenerowego Chin-UE. Działania Chin mające na celu przekierowanie części przepływów handlowych do Pireusu mogą się spotkać z oporem ze strony portów północnoeuropejskich i państw, w których są położone⁵⁴. W obrębie Europy Środkowo-Wschodniej rozwój korytarza może potencjalnie zagrozić portom bałtyckim, np. w zakresie obsługi przedsiębiorstw z Europy Środkowej. Na rozwój korytarza wpływają również działania sojuszu wywodzących się z Europy dwóch największych armatorów – Maersk oraz MSC. Druga z wymienionych firm podjęła m.in. decyzję o przeniesieniu działalności z Pireusu na terytorium Turcji, zmniejszając wydatnie liczbę kontenerów przeładowywanych w kontrolowanym przez Chińczyków greckim porcie.

4.5. Kontekst polityczny

Chińskie zaangażowanie w rozbudowę korytarzy transportowych przez Bałkany budzi duże kontrowersje wewnątrz UE. Dotyczy to przede wszystkim finansowanej przez Chiny modernizacji połączenia kolejowego Belgrad-Budapeszt po stronie węgierskiej, która postrzegana jest również jako kluczowy element chińskiej ekspansji w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Według przedstawicieli instytucji unijnych, a także ekspertów z części państw europejskich, zwłaszcza Niemiec, chińskie działania obliczone są na budowę wpływu politycznego w regionie, mogącego służyć następnie rozbijaniu jedności polityki UE wobec Chin. Podnoszone są również wątpliwości co do modelu finansowania oferowanego przez Chiny, m.in. jego transparentności oraz skutków dla przyrostu zadłużenia. Z uwagi na to, że modernizacja trasy Belgrad-Budapeszt ma widoczny polityczny priorytet dla Pekinu – przedstawiana jest jako jedno z pierwszych osiągnięć całej Inicjatywy Pasa i Szlaku – może to powodować napięcia o charakterze politycznym, przekładające się na rozwój Korytarza X.

⁵⁴ F.-P. van der Putten (red.), The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey, https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report_the%20geopolitical_relevance_of_Piraeus_and_China's_New_Silk_Road.pdf

Transport kolejowy przez Bałkany może być również potencjalnie zakłócony przez nasilenie kryzysu migracyjnego. W 2015 roku w wyniku zablokowania trasy kolejowej na granicy grecko-macedońskiej przez migrantów wędrujących szlakiem bałkańskim na kilkanaście dni zatrzymane zostało kilkanaście składów kolejowych wiozących towary z Grecji. Działania zmierzające do uszczelnienia granic UE sprawiają również, że wydłużają się procedury graniczne – ma to miejsce m.in. na przejściu kolejowym między Serbią i Węgrami, gdzie składy prześwietlane są w poszukiwaniu osób próbujących przekroczyć granicę.

IV. POTENCJAŁ EKONOMICZNY POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO CHINY-EUROPA

Większość prognoz opiera się na założeniu, że koleją możliwe jest przewiezienie jedynie kilku procent ogólnego wolumenu towarów między Azją i Europą⁵⁵. Rzeczywiście kolej nie wydaje się adekwatnym środkiem transportu np. surowców czy nieprzetworzonych metali. Wolumen przewożonych dóbr nie będzie jednak stanowić o powodzeniu połączeń kolejowych. Ich atrakcyjność polega na tym, że mogą być one istotnym środkiem transportu dla branż przyszłości, takich jak elektronika, zaawansowane komponenty i specjalistyczne maszyny. Objętość tych produktów jest niewielka, lecz ich atrybutem jest często bardzo wysoka wartość. Może więc się okazać, że kolej będzie przewozić niewielki wolumen, ale bardzo istotnych towarów, co umożliwi Chinom osiągnięcie przewagi nad ich konkurentami z Azji w transporcie dóbr do Europy. Ponadto jest to też szansa dla Europy na uzyskanie silniejszej pozycji w Chinach, szczególnie w branży dóbr luksusowych i żywności premium.

Dzisiejsze natężenie połączeń Azji z Europą za pomocą kolei nie jest nowym zjawiskiem z historycznego punktu widzenia. W latach 70. XX wieku niezwykle intensywnie rozwijał się transport ładunków koleją przez Syberię. Istotna ich część trafiała do Europy. W 1980 roku ilość przesyłanego towaru sięgnęła 110 tys. TEU⁵⁶. Znacznie więcej towarów wysyłano z Japonii niż w kierunku odwrotnym⁵⁷. Do 1979 roku 20% japońskiego eksportu do Europy wysyłano koleją⁵⁸. Według niektórych szacunków w latach 80. pociągi obsługiwały około 11% handlu między Azją i Europą⁵⁹. Jedną z przyczyn tak gwałtownego rozwoju

⁵⁵ Do bardziej optymistycznych wniosków dochodzą autorzy raportu Retrack, według których w 2010 roku szlakiem kolejowym przez Syberię potencjalnie mogło być transportowane 1,43% dóbr wymienianych między UE27 i Chinami. Jeszcze optymistyczniej wypada prognoza na rok 2020, gdy potencjalnie koleją przez Syberię można by przewieźć 9,24% towarów w handlu Chin z UE27. Według autorów badania Retrack w 2020 roku możliwe byłoby przewożenie koleją 18,5% towarów między Azją i Europą pod warunkiem obniżenia taryf o 50% w stosunku do 2010 roku, a także skrócenia o 25–30% czasu przejazdu. Zob. Raport Potential for Eurasia land bridge corridors & logistics developments along the corridors, https://www.tno.nl/media/2825/report_potential_eurasia_land_bridge_rail-corridors_final_25042012.pdf, s. 176–177.

⁵⁶ A. Liliopoulou, M. Roe, I. Pasukeviciute, Trans Siberian Railway: from inception to transition, *European Transport*, nr 29(2005), 2005, s. 51.

⁵⁷ L. Myles, L. C. Robertson, *Soviet Policy Towards Japan: An Analysis of Trends in the 1970s and 1980s*, Wyd. Cambridge University Press, 1988, s. 57.

⁵⁸ A. Liliopoulou, M. Roe, I. Pasukeviciute, *op. cit.*

⁵⁹ Z. Farkas, A. Pap, N. Reményi, Hungary's place on Eurasian rail land bridges and the eastern opening, *Hungarian Geographical Bulletin* 65 (2016), s. 8.

połączenia była szybkość transportu i niskie stawki za tranzyt oferowane przez kolej sowiecką. Rozpad ZSRR, a także spadek cen transportu drogą morską znacznie ograniczyły wykorzystanie połączenia kolejowego w latach 90.

1. Wymiana towarowa – siła i słabość transportu kolejowego

Połączenia kolejowe między Chinami i Europą są rozwiązaniem niszowym, dostosowanym do wybranych kategorii produktów i modeli biznesowych. Są one formą pośrednią pomiędzy tanim i powolnym frachtem morskim a kosztowną i szybką wysyłką lotniczą⁶⁰. Niemal na wszystkich wymienionych trasach kolej oferuje mniej więcej dwukrotnie szybszy przewóz towarów z Azji do Europy niż statkiem oraz około dwukrotnie wolniejszy niż samolotem. Czas transportowania z terminalu do terminalu drogą lotniczą wynosi 5–9 dni, kolejową 15–19 dni, a morską 37–50 dni⁶¹. Pociąg jest też rozwiązaniem pośrednim pod względem cen. Przy obecnych trendach rynkowych, takich jak niezwykle niska cena frachtu morskiego, transport pociągiem jest około dwukrotnie droższy niż statkiem, ale też wielokrotnie tańszy niż samolotem. **Podjmując decyzję o logistyce, przedsiębiorstwa nie kierują się jedynie ceną i czasem przewozu. Zastosowanie transportu kolejowego jest każdorazowo uzależnione od szeregu czynników biznesowych: lokalizacji geograficznej towaru, jego wartości, podatności na zniszczenie i gabarytów. Istotne jest również bezpieczeństwo i punktualność przewozów, a także wpływ na środowisko naturalne.**

Tabela 3. Porównanie czasu i ceny przewozu towarów między Chinami a Europą

Szanghaj-Gdynia	Samolot*	Pociąg	Statek
Gena (w dolarach/kontener)	37000	4500	2600
Czas (dni)	5–9	19	37–42

⁶⁰ Istnieje także rzadziej wykorzystywana mieszana droga transportu lotniczo-morska. Zakłada ona fracht morski towarów z Chin do Dubaju, a potem przewóz drogą lotniczą do Europy. Dzięki temu sposobowi transportu możliwe jest uzyskanie czasów transportu zbliżonych do kolei, jednak jest to opcja znacząco droższa.

⁶¹ E. Gerden, China may heavily subsidize container rail shipments to Russia, https://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/china-may-heavily-subsidize-container-rail-shipments-russia_20160129.html

Chengdu-Warszawa	Samolot	Pociąg	Statek
Cena (w dolarach/kontener)	37000	5000	4500
Czas (dni)	5-9	15	43-50
Szanghaj-Rotterdam	Samolot	Pociąg	Statek
Cena (w dolarach/kontener)	37000	5000	2200
Czas (dni)	5-9	18	27-37

* Ceny transportu samolotem są szacunkowe.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych ze strony <https://www.searates.com> z 3.10.2017

Atrakcyjność transportu pociągiem w stosunku do statków wzrasta w przypadku lokalizacji oddalonych od portów morskich. Przykładem tego są połączenie kolejowe z Chin centralnych i zachodnich do Europy Środkowej i Wschodniej, których cena bywa zbliżona do ceny transportu morskiego⁶². Przewóz towarów do portów i odbiór z portów, realizowany często za pośrednictwem transportu kołowego, jest rozwiązaniem kosztownym. Transportu wewnątrz Chin nie ułatwiają też liczne wymogi biurokratyczne dotyczące przewożenia towarów między chińskimi prowincjami⁶³. Natomiast w przypadku kolei zazwyczaj nie występuje konieczność wykorzystywania transportu kołowego na dłuższych dystansach ze względu na dużą gęstość występowania terminali cargo, zarówno w Chinach, jak i w Europie. Jeśli uwzględnimy czas konsolidacji i dekonsolidacji przesyłek, to kolej generuje dodatkową oszczędność czasu względem transportu morskiego. Załadunek i rozładunek statków, które mogą pomieścić kilkadziesiąt tysięcy kontenerów, jest zadaniem skomplikowanym logistycznie i czasochłonnym, dlatego czas dostarczenia dóbr od drzwi do drzwi może się znacząco różnić od czasu z terminalu do terminalu. W przypadku kolei różnice te są dużo mniejsze.

W wielu branżach tempo przemian rynkowych jest na tyle szybkie, że firmy mogą być gotowe zapłacić stawkę nieco wyższą od ceny frachtu

⁶² Obecnie wynika to jednak przede wszystkim z istnienia subsydiów. Koszt przewozu jednego kontenera z Chin zachodnich do Europy szacowany jest na 6000–7000 dolarów.

⁶³ Niektóre zagraniczne koncerny motoryzacyjne produkują często w swoich fabrykach samochody na potrzeby danej prowincji. Dochodzą bowiem do wniosku, że bardziej opłaca się mieć mniejszą skalę produkcji, a być bliżej klienta, niż ponosić wysokie nakłady związane z logistyką transportu.

morskiego, aby zyskać na czasie. Kolej może być konkurencyjna również w odniesieniu do produktów transportowanych dotychczas drogą lotniczą – o ile nieco dłuższy czas dostaw jest akceptowalny. Przewóz pociągiem jest opłacalny głównie w przypadku produktów wymagających dużych nakładów kapitałowych i o wysokiej marży. Im wyższa jest bowiem wartość przewożonych dóbr w stosunku do ich objętości, tym mniej istotnym składnikiem ceny produktu staje się koszt transportu. Według raportów ONZ do zbioru dóbr, które może się opłacać przewozić koleją ze względu na czas i ich wysoką wartość, zaliczają się: wyroby farmaceutyczne, elektroniczne, produkty IT, wyroby związane z branżą mody, obuwanie, komponenty do samochodów, opony, niektóre elementy konstrukcyjne, drewno, wyroby chemiczne, nawozy, sprzęt AGD, rury, maszyny i niektóre produkty rolne⁶⁴. W przewidywalnej przyszłości nie będzie rentowne przewożenie pociągami produktów niezbyt drogich i o dużej objętości, takich jak na przykład materiały budowlane, produkty ropopochodne czy skroplony gaz. Zaletą kolei jest możliwość wprowadzania innowacji w celu poprawy standardu przewożenia dóbr. Przykładem tego jest wprowadzenie kontenerów umożliwiających przewożenie odzieży na wieszakach, w celu zachowania jej jak najlepszego stanu.

