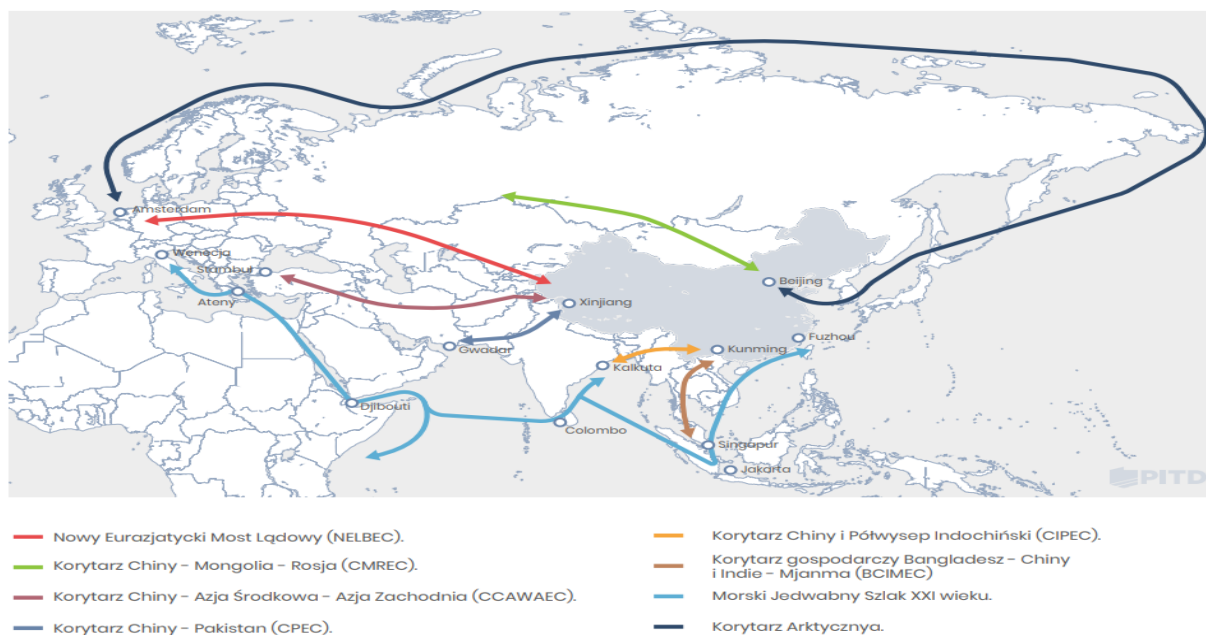


Uwagi na temat konkurencyjności kolejowych korytarzy transportowych Azja - Europa

Wstęp

Międzynarodowe korytarze transportowe stanowią część globalnego systemu transportowego. System transportowy to układ środków technicznych, organizacyjnych i ludzkich powiązanych ze sobą w taki sposób, aby sprawnie realizować przemieszczanie osób i rzeczy.² W skład systemu transportowego wchodzi podsystem przemieszczania ładunków, który zapewnia realizację zadań przewozowych gospodarki np.: transport kolejowy ładunków. Kolejowe korytarze transportowe stanowią ważny element rozwoju wymiany towarowej między Azją i Europą. Działania związane z rozwojem przewozów w przestrzeni euroazjatyckiej ukierunkowane są na unowocześnienie i rozwój transportu kolejowego poprzez doskonalenie parametrów techniczno – eksploatacyjnych korytarzy celem poprawy konkurencyjności kolei w przewozach ładunków w Azji i Europie. To właśnie korytarze są szeroko wykorzystywane do planowania i organizowania kursowania pociągów kontenerowych w ruchu międzynarodowym między Azją i Europą. W obecnym bardzo niepewnym otoczeniu ważna staje się ocena konkurencyjności kolejowych korytarzy dla przewozów kolejowych między Azją i Europą w kontekście wariantowych rozwiązań korytarzowych w ramach koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku³ będącego elementem szerszej inicjatywy chińskiej tzw.. Koncepcji Pasa i Szlaku. Idea została przedstawiona na poniższej mapie.

Mapa 1. Idea koncepcji Pasa i Szlaku



Źródło: M. Waldtman, Prezentacja pt. Zastosowanie IoT oraz AI w transporcie kolejowym na Nowym Jedwabnym Szlaku, Państwowy Instytut Łukasiewicza, Wisła 2023 r.

¹ Prof. ALK Mirosław Antonowicz, Akademia Leona Koźmińskiego, Przewodniczący Komitetu Organizacji OSJD

² Zob. szerzej. System logistyczny Polski pod red. M. Jacyny, Oficyna Wydawnicza P.W, 2012 s.30-31

³ Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku - trasy lądowa i morska, została przedstawiona przez lidera ChRL Xi Jinping jesienią 2013 roku. Zakładała ona utworzenie sieci połączeń infrastrukturalnych, głównie korytarzy transportowych, pomiędzy ChRL i Europą – najważniejszym chińskim partnerem gospodarczym. Jest to element globalnego planu rozwoju infrastruktury opracowany w Chinach i wdrożony w ponad 100 krajach, głównie w gospodarkach wschodzących.

