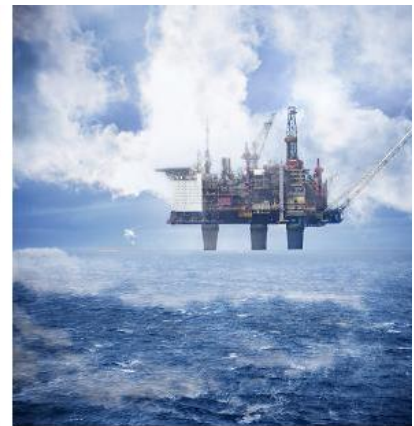


ZLECENIE (nr)	40/05/2023	
PROJEKT	Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” zgodnie z zatwierdzoną metodyką	
PRZEDMIOT OPINII	RAPORT KOŃCOWY	KIEROWNIK PROJEKTU Paweł Zejer
ZAMAWIAJĄCY	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	PRZYGOTOWALI dr hab. Jana Pieriegud, prof. SGH Adam Zadroga Daniel Karpowicz Łukasz Paszkowiak Magdalena Janowska Przemysław Panek Izabela Plutecka Julita Kowalska Magdalena Fitak Karol Wiśniewski Tomasz Szytbor



PROJEKT	Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” RAPORT KOŃCOWY (Zlecenie nr 40/05/2023)
ZAMAWIAJĄCY	CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH
WYKONAWCA	MULTICONSULT POLSKA SP. Z O.O.
DATA	06.11.2023 r.
AUTORZY	Multiconsult: <ul style="list-style-type: none">• Adam Zadroga• Daniel Karpowicz• Łukasz Paszkowiak• Magdalena Janowska• Przemysław Panek Doradca zewnętrzny: <ul style="list-style-type: none">• dr hab. Jana Pieriegud, prof. SGH Centrum Unijnych Projektów Transportowych: <ul style="list-style-type: none">• Izabela Plutecka• Julita Kowalska• Magdalena Fitak• Karol Wiśniewski• Tomasz Sztybor



Spis treści

STRESZCZENIE	5
WSTĘP	10
1 ANALIZA CZYNNIKÓW W OTOCZENIU WPŁYWAJĄCYCH NA POPYT NA PRZEWOZY INTERMODALNE	13
1.1 Analiza PESTEL	13
1.2 Analiza ryzyk globalnych i regionalnych	15
1.3 Strategie współpracy w sieciach dostaw i ich wpływ na rekonfigurację łańcuchów logistycznych	16
1.4 Kierunki polityki transportowej, klimatycznej, energetycznej i przemysłowej w UE i Polsce	17
1.5 Identyfikacja interesariuszy w kontekście Analizy	22
2 ANALIZA POTENCJAŁU GOSPODARCZEGO	24
2.1 Potencjał gospodarczy i produkcyjny Polski	24
2.2 Potencjał gospodarczy i produkcyjny wybranych krajów	33
2.2.1 Niemcy	33
2.2.2 Francja	34
2.2.3 Stany Zjednoczone	35
2.2.4 Wielka Brytania	36
2.2.5 Niderlandy	37
2.2.6 Włochy	38
2.2.7 Czechy	40
2.2.8 Chiny	42
2.2.9 Belgia	43
2.2.10 Hiszpania	44
2.2.11 Słowacja	45
2.2.12 Litwa	46
2.2.13 Ukraina	47
2.2.14 Arabia Saudyjska	49
2.3 Przegląd prognoz makroekonomicznych	50
2.3.1 Gospodarka globalna	50
2.3.2 Europa	56
2.3.3 Wielka Brytania	57
2.3.4 Polska	57
2.3.5 Ukraina	59
3 ANALIZA HANDLU ZAGRANICZNEGO	60
3.1 Obroty handlu zagranicznego Polski w podziale na kraje i grupy towarów	60
3.2 Obroty handlu zagranicznego najważniejszych partnerów handlowych Polski	64
3.2.1 Niemcy	64
3.2.2 Francja	66
3.2.3 Stany Zjednoczone	69
3.2.4 Wielka Brytania	71
3.2.5 Niderlandy	74
3.2.6 Włochy	76
3.2.7 Czechy	79
3.2.8 Chiny	82
3.2.9 Belgia	84
3.2.10 Hiszpania	87
3.2.11 Słowacja	89
3.2.12 Litwa	91
3.2.13 Ukraina	93
3.2.14 Arabia Saudyjska	95
3.3 Przegląd prognoz handlu zagranicznego (globalnie, regionalnie, Polska)	98
3.3.1 Gospodarka globalna	98
3.3.2 Europa	102
3.3.3 Wielka Brytania i wpływ Brexitu	104
3.3.4 Wpływ wojny na Ukrainie	105
3.4 Przegląd priorytetów rządowych w handlu zagranicznym	107
3.5 Analiza potencjału handlu zagranicznego	109
3.5.1 Polska	109
3.5.2 Niemcy	116
3.5.3 Francja	118



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

3.5.4	Stany Zjednoczone	120
3.5.5	Wielka Brytania	122
3.5.6	Niderlandy	124
3.5.7	Włochy	126
3.5.8	Czechy	128
3.5.9	Chiny	130
3.5.10	Belgia	132
3.5.11	Hiszpania	134
3.5.12	Słowacja	136
3.5.13	Litwa	138
3.5.14	Ukraina	140
3.5.15	Arabia Saudyjska	142
3.6	Wnioski z badań ankietowych	144
3.7	Listy grup towarowych oraz kierunków eksportowo-importowych z największym potencjałem	145
3.8	Możliwe scenariusze zmian w strukturze handlu zagranicznego w korytarzach TEN-T	149
4	ANALIZA POTENCJAŁU RYNKU TRANSPORTOWEGO	151
4.1	Analiza wielkości i struktury polskiego rynku transportowego	151
4.2	Identyfikacja grup ładunków podatnych na konteneryzację	158
4.3	Analiza potencjału przeładunkowego: porty i terminale lądowe	161
4.4	Analiza oferty przewozów intermodalnych w korytarzach TEN-T	163
4.5	Wnioski z badań ankietowych	169
4.6	Lista kierunków z najlepszą ofertą i największym potencjałem	171
4.7	Lista kierunków z najsłabszą i brakującą ofertą	173
5	PROJEKT FLAGOWY „EKSPORT – IMPORT”: PROPONOWANE KIERUNKI, PREFERENCYJNE WARUNKI I NIEZBĘDNE DZIAŁANIA	174
5.1	Lista kierunków rekomendowana do wsparcia w ramach projektu flagowego	174
5.2	Analiza luk: popyt vs. wąskie gardła i bariery	176
5.3	Wskazanie niezbędnych działań w zakresie wyeliminowania wąskich gardeł	177
5.4	Wskazanie preferencyjnych warunków dla regularnych połączeń pociągów intermodalnych	180
	SPIS TABEL I RYSUNKÓW	181



STRESZCZENIE

- Wśród czynników zewnętrznych mających wpływ na rozwój transportu intermodalnego na pierwsze miejsce w ostatnich dwóch latach wyraźnie wysunęły się zmiany geopolityczne i geoeconomiczne. Skutki fragmentacji geoeconomicznej, wojny w Ukrainie oraz wojen handlowych będą miały szczególne znaczenie dla rozwoju transportu intermodalnego w relacjach eksportowo-importowych także w kolejnych latach.
- W celu minimalizacji ryzyk w łańcuchach dostaw przedsiębiorstwa coraz częściej będą decydować się na przenoszenie procesów produkcyjnych do krajów z tego samego regionu, zaufanego pod względem stabilności i lojalności geopolitycznej (*friendshoring*). Zmiany te w przyszłości będą przekładały się na przepływy w korytarzach towarowych. Wśród krajów najczęściej wskazywanych jako atrakcyjne miejsca w pobliżu lokalizacji zaopatrzenia ze względu na wysokiej jakości zdolności produkcyjne, pierwsze miejsce wśród europejskich przedsiębiorstw zajmuje Polska. Tworzy to potencjalne możliwości dla rozwoju nowych relacji eksportowo-importowych w perspektywie długoterminowej.
- Cele zawarte w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju Polski oraz większości jej najważniejszych partnerów handlowych stawiają zrównoważony rozwój, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i efektywność energetyczną jako główne wyznaczniki działań w zakresie długofalowej polityki gospodarczej, energetycznej, klimatycznej i transportowej. Podstawą do tego mają być zmiany w polityce przemysłowej. Jednym z modeli jest reindustrializacja pozwalająca na wzrost produktywności oparty na wykorzystaniu wiedzy oraz nowych technologii. Planowane przez rządy poszczególnych krajów działania będą dostosowane do specyficznych cech gospodarek narodowych oraz stopnia ich włączenia w globalne łańcuchy wartości dodanej.
- Głównymi filarami wzrostu gospodarczego Polski są konsumpcja krajowa i eksport, tworzący ok. 62% wartości dodanej PKB. Zgodnie z *Kierunkami Rozwoju Ekspansji Zagranicznej* (projekt z lutego 2023 r.) głównym celem polityki rządowej w perspektywie długoterminowej będzie konsekwentne przesuwanie się Polski na wyższe poziomy w globalnych łańcuchach wartości dodanej. Istotnym elementem polityki eksportowej ma być koncentracja wsparcia na kluczowych branżach, wspierających poprawę pozycji Polski w łańcuchach wartości oraz tych, które mogą w przyszłości decydować o pozycji konkurencyjnej Polski w świecie. Priorytet jest nadany sektorom wschodzącym, które są szansą na wypromowanie polskich markowych produktów oraz produktów pośrednich (półproduktów) m.in.: budownictwo, elektronika profesjonalna, sektor farmaceutyczny i wyrobów medycznych, sektor maszyn i urządzeń, ICT, sektor kosmetyczny, sektor lotniczo-kosmiczny, meblarski, motoryzacyjny, spożywczy. Zwiększenie powiązań z rynkami międzynarodowymi przewiduje się poprzez poszerzanie grona podmiotów uczestniczących w wymianie międzynarodowej, w szczególności z krajami pozaunijnymi takimi jak: USA, Chiny, Indie, Turcja, Ukraina, Zjednoczone Emiraty Arabskie.
- Przeanalizowane w badaniu czternaście krajów – należące do grona największych partnerów Polski lub stanowiące potencjał do zacieśnienia współpracy w przyszłości – różnią się pod względem poziomu rozwoju gospodarczego oraz udziału przemysłu i eksportu w tworzeniu wartości PKB. Wysoki udział tradycyjnych gałęzi przemysłu jest charakterystyczny dla Chin (ok. 40%) oraz Arabii Saudyjskiej (ponad 50%). Największy udział przemysłu w PKB wśród krajów UE pozostaje w Polsce (ok. 28%), Czechach (27%) i Słowacji (26%), natomiast we Francji, Belgii, Niderlandach jest na poziomie poniżej 20%.



Również w krajach spoza UE – Wielkiej Brytanii i USA ten wskaźnik jest stosunkowo niski (odpowiednio 14% i 18%). Wysoki udział eksportu (ponad 75%) cechuje także gospodarki takich krajów jak: Belgia, Niderlandy, Słowacja, Czechy.

- Po spowolnieniu dynamiki globalnego wzrostu gospodarczego w 2022 r. i spadku produkcji przemysłowej, które wystąpiły zarówno w gospodarkach rozwiniętych, jak i wschodzących, od początku 2023 r. koniunktura gospodarcza wykazuje oznaki poprawy, jednak jej ożywienie w obliczu pozostających znacznych zagrożeń pozostaje stosunkowo słabe. Jak wskazują prognozy przygotowane przez ekspertów (m.in. Komisji Europejskiej, OECD, MFW) rozwój przemysłu i handlu zagranicznego w najbliższych pięciu latach będzie się odbywał w warunkach umiarkowanego tempa wzrostu gospodarki globalnej na poziomie ok. 3% oraz ok. 1,4% w strefie euro. Na tym tle prognozowany jest spowolnienie PKB Chin do ok. 3,4% w 2028 r.
- Prognozy ekspertów MFW, podobnie jak ekspertów krajowych, wskazują na wzrost polskiej gospodarki o 3,7% w 2025 r., tj. o 0,5 punktów procentowych wyżej od średniej dla gospodarki światowej oraz o 1,5% wyżej od średniej dynamiki wzrostu dla UE. W kolejnych latach prognozowane jest osłabienie tempa wzrostu realnego PKB Polski do 3,1% w 2028 r.
- Według szacunków ekspertów OECD, wzrost światowego handlu spowolni wraz ze wzrostem PKB w 2023 r. do 1,6%, a następnie wzrośnie do 3,8% w 2024 r. Jednocześnie prognozuje się, że potencjał wzrostu wolumenu handlu zagranicznego w krajach europejskich jest wyższy niż w innych regionach. Z analiz PKO Bank Polski wynika, że w 2023 r. główni partnerzy handlowi Polski odnotują wyraźne spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego, po którym nastąpi jego szybkie odbicie. Pozytywnie zaskakiwać powinni „nowi” eksporterzy, pojawiający się wskutek oddania do użytku kolejnych inwestycji typu greenfield. Od ataku Rosji na Ukrainę tendencje skracania łańcuchów dostaw i lokowania inwestycji w krajach „zaprzyjaźnionych” nasiliły się, a Polska jest wskazywana jako jeden z potencjalnych beneficjentów. Dzięki temu eksport utrzymuje wzrosty pomimo niesprzyjającego otoczenia.
- W 2022 r. eksport polskich towarów osiągnął wartość 1,6 bln PLN. Około 2/3 wartości polskiego eksportu trafiło do innych państw członkowskich UE, w tym prawie 28% eksportu przypadało na Niemcy – największego partnera handlowego Polski, 6,6% na Czechy, 5,7% na Francję oraz po 4,6% na Niderlandy i Włochy. Zacieśnienie powiązań Polski z rynkami międzynarodowymi przewiduje się poprzez poszerzenie grona podmiotów uczestniczących w wymianie międzynarodowej w szczególności z krajami pozaunijnymi, w tym z USA, Chinami, Indiami, Turcją, Ukrainą, ZEA, Japonią, RPA, Koreą Południową, Brazylią, Kazachstanem, Norwegią. Dodatkowo, poprawa kondycji gospodarki ukraińskiej w najbliższych latach, popyt na surowce, półprodukty i produkty gotowe wynikające z potrzeby jej odbudowy, bliskie sąsiedztwo rynków dają perspektywy do zwiększenia wzajemnych obrotów handlowych między Polską a Ukrainą. Perspektywy te są jednak obarczone wyjątkową niepewnością i w dużej mierze zależą od przebiegu działań wojennych na terytorium Ukrainy.
- Potencjał eksportowy dla Polski i jej partnerów handlowych został oszacowany za pomocą dedykowanego narzędzia do analizy możliwości handlu zagranicznego opracowanego przez ITC i przedstawiony za pomocą GAP map, ilustrując bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu analizowanego kraju. Do 2028 r. rynkami o największym potencjale dla polskiego eksportu pozostaną: Niemcy, Francja i Wielka Brytania. Niemcy wykazują największą



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 19 mld USD. W dalszej kolejności są: Francja (z potencjałem eksportowym o wartości 8 mld USD), USA (7,3 mld USD), Wielka Brytania (7,2 mld USD), Niderlandy (7 mld USD) oraz Włochy (5,2 mld USD), Czechy (5 mld USD), Chiny (4,8 mld USD), Belgia (4,7 mld USD).

- Największy potencjał eksportowy Polski na rynek światowy wykazują towary z następujących grup:
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane;
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane;
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych;
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji;
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmięszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej;
 - 940190: części siedzeń;
 - 940360: meble drewniane;
 - 940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami;
 - 8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne;
 - 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych;
 - 870830: hamulce pojazdów elektrycznych;
 - 840820: silniki o zapłonie samoczynnym.
- Największy potencjał w imporcie Polski mają:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do transportu pasażerów, gdzie indziej niesklasyfikowane;
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmięszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej;
 - 85XXXb: telefony i inne urządzenia aparaty przekazujące głos i obraz;
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane;
 - 9504XX: konsole do gier wideo;
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych;
 - 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych;
 - 8703XX: samochody osobowe;
 - 84XXXX: urządzenia niesklasyfikowane;
 - 85XXXd: karty inteligentne; elektroniczne układy scalone; lampy LED.
- Wśród grup towarowych z najwyższym potencjałem dominują:
 - pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria eksportowane do Niemiec, Francji, USA, Niderlandów, Chin, Belgii, Czech;
 - polskie meble eksportowane do Niemiec, Niderlandów, Francji, Czech, Wielkiej Brytanii;
 - maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części eksportowane do Czech, Słowacji i Niderlandów.
- Obecna struktura geograficzna i towarowa handlu zagranicznego Polski, jak również oszacowany potencjał eksportowy zwiększają dalszą przewagę przepływu towarów w korytarzu Morze Północne – Bałtyk w stosunku do korytarza Bałtyk – Adriatyk. Ta przewaga będzie rosła się w przypadku scenariusza „bazowego” lub „stabilny rozwój i dywersyfikacja”. Szanse dla wzrostu relacji eksportowo-importowych w korytarzu Bałtyk – Adriatyk pojawiają się w perspektywie długoterminowej w przypadku scenariusza „nearshoring”.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Jedną z wiodących strategii UE, promujących transport intermodalny towarów i przejście na niskoemisyjny transport jest *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*. W swoich celach do 2050 r. zakłada ona dwukrotne zwiększenie ruchu w kolejowych przewozach towarowych oraz zakończenie rozbudowy infrastruktury kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Na poziomie krajowym kierunki polityki transportowej określa *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030*, a strategią branżową definiującą cele dla transportu intermodalnego jest dokument *Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.* zatwierdzony w sierpniu 2022 r. (KRTI). Jego głównym celem jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Jednocześnie długoterminowe kierunki polityki przemysłowej i klimatycznej Unii Europejskiej i Polsce prowadzonych m.in. z uwzględnieniem celów *Europejskiego Zielonego Ładu* tworzą warunki sprzyjające rozwojowi transportu intermodalnego.
- W 2022 r. transportem kolejowym przewieziono 1 750 tys. sztuk jednostek ładunkowych, z czego 1 680 tys. sztuk stanowiły kontenery. Najwięcej przewożono jednostek 20- i 40-stopowych. Import stanowił 32%, a eksport 33% ogólnej liczby przewiezionych jednostek.
- Pod koniec 2022 r. w Polsce funkcjonowały 42 terminale intermodalne posiadające jednocześnie status „objektu infrastruktury obsługowej” (OIU), z tego 36 to terminale lądowe, a 6 morskie. Największym generatorem przewozów intermodalnych pozostają porty morskie, które w 2022 r. przeładowały prawie 3,1 mln TEU.
- Analiza grup towarów przewiezionych koleją wskazuje, że w 2022 r. nastąpiły istotne zmiany w strukturze ładunków w stosunku do 2021 r. W przypadku wielu z nich mamy do czynienia z największymi wzrostami lub spadkami w ciągu ostatnich kilku lat. Największy wzrost rok do roku miał miejsce w podgrupie „zboża”. Potencjał wzrostu przewozów kolejowych w relacjach eksportowo-importowych w perspektywie najbliższych 5-10 lat przedstawiciele branży TSL upatrują we wzroście konteneryzacji produkcji przemysłu spożywczego, meblarskiego, opakowań, maszyn i urządzeń, chemicznego, elektronicznego, drzewnego, a także materiałów budowlanych.
- Operatorzy intermodalni w Polsce uruchamiają regularne przewozy intermodalne przede wszystkim z wykorzystaniem korytarza Bałtyk – Morze Północne (RCF8), a więc na osi wschód – zachód. Są to pociągi zarówno wewnątrz europejskie, jak i łączące Azję (Chiny) z Europą, w tym: Brześć/Małaszewicze) – Warszawa – Poznań – Hamburg/Rotterdam/Duisburg/Antwerpia ora Gliwice – Rotterdam. Ponadto, regularne pociągi intermodalne kursują również z Polski do portów nad Morzem Śródziemnym i Adriatykiem z wykorzystaniem korytarzy RCF5 (Bałtyk – Adriatyk). W odniesieniu do relacji importowo-eksportowych o relatywnie najniższej ofercie należą kierunki łączące krajowe centra gospodarcze z Adriatykiem, krajami Europy Środkowo-Wschodniej oraz krajami bałtyckimi, w tym: Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava (RFC5), Dąbrowa Górnicza – Warszawa – Kowno (RFC5), Wrocław – Koper (RFC5), Małaszewicze – Katowice – Koper (RFC11).
- Na szczególną uwagę zasługuje sytuacja w Ukrainie. Przewiduje się tam duże ożywienie gospodarcze w najbliższych latach, związane m.in. z planowaną odbudową kraju. Stąd ważny jest rozwój połączeń w kierunkach: Gdańsk/Gdynia – Medyka/Hrubieszów (granica UA).
- Wynikiem porównania zidentyfikowanego potencjału eksportowego Polski z aktualną ofertą pociągów intermodalnych uruchamianych przez przewoźników kolejowych i operatorów jest lista



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

kierunków rekomendowanych do wsparcia w ramach projektu flagowego „EKSPORT – IMPORT”. Obejmuje ona następujące rozwój połączeń z następującymi krajami: Niemcy, Chiny, Niderlandy, Francja, USA, Czechy, Słowacja, Belgia, Włochy, Wielka Brytania, Ukraina, Turcja, Litwa, Hiszpania.

