

## PREZES PKP CARGO: POLSKA MUSI POPRAWIĆ SWOJĄ KONKURENCYJNOŚĆ NA NOWYM JEDWABNYM SZLAKU

Polska musi poprawić swoją konkurencyjność na Nowym Jedwabnym Szlaku, aby wykorzystać rosnący ruch kolejowy między Chinami a UE – uważa Czesław Warszewicz, prezes PKP CARGO S.A.

Prezes Warszewicz wziął udział w panelu pt. „Logistyka między Europą i Azją” podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach. Uczestnicy dyskusji byli zgodni, że Polska nie może ograniczyć swojej roli tylko do kraju tranzytowego, ale trzeba dążyć do uzyskania jak największej wartości dodanej – chodzi o to, aby Polska stała się także dużym hubem logistycznym, gdyż wtedy będziemy zarabiać na przeładunkach, a ponadto w Polsce pozostanie podatek VAT od takich towarów i część ceł.

Czesław Warszewicz zaznaczył, że Polska ma pewne przewagi na NJS, ale trzeba je teraz poprzeć przygotowaniem dobrej oferty dla klientów i takie działania są podejmowane zarówno przez PKP CARGO, jak i we współpracy z innymi spółkami kolejowymi w ramach Grupy PKP. – Musimy dbać o konkurencyjność Polski na NJS, a elementami tej konkurencyjności są cena, czas i miejsce dowozu. Dlatego Polska musi dbać o rozwój infrastruktury liniowej i punktowej – powiedział Czesław Warszewicz. Prezes PKP CARGO wyjaśnił, że chodzi o to, aby np. czas przewozu ładunków koleją z Chin do Niemiec przez Polskę wynosił 10 dni, a nawet mniej. Dlatego PKP CARGO nawiązało współpracę z portem w Duisburgu i przewoźnikami kolejowymi w innych państwach unijnych, żeby usprawnić przewozy na NJS oraz między północą i południem Europy a zachodem.

Czesław Warszewicz zaznaczył, że dynamicznie w ostatnich latach rośnie ruch kolejowy między UE a Chinami. W 2016 roku takich pociągów było 1700, a w 2018 roku już 6300. Prezes zaznaczył, że maleje dysproporcja między ruchem Chiny-UE a UE-Chiny, gdyż w 2017 roku pociągi jadące do Europy stanowiły 65 proc. wszystkich połączeń, a w 2018 roku ten wskaźnik spadł do 57 proc.

Warszewicz zwrócił także uwagę na to, że mimo tego dynamicznego wzrostu ruchu nie ma problemów z funkcjonowaniem największego „suchego portu” w Małaszewiczach, gdzie obsługa pociągów odbywa się na bieżąco i nie jest to na pewno „wąskie gardło” na NJS. Jeśli występują problemy to bardziej na granicy chińsko-kazachskiej. Ale oczywiście PKP CARGO będzie rozbudowywać terminal w Małaszewiczach, aby zwiększyć w przyszłości jego przepustowość. Jednocześnie PKP CARGO chce poszerzać swoją obecność na NJS. – Chcemy być obecni na rynku chińskim, być blisko klienta. Jeszcze w tym roku chcemy powołać w Chinach swoje przedstawicielstwo lub spółkę – zadeklarował prezes Warszewicz.

Radosław Pyffel, pełnomocnik zarządu PKP CARGO S.A. ds. rynków wschodnich podkreślił, że spółka aktywnie działa na trasie Europa-Azja, a 80 proc. pociągów przejeżdża przez Małaszewicze. Co więcej, PKP CARGO jest obecne na Forum Pasa i Szlaku zorganizowanym przez Chińczyków. – Fakt, że

zaistnieliśmy na Forum pokazuje, że jesteśmy dostrzegani na poziomie centralnym w Chinach i to nie jest tylko prestiż, ale też dowód pracy, jaką konsekwentnie wykonujemy – stwierdził Pyffel.

Jego zdaniem nie ma w tej chwili zagrożeń dla rozwoju NJS, gdyż jest to projekt prezydenta Xi Jinpinga. Ponadto rośnie opłacalność tego szlaku, a część spółek chińskich powołanych do obsługi NJS wychodzi na swoje i poradziłyby sobie już bez dotacji rządowych do przewozów kolejowych. Mimo to rząd chiński zamierza te dotacje utrzymać także po 2021 roku. Pyffel dodał, że rozwojowi NJS szlaku sprzyja sytuacja geopolityczna, zwłaszcza amerykańsko-chińska wojna celna, gdyż presja prezydenta Donalda Trumpa na Pekin powoduje, iż w Chinach przychylniej patrzy się na NJS.