Istota konkurencyjności

Konkurencyjność jest podstawowym celem dla wszystkich podmiotów gospodarczych oraz niezbędnym warunkiem, dzięki któremu dobra i usługi są projektowane, produkowane oraz dostarczane w sposób umożliwiający osiąganie zysków przez inwestorów i satysfakcję konsumentów. Pojęcie konkurencyjności gospodarczej pojawiło się w literaturze ekonomicznej w XX wieku i używane jest w odniesieniu do przedsiębiorstw, sektorów, regionów, narodów (państw), a także organizacji ponadnarodowych.⁴ Rozumienie konkurencyjności wyprowadzane jest z szeroko rozumianej teorii ekonomii i jej podstawowych filarów, między innymi z teorii handlu, teorii produkcji, teorii wzrostu gospodarczego.⁵ Konkurencyjność może być traktowana, jako zdolność do zdobywania udziałów rynkowych a miarami konkurencyjności mogą być: wielkość sprzedaży usług, posiadane udziały rynkowe.⁶ Produkty, czy usługi, które zwiększają swoje udziały rynkowe można określić, jako konkurencyjne i odwrotnie, spadek konkurencyjności na rynku następuje, jeśli zmniejszają się udziały rynkowe danego produktu czy usługi. Konkurencyjność to także zdolność firm albo np. branży, sektora do ochrony i/albo poprawy swojej pozycji w relacji do konkurentów. W ramach teorii zarządzania konkurencyjność jest definiowana, jako względna pozycja danego konkurenta wobec pozostałych. W tym kontekście konkurencyjność przedsiębiorstw należy rozpatrywać jako system tworzony przez cztery elementy⁶:

- potencjał konkurencyjności, rozumiany jako ogół materialnych i niematerialnych zasobów przedsiębiorstwa, kluczowych kompetencji i zdolności, umożliwiających zdobycie trwałej oraz trudnej do podważenia przewagi konkurencyjnej nad rywalami;
- przewagę konkurencyjną (mającą zawsze względny charakter), którą można rozumieć jako efekt skutecznego wykorzystywania konfiguracji składników potencjału konkurencyjności umożliwiających przedsiębiorstwu generowanie atrakcyjnej oferty rynkowej i skutecznych instrumentów konkurowania;
- instrumenty konkurowania, które można określić jako świadomie i celowo wykorzystywane narzędzia i metody budowania kapitału klientów oraz kreowania wartości firmy;
- pozycję konkurencyjną, rozumianą jako osiągnięty przez przedsiębiorstwo wynik konkurowania w danym sektorze, rozpatrywany na tle wyników osiągniętych przez

⁴ Zob. Bieńkowski i inni, Czynniki i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki w kontekście globalizacji, Prace i Materiały nr 284, IGS,SGH Warszawa 2008 s.1

⁵ Zob. szerokie rozważania E. Dzierbunowicz, Międzynarodowa konkurencyjność branży na przykładzie branży odlewniczej w Polsce w latach 1995-2010 UE Poznań, 2013 s.38-45

⁶ Tamże, Zob. także M.J. Stankiewicz, Konkurencyjność przedsiębiorstwa – budowanie pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw w warunkach globalizacji, TNOIK Warszawa 2005 r.

konkurentów, innymi słowy - miejsce na skali korzyści ekonomicznych i pozaekonomicznych, jakich przedsiębiorstwo dostarcza wszystkim swoim interesariuszom, w porównaniu z miejscami zajmowanymi przez konkurentów.

W przedstawionym modelu konkurencyjność jest traktowana jako agregat - system złożony z czterech elementów, które są ze sobą ściśle powiązane, podlegają oddziaływaniu otoczenia ogólnego i wchodzą w interaktywne relacje z bezpośrednim otoczeniem konkurencyjnym. Analizując zależności zachodzące pomiędzy wyodrębnionymi składnikami tego systemu, można powiedzieć, że potencjał konkurencyjności wpływa na przewagi konkurencyjne, które z kolei determinują wybór instrumentów konkurencyjnego, umożliwiających zdobycie i utrzymanie zakładanej pozycji konkurencyjnej.

W analizie dla potrzeb niniejszego artykułu należy jeszcze zwrócić uwagę na tzw. koncepcję konkurencyjności systemowej gospodarki⁷. W ramach tej koncepcji wyróżnia się cztery poziomy analizy konkurencyjności: meta, makro, mezo i mikro.⁸ Np. na poziomie „makro” analizowana jest polityka państwa kształtująca makroekonomiczne środowisko ekonomiczne. Oznacza to np. tworzenie niezmiennych i przejrzystych zasad działalności, zgodnych z kierunkiem przemian gospodarczych czy tworzenie przejrzystego systemu kształtowania cen i finansowania działalności. Poziom „mezo” obejmuje poszczególne wyspecjalizowane polityki gospodarcze państwa, w tym m.in.: politykę w zakresie tworzenia, rozwoju i finansowania rozwoju infrastruktury. Inwestując w rozwój infrastruktury transportowej można osiągnąć cele, które zarówno polegają na zwiększaniu konkurencyjności transportu, ale i konkurencyjności całej gospodarki. Poziom „mikro” obejmuje natomiast wszystkie te czynniki, które związane są bezpośrednio z działalnością przedsiębiorstw. O konkurencyjności usług transportowych decydują przede wszystkim przedsiębiorstwa zdolne do funkcjonowania w systemie gospodarki rynkowej, racjonalnie korzystające także z innych niż infrastruktura czynników produkcji i umiejętności operowania na rynku.⁹ W ujęciu systemowym konkurencyjność wskazuje na potrzebę aktywnej roli państwa i instytucji społecznych, jako inicjatorów działań wzmacniających konkurencyjność.¹⁰ W teorii znajdujemy także koncepcje konkurencyjności sektorów rozwijane np. przez Portera¹¹. Istotne to jest dla sektora transportu kolejowego o poziomie konkurencyjności którego w dużej

⁷ Zob. P. Frączak, Determinanty konkurencyjności branż i sektorów-ujęcie teoretyczne *Przedsiębiorstwo i Region* nr 1/2009 s. 12

⁸ M.J. Radło, Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki, uwagi na temat definicji, czynników i miar, Wydawnictwo SGH, Warszawa 2008 s. 13

⁹ Zob. rozważania J. Burniewicz, Ocena wstępnego Programu Operacyjnego „Konkurencyjność transportu”, Gdańsk 2005r.