Według analiz firmy DHL największą popularnością kolej obecnie cieszy się wśród producentów towarów motoryzacyjnych, a także dóbr kapitałochłonnych, jak np. maszyny. Z nieco mniejszą częstotliwością z pociągów korzystają firmy z branży high-tech, elektronicznej, komputerowej, a także dóbr szybko zbywalnych (FMCG, *fast-moving consumer goods*). Przeciętne zainteresowanie koleją występuje u producentów wyrobów chemicznych, części zamiennych, produktów AGD i lekarstw, a jedynie okazjonalne ze strony branży modowej i żywnościowej.

Ważnym kryterium wyboru kolei jako formy przewozu produktów jest chęć wygenerowania oszczędności kapitału. Przewóz drogą morską produktów o wysokiej wartości wiąże się z koniecznością zamrożenia kapitału na kilka tygodni i generuje wysokie koszty dla przedsiębiorstw, zwłaszcza tych, które korzystają z finansowania zewnętrznego. Jest to istotny czynnik także dla firm zasobnych w kapitał, gdyż jego zamrożenie uniemożliwia jego alternatywne wykorzystanie.

⁶⁴ Raport Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links, 2016, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC2-2016-id02e.pdf>, s. 62–63.

Tabela 4. Porównanie kosztu przewozu kontenera o wartości 1 mln dolarów pociągiem i statkiem z uwzględnieniem kosztu zamrożenia kapitału

Wartość towaru w kontenerze	1000 000 dolarów	
Środek transportu Chiny-Europa	Pociąg	Statek
Oprocentowanie kredytu	6% / 8%	6% / 8%
Czas transportu (dni)	20	50
Cena za przewóz (w dolarach)	5000	2000
Koszt użycia kapitału 6% (w dolarach)	3288	8219
Cena za przewóz i użycie kapitału 6% (w dolarach)	8288	10219
Koszt użycia kapitału 8% (w dolarach)	4384	10591
Cena za przewóz i użycie kapitału 8%	9384	12591

Źródło: Obliczenia własne

W powyższej tabeli porównano koszt przewozu 1 kontenera statkiem i pociągiem z Chin do Europy wraz z uwzględnieniem kosztów zamrożenia kapitału⁶⁵. Założono, że w kontenerze znajdują się towary o wartości 1 mln dolarów, co oznacza, że znajdują się w nim towary o średniowysokiej wartości, jak na przykład elektronika. W przypadku przewozu np. elektroniki premium wartość kontenera może sięgnąć nawet 10 mln dolarów. Przyjęto także założenie, że koszt pożyczania kapitału w skali rocznej wynosi 6%, co jest stawką rynkową przy uwzględnieniu obecnych stóp procentowych. Z takiego wyliczenia wynika, że sam koszt pożyczania kapitału na sfinansowanie dóbr wynosi 3288 dolarów w przypadku pociągu przy transporcie przez okres 20 dni oraz 8219 dolarów przy transporcie statkiem trwającym 50 dni. Jeśli te koszty zostaną uwzględnione w cenie połączenia, to okazuje się, że w przypadku dóbr o średniowysokiej wartości oszczędność na transporcie pociągiem na odcinku Europa-Azja wynosi 1931 dolarów. Przy tych założeniach pociąg będzie korzystniejszym środkiem transportu od statku, jeśli wartość kontenera wyniesie przynajmniej 0,61 mln dolarów. Waga argumentu o koszcie kapitału będzie rosła wraz z rozpoczęciem

⁶⁵ O roli kosztu kapitału w strategiach firm może świadczyć sukces organizacji produkcji w sektorze motoryzacyjnym przy zastosowaniu modelu *just-in-time*, którego priorytetem jest ograniczenie do minimum składowania części i podzespołów. Między innymi dlatego połączenia kolejowe cieszą się dużą popularnością wśród najważniejszych dostawców firm samochodowych.

przez banki centralne cyklu podnoszenia stóp procentowych. Jeśli oprocentowanie wzrośnie o 2 p.p. w stosunku do rekordowo niskich obecnych poziomów – do 8%, to koszt wykorzystania kapitału do przewiezienia towarów o wartości 1 mln dolarów pociągiem wzrośnie z 3288 dolarów do 4384 dolarów, a statkiem z 8219 dolarów do 10959 dolarów. Oszczędność na kosztach transportu zwiększy się z 1931 dolarów o 42% do 2740 dolarów.

Wybór pociągu jest korzystny także przy przewozie artykułów wymagających szybkiego doręczenia. Tyczy się to np. artykułów sezonowych, promocyjnych, a także dostaw awaryjnych (m.in. w przypadku reklamacji). W tych sytuacjach czas jest kluczowy, aby nie zaburzyć planu produkcyjnego bądź sprzedażowego przedsiębiorstwa. Niejednokrotnie zdarza się, że firmy otrzymują od poddostawcy z Chin wybrakowane podzespoły i proszą o jak najszybsze dostanie kolejną brakującą część, aby nie zakłócać cyklu produkcyjnego. W takiej sytuacji transport morski jest zdecydowanie wolny, a lotniczy – stosunkowo drogi.

Jednym z przykładów kreatywnego wykorzystywania kolei jest wynajem systemów i maszyn specjalistycznych. Są sytuacje, kiedy firma musi wynająć maszynę w Europie do realizacji swoich planów inwestycyjnych w Chinach, np. gdy chce przenieść fabrykę. Wówczas kolej może być atrakcyjnym środkiem transportowania takich maszyn, gdyż dzięki skróceniu czasu transportu tam i z powrotem, nawet o miesiąc, można dużo zaoszczędzić na koszcie najmu. **Kolej może być również konkurencyjna w przypadku produktów o dużych gabarytach i podatnych na zniszczenie.** Przewożenie statkiem dużych i nietypowych gabarytów jest bardzo drogie z uwagi na konieczność ich odpowiedniego usytuowania na pokładzie statku, natomiast na pokład samolotu taki ładunek może w ogóle nie zostać przyjęty. Problem ten dotyczy szczególnie sektora budowy maszyn czy urządzeń, które niejednokrotnie przekraczają wielkość kontenera. Dla kolei przewóz takich towarów stanowi dużo mniejsze wyzwanie, dlatego taka usługa może być konkurencyjna cenowo w stosunku nie tylko do transportu lotniczego, ale też morskiego. Z tej perspektywy transport kolejowy może wystawić producentów europejskich na konkurencję z Chin. Dotychczas na przykład w sektorze turbin Chińczykom było trudno wejść na rynek europejski, gdyż są to produkty ciężkie i trudne do transportowania.

W przypadku przewozu kolejną mniejsze jest również ryzyko uszkodzenia, zgubienia towaru lub też zalania go morską wodą (w odróżnieniu od przewozu oceanicznego, który wiąże się z takim ryzykiem, łącznie z możliwością wypadnięcia kontenerów za burtę).

Na korzyść kolei działają przejściowe problemy na rynku frachtu morskiego. W ostatnich latach po stronie przewozów morskich istniała tendencja do spowalniania czasu dostaw ze względu m.in. na zatory przy załadunkach i rozładunkach towarów w portach, a także zmniejszanie prędkości pływania statków w ramach procedury tzw. *slow steamingu* w celu ograniczenia zużycia paliw⁶⁶. Wdrożenie tego systemu spowodowało wydłużenie czasu dostaw towarów drogą morską między portami w Chinach i Europie Zachodniej z 28 do 35 dni⁶⁷. **W ostatnim czasie wiarygodność transportu oceanicznego podważyły też znaczne wahania cen.** Upadek koreańskiego operatora kontenerowego Hanjin doprowadził do przetasowań w aliansach rynkowych największych armatorów, a także do okresowych trudności z transportem towarów, czego beneficjentem był m.in. transport kolejowy⁶⁸. Wiele wskazuje na to, że ostatnie przetasowania w aliansach morskich nie są końcem restrukturyzacji tego sektora, zwłaszcza że ma on problemy z zachowaniem rentowności nawet w korzystnych warunkach rynkowych niskich cen ropy naftowej⁶⁹. Z kolei niepewność rynkowa generuje wysoką zmienność cen, utrudniającą firmom długoterminowe planowanie kosztów frachtu. Wahania cen frachtu morskiego mogą sięgać nawet 1 tys. dolarów za kontener w ciągu roku, a więc stawka za kontener może zwiększyć się nawet o 100%.

Występuje jednak szereg czynników strukturalnych, które co najmniej w średnim okresie zapewniają konkurencyjność cenową transportu morskiego w stosunku do kolejowego: efekty skali dzięki dużej masie przewożonych towarów, elastyczność polityki taryfowej czy też istnienie dysponujących dużym kapitałem światowych aliansów armatorów⁷⁰. Globalny kryzys ekonomiczny spowolnił tempo rozwoju obrotów handlu globalnego, skutkując ograniczeniem tempa wzrostu zapotrzebowania na nowe przewozy, a także w istotnym stopniu odblokował porty chińskie, które miały coraz większe problemy z terminowym przeładunkiem towarów. Mniejszy popyt na transport skutkował kryzysem w branży morskiej i bankructwem niektórych firm prze-

⁶⁶ M. Bolle, A. Kortsari, Europe – Asia Railway Transport: Issues & Prospects, http://www.near2-project.eu/Portals/0/NEAR%202.DRAFT%2097_final.pdf, s. 11.

⁶⁷ Identification of cargo flows on the Euro-Asian transport links, grudzień 2016, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC2-2016-id02e.pdf>, s. 47.

⁶⁸ I. Putzger, On the rails: Growth in Asia's slower lane, 9.02.2017, <http://aircargoworld.com/allposts/on-the-rails-growth-in-asias-slower-lane/>

⁶⁹ China's dominance in intra-Asia trade troubles carriers, 1.01.2017, https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/intra-asia/chinas-dominance-intra-asia-trade-troubles-carriers_20170101.html

⁷⁰ Raport Identification of cargo flows..., *op. cit.*, s. 10.

wozowych, a także wywarł presję na ograniczenie cen transportu towarów drogą morską. Ponadto połączenie kolejowe wciąż musi się rozwijać, aby spełnić podstawowe wymagania rynkowe przewozów, takie jak regularne przejazdy pociągów, wysoka punktualność, elastyczność taryf za przewozy uzależniona od warunków rynkowych, dostępność usług o dodatkowej wartości dodanej do przewozów⁷¹.

Nie wiadomo, jak długo przewóz ładunków koleją będzie subsydiowany przez władze chińskie, co generuje pewne ryzyko polityczne i może zniechęcać wielu potencjalnych inwestorów do przeznaczania większych środków na modernizację infrastruktury logistycznej. Z jednej strony rząd w Pekinie w różnych swoich dokumentach informuje, że w ciągu kilku lat chciałby rozpocząć proces ograniczania zakresu subsydiów. Takie próby zresztą były podobno podejmowane, jednak spotkały się ze zdecydowanym oporem prowincji. Według niektórych rozmówców planem docelowym władz chińskich jest wprowadzenie kilkuletniego okresu systematycznej redukcji ceł o 20% rocznie. Wydaje się jednak, że obecna skala zaangażowania politycznego Chin w projekt połączenia kolejowego gwarantuje stabilne subsydiowanie kolei co najmniej przez kilka najbliższych lat.

Przewaga transportu lotniczego i morskiego nad koleją polega na tym, że nie muszą one przechodzić kontroli celnych poza punktami wyjścia i wejścia. Odznaczają się więc większą punktualnością dostaw. Pociągi docierają do stacji końcowej z dokładnością do 1-2 dni, podczas gdy statki czy samoloty z dokładnością do kilku godzin. Pociąg musi przejść kilkakrotnie kontrole celne, które nie tylko wydłużają czas transportu, ale też generują ryzyko opóźnienia dostawy lub zwrotu towaru do klienta w razie źle wypełnionych dokumentów przewozowych. Z perspektywy terminali logistycznych termin dostawy towarów jest niezwykle istotną informacją, gdyż planują one najczęściej swoje aktywności logistyczne co do godziny, **dlatego problem z przewidywalnością dostaw jest pewnym ograniczeniem rozwoju połączenia kolejowego między Azją i Europą.** Przyspieszenie transportu o kilka dni jest na obecnym etapie dla klienta mniej istotne niż zapewnienie gwarantowanego czasu dostawy. Zaletą przesyłania towarów koleją jest jednak większa elastyczność realizacji procedur celnych. Zwłaszcza w Chinach dobra wysyłane drogą morską podlegają procedurom celnym dopiero w portach wysyłkowych, natomiast w przypadku kolei możliwe jest oclenie towarów nawet na terenie fabryk, które mają swój terminal kolejowy.

