



Komentarz Ośrodka Badań Azji Centrum Badań nad Bezpieczeństwem Akademia Sztuki Wojennej

Komentarz nr 11/2022; data złożenia: 23 maja 2022

Znaczenie transportu kolejowego w wymianie handlowej z Chinami w 2021

r.

W 2021 r. polski eksport do Chin realizowany koleją wzrósł o ponad 32 proc. do wartości ponad 320 mln EUR. Tempo wzrostu eksportu koleją było znacznie wyższe niż ogólne tempo wzrostu bezpośredniego polskiego eksportu do Chin. Udział kolei w bezpośrednim polskim eksporcie do Chin wzrósł również do 10,5 proc. Pomimo wzrostu wartości i udziału w łącznym eksporcie znaczenie kolei dla zwiększenia obecności polskich towarów na rynku chińskim i dla zmniejszenia niekorzystnego bilansu handlowego wciąż jest ograniczone. Wartości eksportu koleją podlegają znacznym fluktuacjom w wyniku zmian w zamówieniach z Chin na pojedyncze produkty, ze względu na stosunkowo niewielką wartość ogólną. Wzrost eksportu drogą kolejową nie odbywa się przy jednoczesnym wzroście eksportu innymi środkami transportu, ale częściowo ich kosztem.

W odróżnieniu od wciąż bardzo słabego eksportu do Chin drogą kolejową, import z ChRL w 2021 r. rósł w tempie 52 proc., czyli znacznie szybciej niż polski eksport tą drogą. Pod względem wartości w ciągu roku wzrósł blisko o 1,7 mld Euro i wyniósł 4 mld 851 mln EUR. Pod względem udziału kolei w bezpośrednim imporcie z ChRL Polska była na drugiej pozycji w UE zaraz po Czechach. Udział importu drogą kolejową

z Chin do Polski jest również wciąż wyraźnie wyższy niż udział tego środka transportu w polskim eksporcie do Chin. W przeciwieństwie więc do eksportu transport kolejowy nie powoduje dużo niższego wzrostu lub spadku importu w innych rodzajach transportu, tylko nakłada się na nie, co prowadzi do jeszcze dynamiczniejszego wzrostu ogólnego importu z Chin. W 2021 r., podobnie jak w latach poprzednich, chińscy eksporterzy w znacznie większym stopniu niż ich polscy odpowiednicy skorzystali na rozwoju połączeń kolejowych w ekspansji na polski rynek.

W 2021 r. polski eksport do Chin realizowany koleją wzrósł o ponad 32 proc. do wartości ponad 320 mln EUR¹. Tempo wzrostu eksportu koleją było znacznie wyższe niż ogólne tempo wzrostu bezpośredniego polskiego eksportu do Chin, które, wyrażone w EUR, wyniosło zaledwie 2,8 proc. Łączny eksport w EUR w 2021 r. wynosił 3 mld 64 mln EUR, o 86 mln EUR więcej niż w roku poprzedzającym². Niemal cała wartość wzrostu eksportu przypadła na eksport drogą kolejową. Udział kolei w bezpośrednim polskim eksporcie do Chin wzrósł z 8,1 proc. w 2020 r. do 10,5 proc. w roku ubiegłym. W 2019 r. wynosił nieco ponad 6 proc., rok wcześniej ponad 4,5 proc. Po wielu latach lobbingu ze strony branży spedytorskiej, niektórych polityków na szczeblu centralnym i lokalnym oraz ośrodków analitycznych na rzecz rozwoju zaplecza dla połączeń kolejowych z Chinami znaczenie tego środka transportu dla wzrostu wartości polskiego eksportu jest wciąż bardzo niewielkie, pomimo widocznego wzrostu udziału w łącznym eksporcie.

Pod względem wartości największy udział w eksporcie koleją do Chin miał dział obejmujący produkty przemysłu maszynowego. W 2021 r. eksport w tym dziale wzrósł o ponad 56 proc. do blisko 103,4 mln EUR. Kluczową grupą produktową, która stanowiła blisko 40 proc. eksportu w tym dziale były przemysłowe urządzenia do prania i wirowania tekstyliów. W tej grupie wzrost wartości eksportu wyniósł ponad 28 mln EUR. Jest to kolejny przykład na to, że przy stosunkowo niewielkim eksporcie koleją wartości całego eksportu tą drogą podlegają fluktuacjom w wyniku zmian w zamówieniach z Chin na pojedyncze produkty. W obrębie tego działu znacznieszą wartość eksportu odnotowano również w sprzęcie do załadunku, wyładunku i przenoszenia towarów (blisko 19,5 mln EUR).

Z pozostałych działów dość duże znaczenie miał dział obejmujący urządzenia elektryczne i elektroniczne, w którym odnotowano eksport na poziomie 30,5 mln EUR, wyrobów z tworzyw sztucznych (16,5 mln EUR), wyrobów metalowych (14,9 mln EUR), drewna i produktów drewnopochodnych (13,3 mln EUR) oraz wyrobów z kauczuku syntetycznego (11,3 mln EUR). Ubiegły rok był również kolejnym, w którym kolej nie była istotnym czynnikiem zwiększającym wydatnie eksport polskiej żywności do Chin. Pod względem dynamiki znacznie wzrósł eksport mleka i jego pochodnych – z 2,7 mln EUR do 5,7 mln EUR. Znaczniejszą pod względem wartości grupę stanowiły odżywki dla dzieci oraz inne produkty zbożowe itp. o łącznej wartości 22,1 mln EUR. W porównaniu z 2020 r. eksport w tej grupie spadł o blisko 12,5 proc. Wciąż zatem nie realizują się wizje wykorzystania transportu kolejowego jako czynnika silnie dynamizującego polski eksport do Chin produktów spożywczych.