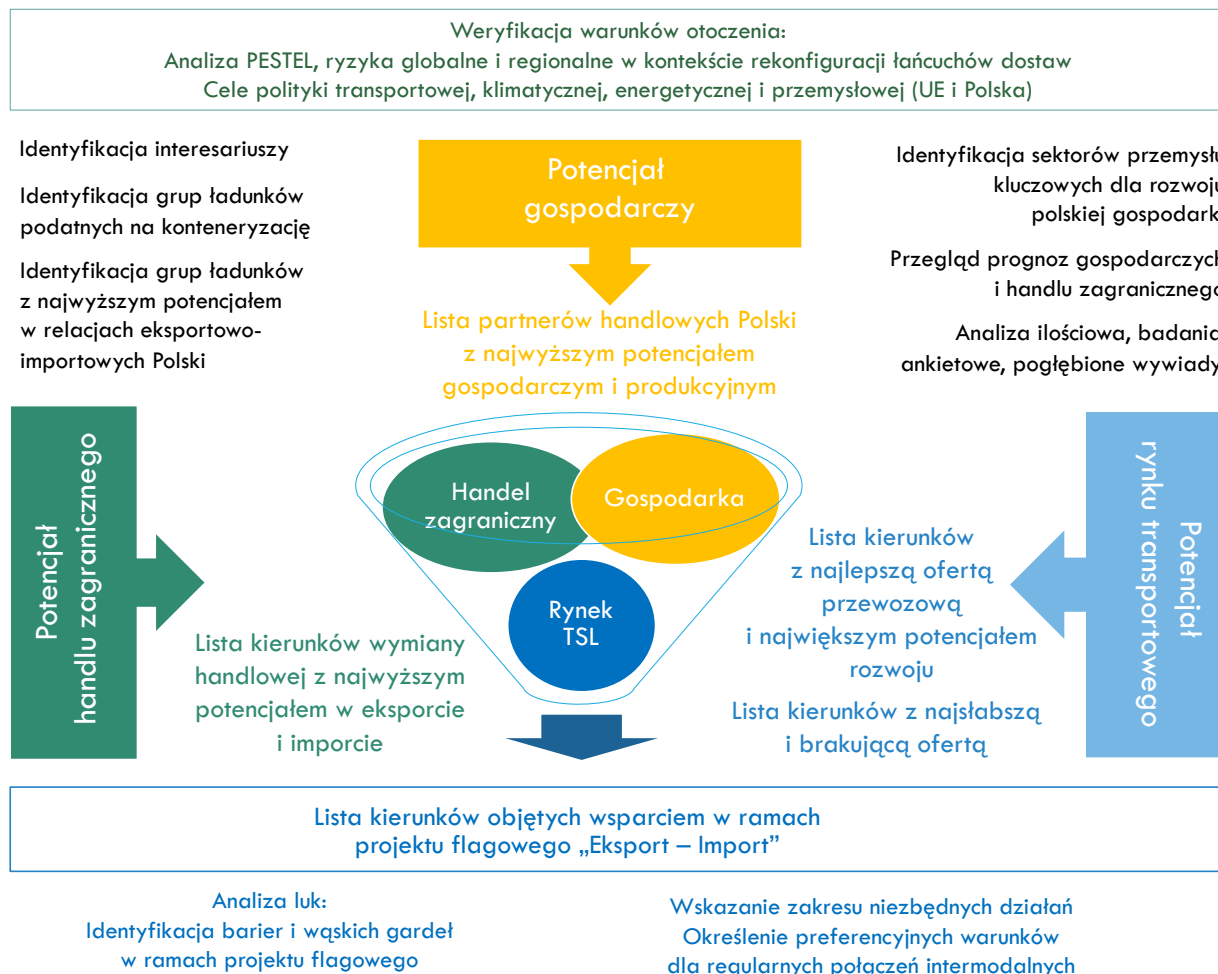
- Przeprowadzone badania ankietowe i pogłębione wywiady z przedstawicielami firm z branży TSL potwierdzają, że jednym z głównych problemów z jakimi od lat boryka się branża to m.in. brak wystarczającej przepustowości infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej) oraz długi czas trwania odpraw w eksporcie/importcie towarów do UE na przejściach granicznych z Ukrainą. Kolejnym czynnikiem ograniczającym szersze wykorzystanie transportu kolejowego do przewozu intermodalnych jednostek ładunkowych w relacjach eksportowo-importowych Polski jest jego niska konkurencyjność cenowa kolei względem transportu samochodowego. Eliminacja wąskich gardeł (infrastrukturalnych, technologiczno-organizacyjnych, regulacyjnych) należy do kluczowych czynników poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i dalszego rozwoju przewozów intermodalnych.
- Wraz z rozwojem technologii przewozu intermodalnego i powstaniem nowych typów kontenerów zwiększa się gama ładunków podatnych na konteneryzację. Udział transportu intermodalnego w przewozach kolejowych w ostatnich latach w Polsce stopniowo się zwiększał. Analiza danych dotyczących handlu zagranicznego, przewozów oraz wyniki badań ankietowych wskazują, że prawie we wszystkich grupach ładunków istnieje niewykorzystany potencjał do dalszego wzrostu przewozów intermodalnych.
- W celu zwiększenia poziomu konteneryzacji w Polsce oraz rozwoju sieci regularnych połączeń pociągów intermodalnych w kierunkach, które zostały wskazane do wsparcia w ramach projektu flagowego „EKSPORT – IMPORT”, zarekomendowane zostało utworzenie systemu zachęt w postaci uzyskania preferencyjnych warunków związanych z uruchomieniem nowych, utrzymaniem lub zwiększeniem istniejących połączeń o minimalnie określonej częstotliwości kursowania pociągów intermodalnych. W celu utrzymania atrakcyjnej cenowo oferty, niezbędne jest również wypracowane mechanizmu pozwalającego na zagwarantowanie stabilnego poziomu cen energii elektrycznej, który ograniczyłby dalszy wzrost kosztów związanych z przejazdem pociągów intermodalnych i pozwoliłby przewoźnikom utrzymywać stosunkowo stały poziom kosztów związanych z zakupem energii trakcyjnej.

WSTĘP

W niniejszym raporcie przedstawione zostały wyniki analiz przeprowadzonych w celu określenia potencjalnego popytu na przewozy intermodalne wraz z identyfikacją istotnych z perspektywy Polski kierunków eksportowo- importowych.

Badanie składało się z trzech etapów, w ramach których przeprowadzono kilka analiz cząstkowych.

Rysunek 1. Metodyka badania



Źródło: opracowanie własne.

W pierwszej kolejności przeanalizowane zostały czynniki wpływające na popyt na przewozy intermodalne w relacjach importowo- eksportowych Polski. Wstępną analizę najważniejszych zewnętrznych warunków wpływających na rozwój transportu intermodalnego wykonano stosując metodę PESTEL, dokonując przeglądu czynników w podziale na sześć grup: polityczne, geopolityczne i geoekonomiczne (P), ekonomiczne (E), społeczno- kulturowe (S), technologiczne (T), środowiskowe i klimatyczne (E) oraz prawn- instytucjonalne (L). Przegląd rozszerzono następnie o analizę ryzyk globalnych i regionalnych, której dokonano w oparciu o raporty i opracowania opublikowane w pierwszej połowie 2023 r. (OECD, Światowe Forum Ekonomiczne, Interos). Analizę dopełniono omówieniem strategii współpracy w sieciach dostaw i ich wpływu na rekonfigurację łańcuchów dostaw (*multisourcing*, *reshoring*, *nearshoring*, *nearshoring*, *friendshoring*). Jednocześnie dokonano przeglądu głównych kierunków polityki

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

transportowej, klimatycznej, energetycznej i przemysłowej w UE i Polsce, który oparto o najważniejsze dokumenty strategiczne obowiązujące na poziomie kraju i całego obszaru UE. W kontekście odmiennej roli i znaczenia różnych interesariuszy, zaangażowanych bezpośrednio lub pośrednio w rozwój przewozów intermodalnych, dokonano identyfikacji ich kluczowych grup. Analizę czynników wpływających na popyt na przewozy intermodalne zakończono identyfikacją grup ładunków podatnych na konteneryzację.

W drugiej kolejności przeanalizowane zostały potencjał gospodarczy i produkcyjny Polski oraz czternastu krajów wybranych do analizy (11 europejskich oraz 3 spoza Europy: Stany Zjednoczone, Chiny i Arabia Saudyjska). Analiza podstawowych wskaźników makroekonomicznych została rozszerzona o najnowsze prognozy krótko- i średniookresowe, które były dostępne w momencie powstawania raportu. Dokonano także przeglądu krajowych dokumentów strategicznych, które wyznaczają kierunki rozwoju polityki gospodarczej, przemysłowej, klimatycznej, energetycznej i transportowej analizowanych krajów. Podczas analizy potencjału produkcyjnego uwagę zwracano zarówno na sektory, które przez wiele lat były filarem gospodarki, dostarczając towary konsumpcyjne dla społeczeństwa oraz dobra inwestycyjne dla wszystkich innych sektorów gospodarki, jak i nowe innowacyjne branże posiadające potencjał rozwojowy.

Następnie, został przeanalizowany potencjał handlu zagranicznego Polski oraz strukturę eksportu i importu jej najważniejszych partnerów handlowych z podziałem na kraje oraz na grupy towarów (według scalonej nomenklatury HS2 i HS4. Ze względu na istotne wahania we wzajemnych obrotach handlowych między krajami i w grupach towarów w ostatnich pięciu latach do analizy porównawczej wybrano rok 2019, pozbawiony wpływu pandemii COVID-19, oraz 2021 rok, w którym gospodarki odbudowywały się po pandemii, ale nie zostały jeszcze dotknięte wzrostem cen na surowce energetyczne i dobra konsumpcyjne w ubiegłym roku. Uzupełnieniem były najnowsze dane za 2022 i 2023 rok.

Do analizy wielkości i struktury handlu zagranicznego wykorzystano publicznie dostępne dane pochodzące z baz zawierających statystyki handlu zagranicznego (UN COMTRADE, Eurostat, GUS), a także prognozy przygotowane wiosną lub latem 2023 r. przez Komisję Europejską (KE), OECD i Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW). W przypadku Polski wykorzystano także raporty Narodowego Banku Polski (NBP), Europejskiego Kongresu Finansowego (EKF), Polskiego Funduszu Rozwoju (PFR), KUKE, PKO Bank Polski. Do ilustracji obrotów handlowych zastosowano narzędzie Trade Map opracowane przez International Trade Centre (ITC)¹ oraz platformę OEC (The Observatory of Economic Complexity)².

Analizy ilościowe zostały uzupełnione wywiadami z interesariuszami reprezentującymi instytucje i organizacje, których zadaniem jest wsparcie rozwoju wzajemnych stosunków gospodarczych, handlowych i przedsięwzięć inwestycyjnych (m.in. wydziały handlu w ambasadach, izby przemysłowo-handlowe).

Do analizy potencjału eksportowego między poszczególnymi parami krajów z rozbiciem na grupy towarów, którą przeprowadzono w trzecim etapie, zastosowano narzędzie Export Potential Map (EPM) opracowane przez ITC³. Metodyka oceny potencjału eksportowego ITC opiera się na dekompozycji potencjalnego eksportu danego kraju na trzy czynniki: podaż, popyt i łatwość prowadzenia handlu. Wskaźnik potencjału eksportowego (EPI) pomaga krajom wspierać istniejące sektory przemysłu poprzez zwiększanie eksportu na istniejące oraz nowe rynki. Wywodząc się z modelu grawitacyjnego, EPI identyfikuje produkty, które kraj już eksportuje w sposób konkurencyjny oraz które mają dobre perspektywy sukcesu eksportowego na danym rynku docelowym. W wyniku obliczeń powstaje mapa

¹ <https://www.trademap.org>.

² <https://oec.world>.

³ <https://exportpotential.intracen.org>.



potencjału eksportowego, która ilustruje potencjalną wartość eksportu dla danego towaru/grupy towarów i rynku docelowego w oparciu o model ekonomiczny, który łączy podaż kraju eksportującego, popyt na rynku docelowym, warunki dostępu do rynku oraz dwustronne powiązania między dwoma krajami.

Wykorzystanie narzędzia EPM ma kilka istotnych zalet w porównaniu do zwykłej analizy porównawczej opartej na statystykach pochodzących z cyfrowych baz danych (np. UN COMTRADE). Po pierwsze, pięcioletnie średnie, z wyższymi wagami dla ostatnich lat, są wykorzystywane do łagodzenia wpływu wartości odstających. Ponadto wszystkie produkty muszą być eksportowane co najmniej w trzech ostatnich latach i importowane we wszystkich pięciu latach, aby zapewnić, że tylko produkty, które były stale dostarczane i na które był popyt, są uwzględnione w analizie potencjału eksportowego. Po drugie, przyjęcie średniej geometrycznej bezpośrednich (zgłoszonych przez kraj eksportujący) i lustrzanych (zgłoszonych przez partnerów handlowych kraju) przepływów handlowych pomaga uzyskać ostrożne oszacowanie rzeczywistych wartości eksportu i importu. Ponadto, aktualizowane dwa razy na rok dane zawierają najnowsze prognozy wzrostu PKB przygotowywane przez MFW oraz dodatkowo są korygowane o embarga handlowe wprowadzone między krajami.

W wyniku przeprowadzonych analiz powstała lista grup towarowych, partnerów handlowych i kierunków z najwyższym szacowanym potencjałem dla Polski, która w kolejnym etapie badania zostanie skonfrontowana z kierunkami przewozów intermodalnych.

W czwartym etapie został przeanalizowany potencjał rynku transportowego. W oparciu o najnowsze dostępne dane opublikowane przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) przedstawiono wielkość popytu na przewozy towarowe w Polsce w podziale na poszczególne gałęzie transportu, w tym przy wykorzystaniu technologii transportu intermodalnego. Analizę potencjału rynku pogłębiono o przegląd ofert operatorów intermodalnych, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń w kolejowych korytarzach towarowych TEN-T (Rail Freight Corridors – RFCs) przebiegających przez Polskę: Bałtyk – Adriatyk (RFC5), Morze Północne – Bałtyk (RFC8) i Bursztynowym (RFC11). Analizy ilościowe zostały uzupełnione badaniem ankietowym oraz wywiadami z podmiotami oferującymi przewozy intermodalne. W wyniku przeprowadzonych analiz powstały listy kierunków z najlepszą ofertą i największym potencjałem oraz kierunków z najstabszą i brakującą ofertą serwisu operatorów intermodalnych.

W ostatnim etapie badania, za pomocą analizy luk zidentyfikowane zostały niezbędne działania w zakresie eliminacji wąskich gardeł i barier ograniczających funkcjonowanie i rozwój przewozów intermodalnych w relacjach importowo-eksportowych, a także zarekomendowane preferencyjne warunki dla rozwoju regularnych połączeń pociągów intermodalnych.

1 ANALIZA CZYNNIKÓW W OTOCZENIU WPŁYWAJĄCYCH NA POPYT NA PRZEWOZY INTERMODALNE

1.1 Analiza PESTEL

Analiza PESTEL stanowi wstępną analizę najważniejszych zewnętrznych warunków wpływających na rozwój transportu intermodalnego w tradycyjnym podziale na sześć grup czynników: polityczne, geopolityczne i geoeconomiczne (P), ekonomiczne (E), społeczno-kulturowe (S), technologiczne (T), środowiskowe i klimatyczne (E) oraz prawno-instytucjonalne (L).

W ostatnich dwóch latach na pierwsze miejsce wyraźnie wysunęły się zmiany geopolityczne i geoeconomiczne. Brexit, napięcia handlowe między Stanami Zjednoczonymi i Chinami oraz inwazja Rosji na Ukrainę mogą prowadzić do odwrócenia globalnej integracji gospodarczej w kierunku procesu fragmentacji geoeconomicznej. Z kolei konflikty polityczne między różnymi krajami wpływają m.in. na relacje handlowe i ceny towarów.

Wśród czynników o charakterze ekonomicznym nasila się proces deglobalizacji. Proces spowolnienia globalizacji (tzw. *slowbalization*) jest obserwowany od ostatniego globalnego kryzysu finansowego. Spadek bezpośrednich inwestycji zagranicznych był szczególnie widoczny, a globalne bezpośrednie inwestycje zagraniczne spadły z 3,3% PKB w 2000 r. do 1,3% w latach 2018-2022. Podczas gdy szereg czynników przyczyniło się do tej przedłużającej się fazy spowolnionej globalizacji, fragmentacja przepływów kapitałowych wzdłuż geopolitycznych linii uskoków i potencjalne pojawienie się regionalnych bloków geopolitycznych to nowe elementy, które mogą mieć duży negatywny wpływ na gospodarkę światową⁴.

Nasilającą się fragmentację geoeconomiczną potwierdzają wnioski raportów opublikowanych w 2023 r. przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW): liczba nowych, szkodliwych interwencji w globalny system handlu (m.in. związanymi z taryfami i technologią) od 2019 r. zwiększyła się prawie trzykrotnie. Najpierw pandemia COVID-19, a następnie wojna w Ukrainie pogłębiły pęknięcia w globalnym systemie gospodarczym. W szczytowym momencie pandemii wiele państw nałożyło ograniczenia eksportowe na towary medyczne i żywność. Zakazy eksportu stanowiły ok. 90% ograniczeń handlowych. Zarówno wojna w Ukrainie, jak i związane z nią sankcje nałożone przez państwa zachodnie na Rosję i Białoruś doprowadziły do poważnych zakłóceń na rynkach energii i towarów rolnych⁵.

Do najważniejszych trendów globalnych, warunkujących również zmiany w transporcie, należy przyspieszenie technologiczne, w tym automatyzacja czy robotyzacja procesów przewozowych i przeładunkowych. Zmienia się również rynek konsumentów. Tymczasem rosnąca presja związana ze skutkami zmian klimatycznych i zwiększeniem efektywności energetycznej obejmuje zarówno zjawiska polityczne, ekonomiczne i ekologiczne. Dekarbonizacja transportu w UE znajduje odzwierciedlenie w coraz większej liczbie regulacji.

⁴ OECD (2023), *OECD Economic Outlook, Issue 1*, <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/ce188438-en/index.html?itemId=/content/publication/ce188438-en>

⁵ IMF (2023), *World Economic Outlook. A Rocky Recovery, April*, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/04/11/world-economic-outlook-april-2023>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 1. Analiza PESTEL

Czynniki	Zjawiska i trendy
Polityczne, geopolityczne i geoekonomiczne	<ul style="list-style-type: none"> wojna między Rosją i Ukrainą konflikty geopolityczne i konkurencja między sektorami strategicznymi, w tym Rosja – NATO, USA – Chiny napięcia polityczne, w tym Chiny – Tajwan, Polska – Rosja, UE – Rosja napięcia między rządami dotkniętymi cyberprzestępczością zmiany strukturalne w środowisku geopolitycznym konfrontacje geoekonomiczne na szczeblach rządowych
Ekonomiczne	<ul style="list-style-type: none"> fragmentacja geoekonomiczna wojny handlowe i rosnąca liczba sankcji ekonomicznych wzrost znaczenia strategii nearshoringu i friendshoringu nowy etap rozwoju w warunkach niskiego wzrostu gospodarczego i poziomu inwestycji proces spowolnienia globalizacji i deglobalizacja
Spółeczno-kulturowe	<ul style="list-style-type: none"> niepokoje społeczne i polaryzacja społeczeństwa spadek poziomu życia po kilku dekadach wzrostu postępująca urbanizacja zmiana zachowań konsumenckich rozwój modeli biznesowych w zakresie współdzielenia
Technologiczne	<ul style="list-style-type: none"> technologie cyfrowe wpływające na złożoność i długość globalnych łańcuchów wartości szybki rozwój technologii podwójnego zastosowania (cywilnych i wojskowych) rozwój sztucznej inteligencji i jej implikacje cyfryzacja i automatyzacja operacji transportowo-logistycznych, w tym postępy w zakresie autonomicznych pojazdów wykorzystanie technologii blockchain rosnące zagrożenie cyberatakami w łańcuchach dostaw
Środowiskowe i klimatyczne	<ul style="list-style-type: none"> rosnąca presja związana ze skutkami zmian klimatycznych rosnąca świadomość ekologiczna obywateli, biznesu i rządów rozwój neoekologii dekarbonizacja transportu będąca częścią rządowych programów łagodzenia zmian klimatycznych – silne wsparcie polityczne dla transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej, a także rozwoju transportu intermodalnego w Europie większy nacisk na efektywność energetyczną i ekologiczną w produkcji, transporcie i logistyce skutki wprowadzenia Pakietu Mobilności UE oraz <i>Greening Freight Transport</i>
Prawno-instytucjonalne	<ul style="list-style-type: none"> przepisy krajowe i umowy międzynarodowe sprzyjające lub hamujące rozwój wzajemnych relacji handlowych i transportowych wdrożenie nowych rozwiązań cyfrowych, które wymagają zmian legislacyjnych wprowadzenie regulacji w zakresie ochrony klimatu

Źródło: opracowanie własne.

Szczególne znaczenie dla rozwoju transportu intermodalnego w relacjach eksportowo-importowych w najbliższych latach będą miały skutki fragmentacji geoeconomicznej, wojny w Ukrainie oraz wojen handlowych, strategie minimalizacji ryzyka w łańcuchach dostaw oraz wprowadzanych regulacji.

1.2 Analiza ryzyk globalnych i regionalnych

Raporty i opracowania opublikowane w pierwszej połowie 2023 r. dotyczące globalnych ryzyk dla gospodarek, społeczeństw, łańcuchów dostaw i przedsiębiorstw wskazują na coraz bardziej złożoną różnorodność czynników, których skutki są trudno przewidywalne. Są to zjawiska znane z wcześniejszych kryzysów gospodarczych i finansowych, jak i stosunkowo nowe zjawiska. W warunkach, kiedy geopolityka wyraźnie wysunęła się na pierwszy plan, konfrontacje geoeconomiczne na szczeblach rządowych skutkują częstymi zmianami w prawie i sankcjami gospodarczymi, które mają wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw, w tym sektora TSL.

Raport dotyczący globalnych ryzyk przygotowany przez Światowe Forum Ekonomiczne (WEF) wskazuje na powrót zagrożeń „z przeszłości”, tj. inflacja, wojny handlowe, odpływ kapitału z rynków wschodzących, niepokoje społeczne, konflikty geopolityczne czy ryzyko wojny jądrowej. Są one potęgowane przez czynniki takie jak: nowa era niskiego wzrostu, deglobalizacja, spadek inwestycji oraz rosnąca presja skutków zmian klimatycznych, których efektem jest ogromna liczba nowych regulacji i wymogów dla podmiotów gospodarczych⁶.

Według wyników badań Interos przeprowadzonych w kwietniu-maju 2023 r., restrykcje związane z wprowadzonymi sankcjami i kontrolą eksportu nałożonymi na przedsiębiorstwa, osoby i technologie, stanowiły najbardziej kosztowną kategorię ryzyk, którym musieli zapobiegać uczestnicy łańcuchów dostaw. Dla firm produkcyjnych restrykcje oznaczają konieczność podjęcia kosztownych decyzji związanych ze zmianą poddostawców, tymczasowym zawieszeniem działalności produkcyjnej, całkowitemu wycofaniu się z rynku, wejścia na nowe rynki⁷.