⁷¹ *Ibidem.*

Kolej wciąż nie osiągnęła optymalnego czasu realizowania dostaw pomiędzy Azją i Europą. Według Banku Światowego na trasach transsyberyjskich istnieje wciąż duży potencjał do wprowadzenia usprawnień, które mogą skrócić czas dostaw. Można m.in. ustanowić sojusze międzynarodowych spedytorów koordynujące transport towarów między Chinami a Europą, przeprowadzać załadunek towarów na mniejszej liczbie dużych terminali, a także wprowadzić systemy ciągłego śledzenia przewożonego towaru i wymiany informacji, co może usprawnić kontrole celne⁷². Kluczową kwestią dla rozwoju połączenia pozostaje współpraca między państwami, przez które przejeżdża pociąg. Wprowadzenie standaryzacji procedur może ograniczyć nie tylko nakłady na biurokrację, ale także zwiększyć przewidywalność dostaw. We wszystkich krajach na szlaku spółki kolejowe dbają o to, aby pociągi na trasie Chiny–Europa były przepuszczane priorytetowo, co dotyczy często także przejść granicznych. Podejmowane są też próby wprowadzania wspólnych standardów celnych i przewozowych, co w perspektywie kilku lat może zaowocować stworzeniem lepszych procedur umożliwiających zagwarantowanie większej przewidywalności dostaw koleją⁷³. Sukces tych działań zależy jednak od poziomu współpracy politycznej poszczególnych aktorów wzdłuż szlaku.

Transport kolejowy może okazać się bardziej atrakcyjny z uwagi na jego mniejsze koszty dla środowiska naturalnego. Połączenie realizowane przez spółkę Fujitsu i Siemensu między Chinami i Niemcami jest reklamowane jako „zielony pociąg IT” ze względu na niższe o 95% emisje CO₂, węglowodorów niemetaanowych i tlenków azotu, niż gdyby transport nadal był realizowany za pośrednictwem samolotów. Globalne trendy, takie jak rosnące wymagania ochrony środowiska na świecie, a także większa świadomość ekologiczna konsumentów, mogą doprowadzić do odejścia od transportu lotniczego na rzecz kolejowego, mimo że będzie to skutkowało wydłużeniem czasu dostaw⁷⁴. Może być to szczególnie istotny argument dla branży odzieży luksusowej, która do tej pory wysyłała większość towaru samolotami⁷⁵. Kolej jest korzystniejsza z ekologicz-

⁷² C. Rastogi, J. F. Arvis, *The Eurasian Connection Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Bank Światowy, Waszyngton 2014, s. 7.

⁷³ Problemem jest to, że trudno określić, w jakim czasie od wyjazdu pociąg dojedzie do terminala końcowego, zwłaszcza że państwa Azji Centralnej należą do krajów o niskiej wiarygodności ich łańcuchów dostaw pod względem terminowości. Zob. C. Rastogi, J. F. Arvis, *op. cit.*, s. 63.

⁷⁴ *Engineering & Manufacturing 2025+ Building The World – A Dhl Perspective On Future Engineering & Manufacturing Supply Chains*, 2015, http://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/logistics/white_papers/DHL_EandM_2015%2B_Building_The_World.pdf, s. 25.

⁷⁵ E. Jiang, *What China's \$1 Trillion New Silk Road Spells for Fashion*, 23.06.2017, <https://www.businessoffashion.com/articles/global-currents/one-belt-one-road-optimistic-fantasy-or-chinas-biggest-fashion-opportunity-yet>

nego punktu widzenia, szczególnie w porównaniu z transportem lotniczym⁷⁶. Warto też podkreślić, że obecnie kontenerowce są zasilane tzw. ciężką ropą, która jest najtańszym dostępnym paliwem na rynku. Nie można wykluczyć, że czynnik ekologiczności będzie decydował o podwyższeniu w przyszłości ceny transportu drogą morską.

2. Transport towarów koleją – wartość dodana dla państw UE

Większość ekspertów wychodzi z założenia, że drogą kolejową będzie można przewozić jedynie kilka procent wolumenu towarów z całości obrotu Chiny-UE. Jednak udział przewozów kolejowych w wartości handlu UE-Chiny może być znacznie większy. Obecnie koleją opłaca się przewozić przede wszystkim dobra o wysokiej wartości i kapitałochłonne. Co do wartości punktem odniesienia może być jednak transport lotniczy, który na świecie odpowiada jedynie za 1% wagi przewożonych towarów, a jednocześnie 35% wartości światowego handlu⁷⁷. Wartość towarów przewiezionych w 2016 roku koleją między Chinami i UE szacować można na ok. 22,9 mld dolarów, co stanowiło ok. 4% wartości handlu UE-Chiny. Poprzez analogię do przewozów lotniczych można ostrożnie przyjąć założenie, że w najbliższych latach odsetek ten może wzrosnąć nawet do 20%. Jeśli tak by się stało, to strumień transportowanych dóbr generowany przez kolej będzie miał istotne znaczenie dla dochodów celnych państw.

Z perspektywy państw UE lokalna wartość dodana z połączeń kolejowych Chiny-UE zawiera się w trzech kategoriach przychodów: dochodów tranzytowych branży transportowej, przychodów z działalności firm logistycznych, a także wpływów budżetowych dla państw, w których dokonywana jest odprawa celna importu z Chin. Wzrost liczby przewożonych kontenerów oznaczać będzie przede wszystkim większe zyski dla branży transportowej i logistycznej, a także przysparzać dodatkowych wpływów celnych państwom, w których finalnie rozładowywany jest pociąg.

⁷⁶ Według wyliczeń firmy DHL kolej na przykładowej trasie Szanghaj-Wiedeń emituje co prawda dwukrotnie więcej CO₂ niż statki, jednak dużo mniej innych szkodliwych zanieczyszczeń: o 40% mniej węglowodorów niemietanowych, o 10% mniej dwutlenku siarki i trzykrotnie mniej tlenków azotu. Zob. https://www.joc.com/sites/default/files/u48783/pdf/tpm_asia_2012/Am-brose_Linn.pdf

⁷⁷ Trends in the air-freight business, 14.04.2017, <https://www.economist.com/news/business-and-finance/21720901-fewer-electronics-are-being-flown-instead-planes-are-full-fresh-produce-trends>

Tabela 5. Łańcuch wartości związany z realizacją połączenia kolejowego

Organizacja przewozu	Przygotowanie ładunku	Transport	Rozładunek i dalszy transport
Rezerwacja infrastruktury kolejowej	Organizacja transportu do terminalu	Opłaty za tranzyt	Rozładunek
Wynajęcie usług przewoźników	Konsolidacja ładunku	Opłaty za lokomotywy	Magazynowanie towarów
Kompletowanie zamówienia	Załadunek kontenerów na pociąg	Usługa monitorowania transportu	Obsługa celna
Wynajem kontenera	Przygotowanie dokumentów	Obsługa celna w państwach tranzytowych	Organizacja ewentualnego dalszego przewozu towarów
	Opłata ceł eksportowych		Składowanie pustych kontenerów
	Ubezpieczenie towaru		Przepakowywanie towaru dla klienta detalicznego
			Montowanie podzespołów w celu obchodzenia cła

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych branżowych

Obsługę transportu towarów pociągiem z Chin do Europy można podzielić na cztery etapy.

- **Pierwszy etap koncentruje się na obsłudze organizacji połączenia kolejowego.** Wymaga to skoordynowania harmonogramów kilku przewoźników na trasie, którzy muszą dostarczyć w odpowiednim czasie lokomotywę na granicę danego państwa, a także zadbać o udostępnienie infrastruktury (torów i terminali przeładunkowych). Zajmuje się nim operator intermodalny. Gross rynku organizowania przewozu intermodalnego należy do spółek chińskich, w których udziały posiadają chińskie prowincje.
- **Drugi etap obejmuje czynności związane z obsługą i kompletowaniem ładunków.** W przypadku gdy klient końcowy nie zamawia transportu wystarczającej ilości towarów, aby wypełnić cały pociąg, operator intermodalny musi sam zadbać o opłacalność wysłania składu kolejowego z towarami⁷⁸. Często zapełnianiem pociągów zajmują się spedytorzy pośredniczący między operatorem a klientem końcowym. Obecnie większość tej części rynku jest kontrolowana przez korporacje międzynarodowe, takie jak DB

⁷⁸ W miarę rozwoju połączenia problemy te maleją ze względu na ustanawianie stałych harmonogramów realizowania połączeń, a także większą świadomość klientów, że istnieje możliwość transportowania towarów koleją, co ułatwia zapełnianie pociągów.

Schenker czy DHL, z którymi coraz silniej konkurują firmy chińskie. Coraz częściej operatorzy intermodalni z Chin próbują przejmować kontrolę także nad rynkiem usług spedycyjnych, adresując swoją ofertę bezpośrednio do największych klientów. Także wiele mniejszych polskich firm zajmuje się spedycją towarów. Spedytorzy organizują szczególnie dla mniejszych klientów m.in. transport towarów do terminalu, przygotowują niezbędne dokumenty przewozowe, a także oferują ubezpieczenia towarów.

- **Kolejny etap składa się z czynności logistycznych i transportowych po wyjeździe pociągu z terminalu.** Wynikają one z konieczności zadbania o odpowiednie warunki przewożenia towarów, a także nadzorowania poszczególnych przewoźników w celu zagwarantowania niezakłóconego przejazdu na całej trasie. Przewoźnik jest podwykonawcą operatora intermodalnego – usługę tę realizują lokalne spółki kolejowe ze względu na to, że muszą one dostarczyć lokomotywę adekwatną do lokalnych warunków technicznych. Dodatkowo na trasie oferowane są dodatkowe usługi, jak monitorowanie bezpieczeństwa towaru (kontrola otwarcia zamków drzwi w wagonach), warunków jego przewożenia (wilgotność, wstrząsy/wibracje, temperatura), a także sprawdzanie terminowości przejazdu (śledzenie trasy transportu za pomocą systemów GPS).
- **Ostatni etap obejmuje rozładunek towarów, ich obsługę celną i dalszy transport z terminalu.** Wiele terminali stara się też zapewnić możliwości magazynowania ładunków lub ich dalszego transportu intermodalnego. Dalszy transport organizowany jest najczęściej przez firmę spedycyjną. Towar może zostać oclony na terminalu, w którym pociąg z Chin kończy bieg lub też dopiero na dalszym etapie transportu. Specyfiką transportu z Chin do Europy jest asymetryczność objętości przewożonych towarów, co wymaga zarządzania pustymi kontenerami. Wbrew zapewnieniom strony chińskiej na razie nie dochodzi do zrównania się ilości towarów wysyłanych z Chin do Europy i z powrotem. Operatorzy połączeń przez okres nawet kilkunastu miesięcy nie odbierają pustych kontenerów, co może ograniczać wykorzystanie powierzchni terminalu pomimo korzyści z opłat za ich składowanie⁷⁹.

⁷⁹ Na podstawie rozmów autorów z operatorami terminali przeładunkowych, marzec-wrzesień 2017 roku.

Tabela 6. Podział dochodów z przewozu kontenera terminal-terminal

Firma spedycyjna	Operator intermodalny	Przewoźnik	Dostawca infrastruktury
Około 5% ceny przewozu kontenera (terminal-terminal)	Około 5% ceny przewozu kontenera (terminal-terminal)*	Wspólnie około 90% ceny przewozu kontenera (terminal-terminal)	
Kontaktuje się z klientem Pośredniczy w sprzedaży miejsca w pociągu Dodatkowo: Dostarcza mu usługi, zanim towar trafi do pociągu Może dostarczać usługi monitorowania towaru w pociągu Dostarcza usługi po dotarciu towaru do terminalu	Organizuje połączenie pociągowe Negocjuje z przewoźnikami i dostawcami infrastruktury Umowy są najczęściej na okres co najmniej kilku miesięcy, więc operator bierze na siebie ryzyko nierealizowania połączeń ustalonych z przewoźnikami i dostawcami infrastruktury	Dostarcza lokomotywę na torach w granicach danego kraju i realizuje przewóz towaru	Udostępnia infrastrukturę do przejazdu pociągu

* W sytuacji dotowania przejazdów - robi to najczęściej operator intermodalny - trudno mówić o procentowym zysku z przewozów kontenerów, ich bilans jest najczęściej ujemny.

