

Józef Perenc

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Katedra Marketingu Usług
e-mail: jozef.perenc@wzuiu.pl

Koncepcja włączenia Polski i polskich terminali do obsługi ładunków w relacjach Chiny–Europa–Chiny

Kody JEL: R41, R49

Słowa kluczowe: przewozy transkontynentalne, „Jedwabny Szlak”, terminale kontenerowe

Streszczenie. W artykule przedstawiono próbę włączenia Polski i polskich terminali do realizacji idei „Jedwabnego Szlaku” w relacji Chiny–Europa. Nasz kraj ma szansę na udział w aktywizacji kolejowych i morskich przewozów ładunków w kontenerach z Chin do Europy. Idea „Jedwabnego Szlaku” może być pomocna w realizacji globalnych wyzwań transportowych.

Wprowadzenie

Na świecie, w Europie i w Polsce obserwujemy wiele form współpracy państw i przedsiębiorstw. Wiele podmiotów gospodarczych czyni starania, aby mieć jak najbardziej nowoczesne produkty i usługi, aby sieci zbytu i handlu były przygotowane do wygrywania walki konkurencyjnej. W gospodarce światowej obserwujemy powstawanie globalnych podmiotów i sieci producentów, którzy poprzez sprawny i wydajny system transportowy pragną wygrywać międzynarodową konkurencję. W tej globalnej ekspansji ważną rolę pragnie nadal odgrywać Unia Europejska (a w tym także Polska), ale na rynku światowym od wielu lat obserwujemy dużą aktywność gospodarki Chin. W niniejszym opracowaniu przedmiotem rozważań jest ocena szans Polski i polskich terminali w obsłudze międzynarodowych przewozów ładunków w relacjach Chiny–Europa–Chiny.

1. Globalizacja w międzynarodowych procesach transportowych

Globalizacja jest wyróżniana jako swoisty megatrend we współczesnej gospodarce światowej. Naisbitt (2007), konstruując megatrendy, stwierdził, że wiele gospodarek od ujęcia narodowego zmierza do gospodarki globalnej, do internacjonalizacji. Globalizacja jest swoistym, współczesnym wymiarem gospodarki światowej. Nasz świat staje się jednym rynkiem z zachodzącymi na nim procesami.

Procesy integracji gospodarczej można szczególnie zauważyć w ramach Unii Europejskiej i kolejnych jej rozszerzeń w 1973, 1981, 1986, 1995, 2004, 2007 i 2013 roku. Procesy te zdaniem Załogi (2013) spotęgowały proces globalizacji.

W procesach globalizacji ważną rolę odgrywa transport. Globalizacja i integracja przyczyniają się do wzrostu konkurencji i poprawy zasad wolnego, nieskrępowanego handlu (tak na świecie, w Europie, jak i w Polsce). Procesy te powodują wzrost popytu na długotrasowe usługi transportowe oraz powodują potrzebę wzrostu dostępności do tych usług.

2. Chiny jako motor gospodarki światowej

Przez wiele lat gospodarka Chin rozwijała się w tempie 10–11% przyrostu PKB rocznie. Jednak od 2015 i w 2016 roku dało się zauważyć spowolnienie tempa rozwoju tego kraju do 7% PKB. Rząd Chin czyni wiele starań, aby pobudzić popyt wewnętrzny. Między innymi pod koniec 2016 roku obniżono o połowę podatek od nowych aut do 1,6 pojemności oraz uruchomiono wiele linii kredytowych do zakupu mieszkań – w tym celu obniżono z 30 do 25% wkład własny na zaciąganie kredytu hipootecznego, aby pobudzić popyt na mieszkania, szczególnie w małych chińskich miastach. Eksperti bankowi ze Stanford Bernstein krytykują jednak władze centralne Chin za zbyt późne uruchomienie zachęt i stymulant finansowych – tak dla firm, jak i nabywców indywidualnych. Dane zawarte w tabeli 1 dowodzą, że Chiny w globalnej gospodarce są potęgą gospodarczą o zasięgu globalnym.