Z punktu widzenia regionu Europy Środkowo-Wschodniej wśród kluczowych ryzyk politycznych wskazywanych przez przedsiębiorstwa w 2023 r. znalazły się: implikacja i eskalacja wojny w Ukrainie oraz kryzys w Europie.⁸

W celu minimalizacji ryzyk w łańcuchach dostaw coraz częściej można obserwować strategie przenoszenia procesów produkcyjnych przedsiębiorstwa blisko miejsca, w którym produkt końcowy jest wykorzystywany lub sprzedawany, w tym do krajów o zbliżonych preferencjach politycznych. Zmiany te w przyszłości będą przekładały się na przepływy w korytarzach towarowych.

⁶ WEF (2023), *The Global Risks. Report 2023*, <https://www.weforum.org/reports/global-risks-report-2023/>.

⁷ Interos (2023), *Invisible Threats: Resilience 2023*, <https://www.interos.ai/resources/supply-chain-survey-2023/>.

⁸ Oxford Analytica, WTW (2023), *How Global businesses managing today's political risks, 2023 Survey and report*, <https://www.wtwco.com/en-sg/insights/2023/04/2023-political-risk-survey-report>.



1.3 Strategie współpracy w sieciach dostaw i ich wpływ na rekonfigurację łańcuchów logistycznych

Bezprecedensowe zakłócenia w łańcuchach dostaw podczas pandemii COVID-19, ciągle nasilające się napięcia geopolityczne między Stanami Zjednoczonymi a Chinami oraz trwająca wojna w Ukrainie są czynnikami, które skutkują licznymi sankcjami w wymianie handlowej i obniżają bezpieczeństwo łańcuchów dostaw. W obliczu wspomnianych zmian i dążenia do ograniczenia ryzyka w łańcuchu dostaw coraz więcej europejskich przedsiębiorstw dostrzega potrzebę zmian w strategii zaopatrzenia i dostaw komponentów, półproduktów i produktów.

Do strategii pozwalających na skrócenie i dywersyfikację łańcuchów dostaw należą:

- **multisourcing** – współpraca z wieloma dostawcami, którzy są jednocześnie konkurentami;
- **reshoring** – przenoszenie zdolności produkcyjnych przedsiębiorstwa na ten sam rynek, na którym produkt końcowy jest wykorzystywany lub sprzedawany;
- **nearsourcing** – pozyskiwaniu mocy produkcyjnych od strony trzeciej w stosunkowo niewielkiej odległości od rynku macierzystego i tym samym zbliżonego pod kątem kulturowym;
- **nearshoring** – przenoszenie zdolności produkcyjnych przedsiębiorstwa blisko miejsca, w którym produkt końcowy jest wykorzystywany lub sprzedawany;
- **friendshoring** – przenoszenie produkcji do kraju z tego samego regionu zaufanego pod względem stabilności i lojalności geopolitycznej.

Jak wskazują wyniki badania przeprowadzonego pod koniec 2022 r. przez Reuters Events we współpracy z A.P. Moller-Maersk, 67% globalnych sieci detalicznych oraz producentów twierdzi, że zakłócenia w globalnym łańcuchu dostaw wymusiły na nich zmianę miejsca, z którego pozyskują materiały i komponenty. Co więcej, 58% badanych, którzy zmienili źródło swojego zaopatrzenia, potwierdzają, że dalsza relokacja pozostaje wysokim lub najwyższym priorytetem dla ich działalności. Na zmiany w lokalizacji produkcji w najbliższej przyszłości wskazało 30% ankietowanych firm europejskich, a zmiana ta jest planowana przede wszystkim w celu zmniejszenia ryzyka⁹.

Zdolności i możliwości przemysłowe i technologiczne są uważane za kluczowe elementy międzynarodowej konkurencyjności gospodarki unijnej wobec geopolitycznych strategii stosowanych przez USA i Chiny. Są one niezbędnymi elementami skutecznego radzenia sobie z wyzwaniem społecznymi i klimatycznymi, takimi jak zielona transformacja zawarta w *Europejskim Zielonym Ładzie*. Suwerenność technologiczna w branżach zaawansowanych technologii, a w szczególności w technologiach cyfrowych, jest coraz częściej uważana za kluczowy element strategicznej autonomii, ponieważ pozycja konkurencyjna przedsiębiorstw z UE jest ogólnie uważana za opóźnioną w stosunku do USA i coraz częściej również w stosunku do chińskich konkurentów. Co więcej, w swoim dążeniu do technologicznej dominacji, te dwa kraje zaangażowały się ostatnio w wyodrębnianie kluczowych technologii, w tym półprzewodników, między innymi poprzez politykę reshoringu. UE stosunkowo niedawno zaczęła reagować na te zmiany¹⁰.

⁹ A. Hadwick (2023), *A generational shift in sourcing strategy. A global and European deep dive into near-sourcing, nearshoring and reshoring in the post-pandemic world*, Reuters Events, A.P. Moller-Maersk.

¹⁰ European Parliament (2021), *Post Covid-19 value chains: options for reshoring production back to Europe in a globalised economy*, March, s. IX, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/653626/EXPO_STU\(2021\)653626_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/653626/EXPO_STU(2021)653626_EN.pdf)



Jeśli chodzi o potencjał sektorowy, branże intensywnie wykorzystujące zaawansowane technologie są bardziej skłonne do przenoszenia produkcji do UE z przyczyn ekonomicznych lub politycznych. Czynniki ekonomiczne, w tym automatyzacja, zwiększona elastyczność i skrócony czas realizacji zamówień, skłaniają firmy z sektora maszynowego, elektrycznego i transportowego, a potencjalnie także elektronicznego, do przenoszenia produkcji do UE. Inne sektory, takie jak produkty medyczne, chemikalia, farmaceutyki, przemysł lotniczy i kosmiczny, elektronika, motoryzacja, półprzewodniki, są przenoszone zazwyczaj z powodów politycznych, takich jak zwiększone bezpieczeństwo dostaw i konkurencyjność regionalna, lub z powodu obaw o bezpieczeństwo narodowe. Ograniczony wpływ reshoringu na gospodarkę UE jest również związany z faktem, że do tej pory reshoring był w dużej mierze zjawiskiem wewnątrzunijnym, podczas gdy reshoring z Azji i Chin rośnie¹¹.

Wśród krajów najczęściej wskazywanych jako atrakcyjne miejsca w pobliżu lokalizacji zaopatrzenia ze względu na wysokiej jakości zdolności produkcyjne, pierwsze miejsce wśród europejskich przedsiębiorstw zajmuje Polska, którą cechują konkurencyjność kosztowa oraz bliskość do rynku europejskiego (w szczególności bliskie sąsiedztwo z Niemcami)¹². Tworzy to potencjalne możliwości dla rozwoju nowych relacji eksportowo-importowych w perspektywie długoterminowej.

1.4 Kierunki polityki transportowej, klimatycznej, energetycznej i przemysłowej w UE i Polsce

Jedną z najważniejszych strategii UE, promujących transport intermodalny towarów i przejście na niskoemisyjny transport jest *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*¹³. Koncentruje się ona na dostosowaniu systemów transportowych do zmieniających się warunków w otoczeniu, w tym zmian środowiskowych. Zgodnie ze strategią mobilność w Europie powinna opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego. Innym ważnym czynnikiem rozwojowym transportu, w tym transportu intermodalnego jest transformacja cyfrowa i automatyzacja procesów, co zwiększy globalną konkurencyjność UE poprzez wydajne i odporne łańcuchy logistyczne. Warunkiem niezbędnym jest ukończenie do 2050 r. Transeuropejskiej Sieci transportowej (TEN-T), uwzględniającej potrzeby zrównoważonego i inteligentnego transportu.

Na poziomie krajowym kierunki polityki transportowej określa *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030*¹⁴, która w obszarze transportu towarów koncentruje się m.in. na budowie zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, poprawie sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów oraz ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Strategia zakłada, że do 2030 r. możliwe będzie zwiększenie dostępności transportowej kraju,

¹¹ Jak wyżej, s. IX-X.

¹² A. Hadwick (2023).

¹³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-społecznego i Komitetu Regionów, *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, Bruksela, 9.12.2020 r., COM(2020) 789 final.

¹⁴ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Ministerstwo Infrastruktury, 24.09.2019 r.

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawienie warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Strategią branżową, która określa cele dla transportu intermodalnej jest dokument *Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.*¹⁵, którego celem jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Stanowi on odpowiedź na wyzwania rozwojowe w obszarze transportu towarów i skoncentrowany jest na następujących celach:

- powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw (wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej, wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej, wsparcie rozwoju bocznic kolejowych, wsparcie zakupu nowoczesnych środków transportu);
- poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego (instrumenty wspierające zrównoważenie transportu drogowego i kolejowego w transporcie ładunków, poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem intermodalnym);
- cyfryzacja transportu intermodalnego (szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym, wsparcie projektów badawczo-rozwojowych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego).

Odpowiedzią na wyzwania związane ze zmianami gospodarczymi, ale również dążeniem UE do większej niezależności i odporności jest *Europejska strategia przemysłowa*¹⁶, która koncentruje się na zwiększeniu odporności jednolitego rynku, podjęciu działań w kierunku zróżnicowanych partnerstw międzynarodowych, nowych sojuszy przemysłowych w strategicznych obszarach czy wspieranie transformacji ekologicznej i cyfrowej w przemyśle UE. Dokumentem uzupełniającym politykę przemysłową UE jest *Plan przemysłowy Zielonego Ładu*¹⁷, który ma na celu zwiększenie konkurencyjności europejskiego przemysłu neutralnego emisyjnie oraz wsparcie szybkiego przejścia na neutralność klimatyczną. Filarami planu będą: przewidywalne i uproszczone otoczenie regulacyjne, przyspieszenie dostępu do finansowania, podnoszenie umiejętności oraz otwarty handel zapewniający odporne łańcuchy dostaw.

*Polityka przemysłowa Polski*¹⁸ jako cel wskazuje rozwój polskiego przemysłu i zwiększenie jego innowacyjności, a także wzmocnienie odporności krajowej gospodarki na nieprzewidziane zdarzenia, wzmocnienie polskiego eksportu oraz poprawa globalnej konkurencyjności polskiej gospodarki. Polityka opierać się będzie na kluczowych osiach rozwojowych: Cyfryzacji, Zielonym Ładzie, Bezpieczeństwie, Lokalizacji oraz Społeczeństwie wysokich kompetencji, które będą koherentne z kierunkami rozwoju sektorowego.

¹⁵ *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.*, Ministerstwo Infrastruktury, 26.08.2022 r. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/kierunki-rozwoju-transportu-intermodalnego-do-2030-r-z-perspektywa-do-2040-r-2>

¹⁶ Komunikat Komisji, *Nowa strategia przemysłowa dla Europy*, Bruksela, 10.3.2020, COM(2020) 102 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1593086905382&uri=CELEX%3A52020DC0102>; aktualizacja dokumentu: *Updating the 2020 New Industrial Strategy: Building a stronger Single Market for Europe's recovery*, Bruksela, 5.5.2021, COM(2021) 350 final, https://commission.europa.eu/system/files/2021-05/communication-industrial-strategy-update-2020_en.pdf.

¹⁷ Komunikat Komisji, *A Green Deal Industrial Plan for the Net-Zero Age*, Strasburg, 11.7.2023, COM(2023) 440 final, https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/COM_2023_440.pdf

¹⁸ *Polityka Przemysłowa Polski*, Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii, Warszawa, 9.06.2021 r. <https://www.gov.pl/attachment/555c07a8-4d95-49af-9ec1-282fafdbcac5>.



Polityka klimatyczna UE prowadzona jest w ramach planu działania *Europejskiego Zielonego Ładu*¹⁹, który ma pomóc w przekształceniu UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto, w której nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużywania zasobów, i w której żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle. W ramach tego pakietu zaproponowano szczegółowe inicjatywy odnośnie m.in. zrównoważonego transportu dla wszystkich, tj. „bardziej ekologiczna mobilność umożliwi korzystanie z czystego, dostępnego i przystępnego cenowo transportu nawet na obszarach najbardziej oddalonych”. W związku z tym jednym z celów jest ograniczenie emisji z samochodów osobowych i dostawczych odpowiednio o 55 i 50% do 2030 r. Poza tym od 2026 r. dla transportu drogowego ma zostać wprowadzony system handlu uprawnieniami do emisji, co będzie wiązało się z nakładaniem opłat w przypadku zanieczyszczenia środowiska oraz powinno przełożyć się na wykorzystywanie bardziej ekologicznych paliw oraz wspieranie inwestycji czystych technologicznie.

W odniesieniu do polityki energetycznej KE proponuje podwyższenie do 40% w 2030 r. udziału energii ze źródeł odnawialnych (OZE) w całkowitym zużyciu energii oraz zwiększanie efektywności energetycznej, tak aby do 2030 r. osiągnąć całkowitą redukcję o 36-39%, jeśli chodzi o zużycie energii końcowej i pierwotnej²⁰. Ramy transformacji energetycznej w Polsce wyznacza dokument *Polityka Energetyczna Polski do 2040*. Jednym z jej celów jest zwiększenie udziału OZE w końcowym zużyciu energii do co najmniej 23% w 2030 r. oraz ograniczenie emisji GHG o 30% (w stosunku do 1990 r.)²¹. Cele redukcji emisji GHG również znalazły się w politykach klimatycznej i transportowej (Tabela 2).

Na bazie obecnych dokumentów strategicznych na pierwszy plan wysuwa się konieczność ograniczania zużycia energii w transporcie, wykorzystanie nowoczesnych technologii, cyfryzacja procesów logistycznych oraz bezpieczeństwo informacji, a także wzmocnienie kompetencji czy badania i rozwój.

Większość strategii krajowych koncentruje się na wzroście produktywności gospodarki, wzroście eksportu czy rozwoju gospodarczym, co będzie się wiązało z koniecznością dostosowania łańcuchów logistycznych do przemieszczania większej ilości towarów oraz znaczącej automatyzacji procesów. Dużym wyzwaniem będzie również dostosowanie infrastruktury transportowej (przede wszystkim kolejowej i portowej) do stale rosnących wolumenów ładunków.

Epidemia COVID czy wojna w Ukrainie wskazują również na konieczność lokowania produkcji bliżej rynków zbytu, co wpływa na ciągłość w łańcuchu dostaw w sytuacjach ekstremalnych. Automatyzacja procesów produkcyjnych czy zwiększenie sprzedaży kanałami omnichannel oraz wzrost eksportu polskich firm wiąże się z koniecznością dostosowania również oferty przewozowej do rosnącej konkurencji oraz zwiększeniem możliwości przeładunkowych w polskich portach czy terminalach intermodalnych.

¹⁹ Komunikat Komisji, *Europejski Zielony Ład*, Bruksela, 11.12.2019, COM(2019) 640 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640>.

²⁰ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_pl

²¹ *Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.*, Warszawa 2021, <https://www.gov.pl/web/klimat/krajowy-plan-na-rzecz-energii-i-klimatu>.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 2. Przegląd dokumentów strategicznych dot. rozwoju gospodarki Polski

Obszar	Dokument strategiczny	Cele
Polityka gospodarcza Polityka zrównoważonego rozwoju	<i>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (2017) (SOR)</i>	<p>SOR jest, kluczowym dokumentem rozwoju Polski w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej. Strategia określa cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2030. SOR przedstawia nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony.</p> <p>Jednym z celów jest zwiększenie umiędzynarodowienia polskiej gospodarki. Celem polityki eksportowej jest koncentracja wsparcia na 12 kluczowych sektorach, stanowiących ważną pozycję eksportową kraju oraz tych, które mogą w przyszłości decydować o pozycji konkurencyjnej Polski w świecie.</p> <p>Celami Polski w obszarze ekspansji zagranicznej do 2030 r. jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ osiągnięcie 2% udziału w światowym eksporcie towarów w stosunku 1,7% w 2021 r.; ○ osiągnięcie 15% udziału eksportu towarów high-tech w eksporcie towarów ogółem (8% w 2021 r.); ○ podwojenie liczby eksporterów w stosunku do 2015 r. ze 114 tys. do 229,5 tys. podmiotów; ○ zwiększenie udziału eksportu poza UE o 10 punktów procentowych względem 27% z 2015 r.
Polityka przemysłowa	<i>Polityka Przemysłowa Polski (2021)</i>	<p>Celem jest wsparcie rozwoju branż tradycyjnie mocnych, które odczuły skutki pandemii COVID19, jak również wykreowanie solidnych podstaw dla branż o dużym potencjale rozwojowym.</p> <p>Określono listę trzech typów przemysłów kluczowych obejmujących łącznie 17 branż.</p> <p>Działania oparte będą na pięciu kluczowych osiach rozwojowych: (1) cyfryzacja; (2) Zielony Ład; (3) bezpieczeństwo; (4) lokalizacja; (5) społeczeństwo wysokich kompetencji.</p> <p>Będą one koherentne z kierunkami rozwoju sektorowego.</p>
	<i>Strategia produktywności 2030 (2022)</i>	<p>Głównym celem jest progresywny, zrównoważony i inkluzywny wzrost produktywności oparty na wykorzystaniu wiedzy oraz nowych technologii, zwłaszcza cyfrowych.</p> <p>Jednym z kierunków interwencji jest wsparcie ekspansji zagranicznej firm z różnych branż (VII.1) w celu zwiększenia liczby eksporterów oraz wartości eksportu, w szczególności na rynki pozaeuropejskie. Szczególne znaczenie w tym procesie ma wsparcie działalności Krajowych Kłastrów Kluczowych w zakresie produktów zaawansowanych technologicznie.</p>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Obszar	Dokument strategiczny	Cele
Polityka eksportowa	<i>Kierunki Rozwoju Ekspansji Zagranicznej (projekt, luty 2023)</i>	<p>Działania i narzędzia wsparcia ww. kierunkowych celów w obszarze ekspansji zagranicznej określonych w SOR mają przynieść następujące efekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) konsekwentne przesuwanie się Polski na wyższe poziomy w globalnych łańcuchach wartości dodanej, w tym w innowacyjnych branżach i na kluczowych etapach wytwarzania, a zatem: <ul style="list-style-type: none"> o wzrost wartości dodanej produkcji; o wzrost udziału polskich firm w sieciach wartości produkcji m.in. na rzecz cyfryzacji i europejskiego Zielonego Ładu; o zwiększenie udziału wyrobów wysoko przetworzonych i wyrobów wysokotechnologicznych w polskim eksporcie; 2) zabezpieczenie eksportowej pozycji Polski – dzięki dywersyfikacji przestrzennej i strukturalnej: <ul style="list-style-type: none"> o zwiększenie stopnia internacjonalizacji polskich firm, zwłaszcza MSP; o dalsze umacnianie relacji gospodarczych z krajami UE; o zwiększenie udziału krajów pozaunijnych w polskim eksporcie; o zwiększenie rozpoznawalności polskich produktów na odległych rynkach zagranicznych. 3) rozwijanie bardziej zaawansowanych form współpracy z zagranicą.
Polityka energetyczna	<i>Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (2021) (PEP2040)</i>	<p>PEP2040 wyznacza ramy transformacji energetycznej w Polsce, która ma być oparta na trzech filarach: (1) Sprawiedliwa transformacja; (2) Zeroemisyjny system energetyczny; (3) Dobra jakość powietrza.</p> <p>Jednym z celów jest zwiększenie udziału OZE w końcowym zużyciu energii do co najmniej 23% w 2030 r. oraz ograniczenie emisji GHG o 30% (w stosunku do 1990 r.)</p>
Polityka klimatyczna	<i>Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (2019) (KPEiK)</i>	<p>KPEiK przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji pięciu wymiarów unii energetycznej oraz wyznacza następujące cele do 2030 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redukcja emisji GHG o 7% w sektorach nieobjętych systemem ETS w porównaniu do poziomu w roku 2005; - osiągnięcie 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto, uwzględniając 14% udziału OZE w transporcie; - redukcja do 56-60% udziału węgla w produkcji energii elektrycznej.
Polityka transportowa	<i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (2019) (SRT2030)</i>	<p>Głównym celem SRT2030 jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym.</p> <p>Jednym z kierunków interwencji jest ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.</p> <p>Rozwój transportu intermodalnego został uwzględniony w postaci projektu strategicznego.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów strategicznych: <https://www.gov.pl/web/ia/strategie-krajowe>; <https://www.gov.pl/web/klimat/krajowy-plan-na-rzecz-energii-i-klimatu>; <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/konsultacje-publicznej-kierunki-rozwoju-ekspansji-zagranicznej>.

1.5 Identyfikacja interesariuszy w kontekście Analizy

W zależności od roli i znaczenia interesariuszy zaangażowanych bezpośrednio lub pośrednio w rozwój przewozów intermodalnych zidentyfikowano kluczowe grupy interesariuszy (Tabela 3).