Podawane publicznie koszty przewozu jednego kontenera (czterdziestostopowego) pomiędzy UE i Chinami kolejną wahają się w przedziale 3000-7000 dolarów i obejmują usługi transportu towarów między terminalami w Chinach i UE. Przychody z tej działalności rozdzielane są między pośredniczące w sprzedaży przewozów firmy spedycyjne, operatorów kolejowych, a także przewoźników kolejowych i dostawców infrastruktury (zob. Tabela 6).

Jeśli chodzi o opłaty za tranzyt kontenerów, to można wyliczyć, że 90% ceny pociągu, czyli kwota około 300 mln dolarów trafia bezpośrednio do firm kolejowych transportujących towar i operatorów pobierających opłatę za udostępnienie infrastruktury⁸⁰. Z tej kwoty na Polskę (na bazie uproszczonych założeń, że pobiera ona stawkę proporcjonalną do przejechanej trasy) przypadało szacunkowo około 13 mln dolarów w 2016 roku, a kwota ta może wzrosnąć do 40 mln dolarów w 2020 roku⁸¹, przy czym w tej liczbie zawierają się opłaty za przeładunek na granicach i terminalu końcowym.

⁸⁰ Baza do wyliczeń to cena kontenera oferowana na rynku (5000 dolarów), jednak faktyczny koszt przewozu - bez subsydium - może być jeszcze większy.

⁸¹ Z danych chińskich wynika, że w 2016 roku 27% pociągów UE-Chiny było obsługiwane w Łodzi, a ok. 7% w Warszawie. Stąd wynika wniosek, że 573 pociągi przejeżdżają trasę Małasz-

Czynności związane z organizacją przewozu i pośrednictwem w sprzedaży przewozów, stanowią do 10% ceny przewozu kontenera. Część tej kwoty przypada na przedsiębiorstwa chińskie, zajmujące się organizacją połączeń. Przy liczbie pociągów z 2016 roku, szacowanej na 1702, zabierających podczas jednego przejazdu 41 kontenerów, europejscy pośrednicy (spedytorzy) mogą liczyć w ciągu roku na przychody rzędu 17 mln dolarów (przy założeniu, że spedytor otrzymuje marżę 5% ceny zamówienia wynoszącej 5000 dolarów za kontener⁸²). Suma ta zwiększy się do 50 mln dolarów, jeśli spełnią się prognozy wzrostu liczby pociągów nawet do 5000 rocznie w 2020 roku. W 2017 roku rynek ma wzrosnąć względem 2016 roku o 80%, a w 2018 – o 250%, o ile problemy z przepustowością infrastruktury kolejowej w Małaszewiczach nie ograniczą tempa rozwoju połączenia kolejowego.

Największe przychody firm spedycyjnych kryją się jednak w usługach związanych z przygotowaniem zamówienia i jego późniejszą obsługą (tzw. *pre-carriage* i *post-carriage*). Do kwoty 17 mln dolarów należy więc doliczyć dodatkowe usługi, które może zapewnić spedytor przed wyruszeniem pociągu z terminalu lub po jego dotarciu do terminalu. Realizacja tych usług znacząco zwiększa wartość dodaną, którą połączenia kolejowe przynoszą poszczególnym gospodarkom UE.

wicze-Łódź/Warszawa, a pozostałych 1129 – całą Polskę. W praktyce można się spodziewać, że kwota ta jest co najmniej o kilkadziesiąt procent większa ze względu na to, że stawki za dostarczenie wagonów i wykorzystanie infrastruktury kolejowej w UE są najczęściej wyższe niż w Rosji czy Kazachstanie.

⁸² Nie ma oficjalnie dostępnych danych nt. wypełnienia pociągów jeżdżących między Chinami i Europą. Według polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych średnie wypełnienie pociągów w kierunku Chin wynosi 50%. Wedle niektórych źródeł chińskich jest to jedynie 17% w kierunku wschodnim. Z rozmów z firmami spedycyjnymi wynika, że pociągi w przeciwnym kierunku charakteryzują się dużo wyższym zajęciem. Notatka na stronie MSZ RP Chengdu: Rail link with Lodz a chance for food industry, http://szanghaj.msz.gov.pl/pl/aktualnosci/chengdu_polaczenie_z_lodzian_szansa_dla_branzy_spozywczej. Nasze założenia są zgodne z przewidywaniami ekspertów z branży kolejowej i logistycznej.

Tabela 7. Przykładowe stawki⁸³ za transport kontenera z terminala w Warszawie (w dolarach)

	Intermodal	Ciężarówka	Opłaty terminalowe
Praga		2400	30*
Budapeszt		3000	
Monachium		2600	
Sztokholm	2200		90**

*Opłaty oszacowano na podstawie cenników przeładunku na terminalach intermodalnych dostępnych na stronach <http://clip-group.com/cennik/> i http://www.pccintermodal.pl/wp-content/uploads/2016/04/Taryfa_obsługa-pociagow_PL_final.pdf

** Wyższe stawki za opłaty terminalowe w przypadku transportu towarów do Sztokholmu wynikają z konieczności zapłaty za terminal lądowy w Warszawie, a potem za terminal morski w Gdańsku.

Źródło: Obliczenia na podstawie strony www.searates.com⁸⁴

W powyższej tabeli przedstawiono koszt przykładowych przejazdów z terminalu w Warszawie do wybranych miast, które są punktami docelowymi towarów przewożonych pociągami z Chin. O ile firmy spedycyjne mogą zarobić około 250 dolarów na transporcie jednego kontenera na odcinku z terminalu w Chinach do terminalu w Europie, to dużo większe przychody tkwią w dalszej obsłudze kontenera. Jeśli towar będzie transportowany do jakiejś dalszej lokalizacji, to firma spedycyjna może liczyć na dodatkowe przychody w wysokości nawet 2600 dolarów. Do tego dochodzą zyski ze świadczenia usług rozładunkowych w terminalu, które można oszacować na przynajmniej 30 dolarów za kontener. Można ostrożnie założyć, że usługi świadczone po przetransportowaniu towaru do terminalu w Polsce lub z terminalu do klienta końcowego mogą kosztować 1000 dolarów za kontener. Całkowite przychody rynkowe z tytułu dodatkowych czynności logistycznych świadczonych w ramach połączenia kolejowego UE-Chiny – mogły wynieść 48 mln dolarów w 2016 roku i zwiększyć się do poziomu 164 mln dolarów w roku 2020. Do liczby tej doliczyć należy dochody z szeregu

⁸³ Stawki zostały skonsultowane z ekspertami z firm logistycznych. Cenę policzono dla opcji *full truck load* ze względu na to, że jedna ciężarówka przewozi cały kontener. Mimo że kontener ma najczęściej mniejszą objętość niż pojemność naczepy, to nie ma zbyt wielu możliwości doładowania naczep. Ponadto cenę policzono dla przejazdu w obie strony, ponieważ regułą jest, że kontener musi być zwrócony do terminalu, z którego wyruszył, gdyż nie jest własnością klienta.

⁸⁴ Na stronie www.searates.com przedstawiane są przybliżone szacunki. Służą one jedynie zorientowaniu się, jak przychody z obsługi transportu z Chin odnoszą się do przychodów z dalszej logistyki dóbr.

usług towarzyszących, jak magazynowanie czy konfekcjonowanie, które jeszcze bardziej zwiększają wartość dodaną z obsługi logistycznej połączeń UE-Chiny.

Firmy z Europy Środkowej mają szansę rywalizować o część rynku usług spedycyjnych, choć dominują tu firmy globalne, takie jak DB Schenker czy DHL. Podobnie jak po stronie europejskiej, usługi przewozu między terminalem a klientem końcowym mogą być oferowane przez europejskich spedytorów również w Chinach. Marka spedytora oraz posiadanie zagranicznych oddziałów może być ważnym kryterium wyboru zwłaszcza w przypadku globalnych korporacji, co może stawiać firmy z Europy Środkowej w gorszej pozycji niż największych spedytorów na świecie. Przewagą mniejszych firm jest jednak wysoka elastyczność, czyniąca z nich trudnych konkurentów w rywalizacji o rynek *e-commerce*.

Tabela 8. Cła nakładane przez UE na główne kategorie produktów przewożone koleją z Chin

Towar	Tekstylia	Maszyny	Pojazdy	Inne wyroby przemysłowe
Stawka celna	6,6%	2,4%	4,1%	2,4%

Źródło: <http://stat.wto.org/TariffProfile/WSDBTariffPFView.aspx?Language=E&Country=E28>

Z punktu widzenia bezpośrednich wpływów do budżetu dochody z ceł mogą być najbardziej lukratywną częścią połączenia kolejowego. Należy zwrócić uwagę na rozróżnienie między wartością a ilością transportowanych dóbr. Jest to istotne dla obliczenia korzyści finansowych, które może przynosić państwu tranzytowemu przewóz towarów koleją. Część opłat za usługi logistyczne jest zależna od objętości przewożonych towarów, natomiast koszty, takie jak obsługa celna czy ubezpieczenie towarów, są uzależnione od wartości towarów. W UE państwa mają prawo odprowadzać 25% wpływów z cła do swojego budżetu z tytułu kosztu jego pobierania⁸⁵. Dochody z ceł są źródłem istotnych zysków państw UE, a przy tym występują między nimi pod tym względem znaczne różnice⁸⁶.

⁸⁵ Wieloletnie Ramy Finansowe, Słowniczek pojęć, Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP, <http://www.msz.gov.pl/resource/5baca434-1692-4cdd-8af0-62d281e53692:JCR>

⁸⁶ Według danych Eurostatu do państw o największym udziale ceł w PKB należą Belgia (0,6% PKB), Czechy (1,7% PKB), Niemcy (0,8% PKB), Irlandia (1,5% PKB), Luksemburg (2,6% PKB), Holandia (1,6% PKB), a także Polska i Portugalia (po 0,6% PKB). Są to więc głównie kraje, posiadające duże porty lub będące krajami granicznymi UE. Na przeciwległym biegunie znajdują się Austria, Francja, Chorwacja i Włochy (po 0,1% PKB dochodów z ceł).

Według chińskich danych statystycznych, operatorzy z chińskich prowincji o głównym udziale w przewozach kolejowych do Europy (łącznie 75% uruchomionych pociągów) przewieźli towary o wartości ok. 22,9 mld dolarów⁸⁷. Około 90%, czyli towary o wartości 20,5 mld dolarów, trafiło do Europy. Pomimo że średnia stawka cła na towary importowane do UE wynosi około 2%, to kategorie produktów przewożonych koleją są najczęściej obłożone wyższą stawką. Zakładając, że średnia stawka może wynosić 4%, dochody celne państw UE w 2016 roku mogły osiągnąć wartość 800 mln dolarów, z których miały one prawo zachować 25%, czyli 200 mln euro. Do 2020 roku wartość potencjalnych do uzyskania dochodów celnych, które państwa UE mają prawo zachować, może wzrosnąć do 834 mln dolarów (przy prognozie obrotów 76,5 mld dolarów).

Należy jednak zaznaczyć, że występują bardzo duże dysproporcje w wartości towarów przewożonych koleją między Chinami a Europą. Towary o największej wartości, takie jak elektronika i części motoryzacyjne, przewożone są między fabrykami. Według szacunków chińskich urzędów celnych w 2016 roku połączeniem Chengdu–Łódź 453 pociągi przewiozły towary o wartości 1,5 mld dolarów, natomiast 413 pociągów na linii Chongqing–Duisburg przewiozło towary o wartości 17 mld dolarów⁸⁸. Oznacza to, że z perspektywy Europy Środkowej, aby czerpać większe dochody celne, należy starać się o budowę fabryk wykorzystujących połączenie Chiny–Europa, dzięki czemu można będzie przejąć część dochodów z ceł pobieranych w portach Europy Zachodniej albo też starać się o obsługę logistyczną jak największej części rynku przewozu towarów do fabryk w Niemczech.