¹⁰ Zob. Bieńkowski i inni, Czynniki i między międzynarodowej konkurencyjności gospodarki w kontekście globalizacji, *Prace i Materiały* nr 284 IGS,SGH Warszawa 2008,

¹¹ Zob. M. Porter o konkurencji, PWE Warszawa 2001r.

mierze decyduje infrastruktura liniowa i punktowa, jej parametry jakościowe i zdolność tworzenia w oparciu o nią konkurencyjnych usług transportowych.

Kolejowe korytarze transportowe między Chinami a Europą - ujęcie wariantowe

Korytarze transportowe stanowią dziś trwały element kreujący politykę transportową i stanowią istotny element globalnej sieci transportowej. Korytarz transportowy to ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż którego przebiegają różne drogi transportowe (np. autostrada, linia kolejowa) o odpowiednich parametrach techniczno - eksploatacyjnych, z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (np. centrami logistycznymi, terminalami intermodalnymi, portami morskimi).¹² Z punktu widzenia międzynarodowej wymiany towarowej istotne są korytarze o charakterze międzynarodowym. Przez korytarz międzynarodowy należy rozumieć część krajowego lub międzynarodowego systemu transportowego który zapewnia przenoszenie znacznych potoków ruchu osób i ładunków między regionami geograficznymi, obejmuje obiekty infrastrukturalne oraz środki transportu wszystkich gałęzi transportu występujących w danym korytarzu a także całościowy kształt warunków technologicznych, organizacyjnych i prawnych realizacji tych przewozów¹³. W związku z tym inwestycje infrastrukturalne w korytarze transportowe należy traktować jako źródło aktywizacji współpracy gospodarczej państw i regionów, tym bardziej, że do cech wyróżniających korytarz transportowy należy między innymi rozbudowany potencjał gospodarczo - produkcyjny regionów zlokalizowanych na końcach korytarza czy możliwość zastosowania technologii przewozów multimodalnych.¹⁴ Potwierdza to rozwój korytarzy transportowych między Azją a Europą i zainteresowanie inicjatywami korytarzowymi ze strony wielu organizacji międzynarodowych np. Unii Europejskiej, Organizacji Narodów Zjednoczonych i państw np. Chin, Polski, Kazachstanu, Turcji. Ujęcie wariantowe przewozów między Chinami a Europą przedstawia mapa 2. Wśród korytarzowych rozwiązań wariantowych należy zwrócić uwagę na następujące inicjatywy:

- **Korytarze kolejowe utworzone w ramach organizacji OSJD**

Ruch kolejowy pomiędzy państwami członkowskimi OSJD odznacza się znacznymi odległościami (od 5000 do 10000 km i więcej) z podwójną zmianą toru przy ruchu w jednym kierunku (1435 mm - 1520 mm - 1435 mm) oraz wieloma przejściami granicznymi na trasie. Organizacja przewozów na trasach między Europą a Azją jest regulowana przepisami i zasadami, które w pewnym stopniu odbiegają od obowiązujących w Europie Zachodniej.

¹² Engelhardt J.: Sektor kolejowy w polityce transportowej Unii Europejskiej, Wydawnictwo edu-LIBRI, Kraków 2018 s.85

¹³ Wielądek A.: Korytarze transportowe w: Technologie Transportowe pod red. L. Mindura, Instytut Technologii Eksploatacji-Państwowy Instytut Badawczy Warszawa – Radom 2014 s.695.

¹⁴ Przewozy multimodalne to przewozy towarów przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu

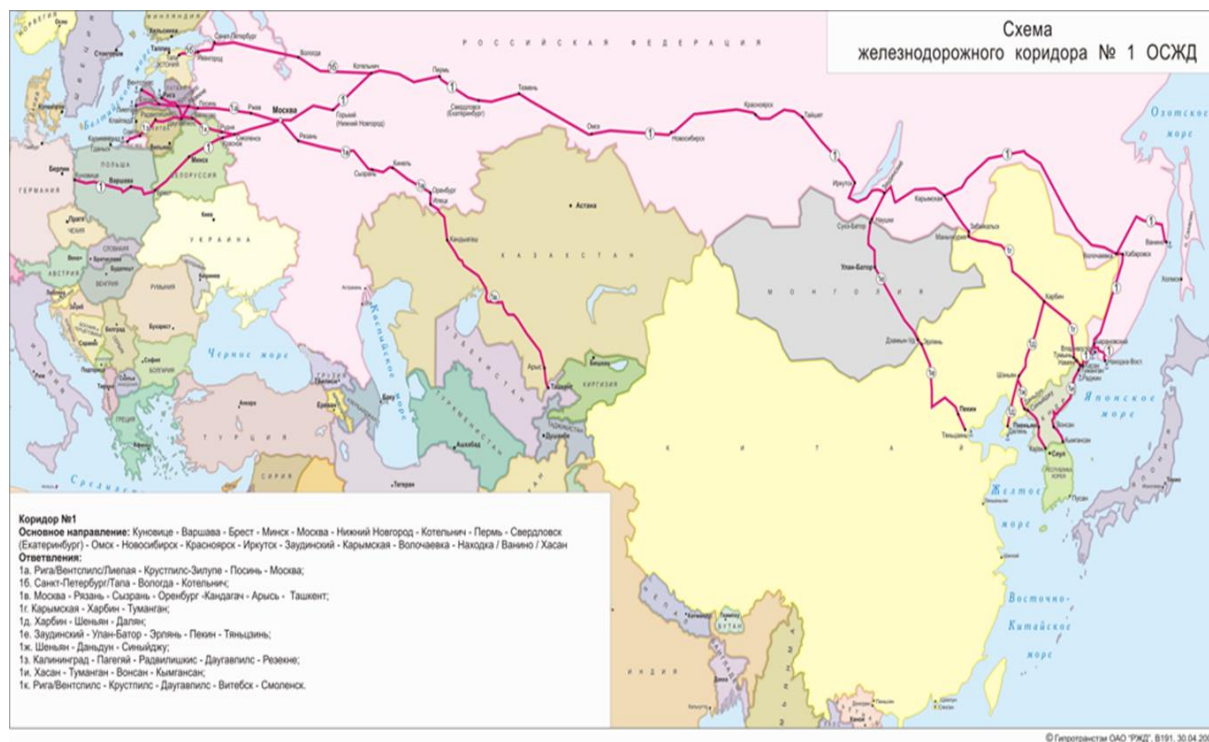
Mapa 2 Inicjatywy korytarzowe między Azją i Europą