Tabela 3. Interesariusze systemu przewozów intermodalnych w kontekście celów Analizy

Grupa interesariuszy	Podmiot i jego rola*
PODMIOTY KRAJOWE (Polska)	
Centralna administracja rządowa	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerstwo Infrastruktury (MI): kształtowanie polityki transportowej i kierunków rozwoju transportu intermodalnego; wdrażanie strategii i realizacja działań • CUPT: zarządzanie funduszami unijnymi w obszarze transportu (w tym monitoring i rozliczanie projektów); przeprowadzenie analiz • GUS: zbieranie i udostępnianie informacji statystycznych; opracowanie raportów tematycznych • UTK: zbieranie danych, analiza i monitoring rynku kolejowego • KAS: koordynacja współpracy międzynarodowej dotyczącej wymiany informacji celnych i podatkowych
Administracja samorządowa	<ul style="list-style-type: none"> • JST (wydziały planowania inwestycji i zagospodarowania przestrzennego): realizacja działań i inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym
Stowarzyszenia samorządowe	<ul style="list-style-type: none"> • Polskie Regiony – Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej: inicjatywy na rzecz rozwoju i promocji korytarzy na poziomie regionalnym • Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk: inicjowanie przedsięwzięć służących rozwojowi gospodarczemu strefy korytarza; monitoring realizowanych inwestycji
Instytucje finansowe, fundusze rozwoju	<ul style="list-style-type: none"> • Polski Fundusz Rozwoju (PRF): instrumenty służące zrównoważonemu rozwojowi gospodarki, strategicznym inwestycjom przedsiębiorstw i ich ekspansji na nowe rynki; przeglądy analityczne gospodarek, rynków i handlu zagranicznego • Banki komercyjne: udzielanie wsparcia finansowego podmiotom gospodarczym; przeglądy i prognozy ekonomiczne i inwestycyjne
Podmioty handlu zagranicznego	<ul style="list-style-type: none"> • Kraje jako importerzy i eksporterzy towarów • Producenci z różnych branż przemysłu • Dystrybutorzy, agenci handlowi
Izby gospodarcze, przemysłowo-handlowe, agencje inwestycji i handlu, stowarzyszenia producentów	<ul style="list-style-type: none"> • Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH) • Bilateralne, krajowe i regionalne izby przemysłowo-handlowe: • Polsko-Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa, Polska Izba Gospodarcza Importerów, Eksporterów i Kooperacji • Izby branżowe: Polska Izba Przemysłu Chemicznego, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Producentów Mebli • Wydziały ekonomiczno-handlowe w placówkach dyplomatycznych
Klasy przemysłowe i eksportowe	<ul style="list-style-type: none"> • Klasy przemysłowe • Krajowe klasy kluczowe

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Grupa interesariuszy	Podmiot i jego rola*
Podmioty świadczące usługi na rynku TSL	<ul style="list-style-type: none"> • Spedytorzy • Operatorzy logistyczni • Operatorzy intermodalni • Przewoźnicy kolejowi • Przewoźnicy drogowi • Armatorzy • Zarządy portów morskich
Izby i stowarzyszenia branżowe (TSL), fundacje	<ul style="list-style-type: none"> • Izba Gospodarcza Transportu Lądowego (IGTL) • Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki i Zakupów (PSML) • Polska Izba Spedycji i Logistyki (PISiL) • Fundacja ProKolej
Zarządcy infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> • PKP PLK S.A.: zapewnienie przepustowości sieci kolejowej, modernizacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej; opracowanie cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej • GDDKIA: zarządzanie i utrzymanie sieci dróg krajowych • Pozostali zarządcy infrastruktury
Podmioty przygotowujące analizy rynkowe	<ul style="list-style-type: none"> • Instytuty badawcze, uczelnie wyższe, think tanki • Firmy konsultingowe • Niezależni eksperci
PODMIOTY MIĘDZYNARODOWE	
Międzynarodowe organizacje gospodarcze i finansowe	<ul style="list-style-type: none"> • Organizacja Narodów Zjednoczonych (UN): prowadzenie najbardziej rozbudowanej bazy danych o globalnych przepływach towarowych • Organizacja Współpracy i Rozwoju (OECD): przeglądy ekonomiczne krajów (gospodarka, handel, inwestycje) • Światowa Organizacja Handlu (WTO): prowadzenie baz danych statystycznych, raportów tematycznych i prognoz • Międzynarodowy Fundusz Walutowy (IMF): prognozy gospodarcze
Organy UE	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska (KE): kształtowanie polityki przemysłowej, klimatycznej, energetycznej, transportowej w UE; zarządzanie funduszami unijnymi • EUROSTAT: zbieranie i udostępnianie informacji statystycznych dla krajów UE; opracowanie raportów tematycznych
Koordynatorzy korytarzy transportowych	<ul style="list-style-type: none"> • C-OSS korytarzy towarowych (RFC): przydzielenie tras w przewozach międzynarodowych; działanie na rzecz zwiększenia konkurencyjności kolei • Europejscy koordynatorzy korytarzy sieci bazowej TEN-T: plany rozwoju i usunięcia wąskich gardeł na sieci kolejowej

* Wskazano najważniejsze podmioty lub podano przykłady. Kolorem niebieskim zaznaczono najważniejsze z punktu widzenia Analizy grupy interesariuszy

Źródło: opracowanie własne.

2 ANALIZA POTENCJAŁU GOSPODARCZEGO

2.1 Potencjał gospodarczy i produkcyjny Polski

Główne cechy gospodarki

- Gospodarka Polski rozwija się w stabilnym tempie od ponad 25 lat i jest szóstą największą gospodarką w UE pod względem PKB w ujęciu nominalnym (657 mld EUR w 2022 r.)²²
- Polska znajdowała się w ścisłej czołówce państw z największym skumulowanym wzrostem PKB w latach 2015–2022, rozwijając się w średnim rocznym tempie wynoszącym 4,1%, co dało czwarte miejsce w UE po Irlandii, Malcie i Cyprze. Wśród 10 największych gospodarek UE Polska zajęła drugie miejsce, ustępując jedynie Irlandii. Jednocześnie wśród państw regionu Europy Środkowej skumulowany wzrost PKB Polski był największy (32%)²³.

Rysunek 2. Skumulowany wzrost realnego PKB Polski na tle średniej dla UE i strefy euro w latach 2015–2022 (2015=100)



Źródło: Ministerstwo Aktywów Państwowych (2023), dane Eurostat.

- Głównymi filarami wzrostu gospodarczego są konsumpcja krajowa i eksport.
- W ostatnich trzech latach pomimo zewnętrznych szoków, którymi była pandemia i rosyjska inwazja na Ukrainę, dynamika realnego PKB Polski wykazywała się stabilnością na tle innych państw UE. Od rozpoczęcia wojny w Ukrainie polska gospodarka jednak zwalnia. Według danych GUS, w 2022 r. roczna dynamika wzrostu obniżyła się z 8,6% w I kwartale do 6,1% w II kwartale, do 3,9% w III kwartale oraz 2,3% w ostatnim kwartale. Wzrost realnego PKB w całym 2022 r. wyniósł 4,9%.
- Według wstępnych szacunków opublikowanych przez Eurostat, w drugim kwartale 2023 r. PKB wyrównany sezonowo wzrósł w strefie euro o 0,3% i nie zmienił się w UE w porównaniu z poprzednim kwartałem. Wzrost PKB zanotowało 13 gospodarek unijnych. Wśród nich nie znalazła się Polska, notując najwyższy kwartalny spadek PKB w UE (3,7% w porównaniu w pierwszym). Nieco lepiej (choć też na minusie) Polska wypadła w zestawieniu rocznym. Nie licząc załamania gospodarki wskutek

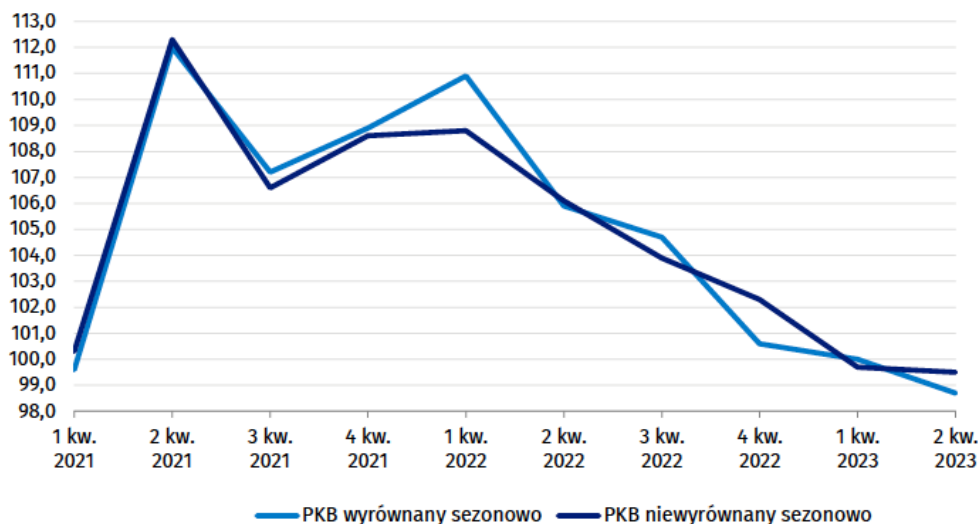
²² Dane Eurostat, ceny bieżące.

²³ Ministerstwo Aktywów Państwowych (2023), Wzrost gospodarczy w Polsce od 2015 r. na tle innych państw Unii Europejskiej, 27 czerwca, <https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/wzrost-gospodarczy-w-polsce-od-2015-r-na-tle-innych-panstw-unii-europejskiej>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

COVID-19, jest to największy spadek kwartalnej dynamiki w ostatnich dziesięcioleciach. W drugim kwartale 2023 r. PKB Polski był o 1,3% mniejszy niż przed rokiem; był to czwarty najniższy wynik w całej UE.

Rysunek 3. Dynamika wzrostu realnego PKB Polski (1 kw. 2021 – 2 kw. 2023; analogiczny okres poprzedniego roku = 100)



Źródło: GUS z 16.08.2023.

- W pierwszym półroczu 2023 r. w Polsce utrzymał się wysoki wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych. Był on niższy niż w 2022 r., ale nadal pozostawał na wysokim, dwucyfrowym poziomie. Ceny produkcji sprzedanej przemysłu w czerwcu 2023 r. były o 0,5% wyższe niż przed rokiem (wobec wzrostu o 2,8% miesiąc wcześniej). Spośród sekcji przemysłu w największym stopniu wzrosły ceny w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę – o 29,5%. W przetwórstwie przemysłowym ceny były niższe niż przed rokiem o 4,1%.
- Według danych UNECE, udział przemysłu w tworzeniu wartości dodanej brutto Polski w 2022 r. wyniósł ok. 27,6%, co plasowało Polskę na drugim miejscu wśród krajów UE za Irlandią.
- Według danych GUS, wzrost produkcji krajowej w 2022 r. zanotowano dla 40% wyrobów i grup asortymentowych²⁴.
- W 2022 r. wartość produkcji sprzedanej przemysłu ogółem (w cenach stałych) wzrosła o 9,3% w stosunku do 2021 r. Wzrost wystąpił w prawie wszystkich (32 spośród 34) działach przemysłu. Znacznie większą niż w 2021 r. sprzedaż zanotowano m.in. w produkcji: maszyn i urządzeń – o 22%; wyrobów z metali – o 17%; pojazdów samochodowych, przyczep i naczep – o 15%; pozostałego sprzętu transportowego – o 13,7%; napojów – o 10,4%²⁵. Na poziomie poszczególnych klas wyrobów największy wzrost zanotowały: narzędzia ręczne mechaniczne (o 125,5%); sprzęt sportowy (o 117,6%); nawozy i związki azotowe (o 85,8%), pozostałe podstawowe chemikalia nieorganiczne (o 79,1%); pozostałe metale nieżelazne (o 69,1%). Wśród wyrobów niespożywczych, dla których zanotowano największą wartość produkcji sprzedanej według Listy PRODCOM w 2022 r. znalazły się: pozostałe

²⁴ Dane są prezentowane według nomenklatury PRODPOL opartej na PKWiU 2015 z podziałem działu, grupy i klasy na oraz europejskiej Liście PRODCOM.

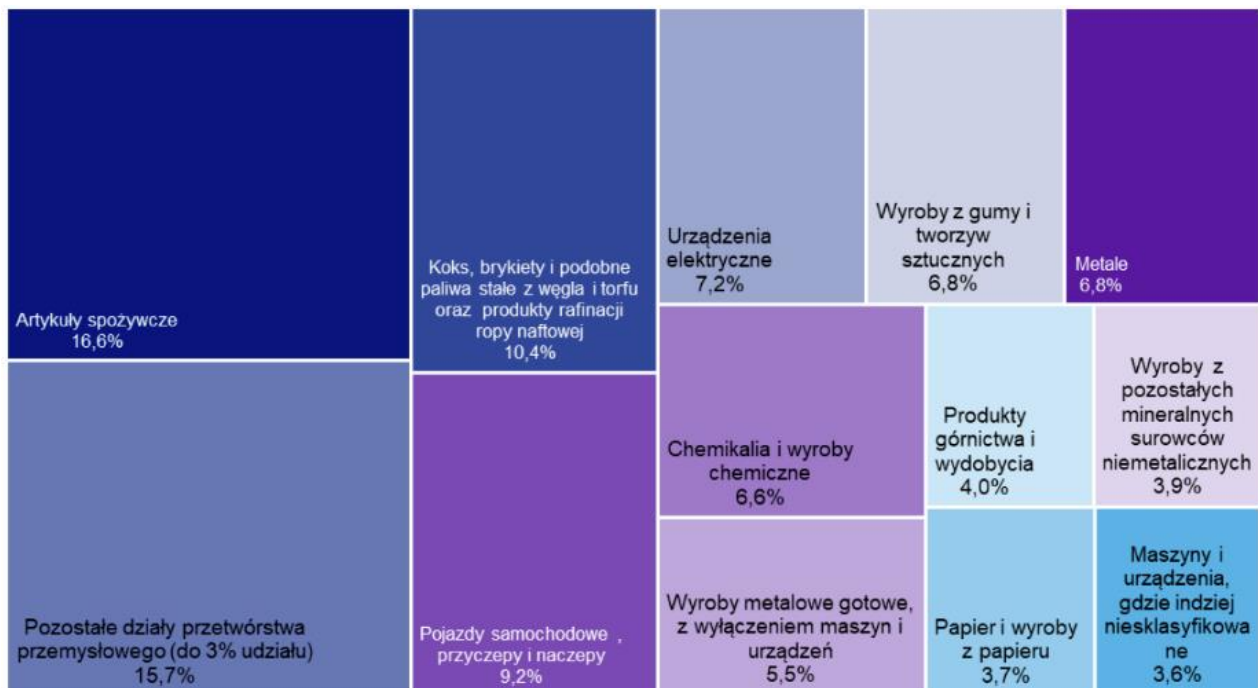
²⁵ GUS (2023a), Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 2022 r., Warszawa, s. 70, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/informacje-o-sytuacji-spoleczno-gospodarczej/sytuacja-spoleczno-gospodarcza-kraju-w-2022-r-,1,128.html>.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

części i akcesoria, gdzie indziej niesklasyfikowane do pojazdów objętych pozycjami HS od 8701 do 8705; odbiorniki telewizyjne, również połączone z odbiornikami radiofonicznymi lub urządzeniami do zapisu i odtwarzania dźwięku i obrazu, gdzie indziej niesklasyfikowane; silniki spalinowe tłokowe wewnętrznego spalania o zapłonie samoczynnym (wysoko- lub średnioprężne); meble do siedzenia, tapicerowane o konstrukcji drewnianej; pralki i suszarki typu domowego; hamulce i hamulce ze wspomaganie oraz ich części (z wyłączeniem niezmontowanych okładzin i klocków hamulcowych)²⁶.

- W 2022 r. największy udział w wartości produkcji sprzedanej wyrobów ogółem miały (Rysunek 4): artykuły spożywcze – 16,6%; koks, brykiety i podobne paliwa stałe z węgla i torfu oraz produkty rafinacji ropy naftowej – 10,4%; pojazdy samochodowe, przyczepy i naczepy – 9,2%; urządzenia elektryczne – po 7,2%; wyroby z gumy i tworzyw sztucznych oraz Metale – po 6,8%; chemikalia i wyroby chemiczne – 6,6%.

Rysunek 4. Udział w wartości produkcji sprzedanej wyrobów w 2022 r. (według grup działów PKWiU)



Źródło: GUS (2023b).

- Największy udział w wartości produkcji sprzedanej wyrobów ogółem ma województwo mazowieckie (23,2% wartości ogółem). Drugim województwem o znaczącym udziale jest województwo śląskie (14,6%), a trzecim województwo wielkopolskie (11,3%).
- W pierwszym półroczu 2023 r. produkcja sprzedana przemysłu była niższa niż w analogicznym okresie ubiegłego roku o 1,7% (w skali roku)²⁷. Spadek wystąpił we wszystkich sekcjach przemysłu. Sprzedaż produkcji była niższa niż przed rokiem w 22 spośród 34 działach przemysłu, których sprzedaż stanowi ok. 75% produkcji sprzedanej przemysłu ogółem. Głęboki jej spadek zaobserwowano m.in. w produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych – o 19%; wyrobów z drewna, korka, słomy i wikliny

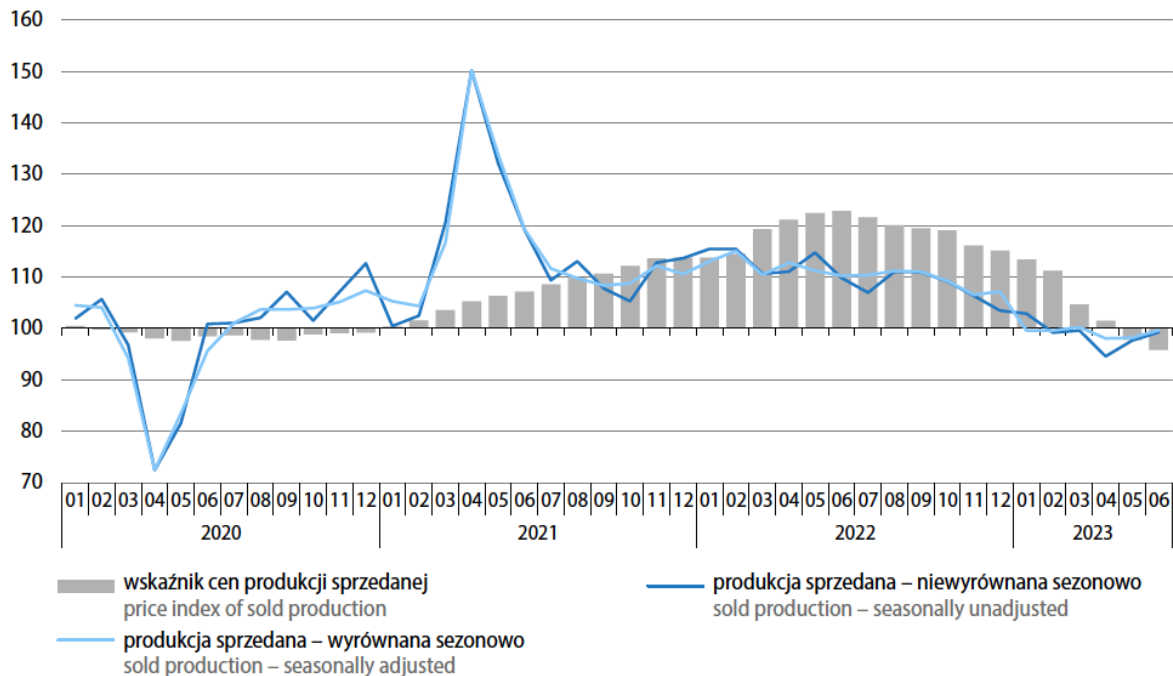
²⁶ GUS (2023b), *Produkcja wyrobów przemysłowych w 2022 r.*, Warszawa, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wyrobow-przemyslowych-w-2022-roku,8,6.html>.

²⁷ GUS (2023c), *Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym półroczu 2023 roku*, Warszawa, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/informacje-o-sytuacji-spoleczo-gospodarczej/sytuacja-spoleczo-gospodarcza-kraju-w-pierwszym-polroczu-2023-roku,1,134.html>.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

– o 18%; metali – o 15,7%; wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych – o 11,7%; papieru i wyrobów z papieru – o 11%; mebli – o 10,3%.

Rysunek 5. Produkcja sprzedana (ceny stałe) i wskaźnik cen w przetwórstwie przemysłowym w Polsce w latach 2020 – I. półrocze 2023 r. (analogiczny okres roku poprzedniego=100)



Źródło: GUS (2023c).

Polska gospodarka pozostaje wysoce energochłonna i coraz silniej uzależniona od importu paliw kopalnych, z których w 2022 r. pochodziło ok. 85% energii w Polsce. Co więcej, Polska nie robi postępów w redukcji emisji CO₂ – w 2022 r. wzrosły one o 0,3% w stosunku do 2021 r.; redukcja od 2005 r. wynosiła zaledwie 0,7%²⁸. Cele ograniczenia emisji GHG znalazły się w kilku strategiach rządowych, w tym: energetycznej, klimatycznej i transportowej (

²⁸ Forum energii (2023), Transformacja energetyczna w Polsce. Edycja 2023, kwiecień, <https://www.forum-energii.eu/pl/analizy/transmutacja-2023>.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 2).

Potencjał produkcyjny

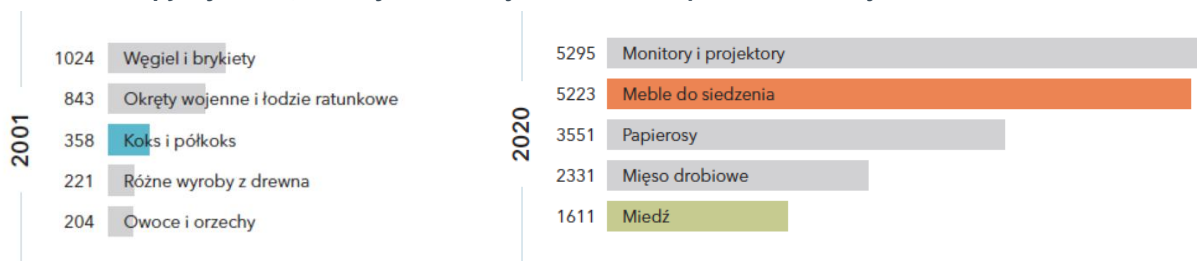
- Polska posiada znaczący potencjał produkcyjny. Przemysł pozostaje siłą napędową polskiej gospodarki, generując 27% PKB Polski. W 2020 r. było 41 branż, w których Polska była liderem eksportu wśród krajów unijnych.