Kluczowa dla pozyskiwania dochodów z ceł jest jednak sprawność procedur celnych. W ramach UE naliczenie cła może odbywać się w miejscu rozładunku pociągu lub dopiero w państwie docelowym. Część klientów może być więc zainteresowana dokonywaniem odpraw celnych towarów przeznaczonych na rynek polski w Niemczech, podobnie jak ma to miejsce w przypadku handlu morskiego. Wynika to z większego zakresu cyfryzacji niemieckich urzędów celnych, a także możliwość odroczonej płatności VAT przy imporcie. Niezwykle istotnym ograniczeniem dla rozwoju połączenia i wzrostu dochodów celnych jest mała przepustowość terminalu w Małaszewiczach obok białorusko-polskiego przejścia granicznego w Terespolu, co może spowalniać tempo obsługi celnej.

⁸⁷ 2017年中欧班列步入发展快车道成都重庆计划运力翻倍(在2017 CR Express 将迈入快速发展阶段...), *op.cit.*

⁸⁸ *Ibidem.*

Tabela 9. Możliwe korzyści ekonomiczne związane z połączeniem kolejowym Chin-Europa (w mln dolarów)

Rodzaj korzyści	2016	2020*
Bezpośrednia usługa spedycyjna (pośrednictwo)	17	50
Dodatkowe usługi spedycyjne	48	164
Usługa przewozowa i udostępnienia infrastruktury	13	40
Dochody celne	200	834
Wartość dodana ogółem	278	1088

*Przy założeniu rządu w Pekinie, że w 2020 roku między Chinami a Europą będzie jeździć 5000 pociągów, co jest zgodne z szacunkami ekspertów z terminali kontenerowych w Małaszewiczach. Założono, że średnie zapełnienie pociągów zwiększy się z 70% do 80%. W przypadku dochodów celnych będzie to oznaczać, że wartość towaru przewożonego jednym pociągiem wzrośnie z 13,4 mln dolarów do 15,3 mln dolarów. Liczbę 13,4 mln dolarów uzyskano, dzieląc wartość towarów przewiezionych koleją w 2016 roku (22,9 mld dolarów) przez liczbę użytych do przewozu pociągów (1702).

Podsumowując dotychczasowe rozważania, można wywnioskować, że wartość dodana dla państw UE generowana przez połączenie kolejowe wyniosła w 2016 roku około 278 mln dolarów, co może się wydawać liczbą niezbyt wysoką. Należy jednak uwzględnić, że w ciągu najbliższych kilku lat spodziewana jest wysoka dynamika wzrostu obrotów. W wyniku tego do 2020 roku wartość dodana generowana przez połączenie wzrośnie do 1,1 mld dolarów. Należy oczywiście zastrzec, że kalkulacja ta nie zawiera wyliczenia, jaka część tego rynku przypadnie na poszczególne kraje, choć nie ma wątpliwości, że największą część dochodów przejmą kraje, w których pociągi zaczynają i kończą bieg.

3. Lokalizacja centrów logistycznych i podział wartości dodanej w ramach UE

Podział korzyści z przewozów kolejowych Chin-UE zależy od roli, jaką dane państwo odgrywa w całym łańcuchu wartości. Państwa tranzytowe mogą liczyć głównie na przychody dla przewoźników kolejowych, a także opłaty za użytkowanie infrastruktury. **Korzyści dla lokalnych gospodarek zwiększają się jednak znacząco w sytuacji, kiedy na terytorium danego państwa ulokowane są centra logistyczne, w których kończą i zaczynają bieg pociągów UE-Chiny.** Lokalne firmy mogą zarabiać na pośredniczeniu w oferowaniu przewozów, a także dalszej obsłudze logistycznej towarów. Dodatkowo w danym centrum logistycznym może też odbywać się odprawa celna importu do UE, co

oznacza transfer 25% dochodów celnych do budżetu danego państwa. Z tego powodu państwa UE leżące na trasie przejazdu pociągów zabiegają o rozwój centrów logistycznych obsługujących połączenia Chiny-UE.

Dotychczasowa chińska logika rozwoju rynku połączeń kolejowych Chiny-UE wskazuje, że na terenie UE może powstać kilka głównych centrów logistycznych obsługujących przewozy. Prowadzona przez Pekin optymalizacja połączeń po stronie chińskiej obejmie najpewniej w najbliższej przyszłości działania chińskich operatorów intermodalnych w Europie. Połączenia skoncentrowane będą na obszarach przemysłowych o dużym potencjale generowania kolejowych przepływów handlowych (model ustanawiania bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami). Zyskiwać na znaczeniu będą również punkty o dużym potencjale logistycznym, w których dokonywana jest konsolidacja europejskich towarów zmierzających do Chin, a także dalsza dystrybucja towarów importowanych do Europy. Ma to przyczynić się do wzrostu efektywności przewozów, w tym większego odsetka zapełnienia składów, co jest głównym celem Pekinu.

Dotychczas przewozy Chiny-UE obsługiwane są przez istniejące europejskie terminale śródlądowe. Wzrost skali przewozów może wywołać potrzebę budowy nowych terminali i centrów logistycznych, w tym przy zaangażowaniu chińskiego kapitału. Na możliwość taką wskazał premier Li Keqiang w czasie szczytu 16+1 w Budapeszcie. **Kluczowe z punktu widzenia europejskiego biznesu jest jednak tworzenie infrastruktury logistycznej o otwartym charakterze, z którego będą mogły korzystać zarówno chińskie, jak i europejskie firmy.** Znaczenie ma również struktura właścicielska, warunkująca udzielanie dostępu do infrastruktury i podział zysków. O ostatecznej lokalizacji centrów logistycznych w UE decydować będą: stan i drożność infrastruktury drogowej i kolejowej (w tym przemyślana strategia remontów), korzystne otoczenie regulacyjne i reżim taryfowy dostosowany do transportu intermodalnego, ułatwienia celne (np. odroczony VAT dla importu), wypracowanie odpowiednich przepisów dla *e-commerce*, usprawnienie współpracy spółek kolejowych.

Z perspektywy Chin Polska jest atrakcyjnym miejscem obsługi logistycznej kolejowego handlu z Europą Środkową, a częściowo również Skandynawią oraz południowymi i wschodnimi regionami Niemiec. Korzystne położenie geograficzne terminali w Polsce umożliwia dogodnie transportowanie dóbr do dalszych części Europy. Według danych Eurostatu Polska z obrotem rzędu 2 mld euro jest drugim po Niemczech (około 4 mld euro) największym dostawcą usług związanych z przewozem koleją. Istotnym atutem jest duża

liczba konkurencyjnych cenowo firm oferujących transport samochodowy, używany do konsolidacji i dystrybucji towarów na terenie UE. Przeniesienie obsługi logistycznej do Polski pozwala na korzystanie z usług konkurencyjnych płacowo polskich kierowców, którzy nie mogą swobodnie zwozić towarów do terminali kolejowych w Europie Zachodniej⁸⁹. Dużo słabsza jest pozycja Polski pod względem wartości usług magazynowania i dodatkowych usług logistycznych. Polskie firmy zapewniały w 2015 roku takie świadczenia o wartości 10,5 mld euro⁹⁰. Centrum logistycznym, do którego zwożone są przeznaczone na eksport do Chin towary z reszty UE, jest obecnie Łódź. Obsługiwanych jest tam ok. 25% pociągów Chiny-UE, odpowiadających za ok. 7% wartości towarów.

O pozycję „hubu” na Europę Środkową zabiegają obecnie również Słowacja i Węgry, a także Czechy. W 2017 roku starania rządów tych państw o przyciągnięcie części przepływów handlowych wzmocniło wznowienie w niewielkim stopniu tranzytu kolejną między Chinami a UE przez Ukrainę⁹¹. Atrakcyjność Węgier może również wzrastać wraz z rozwojem połączenia morsko-lądowego, którym towary z Chin docierają do Europy Środkowej przez kontrolowany przez chińskie COSCO grecki port w Pireusie. Dotychczas na korzyść Polski przemawiało strategiczne znaczenie terminalu przeładunkowego w Małaszewiczach, jednak jego ograniczona przepustowość może skłaniać chińskich operatorów logistycznych do poszukiwania alternatywnych tras. Z powodu zatorów przy wjeździe pociągów do Polski część przychodów z usług przeładunkowych trafia do terminalu w Brześciu.

Na wzrost przychodów związanych z obsługą połączeń kolejowych z Chinami liczą również miasta niemieckie. Już dziś obsługują one największą pod względem wartości część przewozów kolejowych UE-Chiny. Funkcję centrum logistycznego obsługującego obszar Niemiec, Beneluxu i północnej Francji pełni Duisburg w Nadrenii Północnej-Westfalii, dla którego już obecnie połączenia kolejowe UE-Chiny generują około 5,4% przeładunków kolejowych. **Ze względu na bliskość głównych baz przemysłowych w Duisburgu przeładowywane jest ok. 25% wszystkich pociągów na trasie UE-Chiny odpowiadających za około 75% wartości towarów.** Na obsługę połączeń liczy również

⁸⁹ Wynika to z europejskiego prawa dotyczącego kabotażu, ograniczającego operowanie zagranicznych kierowców w ramach innego państwa (np. w obrębie Niemiec). Polscy kierowcy mogą jednak przewozić towary z obszaru Niemiec do Polski.

⁹⁰ Było to niższą wartością niż w przypadku Hiszpanii (29 mld euro), Holandii (28 mld euro), Francji (75 mld euro), Niemiec (74 mld euro), Wielkiej Brytanii (79 mld euro) i Włoch (58 mld euro).

⁹¹ Ambicją Bratysławy jest obsługa 2000 pociągów rocznie do 2020 roku.

Hamburg, który w ostatnich latach notował malejące przychody z przeładunku kontenerowców⁹². Dla niektórych lokalnych firm rozładunek pociągów z Chin stanowi 10–15% wszystkich zleceń⁹³.

Konkurencja między polskimi i niemieckimi terminalami przeładunkowymi

Przy obecnej strukturze połączeń kolejowych terminale przeładunkowe w Niemczech i Polsce często konkurują o te same przepływy towarowe. Dla wielu operatorów bardziej opłacalne jest przy tym przewiezienie towarów z Chin do Niemiec, a następnie ponowny ich przewóz do Polski. Przykładowo DB Schenker proponuje możliwość przewiezienia dóbr z Chin centralnych przez Duisburg (leżący w zachodniej części Niemiec) do Lipska (leżącego blisko zachodniej granicy Polski), a nawet do Polski, pomimo że korzystniejszym czasowo rozwiązaniem jest rozładunek w Polsce centralnej i wysłanie ładunku do Lipska, tak żeby nie musiał dwa razy pokonywać tej samej drogi. Wydaje się, że przykładowo do Monachium towary mogłyby trafiać przez Łódź, a nie dłuższą drogą przez Duisburg. Taka organizacja połączeń zmniejsza efektywność przewozów i generuje dodatkowe koszty dla chińskich operatorów intermodalnych.

Jednym z czynników zmniejszających konkurencyjność Polski jest obecna konstrukcja taryf dla transportu intermodalnego, zachęcająca niekiedy do organizacji rozładunku w Niemczech. Ulepszenia po stronie dostawcy infrastruktury mogłyby polegać na skonstruowaniu opłat za wykorzystanie infrastruktury w sposób, który zachęcałby do wykorzystywania lokalnych terminali kolejowych, gdyż wówczas po przeładowaniu transport i tak trafiałby ponownie na tory.

Rozbudowa centrów logistycznych obsługujących połączenie kolejowe między Chinami i Europą jest szansą na rozwój regionów Polski zmagających się z problemami strukturalnymi, tj. województw łódzkiego, lubelskiego i podlaskiego. Rozwój połączenia kolejowego może stać się też atutem w przyciąganiu

⁹² Chinesen wollen im Hamburger Hafen landen, 14.07.2017, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/logistik-spezial/zoff-um-neues-terminal-chinesen-wollen-im-hamburger-hafen-landen/20057646.html>

⁹³ TCO setzt auf die Schiene – Bahncontainer von Hamburg nach China, 29.06.2017, <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/tco-setzt-auf-die-schiene-bahncontainer-von-hamburg-nach-china---35323>

inwestycji zagranicznych firm, które mają filie w Chinach. Z połączeń kolejowych korzystają również chińscy inwestorzy posiadający zakłady montażowe w Polsce, np. firma TCL produkująca ekrany LCD w Żyrardowie. Rozbudowana sieć połączeń kolejowych może pozwolić na włączenie Polski i Europy Środkowej w nowe globalne łańcuchy dostaw, w ramach modelu „ustanawiania bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami”. Na przykład czas transportu kolejowego z Zhengzhou do Warszawy wynosi jedynie 12–14 dni, a więc krócej niż do Mediolanu, Pragi czy Paryża (16–18 dni).