Źródło: Źródło: K. Kubrak; Kolejowy jedwabny szlak, Materiały niepublikowane ALK, Warszawa 2023

. Przy opracowywaniu korytarzy transportowych posługiwano się między innymi następującymi pojęciami: kolejowy korytarz transportowy to zespół kolei naziemnych i przepraw kolejowo-wodnych z nowoczesnym wyposażeniem technicznym, mający na celu koncentrację w nich międzynarodowego ruchu tranzytowego z najkrótszymi terminami dostaw towarów, wysokimi wskaźnikami operacyjnymi i ekonomicznymi. Dokonano podziału korytarzy na trzy kategorie w tym: kategoria kierunku równoleżnikowego (Wschód – Zachód). Do podstawowych wymagań stawianych korytarzom zaliczono: korytarz powinien przebiegać po trasie głównej linii kolejowej, wzdłuż której jest lub będzie realizowana duża liczba międzynarodowych przewozów towarów; korytarze muszą odpowiadać międzynarodowym parametrom technicznym lub muszą zostać zmodernizowane zgodnie z wymaganiami Umowy Europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC); korytarz powinien przebiegać przez terytorium kilku państw; trasa korytarza powinna przebiegać jak najkrótszą drogą między centrami tworzenia potoków towarowych i centrami ich odbioru końcowego. Obecnie w przestrzeni euroazjatyckiej w ramach OSJD funkcjonuje 13 korytarzy transportowych co przedstawia mapa 3 Jednym z najistotniejszych jest korytarz nr 1. Widoczny na mapie wraz z odgałęzieniami przez Kazachstan w ramach którego transportowano najwięcej ładunków ze wschodu na zachód.