Tabela 1. Najważniejsze informacje o gospodarce Chin w latach 2013–2015

Wyszczególnienie	2013	2014	2015	2016
1	2	3	4	5
Liczba ludności (mln)	1360,7	1367,8	1374,6	1382,7
Stopa wzrostu PKB (%)	7,7	7,3	6,9	6,7
PKB (mld USD)	9240	10 354	11 065	11 123,7
PKB (<i>per capita</i> w USD)	7081	7718	8141	8261
Deficyt budżetowy (% PKB)	–2,1	–2,1	–2,3	–3,0
Dług publiczny (bez zadłużenia prowincji) (%)	39,5	41,1	43,9	40,5
Zadłużenie zagraniczne (mld USD)	863	895	1416,2	1420,7
Inflacja CPI – ceny towarów konsumpcyjnych (%)	2,6	2,0	1,4	2,0

1	2	3	4	5
Stopa bezrobocia (w miastach) (%)	4,1	4,1	4,1	4,0
Import towarów (mld USD)	1859,1	1878,2	1682,0	1587,4
Eksport (mld USD)	2119	2354	2274	2098
Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Chinach (mld USD)	117,6	119,6	126,3	126,0
Bezpośrednie inwestycje chińskie za granicą (mld USD)	92,7	102,9	118,0	170,1
Rezerwy dewizowe (mld USD)	3880	3899	3330	3010

Źródło: Roczniki statystyczne GUS, lata 2013–2016.

Realizacja chińskiej ekspansji gospodarczej, a szczególnie eksportowej, jest ważnym składnikiem światowego handlu. W końcu 2016 roku chiński handel drogą lądową i morską ukształtował obroty na poziomie: Europa – 559 mld dolarów (z tego 180 mld przypada na Niemcy), grupa krajów ASEAN – 443 mld, kraje Bliskiego Wschodu – 257 mld, Afryka – 192 mld, WNP – 150 mld dolarów. W europejskich obrotach udział handlu Chin z Polską jest bardzo mały, co zobrazowano w tabeli 2.

Tabela 2. Import i eksport produktów Polski z Chinami (mld USD)

Lata	Polski import z Chin	Polski eksport do Chin
2012	13,7	1,36
2013	14,6	1,60
2014	17,6	1,70
2015	20,5	1,82
2016	19,8	1,54

Źródło: Godusławski, 2017.

Z zestawienia w tabeli 2 wyraźnie widać, że polska gospodarka powinna większą uwagę zwrócić na wzrost eksportu do Chin i lepsze zrównoważenie obrotów z tą potęgą gospodarczą.

3. Handel UE na tle eksportu i importu Chin

Postępujące procesy integracji gospodarczej i globalizacji przyczyniają się do wzrostu handlu światowego oraz do wzrostu konkurencji podmiotów i krajów, które odgrywają istotną rolę w eksporcie i imporcie produktów i usług będących przedmiotem wymiany. Zmiany w handlu światowym mają także wpływ na zmiany w kształtowaniu się popytu na usługi transportowe. Określona wielkość popytu ma związek z preferencjami klientów na ukształtowanie kreślonej podaży usług, zaś z drugiej strony powoduje większe na określoną dostępność tych usług. Kraje UE (28) mają największy udział w światowym handlu zagranicznym. Wielkość eksportu i importu krajów UE w minionych latach była

wyższa od eksportu i importu USA. Obroty towarów wybranych największych uczestników handlu światowego zobrazowano w tabeli 3.

Tabela 3. Wybrani najwięksi uczestnicy światowego handlu towarami w latach 2010–2015 (mld USD)

Wyszczególnienie	2010	2014	2015
Eksport , a w tym:			
UE(28)	1 794	2 010	1 985
Chiny	1 758	2 342	2 275
USA	1 278	1 621	1 505
Japonia	770	684	625
Korea	466	573	527
Fed. Rosyjska	401	498	340
Import , a w tym:			
UE(28)	1 790	1 959	1 682
Chiny	1 396	1 959	1 682
USA	1 969	2 413	2 308
Japonia	694	822	648
Korea	425	526	436
Fed. Rosyjska	249	308	194

Źródło: *International Trade Statistic...*, 2017.

Z powyższego zestawienia wyraźnie widać, że w eksporcie towarów w handlu światowym najpierw dominowała UE z udziałem od 11,7 do 15,3% w 2014 roku, zaś w 2015 na pierwsze miejsce wyszły Chiny z udziałem aż 17,4%. Stabilny drugi/trzeci udział w światowym handlu mają USA których udział wzrósł z 8,4% w 2010 roku do 11,5% w 2015 roku. Nieco mniejszy od tej czołówki w światowym eksporcie mają Japonia, Korea, Federacja Rosyjska z udziałem około 2,6–4,8%.