Rozwój logistyki w Duisburgu jako szansa rozwojowa dla regionu

Duisburg jest dobrym przykładem, jak poprzez strategiczne inwestycje nadać zaniedbanemu regionowi z problemami strukturalnymi impuls rozwojowy. Miasto to jeszcze w latach 90. XX wieku borykało się z licznymi trudnościami ze względu na upadek wielu zakładów związanych z przemysłem ciężkim. Obecnie jest to jeden z najnowocześniejszych węzłów logistycznych Europy, skupiających wszystkie najważniejsze firmy związane z frachtem dóbr. Miasto traktuje połączenie z Chinami jako szansę na umocnienie swojej pozycji na logistycznej mapie Europy⁹⁴. W Niemczech budzi jednak kontrowersje kwestia, czy chińscy inwestorzy powinni uzyskać możliwość nabycia udziałów w operatorze portu, który obsługuje także pociągi i jest w 2/3 kontrolowany przez landy Nadrenii Północnej-Westfalii, a w 1/3 przez miasto Duisburg⁹⁵. Niektórzy uważają to za sposób na większe zaangażowanie Chin z regionie. Na razie port podpisał z firmą China Merchants Group umowę o współpracy w rozwoju połączenia kolejowego między Chinami i Europą.

Spedytorzy niemieccy zaoferowali w ostatnich latach możliwość przewożenia produktów z Chin drogą kolejową do Duisburga, a potem samolotem do Brazylii bądź Stanów Zjednoczonych. Taki transport zajmuje około 22 dni od drzwi do drzwi, czyli trwa co najmniej o kilkanaście dni krócej niż transport morski i jest dużo tańszy niż transport drogą lotniczą. Jeśli polskie lotniska byłyby w stanie włączyć się do rywalizacji o ten rynek, to kwota możliwych do uzyskania dochodów znacząco by wzrosła. Być może także polskie porty lotnicze, a zwłaszcza Centralny Port Komunikacyjny, miałyby szansę rywalizować o część transportu intermodalnego pomiędzy Azją a Ameryką Północną i Południową.

⁹⁴ J. Kahl, Duisburgs Rettung kommt aus dem Fernen Osten, 4.04.2017, <https://www.nzz.ch/international/zugverbindung-china-deutschland-duisburgs-rettung-kommt-aus-dem-fernen-osten-ld.155297>

⁹⁵ *Ibidem*.

4. Bilans handlowy

W dyskusji na temat połączeń kolejowych między Europą a Azją często pojawia się argument, że przyczynia się ona do zwiększenia dysproporcji w bilansie handlowym między Europą Środkową a Chinami. Taka nierównowaga jest faktem, jednak zbyt silna koncentracja jedynie na tym aspekcie może się okazać podejściem zbyt uproszczonym. Ignorowane są bowiem wówczas różnice strukturalne między Chinami a Europą Środkową.

Statystyki dotyczące bilansu handlowego nie oddają pełnego obrazu rzeczywistości. W wielu przypadkach traktują one handel wewnątrz korporacji globalnych jako wymianę między państwami. Przykładowo jeśli niemiecka firma posiadająca zakład w Chinach dostarcza komponenty do Niemiec w celu produkcji samochodu, zostanie to zaklasyfikowane jako eksport Chin do Niemiec, mimo że zyski z produkcji komponentów otrzymuje firma niemiecka i może je przetransferować do Niemiec w formie dywidendy lub innego transferu finansowego. Podobnie eksport baterii z chińskich fabryk Samsunga do Europy jest również traktowany jako eksport Chin. Należy więc patrzeć na sprawę szerzej, analizując nie tylko przepływy towarów, ale także kapitału. **Rosnący eksport z Chin może być wyrazem zwiększonych inwestycji z Zachodu w tym kraju, a niekoniecznie zalewania europejskiego rynku produktami chińskimi.**

Z punktu widzenia Europy Środkowej jednostronne analizowanie bilansu handlowego z Chinami może być mylące. Część deficytu wynika bowiem z różnych funkcji krajów w łańcuchu dostaw globalnych korporacji. Wynika to stąd, że jeśli Chiny produkują komponenty do niemieckich samochodów, które są następnie montowane w Polsce, prowadzi to do wzrostu polskiego importu. Ten sam produkt złożony z komponentów chińskich jest potem sprzedawany na rynku europejskim, co przyczynia się jednocześnie do wzrostu polskiego eksportu. Ta część importu z Chin jest *de facto* poza kontrolą państw, bo jest wynikiem strategii korporacji międzynarodowych obecnych w Europie Środkowej. Z tej perspektywy zapewnienie konkurencyjnego sposobu dostarczenia dóbr z Chin pociągiem będzie prowadzić do zwiększenia deficytu handlowego Europy Środkowej z tym państwem, ale wzrostu nadwyżki z państwami odbiorców produktu końcowego.

Warto spojrzeć także na trendy zachodzące w Chinach, które wyraźnie pokazują, że ich przewaga kosztowa nad Europą Środkową maleje. Dla wielu państw wysoko rozwiniętych w trudnych latach po globalnym kryzysie finansowym rynek chiński stał się istotnym motorem wzrostu eksportu. Coraz bardziej liczna klasa średnia w tym państwie wykazuje rosnące zapotrzebowanie

na produkty wyższego rzędu, takie jak samochody, dzięki czemu rynek chiński jest coraz atrakcyjniejszy dla branży motoryzacyjnej⁹⁶. **Należy też rozważyć, czy rozwój połączenia kolejowego może prowadzić do procesów offshoringu produkcji ze względu niższe koszty produkcji.** W ostatnich latach poziom płac podniósł się przede wszystkim na wybrzeżu, natomiast w Chinach centralnych, które będą najlepiej skomunikowane kolejowo z Europą, wynagrodzenia wciąż są znacząco niższe. Transport szynowy może być także istotnym wzmocnieniem stabilności dostaw z Chin, zapewniając możliwość względnie szybkiego i niedrogo awaryjnego dostarczenia towarów w szczególnych przypadkach. W tym sensie może być to dodatkowy argument za utrzymaniem w Chinach fabryk produkujących na rynek europejski i nieprzenoszeniem ich do Europy Środkowej. Z jednej strony **połączenie kolejowe można więc traktować jako wsparcie transportu z regionów Chin konkurencyjnych kosztowo wobec Europy Środkowej.** Z drugiej jednak strony prognozy różnych ośrodków badawczych wskazują, że Chiny centralne będą w kolejnych latach rozwijać się szybciej niż wybrzeże, co jest celem rządu w Pekinie. To zaś oznacza, że będzie także **rosnąć ich siła nabywcza, a więc także zapotrzebowanie na dobra z Europy.** Ponadto wydaje się, że globalne tendencje do wykorzystywania *offshoringu* przez korporacje międzynarodowe w przypadku Chin słabną głównie ze względu na wzrost kosztów pracy⁹⁷. Poza tym inne kryteria, takie jak szybkość i niezawodność dostaw, stają się równie istotne dla producentów. Z perspektywy koncernów niemieckich inwestujących zarówno w Chinach, jak i Europie Środkowej regiony te nie są dla siebie konkurencją, gdyż pełnią inne funkcje. Zaangażowanie w produkcję w Chinach służy zazwyczaj obsłudze rynku lokalnego, natomiast Europa Środkowa staje się fabryką dóbr przemysłowych na rynek UE⁹⁸. Także szybkie starzenie się społeczeństwa chińskiego oznacza, że rezerwy rynku pracy w tym kraju będą się dynamicznie kurczyć, co utrudni utrzymanie modelu ekspansji zagranicznej na bazie niskich kosztów pracy.

⁹⁶ Udział Chin w latach 2007–2014 w sprzedaży nowych aut na świecie zwiększył się z 10% do 28%, a od 2010 roku kraj ten stał się największym rynkiem motoryzacyjnym na świecie. Przykładowo w latach 2009–2014 udział firm motoryzacyjnych z Niemiec, dla których Europa Środkowa jest głównym poddostawcą, na rynku chińskim wzrósł z 18,6% do 24,1%. Z tego wynika, że rynek chiński generował popyt na polskie komponenty wykorzystywane w niemieckich produktach.

⁹⁷ J. Donaubaue, Ch. Dreger, *The End of Cheap Labour: Are Foreign Investors Leaving China?*, Discussion Papers, nr 159, Wyd. Niemieckie Instytut Badań Ekonomicznych, Berlin 2016.

⁹⁸ K. Popławski, *Rola Europy Środkowej w gospodarce Niemiec. Konsekwencje polityczne*, Raport OSW, wrzesień 2016, https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/raport_rola_europy_2.pdf, s. 38.

V. MODELE BIZNESOWE WSPÓŁPRACY Z CHINAMI W OPARCIU O POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Omówione niżej modele opierają się na kryterium motywacji, którymi kierują się firmy przy wyborze kolei jako sposobu transportowania towarów między Chinami i UE. Przedsiębiorstwa mogą wykorzystywać transport kolejowy, kierując się jednocześnie kilkoma motywacjami, dlatego rozróżnienie na poszczególne modele nie jest rozłączne.

1. Ustanawianie bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami

Jest to najczęściej sposób zaoszczędzenia czasu przy próbie zachowania jak najniższych kosztów transportu. Ten model transportu jest wykorzystywany przez firmy z branży motoryzacyjnej i elektronicznej, czyli branż, w których ważnym czynnikiem powodzenia jest możliwość szybkiego dostosowania produkcji do zmian preferencji konsumentów. W przypadku motoryzacji nie bez znaczenia jest też chęć jak najlepszej koordynacji fabryk między sobą poprzez zapewnienie szybkich i stabilnych dostaw w ramach modelu produkcji *just-in-time* ograniczającej do minimum ilość magazynowanych części i podzespołów. Dzięki zastosowaniu transportu kolejowego w tych branżach możliwe jest skrócenie czasu dostaw o 12–15 dni, a także uzyskanie umiarkowanej ceny dzięki skróceniu okresu zamrożenia kapitału w transportowanych półproduktach. Do bezpiecznego przewozu komponentów, szczególnie w branży elektronicznej, konieczne jest wykorzystanie kontenerów gwarantujących stabilną temperaturę, co podwyższa cenę transportu w stosunku do przewożenia produktów niepodatnych na wahania temperatury.

Ustanawianie bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami ułatwiły przemiany w samych Chinach, gdzie zarysowało się w ostatnich latach zróżnicowanie w poziomie rozwoju nadmorskiej i kontynentalnej części kraju. Globalne korporacje początkowo lokowały produkcję blisko portów oceanicznych, które umożliwiały najtańszy sposób transportu produktów z Chin do Europy. Niemniej w ostatnich latach malejąca konkurencyjność cenowa produkcji w prowincjach nadmorskich (ze względu m.in. na wzrost płac, zaostżanie prawa pracy, rosnące zatory w portach i zachęty władz w Pekinie do inwestowania w prowincjach biedniejszych) spowodowała, że część firm zaczęła budować fabryki w prowincjach centralnych i zachodnich. Coraz częściej globalne koncerny starają się umiejscowić fabrykę w Chinach w taki sposób, aby możliwe było przesyłanie dóbr koleją między nią a zakładem zlokalizowanym

w Europie. Przy dobrej organizacji takiego połączenia i odpowiednim obrocie możliwe zachowanie konkurencyjności kosztowej transportu kolejowego w stosunku do morskiego, jeśli uwzględni się koszty i czas wykorzystania zaangażowanego kapitału.