Mapa 3 Korytarze OSJD



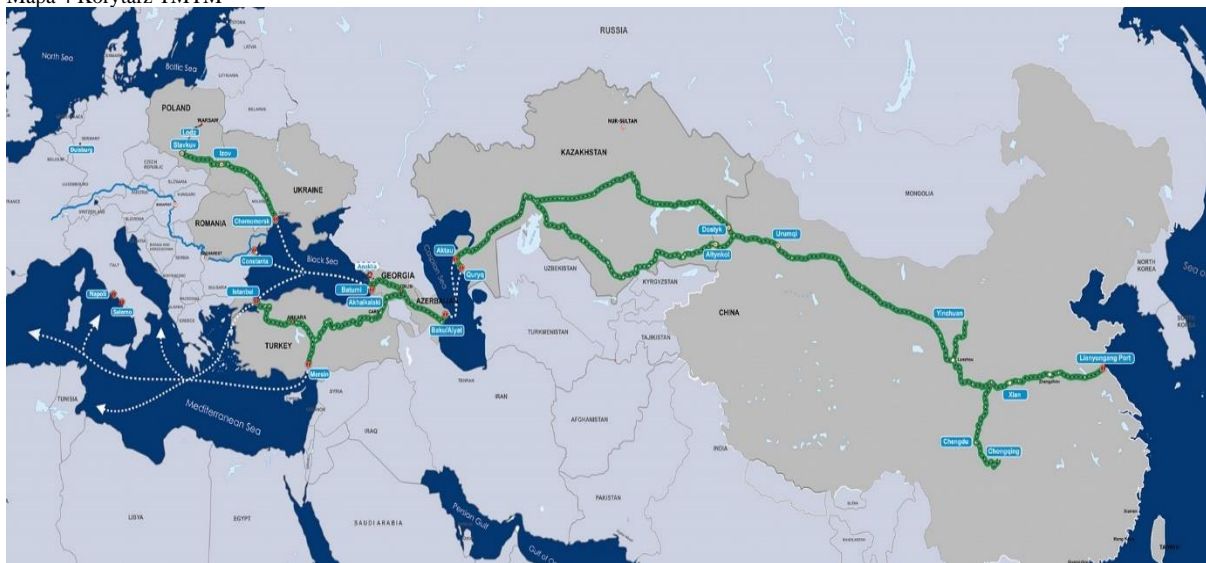
Źródło: Materiały własne OSJD

- **Korytarz Środkowy (TMTM)¹⁵**

Korytarz środkowy inaczej Transkaspijski międzynarodowy szlak transportowy (TMTM) w założeniu ma przyczynić się do wzrostu przewozów towarowych z Chin do Turcji i do Unii Europejskiej oraz w odwrotnym kierunku. Wybuch wojny doprowadził do opracowania „mapy drogowej” rozwoju i wzrostu wykorzystania korytarza na lata 2022-2027. Celem podstawowym stało się zwiększenie przepustowości korytarza oraz zapewnienie regularności i płynności przewozów towarowych. Niezbędne jest zmniejszenie czasu potrzebnego do transportu towarów w stosunku do przedwojennych dróg transportowych. Ma to szczególne znaczenie przy przewozie dóbr łatwo psujących się, a więc głównie nieprzetworzonych produktów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego. W 2022 r. przez TMTM przewieziono 1.5 mln ton towarów, co oznacza 250-proc. wzrost w stosunku do roku poprzedniego i 33 600 kontenerów TEU czyli 33-proc. więcej niż w 2021 r. Wzrosty są efektem także włączenia TMTM przez Chiny do Inicjatywy Pasa i Szlaku oraz przez UE do unijnego programu Jedwabny Wiatr, usprawniającego procesy dystrybucyjne w handlu z Chinami. Przebieg korytarza przedstawia poniższa mapa 4.

¹⁵ Korytarz Transportowy TMTM stanowi alternatywę dla rosyjskiego korytarza TRANS-SIB, głównego szlaku lądowego, którym towary przybywają obecnie do krajów Unii Europejskiej z Chin, Korei czy Tajwanu. Należy wspomnieć, że PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa została pierwszą polską firmą współtworzącą Międzynarodową Transkaspijską Trasę Transportową łączącą Chiny z Europą. Materiały własne OSJD

Mapa 4 Korytarz TMTM



Źródło: Materiały własne OSJD

- **Korytarze TRACECA¹⁶**

Korytarze powstały w ramach programu „TRACECA”¹⁷ który został zainicjowany przez kraje Kaukazu i Azji Środkowej. Program ten był zainicjowany we współpracy z UE w celu utworzenia korytarzy transportowych przechodzących przez region Morza Czarnego, Kaukazu, Morza Kaspijskiego aż po kraje Azji Środkowej. Korytarze te stanowią kompleksowy multimodalny systemem transportowy krajów regionu Europy Wschodniej, Kaukazu i Azji Środkowej. System zbudowany został w celu wsparcia rozwoju stosunków gospodarczych, handlowych i połączeń transportowych między krajami i regionami. W założeniach celem było także stworzenie możliwości efektywnego rozwoju sieci transportowej i przyczynienie się do wzrostu przewozów z regionu Azji-Pacyfiku do miejsc przeznaczenia w Azji Środkowej, na Kaukazie i w Europie. System stwarza również warunki dla otwarcia rynków krajów TRACECA, zwiększania wymiany handlowej i połączenia z transeuropejską siecią transportową. Działalność w ramach TRACECA została podzielona na cztery sektory: 1) usprawnienie handlu; 2) transport drogowy; 3) transport kolejowy; 4) transport morski. Kolejowy korytarz TRACECA obejmuje następujące trasy: tj. Trans-rosyjską, Trans-kaukaską i Trans – turecko/irańską. Przedstawia to poniższa mapa 5.

¹⁶ Materiały własne TRACECA

¹⁷ TRACECA to międzynarodowy program transportowy z udziałem Unii Europejskiej i 12 państw członkowskich regionu Europy Wschodniej, Kaukazu i Azji Środkowej. Celem programu jest wzmocnienie stosunków gospodarczych, handlu i transportu w regionach basenu Morza Czarnego, Kaukazu Południowego i Azji Środkowej

Mapa 5 Korytarze TRACECA



Źródło M. Antonowicz, Prezentacja na konferencji EMAC pt. Alternatywne korytarze transportowe, Warszawa 2021

TRACECA dąży do bardziej efektywnego wykorzystania korytarza transportowego przez Morze Kaspijskie, aby transport stał się tańszy. Rola szlaku TRACECA jest dziś bardzo istotna i priorytetowa ze względu na obecną sytuację geopolityczną. Należy zauważyć, że w opinii Asavbayeva - Sekretarza Generalnego TRACECA¹⁸, inicjatywy w rodzaju rozwoju multimodalnych połączeń transportowych i zwiększenia ruchu w korytarzu, a także porozumienie w sprawie jednej umowy tranzytowej, pomogą przewoźnikom korzystać z jednego zezwolenia we wszystkich krajach, co znacznie uprości wysyłanie towarów tą drogą.

Atrakcyjność kolejowych korytarzy transportowych Azja – Europa oparciu o Indeks TRAX