4. Możliwości wykonywania przewozów kolejowych Chiny–Europa dzięki Transsyberyjskiej Magistrali Kolejowej

Takie kraje, jak Chiny, Korea, Japonia oraz Rosja, mają coraz większy udział w handlu światowym. Pod koniec XX wieku na Chiny przypadało około 4% globalnego handlu światowego, zaś w latach 2010–2015 udział ten wzrósł do około 7%. Duża część chińskiego eksportu i importu odbywa się z wykorzystaniem kontenerów, transportu morskiego oraz ostatnio także dzięki wykorzystaniu europejskiej i azjatyckiej sieci kolejowej. Jednym z ważnych elementów składowych międzynarodowej sieci kolejowej jest Transsyberyjska Magistrala Kolejowa mająca długość 9822 km (por. Mendyk, 2003; Perenc, Godlewski, 2000). Jest to linia zbudowana w końcu XIX wieku, w pełni zelektryfikowana, dwutorowa, wyposażona w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Linia ta przebiega

w bardzo trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych. Magistrala ta pełni ważną funkcję w długotrasowych przewozach pasażerskich oraz w ruchu towarowym.

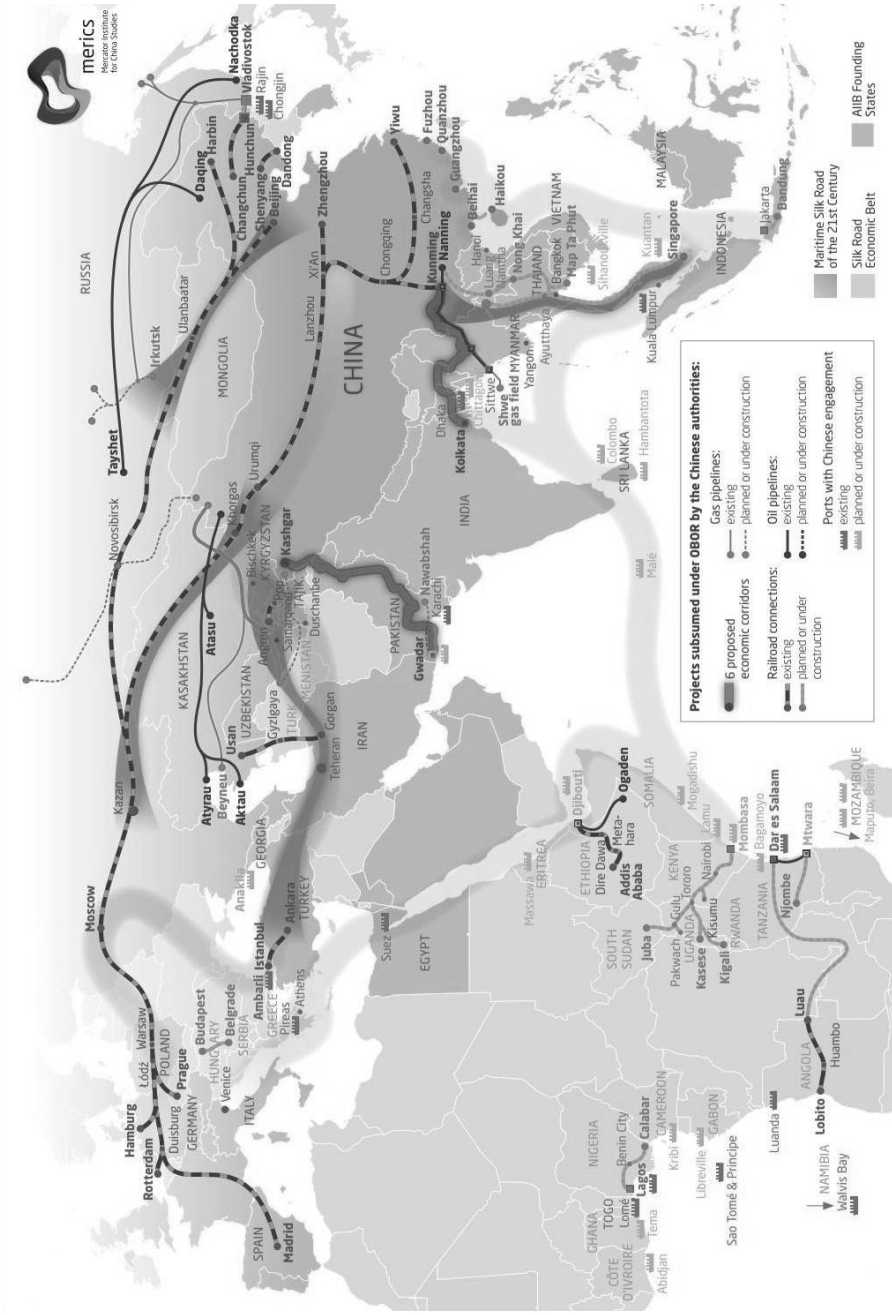
Wielu autorów, w tym Lipińska-Słota (2009) oraz Raczyński i Wardal (2008), podkreśla, że do linii obszarów bogatych w zasoby naturalne – węgla, ropy naftowej, drewna, gazu ziemnego – należy Transsyberyjska Magistrala Kolejowa, która jest naturalnym przedłużeniem drugiego korytarza transportowego w relacji Berlin–Warszawa–Moskwa–Niżny Nowogród–Władywostok–Nachodka–Wostocznyj–Posiet. Linia ta jest podstawowym składnikiem infrastruktury kolejowej łączącej kraje wschodniej Azji – Japonię, Chiny, Koreę – z Europą Środkową i Zachodnią. Obecny potencjał przeładunkowy polskich i białoruskich kolei na wschodniej granicy jest wystarczający. Małaszewicze, Brześć, Sławków i inne stacje są w pełni przygotowane do sprawnego i szybkiego przeładunku kontenerów na platformy normalnotorowe oraz do kompleksowej obsługi ładunków w tych relacjach połączeń krajów Europy i Azji Wschodniej.