W przypadku ustanawianie bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami firmy wynajmują całe pociągi do przewozu swoich produktów, co przynosi im korzyści ze względu na cenę i czas transportu. Po pierwsze, w przypadku regularnych przejazdów pociągów konkretnych firm możliwe jest zapewnienie dosyć stabilnych czasów transportu, ponieważ towar jest jednolity, a służby celne poszczególnych krajów mogą stosować uproszczone procedury i nie ma ryzyka, że jakiś towar zostanie zatrzymany lub wręcz zwrócony ze względu na jego niezgodność z normami prawodawstwa danego kraju lub błędy w procedurach formalnych. Po drugie, gdy towary między fabrykami są transportowane pociągiem, można je odebrać bezpośrednio z fabryki posiadającej odpowiedni terminal kolejowy i wysłać do terminalu najbliższego dla zakładu docelowego. Z tego względu czas dostaw od drzwi do drzwi nie musi się wiele różnić od dostaw z terminalu do terminalu. Dla przykładu można podać, że w przypadku produktów wytworzonych w fabrykach w Chengdu w Chinach środkowych sam transport do portów zajmuje około 3 dni, podczas gdy pociąg z towarami jest w tym czasie w stanie pokonać już 1/4 trasy do Europy⁹⁹. Ponadto, gdy firma najczęściej zapełnia swoimi towarami cały skład pociągu, to może on jeździć z dużą regularnością. Umożliwia to lepsze dostosowanie logistyki dostaw, a także skrócenie czasu zamawiania transportu nawet do 1 dnia (w normalnych warunkach zajmuje to co najmniej 5 dni).

Ze względu na to, że jeden pociąg przewozi znacznie mniej kontenerów niż kontenerowiec, może on zostać wypełniony samodzielnie przez jeden koncern, podczas gdy logistyka związana z transportem morskim jest dużo bardziej skomplikowana i mniej elastyczna. Między innymi to było przyczyną powstawania zatorów w przepływie towarów w portach Chin w ostatnich latach. Ponadto przewóz towarów statkami może być opóźniany przez złe warunki atmosferyczne¹⁰⁰.

⁹⁹ M. Kuntz, Die rollende Seidenstraße, 27.04.2015, <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/von-westeuropa-nach-china-die-rollende-seidenstrasse-1.2454706>

¹⁰⁰ Raport Joint Study On Developing Euro-Asian Transport Linkages, 2008, https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf, s. 85.

Znaczenie połączenie kolejowego dla branży motoryzacyjnej

Niemieckie koncerny motoryzacyjne, takie jak Audi, BMW i Volkswagen, wykorzystują pociągi do transportu komponentów z RFN do swoich fabryk w Chinach zachodnich i środkowych. Przykładowo BMW wysyła do Chin od 3 do 7 pociągów tygodniowo. Dla branży samochodowej transport części pociągami nie jest nowym sposobem transportu na linii wschód-zachód. Europejskie koncerny już wcześniej wysyłały zdemontowane pojazdy koleją do Rosji, gdzie było one składane w celu obejścia rosyjskich przepisów o konieczności lokalizowania produkcji na miejscu. Na przykład Volkswagen od 2002 roku wysyła zdemontowane samochody ze swoich fabryk z Czech i Słowacji do zakładów w Kałudze¹⁰¹. Dzięki temu, że połączenie jest obsługiwane dosyć długo, koncern wypracował własne narzędzia umożliwiające kontrolowanie efektywności i bezpieczeństwa dostaw. Cały przewóz części jest kontrolowany przez spółkę przewoźnika, który stworzył dla VW specjalny system IT. Za jego pomocą klienci są w stanie na bieżąco sprawdzać lokalizację kontenerów z częściami. Tylko w 2008 roku 1250 pociągów przewiozło 50 tys. kontenerów na trasie między Czechami i Słowacją a Kaługą. Z tego punktu widzenia transport do Chin jest jedynie wydłużeniem tej trasy.

Znaczenie połączenie kolejowego dla branży elektronicznej

Hewlett-Packard jako jedna z pierwszych firm zaczęła transportować swoje towary z Chin do Europy koleją. Atrakcyjność tej drogi transportu wzrosła jeszcze bardziej, gdy w efekcie globalnego kryzysu finansowego doszło do załamania obrotów handlu światowego, skutkującego problemami sektora transportu morskiego. W efekcie czas dostaw produktów z Chin do Europy wydłużył się z 26 do 34–36 dni¹⁰². Dzięki uzyskaniu zgody władz Chin, Kazachstanu i Rosji na objęcie fabryk HP strefą celną, czas transportu skrócił się, gdyż pociągi nie musiały się zatrzymywać do odprawy celnej. Firma obecnie wysyła 2–3 pociągi tygodniowo, a transport produktów od drzwi do drzwi zajmuje 16–18 dni.

¹⁰¹ *Ibidem*, s. 82.

¹⁰² M. Bolle, A. Kortsari, Europe – Asia Railway Transport: Issues & Prospects, http://www.near2-project.eu/Portals/0/NEAR%202.DRAFT%2097_final.pdf, s. 53.

2. Towary o wysokiej wartości

Obecnie połączeniami kolejowymi Chiny-Europa przewożone są głównie produkty elektroniczne, elektromaszynowe, farmaceutyczne i chemiczne. Właśnie w przypadku tych produktów czas dostaw jest na tyle istotnym czynnikiem, że firmom nieraz opłaca się się dopłacić do kosztów transportu. W odróżnieniu od modelu ustanawiania bezpośrednich połączeń kolejowych między fabrykami, w przypadku transportu dóbr wysokowartościowych można wynajmować jedynie część składu kolejowego, a więc przewozić nawet niewielkie partie produktów. Jest to jednak wyzwanie logistyczne, gdyż wymaga dobrej organizacji załadunku pociągu, tak żeby go zapełnić i sprawnie przeprowadzić procedury graniczne.

Przewożenie produktów o dużej wartości jest obecnie najczęstszym motywem wykorzystywania połączeń kolejowych na linii Chiny-Europa. Według szacunków około 65-67% dostaw pociągami stanowią dobra o względnie wysokiej wartości¹⁰³. Zaletą pociągu w przypadku tego typu towarów jest stosunkowo nieduży udział transportu w ich cenie. Oznacza to, że producent osiąga na tyle wysoką marżę, że jest w stanie poświęcić jej część, aby skrócić czas transportu. Dla producentów dóbr o wysokiej wartości oferowanie szybszego terminu dostawy może stanowić przewagę w stosunku do konkurencji. Warto też podkreślić, że krótszy okres transportu dóbr o wysokiej wartości jest nie tylko atrakcyjny dla klientów, gdyż przyspiesza czas otrzymania towarów, ale ogranicza także koszty producentów, którzy generują oszczędności na niższych kosztach ubezpieczenia, magazynowania towaru, a także ograniczenia czasu zamrożenia kapitału.

Według wyliczeń DB Schenker uwzględnienie ceny kapitału, który nie może być wykorzystany przez okres transportu dóbr, podwyższa cenę frachtu morskiego o 2/3, natomiast kolei jedynie o 1/3, co prowadzi do zdecydowanego zbliżenia konkurencyjności obu środków transportu. Na razie jednak ze względu na niskie stopy procentowe utrzymywane przez banki centralne na świecie ten argument może nie być kluczowy dla klientów. Wydaje się jednak, że w kolejnych latach koszt kapitału będzie się podwyższał ze względu na odchodzenie przez banki centralne od tzw. polityki luzowania ilościowego, co zwiększy rolę czynnika kosztu kapitału w uwzględnianiu wyboru środka transportu dóbr pomiędzy Chinami i Europą.

¹⁰³ *Ibidem*, s. 57.

3. Produkty o krótkim cyklu życia

Transport kolejowy cieszy się dużym zainteresowaniem producentów artykułów sezonowych, w tym zwłaszcza odzieży. Ze względu na ścisłe harmonogramy wprowadzania nowych kolekcji ubrań ich producentom zależy często na czasie, a jednocześnie nie chcą oni przepłacać za transport. W przypadku premiery nowych produktów z branży elektronicznej firmy też nieraz decydują się na transport kolejowy w celu uzyskania gwarancji dostarczenia towarów na czas.

Nieco inną kategorią wykorzystywania transportu kolejowego są dostawy awaryjne produktów. Bywają sytuacje losowe, kiedy dostawy trafiają do klienta niezgodnie z zamówieniem lub w gorszym standardzie i w związku z tym konieczne jest jak najszybsze dostanie produktu ze względu np. na ścisły harmonogram produkcyjny lub sprzedażowy. W takiej sytuacji wielu klientów wybiera dostawy koleją, gdyż nie uzyskują wystarczającej marży, aby pozwolić sobie na transport lotniczy. Także w okresach, gdy trudno przewidzieć popyt konsumentów na produkty, np. w okolicach Bożego Narodzenia, firmy są zainteresowane dosyłaniem brakujących towarów koleją. Osobną kwestią pozostaje ocena, czy zmniejszenie ryzyka problemów z dostawami z Chin do Europy nie jest dodatkowym argumentem za przenoszeniem tam produkcji. Można sobie jednak wyobrazić także korzyści dla producentów europejskich z szybkiej i względnie taniej możliwości transportu towarów do Chin. Ciekawym tego przykładem są głośne skandale z zatrutą żywnością w Chinach, co dotyczyło zwłaszcza mleka w proszku i gwałtownie zwiększało wzrost popytu na import tego produktu.

Akcje promocyjne i dostawy uzupełniające

W przypadku wielu dużych sieci detalicznych akcje promocyjne planuje się z co najmniej kilkumiesięcznym wyprzedzeniem. Oznacza to, że materiały promocyjne, takie jak ulotki o produktach w promocyjnej cenie drukuje się dużo wcześniej. Może dojść do sytuacji, że dostawa tych towarów nie dociera ze względu na problemy z transportem morskim lub towary są wybrakowane. Wówczas coraz więcej firm decyduje się na zamówienie kolejnej dostawy drogą kolejową. Wielu klientów regularnie rezerwuje na stałe miejsca w pociągach, aby być przygotowanym na ewentualność zrealizowania awaryjnej dostawy.

4. Poczta/e-commerce

Do 2013 roku wydawało się, że trudności logistyczne transportu koleją będą uniemożliwiały przewożenie ilości towarów niewystarczających na wypełnienie pełnego kontenera¹⁰⁴. **W latach 2014–2015 przewoźnikom udało się na tyle usprawnić organizację logistyczną połączenia, że możliwe jest wysyłanie towarów w ilości mniejszej niż jeden kontener.** Jest to możliwe dzięki wynajmowaniu objętości (w m³) w kontenerach. Warto przy tym zauważyć, że przykładowo transport jednego wagonu produktów jest dwukrotnie droższy i zajmuje co najmniej kilka dni więcej niż całego składu kolejowego¹⁰⁵. Różnica wynika z tego, że nie jest możliwe stosowanie uproszczonych procedur celnych, więc proces ten znacznie się wydłuża na każdej z przekraczanych granic¹⁰⁶. Oprócz tego konieczne jest dłuższe konsolidowanie towaru i przygotowywanie procedur celnych przed wysłaniem pociągu. Ponadto rośnie ryzyko zatrzymania całego kontenera ze względu na błędy w wypełnianiu dokumentacji celnej. Koszt transportu towaru w ilości mniejszej niż cały kontener jest wyższy, jednak zasada ta dotyczy wszystkich rodzajów transportu. Przykładowo transport statkiem towaru w ilości mniejszej niż jeden kontener jest o 30–40% droższy¹⁰⁷.

Pomimo tych ograniczeń wielu ekspertów od logistyki jest zdania, że oprócz branży motoryzacyjnej i elektronicznej na rozwoju połączeń kolejowych w największym stopniu skorzysta branża handlu elektronicznego. **Współpraca kolei z branżą e-commerce jest szansą na przewożenie choć części ze znacznego rynku przesyłek między Europą i Chinami, który według szacunków stanowi ponad połowę przesyłek wysyłanych pomiędzy Europą a światem**¹⁰⁸. Według badań najszybciej rosnącymi kategoriami dóbr wymienianymi w ramach e-commerce pomiędzy Chinami a Europą są produkty sportowe, odzież, biżuteria,

¹⁰⁴ C. Rastogi, J. F. Arvis, *The Eurasian Connection Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Wyd. Bank Światowy, Waszyngton 2014, s. 46.

¹⁰⁵ C. Rastogi, J. F. Arvis, *op. cit.*, s. 66.