Atutami polskiego przemysłu są: wysoka jakość produktów; lokalizacja w Polsce zakładów produkcyjnych i centrów dystrybucyjnych wiodących globalnych producentów, funkcjonowanie klastrów produkcyjnych (

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Tabela 4).
- W „Polityce Przemysłowej Polski” z 2021 r. określono trzy typy przemysłów kluczowych dla dalszego rozwoju polskiej gospodarki²⁹:
 - 1) tradycyjnie mocne sektory, przed którymi stoją wyzwania:
 1. motoryzacyjny, w tym produkcja samochodów, nadwozi, przyczep i naczep (457 podmiotów³⁰) oraz produkcja części i akcesoriów do pojazdów silnikowych (326);
 2. hutniczy, w tym produkcja metali (2 118);
 3. chemiczny, w tym produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (3402), produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (14 132), produkcja ze szkła i wyrobów ze szkła (1 933), produkcja urządzeń, instrumentów i wyrobów medycznych (8 332);
 4. meblarski;
 5. papierniczy;
 - 2) branże przemysłowe z dużym potencjałem rozwojowym i dynamiką:
 6. farmaceutyczny i biotechnologiczny (ok. 150 podmiotów) oraz wyrobów medycznych;
 7. przetwórstwa spożywczego (ok. 34 200);
 8. kosmetyczny (1 992);
 9. produkcji materiałów budowlanych, w tym produkcja ceramicznych materiałów budowlanych (677); produkcja cementu, wapna i gipsu (131); produkcja wyrobów z betonu, cementy i gipsu (6 623);
 10. elektrotechniczny (ok. 8 000);
 11. maszynowy (ok. 8,5 tys.);
 12. produkcji taboru szynowego;
 - 3) branże przemysłowe posiadające nowe perspektywy rozwoju:
 13. budowy statków specjalistycznych i jachtów (ok. 1 300);
 14. lotniczo-kosmiczny, BSP (262);
 15. odzysku surowców wtórnych;
 16. bateryjny;
 17. nowoczesnych technologii energetycznych.
- Pod względem towarów, które tradycyjnie były specjalizacją Polski, w ciągu ostatnich dwudziestu lat nastąpiło istotne przesunięcie od surowców kopalnych i rolnych w kierunku wytwarzania towarów średnioprzetworzonych i meble (Rysunek 6).

Rysunek 6. Grupy wyrobów, w których Polska jest liderem eksportu wśród krajów UE-28



²⁹ Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii (2021), *Polityka Przemysłowa Polski*, Warszawa, 9 czerwca, s. 31.

³⁰ Tu i dalej podmioty zatrudniające powyżej 9 osób.



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Źródło: KUKE, SpotData (2021).



Tabela 4. Mocne i słabe strony polskiego przemysłu

<ul style="list-style-type: none"> • Znaczący potencjał produkcyjny • Wysoka jakość produktów • Dynamizm i elastyczność przedsiębiorstw, w szczególności w sytuacji kryzysu gospodarczego • Znacząca liczba małych i średnich przedsiębiorstw, które mają dużą zdolność absorpcji nowych technologii i technik wytwarzania • Rosnący eksport i poszerzanie rynków eksportowych • Lokalizacja w Polsce zakładów produkcyjnych i centrów dystrybucyjnych wiodących globalnych producentów • Wysoko wykwalifikowana kadra inżynierska • Zorganizowanie branż przemysłowych w klastrach • Rosnąca zdolność polskich podmiotów do działań eksportowych • Specjalizowanie się w niszach produktowych i szybkie dostosowywanie się do zmieniających się trendów 	<ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko niezachowania ciągłości produkcji z uwagi na długi łańcuch dostaw • Rola podwykonawcy dostarczającego produkty niskim stopniu złożoności technicznej i niskiej wartości dodanej • Słabe rozpoznanie polskiej marki na arenie międzynarodowej • Relatywnie słaba kondycja finansowa i zbyt niska kapitalizacja podmiotów • Brak kapitału rodzimych firm na inwestycje • Brak inwestycji w kapitał ludzki i systemy zarządzania złożonymi projektami przemysłowymi • Wysoka energochłonność i konieczność poniesienia znaczących nakładów na transformację niskoemisyjną/transformację w kierunku gospodarki neutralnej klimatycznie oraz gospodarki o obiegu zamkniętym • Niski poziom zorganizowania lokalnych przedsiębiorstw • Brak krajowych korporacji technologicznych zdolnych do kreacji finalnych produktów o dużej wartości dodanej • Znaczna koncentracja eksportu; • Niski poziom nakładów inwestycyjnych na badania, rozwój i wdrożenia • Niska skłonność do internacjonalizacji działań na poziomie badawczo-innowacyjnym
--	--

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu: Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii (2021), *Polityka Przemysłowa Polski*, Warszawa, 9 czerwca, s. 5.

- W ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska stała się liczącym się europejskim producentem komponentów motoryzacyjnych i części zamiennych dla wielu światowych marek oraz jednym z największych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej producentem samochodów osobowych, dostawczych oraz autobusów. Polską specjalnością stały się silniki spalinowe oraz autobusy, w tym autobusy elektryczne. Polski przemysł motoryzacyjny dynamicznie rozwija się na różnych etapach łańcucha produkcji i obecnie stanowi drugą największą gałąź przemysłu. Polska wykazuje w przemyśle motoryzacyjnym silne powiązania zarówno w tył (*backwards linkages*), jak i w przód (*forwards*) łańcucha wartości. W powiązaniach *backwards* biorą udział głównie zakłady montujące pojazdy, natomiast w powiązaniach typu *forwards* – producenci części i komponentów³¹.
- Polska ma znacznie wyższy udział krajowej produkcji w motoryzacji niż inne państwa Europy Środkowej, między innymi ze względu na większą koncentrację w segmencie części. Co więcej, specjalizacja w tym segmencie daje większe możliwości w kontekście rozwoju elektromobilności. Przede wszystkim pod względem największych pozycji w eksporcie Polska w ostatnich dwóch dekadach przesunęła się z produkcji samochodów w kierunku produkcji części (do części i akcesoriów zaliczają się elementy typu zderzaki, koła, pasy bezpieczeństwa, kabiny, hamulce, skrzynie biegów,

³¹ Tu i dalej na podstawie raportu: KUKE, SpotData (2021), *30 lat polskiego eksportu. Hity eksportowe, kierunki ekspansji, szanse na przyszłość*, <https://api.kuke.pl/files/attachments/e0e963d4-267e-11ec-9df6-00abcd082070/raport-30-lat-polskiego-eksportu.pdf>.



mosty napędowe, amortyzatory, chłodnice, tłumiki, sprzęgła, kierownice i kolumny czy poduszki powietrzne).

- Sektor hutniczy w Polsce uznawany jest za nowoczesny, a instalacje w hutach stali w Polsce są wzorcem dla unijnego hutnictwa. Produkcja metali zajmuje 10. miejsce wśród największych branż przemysłowych w Polsce. Oprócz hutnictwa stali można wyróżnić trzy główne grupy wytwarzania półwyrobów i produktów (produkcja metali nieżelaznych): z miedzi, cynku i aluminium. Największym odbiorcą wyrobów stalowych były budownictwo (ok. 41%), przemysł wyrobów metalowych (ok. 23%), produkcja maszyn i urządzeń (ok. 13%), motoryzacja (ok. 14%). Największym zagrożeniem dla utraty konkurencyjności oraz rentowności działalności firm hutniczych działających w Polsce są rosnące ceny uprawnień do emisji CO₂, stanowiące bezpośredni koszt przedsiębiorstw jako emitentów, a także wpływające na wysokie koszty energii elektrycznej.
- Przemysł chemiczny to jeden z większych sektorów polskiej gospodarki – wraz z przemysłem gumowym stanowi ok. 5% produkcji i wartości dodanej przemysłu przetwórczego. Obejmuje on produkcję chemikaliów oraz finalnych wyrobów chemicznych, takich jak gazy techniczne, barwniki, pigmenty, nawozy, tworzywa sztuczne, pestycydy, farby, lakiery, mydła, detergenty i inne wyroby kosmetyczne i toaletowe. Odgrywa kluczową rolę w dostarczaniu materiałów, podsystemów, półproduktów i produktów dla takich sektorów jak maszynowy i metalowy, motoryzacyjny, tekstylny i odzieżowy, elektrotechniczny i elektroniczny, budowlany, papierniczy i poligraficzny, rolniczy. Największą szansą rozwojową dla branży chemicznej jest dziś budowanie gospodarki wodorowej.
- Produkcja mebli jest silnie rozwijającym się przemysłem w polskiej gospodarce o globalnym znaczeniu i dużym potencjale wzrostu. Polska branża meblarska to jeden z najważniejszych sektorów polskiej gospodarki. W przeciągu ostatnich kilkunastu lat branża awansowała do grona liderów w produkcji i eksporcie mebli na świecie, zajmując 6. miejsce na świecie pod względem wartości wyprodukowanych mebli, 2. miejsce na świecie i 1. w Europie pod względem wartości wyeksportowanych wyrobów. Polski przemysł meblarski jest branżą innowacyjną.
- Polski sektor farmaceutyczny, w tym biotechnologia farmaceutyczna, tworzą firmy kontrolowane przez polskich inwestorów oraz oddziały koncernów międzynarodowych. Sektor ten posiada wiele cech pożądanых w wysoko rozwiniętych gospodarkach. Przez ostatnie lata reinwestował w Polsce około połowę swoich zysków, jednocześnie zwiększając wydatki.
- Branża kosmetyczna jest jedną z najlepiej i najszybciej rozwijających się branż w Polsce. Polska zajmuje 14. miejsce wśród eksporterów kosmetyków na świecie, z udziałem na poziomie 2,6% oraz 6. miejsce wśród największych europejskich rynków kosmetycznych. Polski rynek kosmetyczny jest jednym z najbardziej rozdrobnionych, a większość firm to mikro i małe przedsiębiorstwa z kapitałem polskim, które stanowią aż 75% wszystkich podmiotów. Ich sposobem na przetrwanie i wzrost jest specjalizowanie się w niszach produktowych i szybkie dostosowywanie się do zmieniających się trendów poprzez tworzenie innowacyjnych produktów.
- Przemysł spożywczy należy do najważniejszych i szybko rozwijających się dziedzin polskiej gospodarki. Polska jest jednym z czołowych dostawców żywności w UE. Na polskim rynku działa wiele firm, ale są one nieduże pod względem zatrudnienia, co bardzo często stanowi barierę wejścia na rynki zagraniczne.
- Polski sektor produkcji materiałów budowlanych w Polsce jest jednym z najnowocześniejszych w Europie. W ostatnim dziesięcioleciu wielokrotnie wzrósł jego potencjał produkcyjny, a w ofercie



znalazły się materiały o lepszych parametrach technicznych, które z jednej strony wymagają mniejszych nakładów w procesie produkcji, z drugiej strony zmniejszają koszty siły roboczej na placu budowy.

- Branża elektrotechniczna, ze względu na swoje powiązania z innymi gałęziami przemysłu, jest mocno uzależniona od panującej koniunktury gospodarczej, a tym samym od wielkości inwestycji oraz zamówień ze strony przedsiębiorstw produkcyjnych, a także od konsumpcji prywatnej. Cechą charakterystyczną polskiej branży elektrotechnicznej jest bardzo duży udział kapitału zagranicznego, który jednocześnie stworzył sprzyjające warunki do absorpcji w Polsce nowoczesnych technologii i włączenia licznej grupy polskich przedsiębiorców w międzynarodowe łańcuchy wartości. W całości produkcji działających w Polsce firm branży elektrotechnicznej największy udział w 2021 r. miały: sprzęt AGD (35%), przewody i kable (20%) oraz wyroby oświetleniowe (15%). Z kolei głównym klientem sektora od długiego czasu pozostaje budownictwo, w tym zwłaszcza przemysłowe i infrastrukturalne (45%), niektóre gałęzie przetwórstwa przemysłowego, w szczególności produkcja środków transportu, maszyn i urządzeń, urządzeń elektrycznych oraz elektroniki (w sumie 30%), a także sieci energetyczne i cała energetyka (15%).
- Polski przemysł maszynowy jest solidnie zakorzeniony w segmentach maszyn do zastosowań takich jak górnictwo, leśnictwo, rolnictwo, przetwórstwo żywności czy budownictwo. Pośród czołowych polskich firm z tej branży znajdują się też producenci obrabiarek, elementów hydrauliki siłowej, łożysk, kół i przekładni zębatych itp. Polski przemysł maszynowy koncentruje się na produkcji maszyn, urządzeń i komponentów o szerokim zastosowaniu i relatywnie prostych technicznie, gdzie napotyka silną konkurencję. Wyzwaniem jest odnalezienie technologicznych obszarów niszowych, niezagospodarowanych w pełni przez wiodących producentów, które pozwolą na przyspieszenie rozwoju polskich firm przemysłu maszynowego, proponujących zintegrowane rozwiązania dla innych branż przetwórstwa przemysłowego.
- Przemysł transportu szynowego jest jednym z filarów gospodarki Unii Europejskiej. Pomimo bardzo silnej pozycji rynkowej, europejscy producenci stoją przed wyzwaniami związanymi z rosnącą pozycją konkurentów z Azji oraz barierami handlowymi w międzynarodowym obrocie gospodarczym. Tabor kolejowy to pojazdy wymagające dużej liczby elementów, co oznacza, że ich produkcja stymuluje wiele gałęzi produkcji przemysłowej stąd też w Polsce funkcjonuje kilkadziesiąt zakładów produkujących różnego rodzaju podzespoły do taboru kolejowego zarówno do nowych, jak i do modernizowanych pojazdów.
- Rozwój polskiego przemysłu lotniczego sprawia, że staje się on coraz bardziej innowacyjny, a tym samym ma coraz większy udział w globalnych łańcuchach wartości m.in. poprzez zaangażowanie w budowę statków powietrznych czy też napędów dla największych koncernów światowych. W jego rozwoju duży udział ma kapitał zagraniczny, który chętnie inwestuje w polskie firmy z tego sektora zrzeszone głównie w klastrach (Klaster Dolina Lotnicza, Śląski Klaster Lotniczy). Polska branża lotnicza charakteryzuje się wysokim potencjałem zarówno po stronie nauki jak i biznesu, który zatrudnia wysoko wykwalifikowaną kadrę, realizuje projekty zaawansowane technologicznie. Głównym wyzwaniem polskiej branży kosmicznej, znajdującej się we wczesnym etapie rozwoju, jest samo włączanie się w międzynarodowe łańcuchy wartości.
- Branże odzysku surowców wtórnych, bateryjna oraz nowoczesnych technologii energetycznych stanowią istotne ogniwa polskiej gospodarki w kontekście transformacji gospodarki w kierunku gospodarki niskoemisyjnej i zasobooszczędnej.



Potencjał inwestycyjny

- Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ) to jeden z istotnych czynników determinujących rozwój gospodarki. Według danych NBP i UNCTAD, w 2021 r. Polska, przyciągając kapitał zagraniczny o łącznej wartości 29 mld USD (114,2 mln PLN) – o blisko 40% wyższy niż w 2020 r. – znajdowała się na 13. miejscu wśród krajów atrakcyjnych inwestycyjnie. Najwięcej inwestycji bezpośrednich w 2021 r. napłynęło z: Hiszpanii (14,1 mld PLN), Niemiec (13,6 mld PLN), Niderlandów (12,7 mld PLN) i Francji (12,6 mld PLN). Największym inwestorem bezpośrednim w Polsce pozostawały Niemcy (inwestycje o łącznej skumulowanej wartości 209,5 mld PLN). Na kolejnych miejscach znajdowały się: Francja (107,1 mld PLN), Niderlandy (103,1 mld PLN), USA (96,1 mld PLN) oraz Wielka Brytania (59,5 mld PLN). Podobnie jak w poprzednich latach największy napływ BIZ do Polski odnotował sektor usług (58,3 mld PLN), natomiast do przetwórstwa przemysłowego napłynęło 41,4 mld PLN³².
- W 2022 r. wartość BIZ w Polsce utrzymała się na poziomie 30 mld USD³³. Z cyklicznego badania EY „Atrakcyjność Inwestycyjna Europy” wynika, że liczba projektów inwestycyjnych w Polsce w 2022 r. wyniosła 237, czyli o 23% niż rok wcześniej. Jednocześnie były to mniejsze projekty: liczba miejsc pracy wygenerowanych przez te inwestycje była niższa o 12%³⁴. Zakończone w 2022 r. projekty pochodziły głównie z sektora MŚP, stąd ich duża liczba przy stosunkowo niższych nakładach inwestycyjnych i deklarowanym zatrudnieniu.
- Dane Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu (PAIH) wskazują, że w pierwszym półroczu 2023 r. tendencja się odwróciła: współpraca dotyczyła dużych firm międzynarodowych, co wpłynęło zarówno na wzrost wartości inwestycji, jak i liczbę deklarowanych miejsc pracy. Na liście największych projektów znalazła się inwestycja amerykańskiej firmy technologicznej Intel Corporation. Na terenie Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE) w Miękinii ma powstać Zakład Integracji i Testowania Półprzewodników. To nie tylko największa inwestycja greenfield w branży high-tech w Polsce (4,2 mld EUR, tj. ok. 20 mld PLN), ale również w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna jest jedną z najprężniej rozwijających się SSE w Polsce. W ostatnich latach przyciągnęła m.in. takie firmy jak PepsiCo oraz Viessmann (obie inwestycje o wartości powyżej miliarda złotych).
- Dwie inne duże inwestycje ogłoszone w 2023 r. to budowa fabryki pomp ciepła pod Wrocławiem przez spółkę Robert Bosch (ok. 400 mln EUR) oraz budowa fabryki opakowań papierowych przez amerykański Footprint (86,2 mln USD)³⁵. Plany inwestycyjne zapowiedział także we wrześniu 2023 r. międzynarodowy koncern Phillip Morris, który zamierza rozbudować swoją fabrykę w Krakowie.
- Biorąc pod uwagę wysokie miejsce Polski w międzynarodowych analizach związanych z miejscami relokacji produkcji (m.in. w ramach procesu nearshoringu), dalsze perspektywy dla BIZ w Polsce są oceniane przez ekspertów jako dobre.

³² NBP (2023), *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie w Polsce i polskie inwestycje bezpośrednie za granicą w 2021 roku*, Warszawa, https://nbp.pl/wp-content/uploads/2023/02/raport_ib_2021.pdf.

³³ UNCTAD (2023), *World Investment Report*, s. 8, https://unctad.org/system/files/official-document/wir2023_en.pdf.

³⁴ EY (2023), *Europa i bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Czy Europa jest atrakcyjnym rynkiem dla inwestorów?*, 29 czerwca, https://www.ey.com/pl_pl/tax/europa-i-bezposrednie-inwestycje-zagraniczne.

³⁵ https://www.paih.gov.pl/20230616/arp_i_paih_odpowiedzialne_za_przygotowanie_najwiekszej_bezposredniej_inwestycji_za_granicznej_w_historii_polski.

2.2 Potencjał gospodarczy i produkcyjny wybranych krajów

2.2.1 Niemcy

Główne cechy gospodarki

- Niemcy są największą gospodarką w UE, która wytwarza ok. 25% unijnego PKB.
- W latach 2011–2021 skumulowany wzrost PKB Niemiec wyniósł ok. 10%. W 2022 r. odnotowano wzrost o 1,8%.
- Udział przemysłu w PKB jest dość wysoki i stanowi ok. 23,5%.
- Handel zagraniczny ma kluczowe znaczenie dla gospodarki niemieckiej: udział eksportu w wartości w 2022 r. wynosił ponad 50% PKB.
- Niemiecka gospodarka okazała się mało odporna na zakłócenia w rynku światowym spowodowane pandemią COVID-19 oraz wojną na Ukrainie, ze względu na znaczenie handlu zagranicznego oraz energetyki, która była w znacznym stopniu uzależniona od dostaw rosyjskich paliw kopalnych. Wyzwaniem jest również potrzeba dużych nakładów na wzmocnienie jej innowacyjności, w celu utrzymania wysokiej pozycji na rynku światowym.
- Ze względu na charakter gospodarki (wysoki udział energochłonnego przemysłu), jest ona szczególnie wrażliwa na zmiany na rynku energii. Mimo dużego udziału energetyki odnawialnej (ponad 45% w 2022 r.), wciąż głównym źródłem energii w Niemczech pozostaje węgiel, z którego wytwarza się ponad 30% energii elektrycznej. Drugim w kolejności źródłem energii elektrycznej jest wiatr (24%). Istotne są również gaz ziemny i energia słoneczna (po ok. 10%).

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny³⁶

- Przemysł generuje ok. 23% PKB Niemiec, dając zatrudnienie 20% społeczeństwa.
- Do kluczowych sektorów gospodarki należą: przemysł motoryzacyjny (ok. 11% PKB), chemiczny, maszynowy, żywnościowy. Niemcy to wiodący eksporter maszyn, pojazdów, substancji chemicznych i sprzętu gospodarstwa domowego, co stanowi potencjał dla kooperantów z Polski.
- W strukturze towarowej eksportu przemysłu elektromechanicznego, stanowiącego prawie 30% eksportu brak jest dominującego sektora – poszczególne branże mają zbliżony udział w rynku.
- Rynek niemiecki jest umiarkowanie atrakcyjny dla zagranicznych inwestorów ze względu na silną pozycję firm krajowych i sympatie konsumenckie oraz wysokie koszty pracy i energii. Nie ułatwiają sytuacji również stosunkowo wysokie podatki i skomplikowane przepisy prawne. Zachęcające za to mogą być dobry dostęp do wykwalifikowanej siły roboczej oraz duży rynek zbytu, zarówno krajowy jak i europejski, oraz wysoce rozwinięta infrastruktura transportowa.
- Rząd niemiecki podejmuje działania mające podnieść atrakcyjność niemieckiego rynku dla inwestorów, stąd m.in. wsparcie w inwestycje firmy Intel budującej fabrykę mikroprocesorów we wschodnich Niemczech.

³⁶ Opracowano na podstawie danych i informacji: https://www.destatis.de/EN/Themes/Economic-Sectors-Enterprises/_node.html; <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/germany-market-overview>; <https://www.gtai.de/en/invest>.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- USA są największym inwestorem w tym kraju, odpowiadając za 10% inwestycji. Na drugim miejscu znajdują się inwestycje szwajcarskie oraz brytyjskie. Firmy zagraniczne w Niemczech inwestują przede wszystkim w sektor IT (22%), branżę finansową (21%) oraz rynek dóbr konsumpcyjnych (8%).