5. „Jedwabny Szlak” szansą aktywizacji lądowych przewozów koleją z Chin do Europy

Według informacji uzyskanych z oddziału firmy logistycznej DHL w Szanghaju w 2014 roku trasą kolejową pomiędzy Chinami i Europą w stosunku do lat poprzednich przewieziono o 200% więcej kontenerów. Jest to bardzo pozytywny sygnał oraz nadzieja, że taki trend utrzyma się nadal w następnych latach. Daje się też zauważyć coraz pełniejsze wykorzystanie zdolności przewozowej Transsyberyjskiej Magistrali Kolejowej. Istnieje więc coraz większa potrzeba wytyczenia nowej trasy, tak zwanego południowego połączenie prowincji Chin: Chengdu, Wuhan, Zengzohu z Moskwą, Łodzią, Duisburgiem, Hamburgiem i innymi miastami.

W 2014 roku kilka chińskich miast uruchomiło połączenia z Europą z takich miast, jak Chogging, Chengdu, Suzhou, Wuhan, Zengzohu – „korytarz zachodni” – jako połączenie z Chin przez Kazachstan, Rosję, Białoruś, Polskę do Niemiec (rys. 1). W Polsce stacjami docelowymi mogą na tym szlaku być Sławków i Łódź (jako stacje docelowe lub węzły) do dalszej ekspedycji ładunków w kontenerach.

Bardzo pozytywnym zjawiskiem jest udzielane wsparcie finansowe przez koleje chińskie oraz przez operatorów na chińskich terminalach kontenerowych. Pomoc finansowa lokalnych chińskich rządów, udzielane korzystne kredyty, wsparcie finansowe udzielane dla terminali kontenerowych w Chinach oraz wzrost zainteresowania międzynarodowych organizacji finansowych, takich jak EBI, EBOR, BŚ, inicjatywami na rzecz „Jedwabnego Szlaku” rokuje pozytywnie co do szans rozwoju nowego połączenia Chin z Europą Środkową i Zachodnią. Ocenia się, że dzięki „Jedwabnemu Szlakowi” Polska może zaistnieć w samym środku tych przemian i procesów. Dzięki temu połączeniu oprócz miedzi z Zagłębia Lubińskiego na większą skalę będą z Polski do Chin eksportowane produkty żywnościowe, mięso, nabiał, warzywa. Przedsięwzięcia tej nowej trasy od 2013 roku