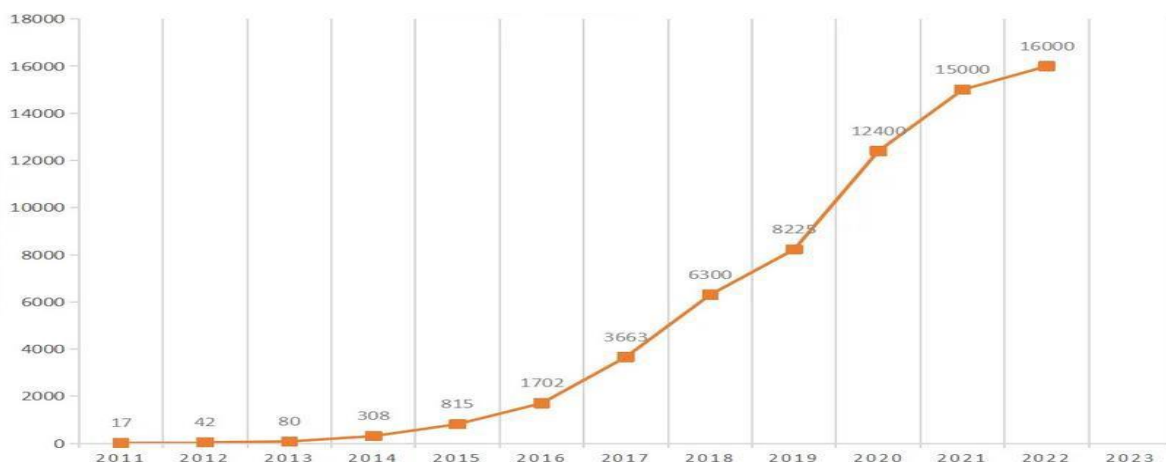
Indeks TRAX ocenia atrakcyjność/konkurencyjność trasy transportowej/korytarza stosując kryteria atrakcyjności w zakresie wyboru trasy przez przewoźnika. Kryteria, które przewoźnicy stosują w swojej praktyce winny być ze sobą porównywalne. Waga każdego z kryteriów odzwierciedla priorytety i znaczenie tego kryterium dla operatora/przewoźnika i jest określany bezpośrednio przez przewoźnika. Celem Indeksu TRAX jest porównanie atrakcyjności kolejowych szlaków TRACECA przez Kaukaz i Turcję/Iran ze sobą oraz w porównaniu z atrakcyjnością transportu na trasie przebiegającej przez Federację Rosyjską. W wyniku przeprowadzonych badań wybrano następujące kryteria oceny atrakcyjności trasy:

¹⁸ Sesja plenarna TRACECA , Tbilisi 2023

- **Czas** - Czas transportu wymagany do przemieszczenia ładunku z miejsca pochodzenia do punktu ostatecznej dostawy;
- **Koszt** - Koszt transportu niezbędny do zapewnienia ruchu ładunku z miejsca pochodzenia do punktu dostawy końcowej;
- **Niezawodność** - Niezawodność transportu jako niezbędny warunek wstępny dla poziomu wsparcia logistycznego dla procesu transportu w handlu światowym;
- **Bezpieczeństwo / Ochrona** - Bezpieczeństwo i ochrona ładunku jako niezbędny element nowoczesnego poziomu wsparcia logistycznego procesu transportowego.

W wyniku przeprowadzonych analiz okazało się że trasa trans-rosyjska jest najbardziej atrakcyjna z punktu widzenia wskazanych powyżej 4 kryteriów. Trasa trans-rosyjska była dwukrotnie bardziej atrakcyjna niż trans-turecka i 3 krotnie niż trans-kaspijska. Trasa trans-rosyjska TRACECA wiedzie przez Polskę, pokrywa się w dużej części z I korytarzem OSJD i Północnym NJS z przejściem granicznym w Małaszewiczach, Trasy TMTM i TRACEKA także mają swoje odnogi biegnące przez Polskę i przejścia graniczne Hrubieszów czy Medyka. Analizy atrakcyjności szlaków dotyczyły okresu roku 2021. Pojawia się zatem pytanie?, co dalej i jaki wpływ ma obecna sytuacja w kontekście przewozów ładunków w przyszłości przez Polskę z Chin do Europy. Biorąc pod uwagę wszelkie aspekty gospodarcze i geopolityczne, Kolejowy Jedwabny Szlak wykazał odporność na szokowe zmiany które zaszły w Euroazji od lutego 2022 roku. Według danych kolei chińskich liczba uruchomionych pociągów do Europy była wyższa niż w 2021 roku, co prezentuje poniższy wykres. Dynamika przyrostu spadła. Wzrost rzędu 9-10%. Destynacje uległy skróceniu. Przedstawia rozkład liczby uruchomionych pociągów przedstawia wykres 1.

Wykres 1 Liczba uruchomionych pociągów kontenerowych na podstawie danych administracji kolei chińskiej



Źródło: K. Kubrak; Kolejowy jedwabny szlaku, Materiały niepublikowane ALK, Warszawa 2023, M. Waldtman, Prezentacja pt. Zastosowanie IoT oraz AI w transporcie kolejowym na Nowym Jedwabnym Szlaku, Państwowy Instytut Łukasiewicza, Wisła 2023 r