2.2.2 Francja

Główne cechy gospodarki

- Francja jest siódmą największą gospodarką świata i drugą w UE. PKB tego kraju w 2022 r. wynosił ok. 2 639 mld USD.
- Wzrost PKB w ostatnich latach utrzymywał się na stosunkowo niewysokim poziomie między 0,3 a 2,5% (wyłączając lata pandemii COVID-19: 2020-2021).
- Francuska gospodarka jest oparta na usługach. Udział przemysłu w tworzeniu PKB w ostatnich dwudziestu latach mała i w 2022 r. wynosił ok. 13%.
- Podobnie jak inne europejskie gospodarki, francuska zмага się obecnie z wysokimi cenami energii i zmianami na skutek ataku Rosji na Ukrainę oraz inflacją.
- Poziom bezrobocia jest nieznacznie powyżej unijnej średniej i w pierwszej połowie 2023 r. wynosił 7%.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny ³⁷

- Przemysł produkcyjny Francji pod względem wartości wytwarzanych wyrobów jest 10. największym na świecie i trzecim w Unii Europejskiej (2022).
- Do największych sektorów przemysłu należą: produkcja żywności oraz urządzeń transportowych, stanowiące po ok. ¼ sprzedaży produkcji przemysłu. Na kolejnych miejscach znajdują się przemysł chemiczny i metalowy, stanowiące po około 10%.
- Sektorami mającym największy udział w eksporcie są: chemiczny, elektroniczny i elektromechaniczny oraz transportowy (po 15-20% wartości eksportu towarów).
- W strukturze towarowej eksportu przemysłu chemicznego wyraźnie dominuje branża farmaceutyczna (z udziałem 38%), a w niej leki pakowane. W branży elektromechanicznej dominują różnego rodzaju urządzenia mechaniczne (55%), w tym turbiny gazowe. W sektorze produkcji środków transportu, branża motoryzacyjna stanowi 54%, a na drugim miejscu z udziałem 44% znajduje się branża lotnicza.
- Francja jest atrakcyjnym krajem dla inwestycji zagranicznych – w rejonie Paryża znajduje się największe w Europie zagęszczenie siedzib firm wchodzących do światowego TOP500.
- Wysoka pozycja gospodarcza i polityczna na arenie międzynarodowej oraz rozwinięta demokracja tworzą stabilny i przewidywalny klimat biznesowy. Jednocześnie przeszkodą dla rozwoju kapitału zagranicznego jest silna pozycja francuskich przedsiębiorstw obecnych w wielu branżach, szczególnie hi-tech.

³⁷ Na podstawie: <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/>; <https://oec.world/>; <https://www.insee.fr/>; <https://www.gouvernement.fr/france-2030>; <https://investinfrance.fr/>; <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/france/foreign-investment>; <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/france-market-overview>.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Wysoko rozwinięta infrastruktura transportowa oraz lokalizacja w UE umożliwiają łatwy dostęp do całego rynku unijnego.
- Zagraniczni inwestorzy najchętniej rozbudowują we Francji zakłady produkcyjne lub inwestują w branżę finansową i nieruchomości.
- Inwestycje państwowe lub z udziałem państwa, zgodnie z dokumentami strategicznymi mają być kierowane w: energetykę (ponad 10 mld EUR) (wodór, małe reaktory jądrowe); transport zeroemisyjny (3,6 mld EUR), w tym budowę giga-fabryk akumulatorów do pojazdów elektrycznych; zabezpieczenie dostępu do surowców (2,9 mld EUR), w tym rozwój recyklingu oraz kopalni litu i zwiększenie ich wydobywania; zwiększenie możliwości produkcyjnych w dziedzinie elektroniki (5,4 mld EUR), w tym półprzewodników. Planuje się również inwestować w rozwój nowych technologii w lotnictwie (1,5 mld EUR), farmaceutyce (7,5 mld EUR) i rolnictwie (2,3 mld EUR). Przekłada się to na atrakcyjne warunki do inwestowania w tych branżach.

2.2.3 Stany Zjednoczone

Główne cechy gospodarki³⁸

- Jest to jedna z najbardziej wysoko rozwiniętych gospodarek świata. PKB tego kraju w 2022 r. wynosił ok. 25,5 bln USD.
- Po dużych wahaniami w 2020 r. spowodowanych pandemią, tempo wzrostu PKB w 2021 r. pozostawało dodatnie na średnim poziomie 6,1%, a w 2022 r. – 2,1%. Wzrost ten utrzymał się w pierwszych dwóch kwartałach 2023 r.
- Pomimo zwiększania się udziału sektora usług w PKB, gospodarka amerykańska posiada bardzo dobrze rozwinięty sektor przemysłu, którego głównymi gałęziami są: przemysł motoryzacyjny, przemysł lotniczy, przemysł biofarmaceutyczny, przemysł energetyczny, przemysł medyczny, przemysł maszyn i urządzeń.
- Sektor usług rozwija się przede wszystkim za sprawą silnie rozwiniętego sektora informatycznego, w szczególności w dziedzinie oprogramowania i technologii informatycznych.
- Stany Zjednoczone charakteryzuje wysoko rozwinięta infrastruktura sprzyjająca prowadzeniu działalności gospodarczej, którą charakteryzuje: dostępność do szybkiego internetu, dogodne połączenia lotnicze wewnątrz- i międzykontynentalne, rozwinięta infrastruktura drogowa, duża liczba portów morskich, łatwy i tani dostęp do sieci energetycznej.
- Wskaźnik bezrobocia w lipcu 2023 r. wynosi 3,5% i był relatywnie niski w porównaniu z tym samym okresem roku 2020 wynoszącym ponad 10%.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny³⁹

- Przemysł generuje ok. 18% wartości PKB USA.
- Do kluczowych sektorów gospodarki należą przemysł paliwowy, motoryzacyjny, lotniczy, energetyczny, maszyn i urządzeń, medyczny.

³⁸ Opracowanie na podstawie danych i informacji: <https://data.census.gov/>; <https://tradingeconomics.com/united-states/>; <https://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.TFRT.IN?locations=US>; <https://www.paih.gov.pl>

³⁹ Na podstawie: <https://www.paih.gov.pl/>; <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/>; <https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>; <https://oec.world/>.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W 2021 r. w strukturze towarowej eksportu USA głównymi produktami były: produkty branży energetycznej, motoryzacyjnej, medycznej, maszynowej z udziałem ok. 65% w eksporcie tego kraju. Prężnie rozwija się przemysł lotniczy za sprawą produkcji samolotów przez firmę Boeing.
- Od 2016 do 2021 r. największy wzrost eksportu nastąpił w przemyśle energetycznym – eksport paliw wzrósł o 154% (z około 95 mld USD do 242 mld USD), w branży medycznej – eksport tych produktów wzrósł o ponad 200%.
- W 2021 r. w strukturze towarowej importu USA głównymi produktami były produkty pochodzące z branży motoryzacyjnej, maszynowej i maszynowo-elektrycznej, energetycznej.
- W ciągu pięciu lat od 2016 do 2021 r. wzrost importu produktów do USA z innych państw uwidocznił się w przemyśle: chemicznym, maszynowym, lotniczym, metalurgicznym, medycznym.
- W najbliższych latach planowana jest budowa instalacji LNG na potrzeby zwiększonego eksportu; modernizacja infrastruktury transportowej; rozbudowywanie miejsc pracy na potrzeby zwiększonego eksportu oraz odbudowy gospodarki po pandemii⁴⁰.

2.2.4 Wielka Brytania

Główne cechy gospodarki⁴¹

- W 2021 roku gospodarka Wielkiej Brytanii była 5 gospodarką na świecie pod względem wartości PKB (1991,4 mld GBP).
- Infrastruktura transportowa w Wielkiej Brytanii jest bardzo dobrze rozwinięta. Najlepszą infrastrukturę posiada transport lotniczy i morski - ze względu na lokalizację królestwa, oraz transport drogowy ze względu na rozwiniętą siatkę dróg.
- W 2021 roku za około 81% udziału w PKB odpowiadały usługi, w szczególności usługi finansowe, ubezpieczeniowe oraz usługi biznesowe.
- W 2021 roku przemysł w tworzeniu PKB odpowiadał za 17,7% przychodów, a rolnictwo za 0,6%.
- Tempo wzrostu PKB pomiędzy rokiem 2022, a 2021 wynosiło 4,1%.
- Wg danych MFW w roku 2023 spodziewany jest nieznaczny wzrost PKB na poziomie 0,3-0,4%.
- Wskaźnik zatrudnienia w Wielkiej Brytanii wynosi 76%, a stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie 3,8%.
- Gospodarka Wielkiej Brytanii opiera się głównie na imporcie towarów, ponieważ w 2022 roku import wyniósł 889,2 mld USD, podczas gdy eksport 781,2 mld USD.

Potencjał produkcyjny⁴²

- Przemysł generuje ok. 17,7% PKB Wielkiej Brytanii.
- W 2021 r. w strukturze towarowej eksportu Wielkiej Brytanii głównymi produktami są produkty branży maszynowej, metalowej, jubilerskiej, motoryzacyjnej oraz rafineryjnej z udziałem około 53% w całkowitym eksporcie państwa.

⁴⁰ <https://energetyka24.com/gaz/wiadomosci/wielkie-plany-energetyczne-usa-braki-w-kadrze-naukowej-pokrzyzuja-inwestycje>.

⁴¹ <https://data.worldbank.org/country/GB>;

<https://www.gov.pl/web/wielkabrytania/informator-ekonomiczny>; <https://www.ons.gov.uk/>

⁴² <https://www.gov.pl/web/wielkabrytania/informator-ekonomiczny>; <https://trade.gov/>



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Wielka Brytania posiada zasoby ropy naftowej, gazu ziemnego. Ropa naftowa oraz gaz ziemny wydobywane są z dna Morza Północnego.
- Kraj zasobny jest również w węgiel kamienny, rudę żelaza, ołów, cynk, cynę, wapień, piasek krzemowy oraz łupki.
- W ciągu 5 lat od 2016 r. do 2021 r. wzrost eksportu z Wielkiej Brytanii do innych państw uwidocznił się w przemyśle: jubilerskim, metalurgicznym, chemicznym.
- W ciągu 5 lat od 2016 r. do 2021 r. wzrost importu Wielkiej Brytanii dotyczył przemysłu energetycznego, chemicznego i paliwowego.
- Koncentracja inwestycji następuje w obszarze technologii informacyjnych oraz przemysłów: lotniczego, obronnego, farmaceutycznego i turystycznego.

2.2.5 Niderlandy

Główne cechy gospodarki⁴³

- Gospodarka Niderlandów to piąta co do wielkości gospodarka w UE. Wartość PKB tego kraju w 2022 r. osiągnęła prawie bilion euro; natomiast poziom PKB na mieszkańca wynosił 153% średniej unijnej.
- Niderlandy po pandemii COVID-19 cechował wysoki wskaźnik wzrostu realnego PKB, który spowolnił do 3,3% w drugiej połowie 2022 r., a następnie do 2,3% w pierwszym kwartale 2023 r.
- Niderlandy mają wysoką wartość dodaną sektora usług w PKB (ok. 78%).
- Gospodarka Niderlandów cechuje wysoka innowacyjność (5. miejsce w 2002 r. według globalnego wskaźnika innowacyjności).
- Kluczową rolę w gospodarce odgrywa handel zagraniczny, którego udział w PKB wynosi ok. 94%.
- W 2022 r. eksport kształtował się na poziomie 697 mld USD, natomiast import wynosił 623 mld USD. Do największych partnerów handlowych należą kraje unijne: Niemcy, Belgia, Francja i Wielka Brytania. Jednocześnie znacząca wymiana handlowa prowadzona jest z USA i Chinami, z którymi występuje ujemne saldo handlowe.
- Zarówno w eksporcie, jak i w imporcie Niderlandów dominuje handel maszynami i urządzeniami transportowymi, wyrobami chemicznymi, artykułami rolno-spożywczymi, chemikaliami oraz paliwami i olejami. Niderlandy są największym eksporterem produktów rolnych, których eksport kształtuje się na poziomie 22% całkowitego eksportu.
- Duże znaczenie dla gospodarki odgrywają porty morskie w Rotterdamie i Amsterdamie.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁴⁴

- Przemysł generuje ok. 18% PKB Niderlandów.
- Główne sektory przemysłu to: przetwórstwo spożywcze, metalurgia, maszyny i urządzenia elektryczne, produkcja chemiczna, rafinacja ropy naftowej, budownictwo, IT. W swojej polityce

⁴³ <https://www.paih.gov.pl>; <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/keyfigures/>.

⁴⁴ Na podstawie informacji: <https://www.paih.gov.pl>; <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/netherlands-market-overview>; <https://investinholland.com/doing-business-here/industries/>; <https://www.cbs.nl>; <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/informacje-o-panstwach-i-wspolpracy-gospodarczej-z-polska>.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

gospodarczej, rząd holenderski koncentruje się na kilku sektorach, które mają największe znaczenie dla handlu międzynarodowego i inwestycji: high-tech, przemysł chemiczny, przemysły kreatywne, rolnictwo, ogrodnictwo, przemysł spożywczy, energetyka, logistyka, zarządzanie gospodarką wodną, ochrona zdrowia. W sektorach tych duże znaczenie mają programy badawczo-rozwojowe i inwestycje. Niderlandy w przemyśle medycznym są potentatem światowym (8. miejsce). Tak wysoka pozycja spowodowana jest dużą liczbą patentów jakie kraj posiada oraz dobrze rozwiniętą infrastrukturą R&D w tym sektorze.

- W strukturze towarowej eksportu dominują gałęzie przemysłu związane z wydobywaniem, elektroniką, elektrotechniką oraz przemysłem medycznym (z udziałem 25%).
- W ramach procesu transformacji energetycznej planowane jest zwiększenie nakładów inwestycyjnych w sektorze energetycznym, w tym zwiększenie produkcji energii z OZE.
- Niderlandy posiadają silnie rozwinięty sektor ogrodnictwa, który pokrywa połowę światowego zapotrzebowania. Kraj ten ma ambicje być liderem na skalę światową w sektorze rolnictwa do roku 2030, wykorzystując zrównoważone praktyki w wytwarzaniu produktów.
- Niderlandy plasują się w pierwszej piątce krajów na świecie o największej liczbie BIZ. Wiele globalnych firm wybiera Niderlandy jako swoją siedzibę główną do dalszej ekspansji w Europie. Decyduje o tym centralne położenie Niderlandów w Europie Zachodniej i bliskość największych rynków europejskich. W 2021 r. skumulowana wartość BIZ w Niderlandach wyniosła 1,6 bln EUR. Największymi inwestorami w tym kraju są firmy z: USA (348 mld EUR), Wielkiej Brytanii (307 mld EUR), Niemiec (185 mld EUR), Luksemburga (172 mld EUR) i Francji (77 mld EUR). Skumulowana wartość polskich bezpośrednich inwestycji w Niderlandach na koniec 2021 r. wyniosła 1,3 mld EUR, co oznacza, że Niderlandy są 5. największym odbiorcą polskich inwestycji.
- Skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji firm niderlandzkich za granicą w 2021 r. wyniosła prawie 2 bln EUR, w tym w Polsce 47,1 mld EUR, co dawało Niderlandom 1. miejsce wśród inwestorów zagranicznych w Polsce. Na koniec 2021 r. w Polsce funkcjonowało prawie 2,7 tys. podmiotów z kapitałem z tego kraju, w tym najwięcej w przetwórstwie przemysłowym (ok. 29%). Do najważniejszych inwestorów w Polsce należą takie firmy jak: Philips (sprzęt oświetleniowy), Tomtom (nawigacja), ASML (branża półprzewodników), Lumileds (oświetlenie), Heineken (produkcja piwa, ponad 65% akcji Grupy Żywiec), Teleplan (elektronika).

2.2.6 Włochy

Główne cechy gospodarki

- Włoska gospodarka jest ósmą co do wielkości na świecie i trzecią co do wielkości w UE, z PKB na poziomie 1,9 bln EUR w ujęciu nominalnym oraz 32 390 EUR na mieszkańca w 2022 r.
- Dynamika wzrostu realnego PKB w 2022 r. wyniosła 3,7% w skali roku, spowolniając wyraźnie w drugiej połowie roku. Również w pierwszym kwartale 2023 r. tempo wzrostu pozostawało niskie (1,9% w stosunku do pierwszego kwartału 2022 r.). Prognozuje się, że w całym 2023 r. tempo wzrostu PKB nie przekroczy 1,2%.
- Wysoka inflacja obniża realne dochody przy niskim wzroście płac; zaostrzają się warunki finansowe, a wyjątkowe wsparcie fiskalne związane z kryzysem energetycznym jest stopniowo wycofane, obciążając konsumpcję prywatną i inwestycje. Skumulowane oszczędności gospodarstw domowych



pozostają duże, co może sprzyjać szybszemu odbiciu popytu krajowego niż oczekiwano na początku 2023 r.⁴⁵

- Gospodarkę cechuje wysoka zależność od gazu ziemnego (43% miksu energii pierwotnej w 2021 r.) i ropy naftowej (37%). Po wynegocjowaniu kluczowych partnerstw m.in. z Algierią i Azerbejdżanem Włochy zdecydowanie zmniejszyły swoją zależność od rosyjskiego gazu do 10% całkowitego importu gazu (z 40% w 2021 r.). Jednak te zróżnicowane źródła dostaw zostały zabezpieczone po bardzo wysokich cenach. Szacuje się, że sektor produkcyjny narażony na kryzys łańcucha dostaw i energii⁴⁶.
- Włochy to jedna z największych gospodarek strefy euro od lat zmagają się z dużymi problemami strukturalnymi: niskim wzrostem gospodarczym, wysokim bezrobociem i dużym zadłużeniem publicznym.
- Włochy nadal będą otrzymywać od UE wsparcie fiskalne. Z 750 mld EUR unijnego funduszu odbudowy (NGEU) 209 mld EUR zostało przydzielone Włochom (10,4% PKB w 2019 r. w latach 2021-2027), co czyni je zdecydowanie największym pojedynczym beneficjentem w wartościach bezwzględnych. Fundusze te mają na celu odnowienie potencjału produkcyjnego poprzez finansowanie zielonej transformacji, wzmocnienie infrastruktury fiskalnej i cyfrowej, a także kapitału ludzkiego.
- Włoska gospodarka jest napędzana w dużej mierze przez produkcję wysokiej jakości towarów konsumpcyjnych (aktywny jest tu sektor małych i średnich przedsiębiorstw, wiele z nich ma charakter rodzinny). Zalicza się do nich produkty przemysłu tekstylnego i odzieżowego, meblarskiego oraz obuwniczy i galanterii skórzanej. Duże znaczenie gospodarcze ma także sektor rolno-spożywczy, energii odnawialnych oraz motoryzacyjny. Istotnym filarem gospodarki pozostaje turystyka.
- Wartość włoskiego eksportu towarów w 2022 r. wyniosła 700 mld USD, natomiast importu 743 mld USD, odnotowując po raz pierwszy od dziesięciu lat ujemne saldo handlowe, co było głównie konsekwencją wzrostu cen surowców energetycznych. Głównymi partnerami Włoch są Niemcy (ok. 12% całości eksportu, 14% całości importu) oraz Francja (10% eksportu i 7% importu). Wśród odbiorców produktów włoskich duże znaczenie mają również USA (9,6%). W imporcie coraz większy udział mają produkty chińskie (ok. 9%).
- Włochy eksportują przede wszystkim towary z branż motoryzacyjnej, maszynowej i metalowej, farmaceutycznej, chemicznej, odzieżowej i spożywczej. Struktura importu jest złożona przede wszystkim z wyrobów branży motoryzacyjnej, farmaceutycznej oraz surowców energetycznych (ropa naftowa i LPG).
- Włochy są drugim największym eksporterem obuwniczym oraz wina na świecie. Zajmują także trzecie miejsce pod względem światowego eksportu jachtów i artykułów odzieżowych. Ponadto są czwartym eksporterem mebli na świecie.

⁴⁵ OECD (2023), OECD Economic Outlook, <https://www.oecd.org/economy/italy-economic-snapshot/>.

⁴⁶ <https://www.coface.com/Economic-Studies-and-Country-Risks/Italy>.



Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁴⁷

- Włochy są drugim krajem w Europie co do wielkości produkcji przemysłu, szczególnie silnym w produkcji maszyn, artykułów modowych, produktów spożywczych, części samochodowych i farmaceutyków.
- Dla włoskiej gospodarki charakterystyczny jest podział na rozwiniętą, przemysłową północ, zdominowaną przez firmy prywatne oraz mniej uprzemysłowione, wysoko dotowane rolnicze południe.
- Sektor motoryzacyjny jest jedną z głównych gałęzi przemysłu we Włoszech (ok. 6,2% PKB) i zatrudnia 278 tys. osób.
- Włochy są jednym z największych producentów rolnych i przetwórców żywności w UE, a sektor rolnictwa odpowiada za około 2% PKB tego kraju.
- Włochy to dojrzały rynek sprzętu medycznego i czwarty co do wielkości rynek w Europie po Niemczech, Francji i Wielkiej Brytanii, z około 4,5 tys. firmami.
- Eksperti wskazują, że inwestycje przedsiębiorstw znacznie wyhamują w najbliższych latach. Dotyczy to w szczególności kluczowych branż energochłonnych (papierniczy, szklarski, budowlany, chemiczny, ceramiczny, metalowy i produkcji obrabiarek).
- BIZ we Włoszech wyniosły w 2021 r. 28,1 mld USD (9. miejsce wśród miejsc docelowych w UE, po Hiszpanii i jedną czwartą we Francji). Zanotowano wycofanie zagranicznych inwestycji z kraju (na poziomie 7,6 mld EUR), jak również odpływ kapitału z tytułu włoskich inwestycji bezpośrednich za granicą (23,9 mld EUR). Na koniec 2021 r., wartość włoskich inwestycji za granicą wyniosła 494 mld EUR, natomiast wartość zagranicznych inwestycji we Włoszech 393 mld EUR. Głównymi inwestorami we Włoszech są: USA (28%), Niemcy (17%), Francja (12%) i Wielka Brytania (7%).