Rysunek 1. Kolejowy i morski „Jedwabny Szlak” pomiędzy Chinami i Europą

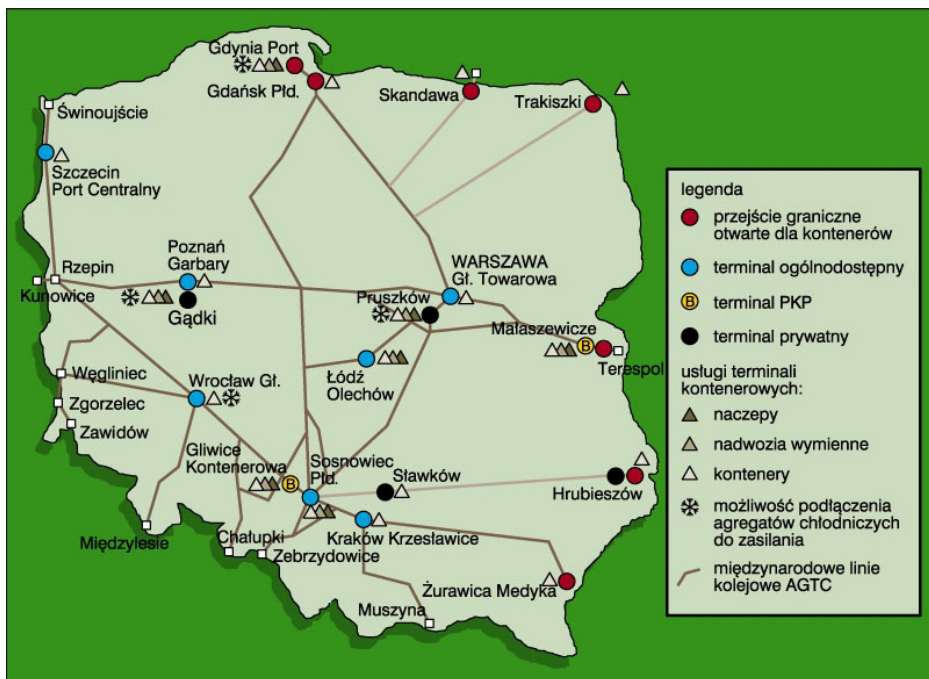
Źródło: www.pb.pl (23.11.2016).

są promowane przez administrację Chin Xi Jinpinga. Wielu chińskich ekspertów określa to przedsięwzięcie mianem „chińskiej wersji planu Marshalla”. Władze tego kraju zapowiedziały utworzenie specjalnego Funduszu Jedwabnego Szlaku z kapitałem około 40 mld dolarów (Nowy Jedwabny Szlak..., 2016).

Szlak ten ma być alternatywnym projektem dominacji USA w gospodarce światowej. Ta koncepcja ma legitymizować i ułatwiać wzrost chińskich wpływów w krajach tranzytowych na drodze do Europy Zachodniej. Także w zachodnich i centralnych prowincjach Chin ma to być swoistym motorem rozwoju proeksportowej działalności wielu chińskich subregionów. Dodatkowym uzupełnieniem tego projektu ma być projekt Azjatycki Bank Inwestycji w Infrastrukturę powołany przez Chiny z udziałem Polski i innych krajów.

Na tym szlaku ważną funkcję mogą pełnić polskie terminale kontenerowe a szczególnie:

- terminal graniczny Małaszewicze i połączenie z terminalem Łódź Olechów,
- linia szerokotorowa Hrubieszów–Sławków i terminal w Sławkowie.



Rysunek 2. Mapa polskich terminali kontenerowych

Źródło: GUS (2016).

Nasz kraj na tym szlaku może odgrywać rolę głównego huba na zachodnim krańcu szlaku oraz miejsce tranzytu i dalszego transportu chińskich produktów eksportowych

do krajów Europy Centralnej i Zachodniej. Trasa „Jedwabnego Szlaku” ma wersję lądową i morską. W wersji lądowej trasa biegnie od Zhengzhou, Yiwu, Nanningu przez Urumgi, Kazań, Moskwę do Łodzi, Hamburga, Pragi. Trasa nr 2 przebiega od Harbinu, Pekinu przez Ułan Bator, Nowosybirsk, Kazań, Moskwę i dalej do Łodzi, Pragi, Hamburga i Rotterdamu. Trasa północna (nr 1) jest zbliżona do trasy Kolei Transsyberyjskiej.

6. Polskie terminale lądowe na trasie „Jedwabnego Szlaku”

6.1. Oferta terminalu Sławków k. Dąbrowy Górniczej

Terminal Sławków znajduje się na końcowym odcinku linii szerokotorowej (1520 mm). Terminal ten od wielu lat doskonali swoją ofertę przeładunkową, składową, spedycyjną, logistyczną i celną. Na tym terminalu można przeładować: kontenery, naczepy, wymienne nadwozia, towary sypkie (węgiel, koks, antracyt), sól Pelle, zboża, wyroby hutnicze, surowkę żelaza, szkło, drewno, towary paletyzowane, towary w big bagach oraz produkty chemiczne.