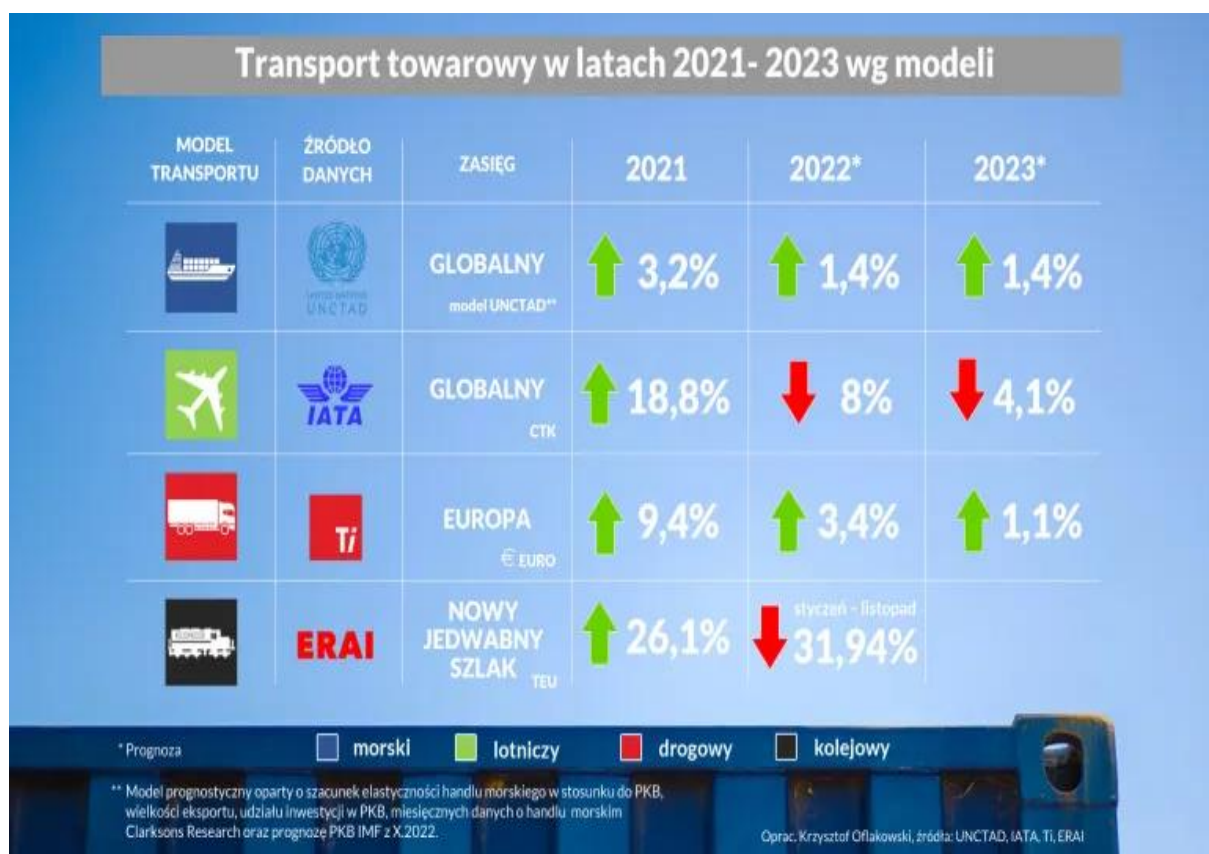
Generalnie według statystyk OSJD liczba uruchomionych pociągów w relacji Azja-Europa – Azja wyniosła ponad 16,5 tys. Przykłady głównych tras i liczbę pociągów przedstawia tabela 1.

Tabela 1 Przykłady tras

Trasa	Odległość, km	Średnia. Prędkość KM / DZIEŃ.	Czas podróży, dni.	Liczba pociągów 2021 r.	Liczba pociągów 2022 r.
Duisburg – Chongqing	10769	1021	15-16	522	531
				192	72
Wuhan – Hamburg	10569	1000	15-16	142	144
Chengdu – Łódź	9600	990	12-14	626	450
Łódź – Chengdu				170	201
Zhengzhou – Hamburg	10214	1008	15	221	260
Hamburg – Zhengzhou				173	255
Yiwu – Madryt	13000	990	18-20	114	162
Hefei – Hamburg	10595	1012	16	110	199

Źródło Z Aspajewa, Materiały analityczne OSJD KGD Warszawa 2023.

Inaczej przedstawia się sytuacja według analiz prognostycznych przedstawionych poniżej w tabeli 2



Z danych indeksu ERAI¹⁹ (Eurasian Rail Alliance Index) zasilanego przez JSC UTLC ERA, spółkę obsługującą ok. 80% przewozów kolejowych na trasie Chiny-Europa-Chiny wynika,

¹⁹ ERAI (indeks stawek kontenerowych Nowego Jedwabnego Szlaku, stworzonego przez holding kolei kazachskich, rosyjskich i białoruskich).

że transport kontenerowy na tym szlaku spadł w okresie styczeń – listopad o 31,94% w porównaniu do analogicznego okresu rok wcześniej. W ciągu jedenastu miesięcy ub. r. przewieziono 386 374 TEU (ekwiwalent kontenera dwudziestostopowego). O 27,8% spadły także przewozy w ujęciu tonażowym i na koniec listopada wyniosły niecałe 2,33 mln ton. Spadki odnotowała większość grup towarach, w tym m.in. maszyny, sprzęt elektryczny oraz części (- 32,25%), pojazdy inne niż szynowe (- 48,11%), meble (- 39,02%), zabawki (- 50,84%) oraz odzież i akcesoria (- 44,98%). Rynek przewozów w relacjach azjatycko-europejskich przechodzi znaczną transformację.

Podsumowanie

Spadki wolumenu przewozów i prognoz są wynikiem sankcji nakładanych na Rosję, kryzysu energetycznego, produkcyjnego na świecie oraz chińskiej polityki zero COVID-19. Niemniej sytuacja jest bardzo dynamiczna. Sankcje nie obejmują umów tranzytowych. Tranzyt, odprawy celne i dostawy przebiegają bez żadnych zakłóceń. Nadwyżka handlowa Chin w 2022 roku była na rekordowym poziomie. Eksport tego kraju w 2022 roku wzrósł o 7 proc. do 3,59 bln dolarów, a import – o 1,1 proc. do 2,72 bln dol.²⁰ Jednocześnie spadek chińskiego indeksu PMI²¹ poniżej 50 pkt w kwietniu nie jest wskaźnikiem optymistycznym. Relacje z Unią Europejska Chin napawają nadzieją na poprawę szczególnie po ostatnim wsparciu rezolucji ONZ przez Chiny. Jest miejsce na dalszy rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku, oraz korytarzy alternatywnych (rośnie znaczenie gospodarcze Indii). Następują inwestycje infrastrukturalne i technologiczne Chin, Kazachstanu. Azerbejdżanu i Turcji np. w terminale kontenerowe, w cyfrowe korytarze i system jednego okna w zakresie procedur granicznych, elektroniczne listy przewozowe CIM/SMGS, poprawę przepustowości korytarzy szczególnie korytarza TMTM. Korytarz przez Polskę i przejście graniczne w Małaszewiczach z punktu widzenia wskaźnika TRAX jest optymalny w zakresie konkurencyjności. Z analizy wynika, iż do istotnych przyczyn spadku konkurencyjności należy niska jakość techniczna infrastruktury, przepustowość przejść granicznych. Prezentowane systemowe kierunki konkurencyjności wskazują na potrzebę zdecydowanej poprawy stanu infrastruktury liniowej i punktowej dedykowanej dla przewozów towarowych nie tylko na podstawowym kierunku ale i korytarzach alternatywnych. Rozbudowy wymagają przejścia graniczne z Ukrainą dla korytarza południowego i TMTM i dla połączeń z Ukrainą.