2.2.7 Czechy

Główne cechy gospodarki

- Czechy są gospodarką opartą na eksporcie, silnie uzależnionej od popytu zagranicznego, zwłaszcza ze strefy euro. W 2022 r. eksport odpowiadał za ok. 77% PKB tego kraju.
- Zachowując własną walutę, Czechy przed pandemią COVID-19 cechowały się jednym z najwyższych wskaźników wzrostu PKB i najniższych poziomów bezrobocia w UE. Po spadku realnego PKB w 2020 r. o 5,5%, w kolejnych dwóch latach zanotowano wzrost: o 3,2% w 2021 r. oraz 2,5% w 2022 r. Według szacunków OECD wzrost realnego PKB Czech spowolni do 0,2–0,3% w 2023 r., a w 2024 r. ma powrócić do poziomu 2022 r. (ok. 2,4–2,5%)⁴⁸. Z kolei Ministerstwo Finansów Republiki Czeskiej prognozuje wzrost na poziomie ok. 0,1% w 2023 r. (szacunki ekspertów oscylują w przedziale pomiędzy -0,5% a 0,6%) oraz 3% w 2024 r.⁴⁹. Zdaniem ekspertów krajowych dynamika wzrostu realnego PKB utrzyma się na poziomie 2,9% w 2025 r., spowalniając do 2,5% w 2026 r.

⁴⁷ Na podstawie informacji: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/>; <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-wloch>; <https://www.trade.gov.pl/kierunki-eksportu/europa-zachodnia/wlochy/>; <https://www.coface.com/Economic-Studies-and-Country-Risks/Italy>.

⁴⁸ OECD Economic Outlook, 2023, <https://www.oecd.org/economy/czech-republic-economic-snapshot/>; Eurostat.

⁴⁹ Ministry of Finance of the Czech Republic (2023), Survey of macroeconomic forecasts, May, https://www.mfcr.cz/assets/en/media/2023-05-26_55th-Survey-of-macroeconomic-forecasts-May-2023.pdf.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Według danych UNECE udział przemysłu w tworzeniu wartości dodanej brutto Czech w 2022 r. wyniósł ok. 27%. Najważniejszą branżą pozostawał przemysł motoryzacyjny (ok. 10% PKB oraz 25% eksportu).
- Wysoki wzrost cen energii i surowców w 2022 r. negatywnie wpłynął w szczególności na energochłonne gałęzie czeskiego przemysłu i miał wpływ na ceny końcowe wielu produktów. Gwałtowny wzrost cen i związany z nim spadek realnych dochodów spowodowały spadek konsumpcji gospodarstw domowych, co znalazło odzwierciedlenie w spowolnieniu w niektórych sektorach usług i handlu. Wiąże się to również z wysoką inflacją – średnia roczna stopa inflacji w 2022 r. wyniosła 15,1% i był najwyższa od 20 lat (o 11,3 punktu procentowego wyższa niż w 2021 r.) Prognozuje się, że w 2023 r. inflacja utrzyma się na poziomie ok. 11%, spadając do 3,8% w przyszłym roku oraz wracając do poziomu sprzed 2020 r. (ok. 2%) w następnym dwóch latach.
- Gospodarka jest zdominowana przez kapitał zagraniczny. Czechy są atrakcyjnym miejscem do inwestycji w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.
- Czeska gospodarka pozostaje wysoce energochłonna, nadal w dużym stopniu opierając się na węglu i notując wysokie emisje gazów cieplarnianych. Potrzebne są duże inwestycje, aby zmienić mikś energetyczny i poprawić efektywność energetyczną. Cele zrównoważonego rozwoju gospodarki (SDGs) mają być osiągnięte przez realizację polityki energetycznej, klimatycznej i transportowej.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁵⁰

- Przemysł generuje ok. 27% PKB Czech.
- Do kluczowych sektorów gospodarki należą: przemysł maszynowy (budowa maszyn i środków transportu) oraz przemysł elektryczny i elektromechaniczny.
- Przemysł motoryzacyjny tradycyjnie generował ok. 10% PKB. Dominuje produkcja samochodów osobowych (na czele ze Skodą), produkcja autobusów i pojazdów ciężarowych. Ważną pozycję zajmuje także produkcja komponentów do przemysłu lotniczego, samolotów o zasięgu regionalnym, samolotów szkoleniowych i sportowych, szybowców, a także produkcja samolotów ultralekkich.
- Przemysł maszynowy i środków transportu to ponad 6 700 firm produkujących szeroką gamę maszyn, w tym części i akcesoriów, które mogą być stosowane w większości gałęzi przemysłu wytwórczego i innych sektorach, takich jak rolnictwo, transport, leśnictwo, obróbka metali, metalurgia, górnictwo, przemysł tekstylny, papierniczy, spożywczy i budowlany.
- Rozwijany jest nowoczesny przemysł technologii środowiskowych, przemysł chemiczny, przemysł farmaceutyczny, przemysł wyposażenia medycznego, przemysł spożywczy.
- Czechy – obok Polski, Słowacji i Rumunii – są najczęściej rozpatrywane jako potencjalne miejsce do przeniesienia produkcji z Azji do Europy w ramach procesów nearshoringu i friendshoringu przez kraje z Europy Zachodniej, szczególnie Niemcy i Austrię. Czechy tradycyjnie były miejscem produkcji części zamiennych i podzespołów dla producentów samochodów w tych krajach. Ponadto, potencjał inwestycyjny ma produkcja maszyn, sprzętu elektrycznego i elektroniki, jak również produkcja odzieży i innych dóbr konsumpcyjnych.

⁵⁰ Opracowanie na podstawie: <https://www.czechtradeoffices.com/pl/about-us/czech-export-sectors/>
<https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Atutem Czech jest dostępność i powstawanie nowych powierzchni przemysłowych. Pod koniec pierwszego kwartału 2023 r. w budowie znajdowało się ponad 1,5 mln m² takiej powierzchni. Prawie jedna czwarta wolumenu przypada na region Karlowych Warów, a następnie region Pilzna i region południowo-morawski (ze względu na wspomnianą wcześniej bliskość rynków niemieckiego i austriackiego). Przykładem relokacji produkcji z ostatnich lat jest Jungheinrich, światowy lider w produkcji wózków widłowych, który wybrał Czechy jako miejsce lokalizacji zakładu produkcyjnego⁵¹.
- Według danych Biura Analiz Ekonomicznych Departamentu Handlu USA, w 2021 r. łączna wartość amerykańskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Czechach wyniosła 4,8 mld USD. Inwestycje obejmują towary konsumpcyjne, produkty i usługi IT, lotnictwo, motoryzację, farmaceutykę, inną produkcję przemysłową i usługi biznesowe⁵².

2.2.8 Chiny

Główne cechy gospodarki⁵³

- Gospodarka chińska od lat będąca jedną z najszybciej rozwijających się gospodarek na świecie w ostatnich kilku latach odnotowuje spowolnienie. Po raz ostatni Chiny odnotowały dwucyfrowy wzrost realnego PKB w 2010 r. (10,6%). W 2021 r. PKB wzrósł o 8,0%, natomiast w 2022 r. tylko o 3%, co było najniższym wynikiem zanotowanym od niemal trzech dekad. Na sytuację gospodarczą poza Covid-19 coraz większy wpływ miały czynniki międzynarodowe m.in. rosyjska inwazja na Ukrainę, wzrost napięć politycznych i gospodarczych z USA i UE oraz klęski klimatyczne.
- Chiny to ogromny i chłonny rynek dający szanse producentom wyrobów konsumpcyjnych. Ze strony Chin występuje duże zapotrzebowanie m.in. na produkty rolne.
- Polityka gospodarcza rządu opiera się o założenia planów pięcioletnich (aktualny plan: 2021-2025). W 2021 r. rozpoczęto realizację dwóch nowych koncepcji gospodarczych – „podwójnej cyrkulacji” oraz „wewnętrznego obiegu” – mających zwiększyć odporność ekonomiczną państwa na czynniki zewnętrzne i służyć do ochrony rynku wewnętrznego. Dodatkowo celem tych dwóch kierunków rozwoju jest jak zmniejszenie uzależnienia od zagranicznych technologii i importowanych zasobów oraz przyspieszenie modernizacji przemysłu i innowacji technologicznych.
- W latach 2016–2021 wzrost eksportu z Chin do innych państw dotyczył przemysłu chemicznego, maszynowego, samochodowego oraz urządzeń elektrycznych i elektroniki. W strukturze towarowej eksportu Chin głównymi produktami były: urządzenia elektryczne, urządzenia telekomunikacyjne i audio-wideo, urządzenia biurowe i komputery, odzież i dodatki odzieżowe. Z kolei wzrost importu produktów do Chin z innych państw dotyczył m.in. przemysłu spożywczego, chemicznego, urządzeń elektrycznych i elektroniki. Najważniejsze towary importowane przez Chiny to: ropa naftowa, maszyny i urządzenia mechaniczne, układy scalone, ruda żelaza, gaz ziemny, ruda miedzi oraz artykuły rolno-spożywcze.

⁵¹ Czech Republic is among key nearshoring destinations, 27 czerwca 2023, <https://europaproperty.com/czech-republic-is-among-key-nearshoring-destinations/>.

⁵² International Trade Administration, Czech Republic – Country Commercial Guide, <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/czech-republic-market-overview>.

⁵³ Na podstawie informacji: <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/keyfigures/>;
<https://www.gov.pl/web/chiny/informator-ekonomiczny>.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Całkowita wartość obrotów handlu zagranicznego Chin w 2022 r. wyniosła 6,3 bln USD, co stanowiło wzrost o 7,7% w stosunku do 2021 r. Eksport wyniósł 3,6 bln USD (wzrost o 10,5%), a import 2,7 bln USD (wzrost o 1%). Nadwyżka w obrotach towarowych wyniosła 0,9 bln USD (wzrost o 30%).
- W 2022 r. największym partnerem handlowym Chin były państwa ASEAN z łącznymi obrotami handlowymi prawie 1 bln USD, na drugim miejscu znajdowała się UE z obrotami 0,8 bln USD, a trzecim partnerem handlowym pozostają Stany Zjednoczone (0,75 bln USD).
- Pandemia COVID-19 w latach 2019-22 doprowadziła do zmian w strukturze relacji gospodarczych i handlowych między Chinami a Unią Europejską. UE przestała w 2022 r. być największym partnerem handlowym Chin. Jednocześnie w 2020 r. Chiny po raz pierwszy wyprzedziły Stany Zjednoczone zostając największym partnerem handlowym UE. Wzajemna wymiana handlowa stanowi bardzo ważną część współpracy pomiędzy UE a Chinami, choć wzrost napięć geopolitycznych w ostatnich latach doprowadził do rozpoczęcia prac nad rewizją niektórych form stosunków UE – Chiny.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁵⁴

- Chiny są największym wytwórcą produktów na świecie – odpowiadają za ok. 28% globalnej produkcji przemysłowej. Są preferowaną bazą produkcyjną dla wielu korporacji międzynarodowych, ze względu na bardzo konkurencyjny i zorientowany na eksport sektor przetwórstwa przemysłowego. Stąd ponad połowa towarów przemysłowych eksportowanych z Chin jest produkowana przez przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym.
- Przemysł generuje ok. 39% PKB Chin. Wśród wiodących przemysłów chińskiej gospodarki można wskazać: przemysł elektroniczny i telekomunikacyjny, motoryzacyjny oraz chemiczny. Chiny dominują również na rynku produktów gospodarstwa domowego oraz w sektorze włókienniczym.
- Według danych Państwowego Biura Statystycznego ChRL, w 2022 r. napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Chin wyniósł 189,1 mld USD (wzrost o 6,3% w porównaniu do 2021 r.). Najwięcej zagranicznych inwestycji bezpośrednich ulokowano w sektorach produkcji przemysłowej, w tym branży chemicznej. Potencjał inwestycyjny występuje w sektorach takich jak: rolniczy, motoryzacyjny, lotniczy, chemiczny, energetyczny.
- Władze starają się chronić rynek wewnętrzny przed konkurencją ze strony innych krajów. Dotyczy to zarówno handlu zagranicznego (pomaga w tym utrzymywanie niskiego kursu waluty), jak i inwestycji (co pozwala również na zachowanie wpływu państwa na gospodarkę).
- W 2022 r. wartość chińskich BIZ (w sektorze niefinansowym) wyniosła 145,1 mld USD.

2.2.9 Belgia

Główne cechy gospodarki⁵⁵

- Belgia należy do najwyżej rozwiniętych gospodarek świata. W 2022 r. PKB przypadający na mieszkańca wynosił ok. 46 990 EUR (121% średniej dla strefy euro).

⁵⁴ Na podstawie informacji: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/>; <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-chin>; <https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>; <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/china-market-opportunities>.

⁵⁵ Na podstawie informacji: <https://www.nbb.be/en/>; <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/keyfigures/>; <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-belgii>.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Dynamika wzrost realnego PKB w 2022 r. wyniosła 3,2%, natomiast w 2023 r. oczekuje się spowolnienie tempa wzrostu do 1,2%.
- Udział usług w tworzeniu całkowitego dochodu narodowego kształtującego się na poziomie ok. 77%.
- Belgia posiada dobrze rozwiniętą infrastrukturę logistyczno-transportową, w tym drogową, kolejową i portową.
- W 2020 r. głównymi krajami eksportowymi dla Belgii były: Niemcy (16,6%), Francja (13,3%), Niderlandy (11,7%), Stany Zjednoczone (8,8%) i Wielka Brytania (6%).
- Głównymi krajami, z których importowano produkty były Niderlandy, Niemcy, Francja, Stany Zjednoczone i Irlandia. Import Belgii dotyczy głównie przemysłu chemicznego, elektro-maszynowego, branży transportowej oraz paliw.
- Belgia wchodzi w niekorzystne zjawisko „starzejącego się” społeczeństwa.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁵⁶

- Przemysł generuje ok. 22% PKB Belgii. Najważniejsze gałęzie przemysłu belgijskiego to: przemysł chemiczny (ok. 29% całego eksportu), metalurgiczny, elektro-maszynowy oraz branża spożywcza i tekstylna.
- W 2021 r. w strukturze towarowej eksportu Belgii głównymi produktami są produkty farmaceutyczne, branży motoryzacyjnej, paliw, tworzyw sztucznych (z udziałem ok. 50%). W imporcie dominowały produkty farmaceutyczne, branży motoryzacyjnej, metalurgicznej oraz paliwowej.
- Belgia w dalszym ciągu przyciąga znaczne inwestycje w branżę chemiczną i petrochemiczną, sprzętu transportowego, maszyn, tworzyw sztucznych, produktów mineralnych, metali nieszlachetnych, metali szlachetnych i kamieni, technologie środowiskowe, przetwarzanie i pakowanie żywności, technologie zdrowotne, tekstylia.

2.2.10 Hiszpania

Główne cechy gospodarki⁵⁷

- W 2021 r. średnie tempo wzrostu PKB kształtowało się na poziomie 1,6%, w 2022 r. zmalało do 0,8%, a w drugim kwartale 2023 r. do poziomu 0,4%.
- W 2022 r. wskaźnik bezrobocia w Hiszpanii kształtował się na relatywnie wysokim poziomie osiągając wynik 11,6%.
- Hiszpania posiada bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁵⁸

⁵⁶ PAiH; <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/>;

https://business.belgium.be/en/investing_in_belgium/reasons_to_invest

⁵⁷ <https://www.ine.es/>; <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/keyfigures/>; Przewodnik po rynku Hiszpańskim - PAiH

⁵⁸ Opracowanie na podstawie: PAiH, <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/>;

<https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>; <https://oec.world/en/>;

<https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/ciencia-e-innovacion/Paginas/2022/071022-morant-pge-2023.aspx>; <https://portal.mineco.gob.es/es-es/Paginas/index.aspx>;

<https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/8580739,maersk-inwestycja-hiszpania-10-mld-euro.html>.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Przemysł generuje ok. 25,7% PKB Hiszpanii. Do kluczowych sektorów gospodarki należą przemysł motoryzacyjny, chemiczny, metalurgiczny, ciężki oraz rolno-spożywczy.
- W 2021 r. w strukturze towarowej eksportu Hiszpanii głównymi produktami były produkty branży motoryzacyjnej, kolejowej, chemicznej, metalurgicznej, spożywczej i maszynowej z udziałem o. 65%. W kraju produkuje się samochody osobowe marki Seat, VW, Ford, Mercedes oraz Renault. W strukturze towarowej importu Hiszpanii głównymi produktami były produkty branży maszynowej, motoryzacyjnej, kolejowej, metalurgicznej oraz odzieżowej.
- W latach 2016-2021 wzrost eksportu z Hiszpanii uwidocznił się w przemyśle metalurgicznym, rolno-spożywczym, chemicznym, maszynowym, natomiast w imporcie w przemyśle chemicznym, metalurgicznym, odzieżowym, maszynowym. Najwięcej możliwości do rozwoju widoczne jest w sektorze rolniczym.
- Planuje się rozwój branży półprzewodników, szczególnie mikroprocesorów, a także sektora kosmicznego.
- Firma Maersk planuje budowę dużego zakładu metanolu odnawialnego służącego do zasilania statków towarowych.

2.2.11 Słowacja

Główne cechy gospodarki

- Słowacja jest gospodarką opartą na eksporcie (wielkości ok. 99% PKB), silnie uzależnionej od popytu zagranicznego, zwłaszcza ze strefy euro i branży motoryzacyjnej⁵⁹ oraz dostaw komponentów. Import jest prawie równie wysoki jak export.
- Słowacja mocno odczuła kryzys ekonomiczny wywołany pandemią COVID-19, a następnie wybuch wojny na Ukrainie, co spowodowało obniżenie tempa wzrostu gospodarki.
- Udział przemysłu w PKB jest dość wysoki i stanowi ok. 25%. Najważniejsza branża to przemysł motoryzacyjny (13% PKB; 33% eksportu).
- Gospodarka jest zdominowana przez kapitał zagraniczny – zagraniczne koncerny motoryzacyjne.
- Dzięki elektrowniom atomowym pokrywającym ponad połowę zapotrzebowania na energię elektryczną, energia elektryczna na Słowacji jest stosunkowo tania, co jest szczególnie istotne przy wysokoenergetycznej gospodarce. Planuje się dalszy rozwój energetyki jądrowej i OZE, co pozwoli szybko osiągnąć niezależność energetyczną.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny ⁶⁰

- Przemysł generuje ok. 25% PKB Słowacji.

⁵⁹<https://www.coface.com/Economic-Studies-and-Country-Risks/Slovakia>
<https://www.trade.gov/country-commercial-guides/slovakia-market-overview>
https://pfr.pl/dam/jcr:4cc9a9eb-d103-4767-8c13-94fca2fa6ffa/PFR_Europa_202306.pdf

⁶⁰Opracowanie na podstawie informacji: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/slovakia-market-overview>,
<https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/>; <https://www.sario.sk/sites/default/files/2023-07/sario-vyrocnna-sprava-2022.pdf>



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Produkcja przemysłowa od dziesięciu lat rośnie, jednak w roku 2022 nastąpiło jej nieznacznie spowolnienie.
- Kluczowym sektorem produkcji jest przemysł motoryzacyjny, który odpowiada za 13% PKB kraju. Na Słowacji znajdują się fabryki samochodów osobowych wielu marek. Ponadto istotny jest udział branż powiązanych z branżą motoryzacyjną, elektryczno-elektroniczną oraz mechaniczną. Zauważalny jest również udział branży metalurgicznej. Samochody stanowiły w 2021 r. ok. ¼ słowackiego eksportu, a inne produkty branży motoryzacyjnej kolejne 5%. Duży udział w eksporcie mają również produkty elektroniczne (16%), szczególnie monitory (4%) oraz różne produkty branży metalowej, łącznie 13%.
- Ze względu na zdecydowaną dominację jednego sektora o dużym poziomie eksportu, potencjał produkcyjny całego kraju jest mocno wrażliwy na wahania na rynkach zagranicznych. Sytuację pogarsza fakt uzależnienia sektora motoryzacyjnego od światowych łańcuchów dostaw, które od 2019 r. były mocno zaburzone. Planowane są dalsze inwestycje w tę branżę, jak na przykład fabryka Volvo w Koszycach, mająca produkować samochody elektryczne.
- W top3 inwestujących branż, znajdują się ponadto przemysł odzieżowy i elektrotechniczny.
- Należy również spodziewać się rządowych i wspieranych przez rząd inwestycji związanych z europejskim Funduszem Odbudowy, który został niedawno przyjęty. W jego ramach przewiduje się inwestycje o wartości 6,6 mld EUR, głównie w zieloną transformację (46%), cyfrową transformację (20%).
- Ze względu na niskie (jak na Europę) koszty pracy i atrakcyjne położenie na mapie, Słowacja może być atrakcyjną lokalizacją do inwestowania w ramach nearshoringu i offshoringu.
- Przeszkodą w rozwoju niektórych sekcji przemysłu może być niedostateczne rozwinięcie infrastruktury transportowej w osi północ – południe (ze względu na pasma górskie).