Terminal Sławków ma roczną zdolność w przeładunkach kontenerów około 285 tys. TEU, wyrobów hutniczych około 380 tys. t/rok., towarów paletyzowanych 200 tys. na rok, towarów masowych około 2 mln ton/rok, innych masowych około 365 tys. t/rok. Zleceniodawcy usług przeładunkowych mają możliwość ważenia ładunków na wadze kolejowej i samochodowej. Istnieje też możliwość skorzystania z 3 dużych magazynów na tym terminalu: o powierzchni 8500 m², o powierzchni 4860 m² i dla 1760 europalet.

Na terminalu Sławków są stworzone warunki do realizacji przeładunku bezpośredniego i pośredniego w trzech relacjach:

- wagony szerokotorowe – wagony normalnotorowe,
- wagony normalnotorowe/normalnotorowe – samochody,
- samochód – samochód.

6.2. Oferta terminalu Łódź Olechów

Obsługiwany przez Spedcont punkt przeładunkowy w Łodzi ma szansę stać się najważniejszym w Polsce terminalem łączącym kraje Dalekiego Wschodu z Europą Zachodnią (w tym także na „Jedwabnym Szlaku”).

Łódzka spółka Spedcont jeszcze do niedawna była kojarzona wyłącznie z przeładunkiem kontenerów. W porę dostrzeżono jednak zalety i perspektywy rozwoju logistyki intermodalnej. Firma uruchomiła własne połączenia kolejowe, stając się operatorem intermodalnym z jasno wytyczoną ścieżką rozwoju.

Firma Spedcont od dłuższego czasu podejmuje prace na rzecz wykorzystania własnego potencjału w kontekście usług intermodalnych. W lutym bieżącego roku uruchomiła połączenia kolejowe z terminala w Łodzi do portów trójmiejskich – w Gdańsku i Gdyni.

Terminal ma bardzo dobre warunki do zwiększenia skali swojej działalności, zatem liczba połączeń wzrasta z kwartału na kwartał. Jego rola już dawno wykroczyła poza obszar przeładunku kontenerów. Łódź Olechów stał się ważnym ogniwem w intermodalnym łańcuchu dostaw z ambicjami stania się „hubem” umożliwiającym przemieszczanie ładunku z Chin oraz innych krajów dalekiego wschodu do wielu krajów Europy, przy jednoczesnej minimalizacji kosztów przeładunków i przewozów między terminalami. Terminal przeładunkowy Spedcontu w Łodzi posiada 2800 mb torów, 42 000 m² obszaru składowania dla 5000 TEU – tak dla kontenerów, jak i wymiennych nadwozi (www.spedcont.pl/oferta.html).

Poza obsługą pociągów w relacji krajowej firma rozwija również połączenia międzynarodowe. W ostatnim czasie zostały uruchomione połączenia kolejowe do Włoch, ze stacją docelową w terminalu w Piacenzie. Zarząd Spedcontu liczy na dalszy rozwój tej współpracy. Towary z Łodzi-Olechowa wyjeżdżają również poza Europę. Spedcont obsługuje bezpośrednie relacje z Mongolią, Chinami, Kazachstanem i Uzbekistanem.

6.3. Oferta hubu przeładunkowego Gdańsk

Port w Gdańsku może pełnić funkcję hubu przeładunkowego na mniejsze statki z dowozem do portów fińskich i rosyjskich. Obecna zdolność przeładunkowa portu w Gdańsku przekroczyła milion TEU.

Bardzo dużym statkiem na tej linii jest Eleonora Maersk ze zdolnością przewozową do 14 770 kontenerów. Szacuje się, że wartość ładunków umieszczanych w kontenerach na takim statku może przekroczyć 1 mld euro (w 2016 r. DTC Gdańsk przeładował 1299 tys. TEU, BCT Gdynia 612 tys. TEU, zaś Szczecin 90 tys. TEU).

Terminal DCT Gdańsk ma bardzo liczne połączenia z polskimi terminalami takich firm, jak: Polzug Poznań Gądky, PCC Intermodal Kutno, Laconia Warszawa, Spedcont Łódź, Maersk Kąty Wrocławskie, Maersk Sławków, Ost Sped Szamotuły.