Wzrost eksportu drogą kolejową nie odbywa się przy jednoczesnym wzroście bezpośredniego eksportu innymi środkami transportu, ale częściowo ich kosztem. Przy 32 proc. wzroście eksportu drogą kolejową, eksport drogą morską wzrósł o zaledwie 2,1 proc. do 1 mld 877 mln EUR, a kołowy spadł o połowę, do 97,2 mln EUR. Jedynie eksport drogą lotniczą wzrósł nieco dynamiczniej – o 10,5 proc. do 769 mln EUR, wciąż jednak dużo poniżej tempa wzrostu eksportu koleją. Polska jest jednym z państw, w którym udział kolei w łącznym eksporcie jest wyższy od wynoszącej 5,6 proc. średniej dla całej UE. Wyższy wskaźnik mają jedynie Szwecja – 11,6 proc. oraz Luksemburg – 13,4 proc. Niewiele niższą wartość wskaźnika mają Niemcy – 8,9 proc. oraz Czechy – 8,6 proc. Ogólny polski eksport do Chin z punktu widzenia wielkości gospodarki oraz potencjału eksportowego jest jednak niewielki i względnie słabszy od takich państw jak np. Szwecja, Belgia, Austria, Czechy, Słowacja czy Finlandia. Należy również mieć na uwadze, że odmiennie od np. Niemiec znaczna część polskiego eksportu jest kierowana do ChRL przez państwa trzecie, a rola kolei w ogólnym przepływie towarów do Chin jest znacznie mniejsza niż wynikałoby to ze statystyk i nieproporcjonalna w porównaniu do możliwości, jakie stwarza położenie Polski i układ szlaków kolejowych do ChRL.

W odróżnieniu od wciąż bardzo słabego eksportu do Chin drogą kolejową, import z Chin tym rodzajem transportu w 2021 r. rósł w tempie 52 proc., czyli znacznie szybciej niż polski

eksport. W ciągu roku wzrost wyniósł blisko 1,7 mld Euro do łącznej wartości 4 mld 851 mln EUR. Częściowo do tak znacznej dynamiki wzrostu przyczynił się wzrost cen transportu kolejowego związany z zaburzeniami w transporcie morskim spowodowanym problemami z dostępnością kontenerów, zmniejszoną liczbą rejsów oraz utrudnieniami w pracy chińskich portów spowodowanymi obostrzeniami wprowadzonymi w związku z pandemią koronawirusa. Stawki transportu kolejowego przez wiele miesięcy ubiegłego roku były już tylko nieznacznie wyższe od stawek na fracht morski. Z drugiej jednak strony bazowe stawki na przewóz towarów koleją były dużo wyższe niż na przewozy drogą morską, w związku z czym wpływ wzrostu stawek na wartość importu był również ograniczony, a w rezultacie znaczna część wzrostu była efektem wzrostu ilości importowanych towarów i wzrostu cen produkcyjnych w Chinach.

Udział kolei w bezpośrednim imporcie z ChRL do Polski wyliczony na podstawie danych Eurostat w 2021 r. wynosił 15,59 proc. i była to druga co do wielkości wartość w UE po Czechach, dla których wyniosła ona 15,88 proc. Kolejnymi państwami była Finlandia z wartością wskaźnika 12,94 proc. oraz Słowacja z 10,12 proc. Wskaźnik dla całej UE wynosił 4,22 proc., a średnia unijna liczona według udziałów kolei dla poszczególnych państw wyniosła 4,34 proc., a mediana 2,30 proc. Należy jednak wziąć pod uwagę, że znaczna część importowanych z Chin towarów dociera do Polski poprzez państwa członkowskie UE i Eurostat nie przypisuje części towarów importowanych w ten sposób Polsce. Udział towarów importowanych koleją w ogólnym imporcie chińskich towarów według wartości podawanych przez GUS dla kraju pochodzenia wyniósł w 2021 r. 11,4 proc. Jest to wartość nieco niższa, ale wciąż dająca Polsce pozycję w ścisłej czołówce – tym bardziej, że import chińskich towarów do Czech jest również w znacznej części kierowany przez inne państwa członkowskie UE i nieprzypisywany w statystykach Eurostatu Czechom.

Udział importu drogą kolejową z Chin do Polski jest również wciąż wyraźnie wyższy niż udział tego środka transportu w polskim eksporcie do ChRL. Jednocześnie rosła również w ubiegłym roku wartość bezpośredniego importu z Chin do RP w każdym innym rodzaju transportu: w morskim o 35,5 proc., w lotniczym o 17,6 proc., w drogowym o 19,3 proc. W przeciwieństwie więc do eksportu transport kolejowy nie powoduje dużo niższego

wzrostu lub spadku importu w innych rodzajach transportu, tylko nakłada się na nie, co prowadzi do jeszcze dynamiczniejszego wzrostu łącznego importu z Chin. Zróżnicowanie grup towarowych o znaczniejszej wartości importowanych kolejną z ChRL było również w ubiegłym roku podobnie jak w latach poprzednich znacznie większe niż w przypadku eksportu. Na poziomie działów dominującą pozycją miał co prawda dział obejmujący urządzenia elektryczne i elektroniczne (54,3 proc.), jednak w wielu innych działach wartość importu była również znaczna, a w obrębie działu dominującego odnotowano zróżnicowanie produktowe na poziomie pozycji. W 2021 r., podobnie jak w latach poprzednich, chińscy eksporterzy w znacznie większym stopniu niż ich polscy odpowiednicy skorzystali na rozwoju połączeń kolejowych w ekspansji na polski rynek.

Łukasz Sarek – analityk ds. gospodarki Chin w Ośrodku Badań Azji

¹ Według danych Eurostat.

² Według danych GUS.