²⁰ <https://trans.info/pl/ruch-na-nowym-jedwabnym-szlaku-2022-32208>

²¹ PMI (ang. Purchasing Managers' Index) to wskaźnik, który służy do oceny koniunktury w sektorze produkcji. PMI jest ważnym wskaźnikiem, ponieważ pozwala na szybką ocenę sytuacji w sektorze produkcji. PMI jest publikowane co miesiąc i służy celowi oceny kondycji gospodarki. PMI jest również ważnym narzędziem prognostycznym. Wskaźnik Manufacturing Purchasing Managers (PMI) w Chinach dostarcza pierwszych informacji na temat działalności gospodarczej w sektorze produkcyjnym Chin w każdym miesiącu. Dane są zestawiane przez Chińską Federację Logistyki i Zakupów (CFLP) oraz Chińskie Centrum Informacji Logistycznej w oparciu o dane gromadzone przez Krajowy Urząd Statystyczny (NBS).

Wymaga to jednak inwestycji. Mimo nieprzewidywalnych warunków geopolitycznych i gospodarczych jest dobry czas na inwestycje w Małaszewiczach w park logistyczny. Dotychczasowe porównania z innymi wariatami korytarzowymi są dla Polski jednocześnie niekorzystne, ponieważ powodują jej omijanie, ale jednocześnie poprzez swoje charakterystyki jak dłuższy czas przewozu, wyższe koszty, mniejszą przepustowość infrastruktury wskazują na konieczność rozbudowy Małaszewicz jako podstawowej bramy dla Nowego Jedwabnego Szlaku. Znaczenie transportu kolejowego rośnie, bo staje się coraz szybszy, pewniejszy i mniej ryzykowny. Transit time skraca się²². Doskonali i usprawnia się procesy transportowe i graniczne oraz wprowadza cyfryzacje. Dlatego należy wykorzystać lokalizację Polski, jej obecne znaczenie geopolityczne dla rozwoju transportu kolejowego i jednocześnie rozwoju gospodarczego Polski. Możemy to zrobić tylko między innymi poprzez inwestycje infrastrukturalne dla kolejowego transportu towarowego w infrastrukturę zarówno techniczną ale i informatyczną w zintegrowanych systemach na przejściach granicznych.

Bibliografia

1. Antonowicz M., Uwagi na temat konkurencyjności kolejowego transportu towarowego w stosunku do transportu samochodowego, Materiały konferencji EUROTRANS, Szczecin 2015 r.
2. Antonowicz M., Prezentacja na konferencji EMAC pt. „Alternatywne korytarze transportowe”, Warszawa 2021 r.
3. Aspajewa Z., Materiały analityczne OSJD KGD Warszawa 2023 r.
4. Bieńkowski i inni, Czynniki i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki w kontekście globalizacji, Prace i Materiały nr 284, IGS,SGH Warszawa 2008 r.
5. Burnewicz J., Ocena wstępnego Programu Operacyjnego „Konkurencyjność transportu”, Gdańsk 2005 r.
6. Dzierbunowicz E., Międzynarodowa konkurencyjność branży na przykładzie branży odlewniczej w Polsce w latach 1995-2010 UE Poznań, 2013 r.
7. Engelhardt J.: Sektor kolejowy w polityce transportowej Unii Europejskiej, Wydawnictwo edu-LIBRI, Kraków 2018 r.
8. Frączak P., Determinanty konkurencyjności branż i sektorów-ujęcie teoretyczne Przedsiębiorstwo i Region nr 1/2009.
9. <https://trans.info/pl/ruch-na-nowym-jedwabnym-szlaku-2022-32208>
10. Jacyna M., red. System logistyczny Polski, Oficyna Wydawnicza P.W, 2012 r.
11. Kubrak K., Kolejowy jedwabny szlaku, Materiały niepublikowane ALK, Warszawa 2023 r.
12. Materiały własne OSJD Warszawa 2023 r.
13. Materiały własne TRACECA baku 2022 r.
14. Porter M., o konkurencji, PWE Warszawa 2001r.
15. Radło M.J., Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki, uwagi na temat definicji, czynników i miar, Wydawnictwo SGH, Warszawa 2008 r.
16. Stankiewicz M.J., Konkurencyjność przedsiębiorstwa – budowanie pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw w warunkach globalizacji, TNOIK Warszawa 2005 r.
17. M. Waldtman, Prezentacja pt. Zastosowanie IoT oraz AI w transporcie kolejowym na Nowym Jedwabnym Szlaku, Państwowy Instytut Łukasiewicza, Wisła 2023 r.
18. Wielądek A.: Korytarze transportowe w: Technologie Transportowe pod red. L. Mindura, Instytut Technologii Eksploatacji-Państwowy Instytut Badawczym Warszawa – Radom 2014 r.

²² Przykład: Azja Ekspres do Duisburga w 10 dni.