Zespół portowy portów Trójmiasta posiada bardzo duży potencjał przeładunkowo-składowy, oprócz terminalu DCT Gdańsk w zespole tym funkcjonuje Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia (BTDG) i Gdyniński Terminal Kontenerowy (GTK). Łączna zdolność przeładunkowa tych terminali ma mieć w 2018 roku około 5 mln TEU. Na wielu europejskich i polskich terminalach kontenerowych wykonuje się próby budowy całkowicie zautomatyzowanych terminali, gdzie praca człowieka będzie ograniczona do niezbędnego minimum (Krośnicka, 1990) (dzięki kompleksowym systemom informatycznym).

7. Uwarunkowania międzynarodowej konkurencji w usługach przewoźników kolejowych i morskich

Przewozy ładunków międzynarodowego handlu pomiędzy krajami Azji i Europy podlegają konkurencji pomiędzy gałęziami transportu, które są predestynowane do wykonywania przewozów na dalekie odległości. Tę naturalną predyspozycję ma transport morski, który ze względu na swoje główne zalety: masowość, stosunkowo niskie koszty eksploatacji, przyjazne relacje w stosunku do środowiska naturalnego, wygrywa w wielu relacjach konkurencję z pozostałymi gałęziami transportu. Obecne wielkości statków, ich nowoczesne rozwiązania technologiczne, stosunkowo małe załogi powodują, że ładunki z Chin, Korei, Singapuru, Indii do Europy Zachodniej i Środkowej w dużej części są transportowane drogą morską. Jedyną wadą jest stosunkowo długi czas przewozu ładunków wynoszący od 30 do 40 dni. Ważną zaletą tej gałęzi transportu jest stosunkowo korzystna cena za fracht morski 1 kontenera – wynosząca u niektórych armatorów 1380–1630 dolarów za 1 kontener 20-stopowy.

Drugim ważnym operatorem długotrasowych przewozów międzynarodowego handlu z Chin do Europy może być transport kolejowy. Szczególne zainteresowanie tą gałęzią transportu wynika z idei „Jedwabnego Szlaku”, w którym Chiny, Rosja, Kazachstan, Ukraina, Polska i inne kraje upatrują szansy wykorzystania kolei i przejścia przez nią części ładunków z drogi morskiej. Kolej w tych przewozach może wykorzystać tor szeroki (1520 mm) linią LHS do Sławkowa lub przez przejście w Małaszewiczach (na tory o prześwicie 1435 mm). Przeładunki na stacjach granicznych powodują dodatkowe koszty, wydłużają czas przewozu. Zaletą kolei jest krótszy czas dostawy wynoszący 14–20 dni. Jednak istotną wadą tego wyboru są większe koszty przewozu, gdyż fracht kolejowy wynosi około 9000 dolarów za 1 kontener.

Przewozy kolejowe Chiny–Europa–Chiny mają szanse dalszego rozwoju. Obecna infrastruktura na Transsyberyjskiej Magistrali oraz nowe trasy „Jedwabnego Szlaku” stwarzają szanse aktywizacji przewozów intermodalnych w tranzycie przez terytorium Polski, jak i systematycznego wzrostu ładunków polskiego handlu zagranicznego kierowanych z Polski do Chin i krajów ościennych. Między Chinami a Europą Zachodnią obserwuje się stały wzrost przewozów, który w tej relacji wynosi około 12–15 mln TEU, zaś w relacji Europa–Chiny popyt na przewozy szacuje się na około 7–8 mln TEU. W pracach prognostycznych przewiduje się, że w latach 2016–2020 mogą one stanowić około 30–35% ogólnego wolumenu ładunków kierowanych do przewozów w tej relacji.

Podsumowanie

Z rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu wynikają następujące wnioski:

1. Bardzo ważną rolę w procesach globalizacji, integracji i międzynarodowej wymiany handlowej odgrywa sprawny i wydajny transport morski i kolejowy.

2. Chiny oprócz UE (28) są potęgą gospodarczą oraz swoistym motorem gospodarki światowej. Obroty Chin z Europą w 2016 roku wynosiły 3899 mld dolarów, zaś z Polską tylko 21,4 mld dolarów.
3. Polskie przedsiębiorstwa, organizacje handlowe i rząd RP powinny zadbać o zwiększenie w latach 2018–2025 eksportu produktów i usług do Chin poprzez terminale w Gdańsku, Małaszewiczach, Łodzi i Sławkowie.
4. Jedną z możliwych strategii aktywizacji przewozów pomiędzy Chinami a Polską i Europą może być idea realizacji kolejowego i morskiego „Jedwabnego Szlaku” i doprowadzenie tej trasy do terminalu Małaszewicze oraz Sławków k. Dąbrowy Górniczej.
5. Początkowy wkład Chin do inwestycji w „Jedwabny Szlak” to kapitał założycielski około 40 mld dolarów oraz inicjatywa utworzenia Azjatyckiego Banku Inwestycji w Infrastrukturę, do której przystąpiła Polska i wiele krajów Azji i Europy.