¹⁰⁶ Np. na trasie wiodącej przez Mongolię 30% czasu podróży stanowi przeprowadzanie procedur celnych, a 2/3 z tak długiego czasu rozpatrywania tych spraw wynikają z błędnie wypełnionych deklaracji celnych. Zob. http://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/recent_views/Working_Group_UIC_FIATA/2_UIC-FIATA_Vienna_23-24_April_2015_Presentation_Zhang_Zhao.pdf

¹⁰⁷ F. Gronkvist, *Shipping Costs When Importing from China – A Complete Guide*, 3.04.2017, <https://www.chinainportal.com/blog/shipping-costs-when-importing-from-china-a-complete-guide/>

¹⁰⁸ E-commerce to benefit from rail-post relations, *Union Postale*, Nr 1/2016, http://www.ub.unibas.ch/digi/a125/sachdok/2016/BAU_1_147716_1_2016.pdf, s. 9.

artykuły domowego użytku i elektronika¹⁰⁹, a więc takie, które potencjalnie mogą być transportowane koleją. Podobne wnioski płyną z raportu sporządzonego przez chińską firmę AliResearch, która stwierdziła, że rośnie zainteresowanie klientów ekspresowymi przesyłkami transgranicznymi takich dóbr, jak produkty modowe, biżuteria i mleko w proszku, które trafiają najczęściej do konsumentów drogą lotniczą¹¹⁰. Według ekspertów związanych z prowadzeniem biznesu na rynku chińskim zaletą sprzedaży kanałem *e-commerce* jest fakt, że jest on w mniejszym stopniu regulowany niż sprzedaż tradycyjna. W niektórych branżach niższe są wymogi wejścia na rynek poprzez sprzedaż elektroniczną niż tradycyjną.

Rozwój *e-commerce* może budzić niepokój, gdyż oferuje producentom chińskim możliwości sprzedawania na rynku europejskim towarów po dużo niższych cenach z niskokosztowych lokalizacji w Chinach. Według doniesień mediów chińska najważniejsza platforma handlu elektronicznego Alibaba zamierza wykorzystać pociągi na dużą skalę w celu ekspansji na rynku europejskim i planuje w tym celu budowę centrum logistycznego w Bułgarii¹¹¹. Do tej pory rozmaici pośrednicy próbowali wykorzystać platformy lokalne do sprzedaży produktów importowanych bezpośrednio z Chin na zlecenie klienta detalicznego, jednak wielu z nich odstraszała 5-tygodniowa perspektywa transportu. Z drugiej jednak strony, należy także się zastanowić, czy w średniej perspektywie również chińscy producenci nie będą zainteresowani kupowaniem za pomocą platform internetowych towarów z Europy, takich jak żywność czy dobra luksusowe.

Kolej może znacznie zwiększać konkurencyjność europejskich producentów na chińskim rynku handlu elektronicznego. Warto zwrócić uwagę, że obecnie wiele platform elektronicznych funkcjonuje według jednego z dwóch modeli¹¹². Towary są składowane w magazynach celnych w Chinach i stamtąd wysyłane, gdy klient towar zamówi. Zaletą tego rozwiązania jest szybkość dostawy do klienta, a wadą wysokie koszty magazynowania towarów. Alternatywą jest wysyłanie towarów z Europy po złożeniu zamówienia przez chińskiego

¹⁰⁹ 2016 China Cross-Border E-Commerce (Export B2B) Report, <http://download.dhgate.com/files/White%20Paper.pdf>, s. 17.

¹¹⁰ Trends in the air-freight business, 14.04.2017, <https://www.economist.com/news/business-and-finance/21720901-fewer-electronics-are-being-flown-instead-planes-are-full-fresh-produce-trends>

¹¹¹ E. Jiang, What China's \$1 Trillion New Silk Road Spells for Fashion, 23.06.2017, <https://www.businessoffashion.com/articles/global-currents/one-belt-one-road-optimistic-fantasy-or-chinas-biggest-fashion-opportunity-yet>

¹¹² China Cross-Border E-Commerce Guidebook, <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/03/Cross-Border%20E-Commere%20Guidebook%20FINAL%20FINAL.PDF>, s. 17.

konsumenta, co wydłuża czas i zwiększa koszt wysyłki towarów, choć ogranicza koszty magazynowania i wydatki związane z zamrożeniem kapitału. **Przewozy kolejowe są szansą na zwiększenie szybkości dostaw bezpośrednich.** Firmy logistyczne podkreślają też, że w odróżnieniu od innych rodzajów transportu przewóz koleją nie wiąże się z wyższymi kosztami transportu towarów do stref celnych, więc może to również być atrakcyjne rozwiązanie umożliwiające utrzymywanie mniejszych zapasów w magazynach celnych na terytorium całych Chin, a więc blisko klienta, i szybsze uzupełnianie braków.

5. Eksport żywności

Dzięki wyposażeniu składów w lokomotywy spalinowe jest możliwe przewożenie towarów w wagonach z kontrolowaną temperaturą¹¹³. Od 2014 roku część spedytorów oferuje przez cały rok możliwość przesyłania ładunku w takich wagonach. Może to w przyszłości być szansą na przewóz koleją produktów żywnościowych. Warunkiem byłoby jednak zniesienie embarga Rosji na import żywności, co w praktyce dotyczy także tranzytu kolejowego.

Eksport żywności a rosyjskie embargo

Rosja ustanowiła embargo na import żywności z Unii Europejskiej w odpowiedzi na sankcje Brukseli nałożone na Moskwę za aneksję Krymu i agresję na Ukrainę. Warto jednak podkreślić, że w przepisach wykonawczych rosyjskich sankcji zakazano wwozu produktów żywnościowych z UE, co zostało rozszerzone przez służby celne także na tranzyt. Z tego powodu utrudnione jest na razie wykorzystywanie pociągów do transportu żywności z Europy.

Realizacja transportu żywności koleją wymaga wysokiej terminowości, a więc także usprawnienia procedur celnych. W niektórych przypadkach celnicy potrafią przetrzymać składy zwłaszcza na granicy kazasko-chińskiej, co jest dużym ograniczeniem dla transportu, szczególnie świeżych i mrożonych produktów żywnościowych. Ceny na rynku wewnętrznym w Chinach są na tyle atrakcyjne, że wystarczyłyby na pokrycie wyższych kosztów transportu koleją. Według raportów branżowych dzięki połączeniu kolejowemu można zwiększyć eksport żywności do Chin, szczególnie owoców miękkich, cielęciny i mleka w proszku¹¹⁴.

¹¹³ M. Bolle, A. Kortsari, Europe – Asia Railway Transport: Issues & Prospects, http://www.near2-project.eu/Portals/0/NEAR%202.DRAFT%2097_final.pdf, s. 51.

¹¹⁴ P. Bosch, X. Zhang, From Freight Trains to Cold Chains: Building China's New Supply Chains for Fresh Food, Wyd. Rabobank, 2015.

Kolej szansą dla europejskiej żywności na rynku chińskim

Kluczowe dla osiągnięcia sukcesu na chińskim rynku jest jednak wypracowanie silnej marki kraju pochodzenia produktów żywnościowych, aby kojarzyła się ona z wysoką jakością i bezpieczeństwem. Aby wykorzystać tę szansę, należałoby zwiększyć rozpoznawalność produktów żywnościowych z Europy Środkowej, a także poprawić ich marketing i wzornictwo opakowań. Wielu konsumentów chińskich bowiem kupuje owoce z zagranicy jako towar luksusowy, a ich opakowania przypominają opakowania niektórych bombonierek w Europie. Konieczne jest też stworzenie instrumentów motywujących producentów żywności do tworzenia różnych form współpracy w ekspansji w Chinach. Specyfiką rynku chińskiego jest to, że sieci handlowe wymagają często ilości produktów znacząco przekraczających możliwości indywidualnych firm, co może utrudniać zawieranie kontraktów.

Z obecnych analiz rynkowych wynika, że **dzięki wzrostowi zamożności Chińczyków i postępującej urbanizacji ich zapotrzebowanie na import żywności będzie dynamicznie rosnać**¹¹⁵. W chińskim imporcie żywności, szacowanym na 7 mld dolarów, obecnie 22% stanowią produkty z Europy, a po 20% – z Ameryki Północnej i Azji Południowo-Wschodniej.

Połączenia kolejowe mogą być dla europejskich producentów żywności szansą na osiągnięcie przewagi nad głównymi światowymi konkurentami.

Wynoszący około 2 tygodni transport żywności koleją z Europy do Chin byłby porównywalny z czasem dostaw towarów statkami z Australii i Nowej Zelandii (trwających 12–14 dni, choć część dostaw z tego kierunku realizowana jest drogą lotniczą) i dużo krótszy od dostaw statkami z Ameryki Północnej (5–6 tygodni) i Południowej (5 tygodni). Warto też zwrócić uwagę, że owoce i warzywa z Europy mogą być dopełnieniem importu Chin z krajów półkuli południowej ze względu na różnice w cyklu pór roku. O coraz większym znaczeniu importu żywności do Chin świadczą rosnące inwestycje w tym kraju w logistykę towarów chłodzonych. Wcześniej sieć dystrybucyjna na rynku chińskim nie była przygotowana na to wyzwanie. Obecnie nawet terminale kolejowe przygotowują się do obsługi importu żywności, inwestując w odpowiednią przestrzeń magazynową.

¹¹⁵ Z prognoz urzędu statystycznego w Chinach wynika, że do 2025 roku spożycie wołowiny *per capita* wzrośnie o 40% do 7 kg, nabiału o 35% do 13 kg, ryb o 20% do 50 kg, kurczaków o 22% do 11 kg, owoców i warzyw o 16% do 384 kg, a wieprzowiny o 10% do 46 kg. Już do 2020 roku import do Chin wołowiny ma się zwiększyć o 20%, wieprzowiny o 9%, drobiu o 23%, świeżego nabiału o 81%, a owoców o 19%. P. Bosch, X. Zhang, *From Freight Trains to Cold Chains: Building China's New Supply Chains for Fresh Food*, Wyd. Rabobank, 2015, s. 19.

Rząd chiński ma plany zwiększenia inwestycji w logistykę żywności¹¹⁶, gdyż w społeczeństwie istnieje zapotrzebowanie na artykuły spożywcze bezpieczne i wysokiej jakości po skandalach z zatrutą żywnością w ostatnich latach. Zmiany przyzwyczajzeń żywieniowych Chińczyków będą sprzyjać zwiększeniu sprzedaży przez internet. W latach 2012–2015 udział sprzedaży żywności świeżej drogą elektroniczną w sprzedaży całkowitej produktów rolnych zwiększył się z 0,4% do 3,4%, a obecnie może sięgać około 6%¹¹⁷.

Pytanie, czy kolej może być atrakcyjnym środkiem transportowania żywności, jest istotnym zagadnieniem dla tempa jej rozwoju. Jak wynika z globalnych trendów dotyczących przewozów lotniczych, w ostatnich latach występuje spadek wolumenu towarów transportowanych drogą lotniczą, co wynika m.in. z malejących gabarytów elektroniki, ale też z przenoszenia zakładów produkcyjnych bliżej rynków zbytu¹¹⁸. Ważnym zaś źródłem zwiększenia przewozów lotniczych jest transport żywności wysokiej jakości¹¹⁹. Przy jej transporcie kolejną ze względu na znaczne wahania temperatur konieczne jest wykorzystywanie kontenerów chłodniczych, co może podwyższać koszty transportu. Część producentów testowała możliwości przewożenia produktów niewymagających chłodzenia, takich jak wina czy oliwa, w suchych kontenerach, jednak zakończyły się one niepowodzeniem¹²⁰. Usprawnienie transportu kolejowego i umożliwienie przewozu żywności na większą skalę jest nie tylko szansą, ale też zagrożeniem, gdyż trzeba się liczyć ze zwiększeniem importu Europy z Azji Południowo-Wschodniej i Australii.

JAKUB JAKÓBOWSKI, KONRAD POPŁAWSKI, MARCIN KACZMARSKI

¹¹⁶ China aims to improve logistics system to protect food safety, 22.04.2017, http://www.china-daily.com.cn/business/2017-04/22/content_29040394.htm

¹¹⁷ E. Li, Fresh Food E-Commerce in China, 2016, https://fedefruta.cl/2016/wp-content/uploads/2016/12/1430-1600_Li.pdf

¹¹⁸ Trends in the air-freight business, 14.04.2017, <https://www.economist.com/news/business-and-finance/21720901-fewer-electronics-are-being-flown-instead-planes-are-full-fresh-produce-trends>

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ B. B. Muñoz, It costs twice as much to export olive oil from Spain using China's "One Belt, One Road" railway, 18.05.2016, <https://qz.com/686816/the-view-from-spain-chinas-one-belt-one-road-railway-is-an-unnecessary-folly/>