Bibliografia

- Godusławski, M. (2017). *Made In Poland nie podbija Chin*. Pobrane z: <https://www.pb.pl/made-in-poland-nie-podbija-chin-853319> (24.03.2018).
- Grzybowski, M. (2015). Transport morski LNG. *Polska Gazeta Transportowa*, 47, 4–5.
- GUS (2016). *Raport metodologiczny transportu kombinowanego w Polsce*. Warszawa.
- International Trade Statistic 2010–2016* (2017). Pobrane z: www.wto.org (10.02.2017).
- Kęciek, K. (2017). *Giganty morz*. Pobrane z: www.tygodnikprzeklad.pl/giganty-morz/ (10.02.2017).
- Krośnicka, K.A. (1990). Technologie w portach morskich. W: L. Mindur (red.), *Technologie transportowe* (s. 203–212). Warszawa: WKiŁ.
- Kuciński, K. (2002). *Gospodarka globalna*. Poznań: Kurpisz.
- Lipińska-Słota, A. (2009). *Korytarze transportowe Europa–Azja* (s. 91–103). W: M. Mindur (red.), *Transport Europa–Azja*. Warszawa, Radom: PIB.
- Mendyk, E. (2003). Magistrała transsyberyjska i jej znaczenie gospodarcze. *Spedycja, Transport, Logistyka*, 9, 12–18.
- Mindur, M. (red.) (2009). *Transport Europa–Azja*, Warszawa, Radom: PIB.
- Naisbitt, J. (2007). *Megatrendy, dziesięć nowych kierunków zmieniających nasze życie*. Poznań: Zyska i S-ka.
- Nowy Jedwabny Szlak Chin szansą dla Polski na inwestycje i eksport* (2016). Pobrane z: <https://www.pb.pl/nowy-jedwabny-szlak-chin-szansa-dla-polski-na-inwestycje-i-eksport-802881> (30.12.2016).
- Perenc, J. (2013). Inwestycje w infrastrukturę bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim jako szansa rozwoju transportu kombinowanego w PKP CARGO. W: D. Zarzecki, J. Perenc (red.), *Transport intermodalny w Polsce* (s. 247–261). Szczecin: WNUS.
- Perenc, J., Godlewski, J. (2000). *Międzynarodowe przewozy towarowe*. Warszawa: PWT.

- Pluciński, M. (2013). *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu*. Warszawa: CeDeWu.
- Raczyński, J., Wardal, M. (2008). *Problemy techniczne i eksploatacyjne kompatybilności systemów kolejowych 1435 i 1520 mm*. Warszawa: Konferencja SITK RP.
- Rosa, G. (2013). *Konkurencja w transporcie*. Warszawa: C.H. Beck.
- Stiglitz, J. (2005). *Globalizacja*. Warszawa: Wyd. Naukowe PWN.
- Załoga, E. (2013). *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*. Szczecin: WNUS.

THE CONCEPT OF JOINING POLAND AND POLISH TERMINALS TO FREIGHT HANDLING IN CHINA–EUROPE–CHINA RELATIONS

Keywords: freight handling, China, Europe, polish terminals

Summary. Many forms of cooperation between countries and companies can be observed in the World, in Europe, in Poland. Many economic entities make many efforts to have the most updated products and services so distribution and trade networks could be prepared for winning the competitive struggle. In the world economy we can observe emergence of global entities and producers networks, which are willing to win an international competition by means of efficient and effective transport system. The European Union still desires to play an important role in this global expansion (so does Poland), but we have been observing a high activity of Chinese economy on the world market for many years. Therefore, evaluation of chances of Poland and Polish terminals in operation of international freight in China–Europe–China relations will be the main subject of consideration in this article.

Translated by Leszek Gracz

Cytowanie

Perenc, J. (2018). Koncepcja włączenia polski i polskich terminali do obsługi ładunków w relacjach Chiny–Europa–Chiny. *Ekonomiczne Problemy Usług*, 1 (130), 109–120. DOI: 10.18276/epu.2018.130-11.