2.2.12 Litwa

Główne cechy gospodarki⁶¹

- Średnie tempo wzrostu PKB w 2021 i 2022 r. kształtowało się odpowiednio na poziomie 6% oraz 1,9%.
- Stosunkowo niewielki wskaźnik bezrobocia – wg International Labour Organization (ILO) wynosi 5,6%.
- Litwa posiada dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową.
- Największym produktem eksportowym Litwy w 2021 roku była rafinowana ropa naftowa (7,78%).
- Największymi rynkami zbytu były Rosja (10,1%), Łotwa (8,94%), Niemcy (8,01%) i Polska (7,41%).
- W 2020 r. wskaźnik urodzeń dzieci na jedną kobietę kształtował się na poziomie 1,48, czyli niemalże tyle samo, ile średnia Unii Europejskiej kształtująca się na poziomie 1,5 urodzeń dzieci.
- Liczba mieszkańców Litwy spadała w ciągu ostatnich 22 lat, by w 2019 r. zacząć niewiele rosnąć – obecnie (2022) wynosi 2 833 000 mieszkańców.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/keyfigures/>



Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁶²

- Przemysł generuje ok. 25% PKB Litwy, z czego 18% pochodzi z produkcji.
- Do kluczowych sektorów gospodarki należą przemysł przetwórczy, handel hurtowy i detaliczny, transport i składowanie, budownictwo oraz sektor nieruchomości.
- W 2017 r., z powodu wzrostu popytu na zagranicznych rynkach eksport towarów w ciągu roku zwiększył się o 16,9%, usług o 22,5%, eksport towarów pochodzenia litewskiego o 15,6%, a dzięki ożywieniu popytu w krajach WNP reeksport zwiększył się o 18,9%.
- Eksport zaczął rosnać jeszcze bardziej dynamicznie od 2021 r. (wzrost prawie o 26% w stosunku do 2020 r.), a w 3 kwartale 2022 r. wzrost eksportu w stosunku do roku 2021 wyniósł ok. 29%.
- W ciągu 5 lat od 2016 do 2021 wzrost eksportu z Litwy do innych państw uwidocznił się w przemyśle: metalurgicznym, rolno-spożywczym, chemicznym, maszynowym i meblarskim.
- W ciągu 5 lat od 2016 do 2021 wzrost importu produktów na Litwę z innych państw uwidocznił się w przemyśle: chemicznym, metalurgicznym, drzewnym, maszynowym.
- Ze względu na brak jasnych przepisów dotyczących regulacji w sprawie inwestorów zagranicznych oraz wysoki poziom biurokratyzacji, inwestycje na Litwie należą do wymagających pod względem prawnym.
- Inna szerokość torów niż standardowa oraz brak dobrych dróg łączących z centralną Europą, mogą być przeszkodą w dystrybucji towarów drogą lądową. Ta sytuacja ma się zmienić po uruchomieniu korytarza Via Baltica. Za to port w Kłajpedzie już teraz stwarza dogodne warunki, aby transportować towary drogą morską.
- Inwestycjom w branżę IT i inne dziedziny hi-tech sprzyja wysoki poziom z informatyzowania kraju (dostęp do internetu, e-urzędów i inne).
- Dotychczasowe, mocne powiązanie społeczno-gospodarcze z Rosją może sprzyjać inwestycjom wypełniającym luki po relacjach handlowych z tym krajem.
- Niewielka populacja kraju nie sprzyja inwestycjom w dziedzinach wymagających zatrudnienia dużej liczby pracowników.
- Na Litwie trwają znaczące inwestycje w branżę energetycznej, w tym głównie zeroemisyjnej, co pozwoli obniżyć ceny energii oraz jest okazją dla rozwoju firm z tej branży.

2.2.13 Ukraina

Główne cechy gospodarki⁶³

- Każdego roku do 2021 Ukraina skutecznie powiększała swoje PKB. Był to stały trend wzrostowy do roku 2022, kiedy na terenie kraju rozpoczęła się wojna wywołana przez Rosję.

⁶² PAiH, <https://investlithuania.com/manufacturing/>;

<https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>; <https://oec.world/en/:International Trade Administration, Lithuania– Country Commercial Guide, https://www.trade.gov/country-commercial-guides/lithuania-market-overview>; Roedel&Partner – *Successfully investing in Lithuania*.

⁶³ <https://bank.gov.ua/en/statistic/macro-indicators#2>; <https://data.worldbank.org/country/UA>; <https://tradingeconomics.com/ukraine/indicators>; https://www.paih.gov.pl/rynki_zagraniczne/Ukraina; <https://www.ukrstat.gov.ua/>; <https://oec.world/en/profile/country/ukr>



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W 2021 wskaźnik bezrobocia kształtował się na poziomie 9,8%. Jest to dość wysoki współczynnik.
- W 2021 udział sektorów w gospodarce Ukrainy przedstawia się następująco: 60% to sektor usług, 29% przemysł, 12% rolnictwo.
- Gospodarka Ukrainy polega na imporcie towarów i usług bardziej niż na eksporcie co skutkuje ujemną wymianą handlową.
- Ukraina w latach 2012-2021 eksportowała głównie produkty przemysłu metalurgicznego oraz spożywczego.
- W 2021 roku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało około 48 osób, które były w wieku poprodukcyjnym – powyżej 64 lat lub wieku przedprodukcyjnym – poniżej 15 lat.
- W 2021 wskaźnik urodzeń dzieci na jedną kobietę kształtował się na poziomie 1,2, czyli poniżej średniej Unii Europejskiej kształtującej się na poziomie 1,5 urodzeń dzieci. Może to wskazywać na późniejsze problemy z wystąpieniem „starzejącego się” społeczeństwa.
- W 2022 roku nastąpił bardzo gwałtowny odpływ ludności z terenów kraju ze względu na inwazję co doprowadziło do emigracji prawie 6 mln osób.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁶⁴

- Przemysł generuje ok. 29% PKB Ukrainy.
- Do kluczowych sektorów gospodarki należą przemysł metalurgiczny, energetyczny oraz rolnospożywczy.
- W 2021 Ukraina była największym eksporterem olejów roślinnych.
- W ciągu 5 lat od 2016 do 2021 wzrost eksportu z Ukrainy do innych państw uwidocznił się w przemyśle: metalurgicznym, rolno-spożywczym, tworzyw sztucznych, maszynowym.
- Na terenie państwa kwitnie przede wszystkim rolnospożywczy za sprawą upraw zbóż. Ukraina wytwarza bardzo dużo zboża, które eksportuje w bardzo dużych ilościach pod różnymi postaciami.
- Od roku 2018 do roku 2021 w branży metalurgicznej eksport rud, szlamu i popiołów, w branży rolno-spożywczej zboża oraz jadalne owoce mają tendencję wzrostową. Eksport rud, szlamu i popiołów od 2018 do 2021 wzrósł o 129%, natomiast eksport zbóż, jadalnych owoców wzrósł o 116,3%.
- W 2021 w strukturze towarowej importu Ukrainy głównymi produktami są produkty branży maszynowej, energetycznej, motoryzacyjnej. Import tych produktów pozwala na wytwarzanie kompleksowych produktów do dalszego eksportu bądź do funkcjonowania kraju.
- W ciągu 5 lat od 2016 do 2021 wzrost importu produktów do Ukrainy z innych państw uwidocznił się w przemyśle: chemicznym/farmaceutycznym, motoryzacyjnym oraz tworzyw sztucznych.
- Ukraina ma możliwość rozwoju w sektorze rolniczym, który jest spory, ale nie jest tak zaawansowany technologicznie jak na zachodzie.

⁶⁴ PAiH; <https://oec.world/en/profile/country/ukr>; <https://bank.gov.ua/en>; https://www.paih.gov.pl/rynki_zagraniczne/Ukraina



2.2.14 Arabia Saudyjska

Główne cechy gospodarki⁶⁵

- Gospodarka oparta jest przede wszystkim o przemysł energetyczny, który skupiony jest na branży paliwowej. W 2017 r. wydobycie ropy naftowej Arabii Saudyjskiej kształtowało się na poziomie 30% światowego wydobycia krajów posiadających dostęp do takich złóż.
- W 2021 roku za około 70% eksportu Arabii Saudyjskiej odpowiadała ropa naftowa.
- Tempo wzrostu PKB w 2022 roku kształtowało się na poziomie 8,7%. Tempo wzrostu PKB pomiędzy rokiem 2022, a 2021 wynosiło 4,8%.
- Od 2018 do 2023 roku wskaźnik ludności aktywnej zawodowo wzrósł z około 52% do około 59%. Utrzymuje się stała tendencja wzrostowa z niewielkim odchyleniem w roku 2020, który był rokiem pandemicznym.
- Kondycja gospodarki arabskiej jest silnie zależna od popytu oraz cen ropy naftowej na rynkach światowych.
- Gospodarka coraz bardziej otwiera się na zagraniczne rynki i jest chętna do przyjmowania zagranicznych inwestorów na określonych warunkach.
- Wartość wskaźnika bezrobocia Arabii Saudyjskiej kształtuje się na poziomie 5,6%.

Potencjał produkcyjny i inwestycyjny⁶⁶

- Przemysł generuje ok. 72,2% PKB Arabii Saudyjskiej.
- Kluczowym sektorem gospodarki jest przemysł energetyczny – szczególnie wydobywczy, gdzie Arabia Saudyjska pozyskuje ropę naftową.
- W ciągu 5 lat od 2016 r. do 2021 r. wzrost eksportu z Arabii Saudyjskiej do innych państw uwidocznił się w przemyśle: metalurgicznym, morskim, chemicznym.
- W ciągu 5 lat od 2016 r. do 2021 r. wzrost importu Arabii Saudyjskiej dotyczył przemysłu chemicznego/farmaceutycznego, spożywczego, meblarskiego.
- Na terenie królestwa szacuje się, że znajduje się dużo złóż pierwiastków ziem rzadkich, na przykład niobu i tantalum. Określa się je na poziomie 25% światowych złóż.
- Kraj jest zasobny w złoto, srebro, miedź, cynk, chrom, mangan, wolfram, ołów, cynę, aluminium i żelazo.
- Aby gospodarka była mniej zależna od jednej gałęzi przemysłu do 2030 roku Arabia Saudyjska chce rozwinąć inne sektory gospodarki:
 - motoryzacyjny,
 - obróbki minerałów i metali,

⁶⁵ <https://tradingeconomics.com/saudi-arabia/gdp-growth-annual>; Arabia Saudyjska – przewodnik po rynku, PAiH; <https://oec.world/en/profile/country/sau>; <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-arabii-saudyjskiej>;

⁶⁶ Arabia Saudyjska – przewodnik po rynku, PAiH; <https://oec.world/en/profile/country/sau>; Arabia Saudyjska – przewodnik po rynku, PAiH; <https://www.meed.com/saudi-arabia-in-final-landbridge-talks>;



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- chemikaliów i polimerów,
- energetyczny,
- farmaceutyczny i biotechnologiczny.

Ponadto inwestuje się w:

- rozwój infrastruktury kolejowej poprzez budowę nowych połączeń. Przykładowo będą to połączenia kolejowe Dżudda-Rijad, Dżudda-Jubail, Janbu-Dżudda.
- Red Sea Project – projekt utworzenia infrastruktury dla turystów na Morzu Czerwonym.
- rozbudowę kompleksów medycznych w głównych miastach królestwa.
- budowę kompleksu przemysłowego SPARK.

2.3 Przegląd prognoz makroekonomicznych

2.3.1 Gospodarka globalna

- W 2022 r. globalna gospodarka po raz kolejny znalazła się w bardzo niepewnym momencie. Skumulowane skutki wstrząsów z ostatnich trzech lat – w szczególności pandemii COVID-19 i inwazji Rosji na Ukrainę – objawiają się w różnych regionach i krajach w bardzo nieprzewidywalny sposób. Sprokrowana przez rosnący popyt, utrzymujące się zakłócenia podaży i skoki cen towarów inflacja osiągnęła w ubiegłym roku w wielu gospodarkach najwyższe poziomy od wielu dekad, co skłoniło banki centralne do prowadzenia restrykcyjnej polityki fiskalnej.
- Globalny wzrost gospodarczy uległ znacznemu spowolnieniu w 2022 r. zarówno w gospodarkach rozwiniętych, jak i wschodzących. W ostatnim kwartale 2022 r. produkcja spadła w piętnastu gospodarkach OECD⁶⁷, z czego w większości były to gospodarki europejskie (Rysunek 7). Wyniki były również stosunkowo słabe w gospodarkach Azji i Pacyfiku, a aktywność w Chinach była nadal hamowana przez ograniczenia w zakresie zdrowia publicznego wskutek COVID-19. W 2022 r. PKB Chin wzrósł zaledwie o 3%, czyli mniej niż w jakimkolwiek roku w ciągu ostatnich czterech dekad, z wyjątkiem 2020 r., który był jeszcze bardziej dotknięty pandemią⁶⁸.
- Od początku 2023 r. globalna gospodarka wykazuje oznaki poprawy, jednak jej ożywienie w obliczu pozostających znacznych zagrożeń pozostaje stosunkowo słabe. Inflacja bazowa okazuje się trwała, a wpływ wyższych stóp procentowych jest coraz bardziej odczuwalny w różnych regionach świata. Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w pierwszym kwartale 2023 r. poprawiły się, a globalny wzrost PKB przyspieszył do nieco ponad 3% w ujęciu rocznym, pomimo zróżnicowanych wyników w różnych krajach. Przyspieszenie gospodarcze zanotowano w Brazylii, Chinach, Indiach i Japonii, natomiast spowolniła gospodarka Stanów Zjednoczonych, a w strefie euro i Wielkiej Brytanii odnotowano jedynie niewielki wzrost produkcji. Poprawa ta częściowo odzwierciedla spadek cen energii głównych surowców energetycznych na rynku światowym (

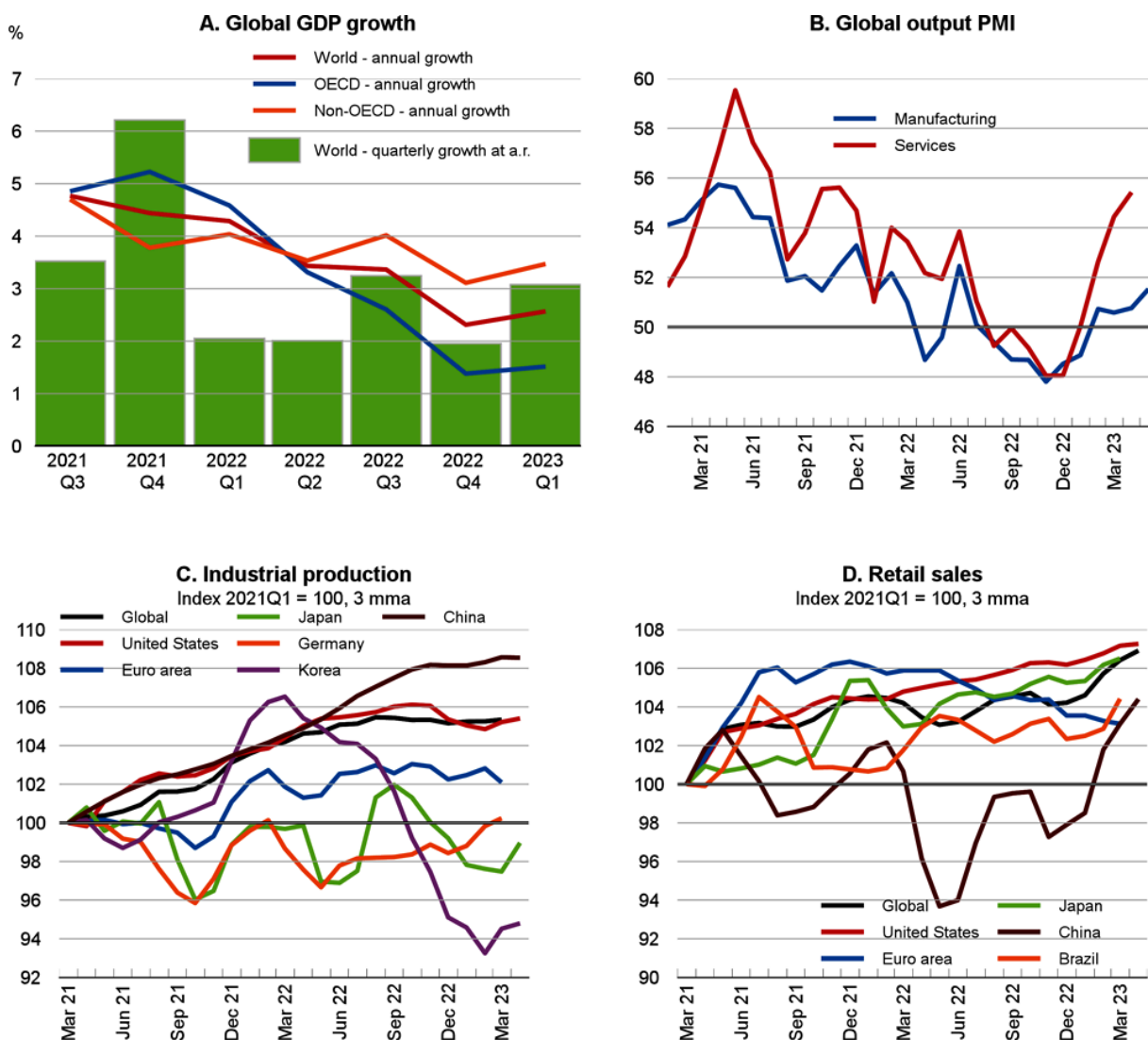
⁶⁷ Do OECD należy 36 państw, wśród których są kraje najbardziej rozwinięte gospodarczo, a także te z gospodarkami wschodzącymi: Australia, Austria, Belgia, Chile, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Izrael, Japonia, Kanada, Republika Korei, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Meksyk, Niemcy, Norwegia, Nowa Zelandia, Polska, Portugalia, Słowacja, Słowenia, Stany Zjednoczone, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy.

⁶⁸ OECD (2023), OECD Economic Outlook, June 2023, <https://www.oecd.org/economic-outlook/june-2023/>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Rysunek 8), które spadały od połowy 2022 r., ze szczególnie wyraźnym spadkiem cen gazu ziemnego, przede wszystkim w Europie. Drugim istotnym czynnikiem wzrostu jest poprawa wskaźników wzrostu gospodarek wschodzących, szczególnie pozytywnego impulsu zapewnionego przez odbicie gospodarki chińskiej po pełnym ponownym otwarciu po COVID-2019 i poprawie prognoz wzrostu PKB dla tego kraju.

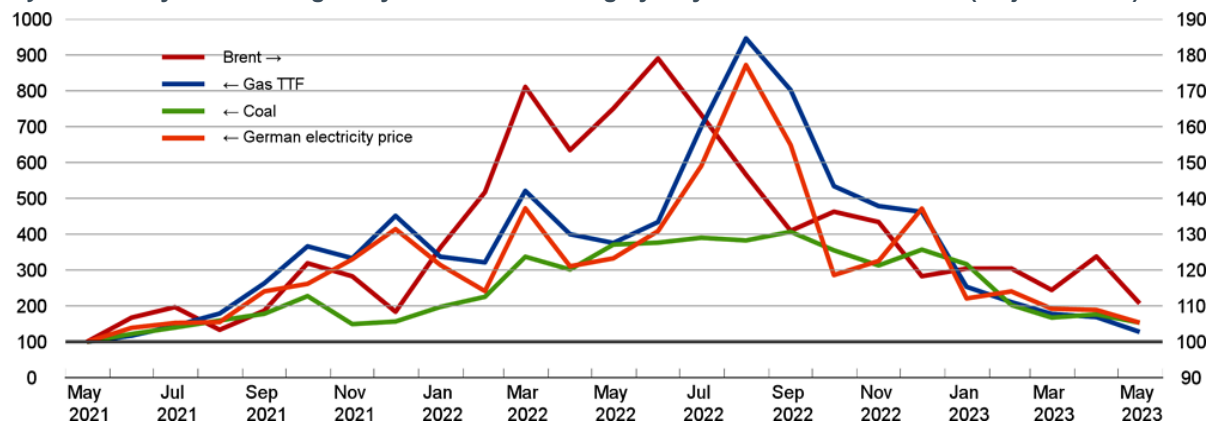
Rysunek 7. Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne dla gospodarki światowej i wybranych krajów w latach 2021–2023



Źródło: OECD (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

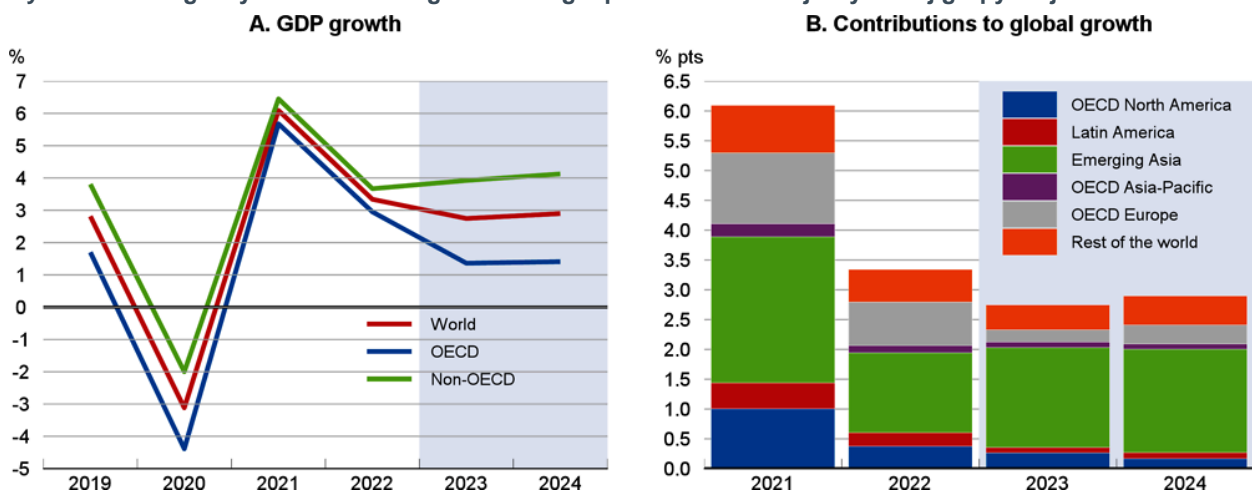
Rysunek 8. Dynamika cen głównych surowców energetycznych w latach 2021–2023 (maj 2021=100)



Źródło: OECD (2023).

- Eksperti OECD przewidują, że wzrost PKB w skali globalnej zwolni w 2023 r. do 2,7% (r/r), co byłoby najniższym rocznym wskaźnikiem od czasu globalnego kryzysu finansowego, z wyjątkiem pandemii w 2020 r. W 2024 r. oczekuje się nieduża poprawa dynamiki wzrostu do 2,9%⁶⁹. Jednocześnie dominująca część globalnego wzrostu w latach 2023–24 będzie generowana w Azji (Rysunek 9). W przypadku, jeśli wzrost gospodarczy Chin okaże się słabszy niż założono w prognozie z lata 2023–24, dynamika wzrostu gospodarki światowej w najbliższych latach również będzie niższa.

Rysunek 9. Prognozy wzrostu realnego PKB dla gospodarki światowej i wybranej grupy krajów



Źródło: OECD (2023).

- Prognozuje się, że Chiny odnotują największą pozytywną zmianę wzrostu w latach 2022–2023 spośród wszystkich gospodarek G20⁷⁰, głównie ze względu na zniesienie rządowej polityki zerowego COVID-19. W ocenie OECD, PKB Chin wzrośnie do 5,4% w 2023 r., a następnie spadnie nieznacznie do 5,1% w 2024 r., gdy ożywienie związane z ponownym otwarciem wygaśnie. Jednocześnie Chiny w 2022 r. w porównaniu z innymi gospodarkami doświadczyły stosunkowo niskiej presji inflacyjnej, która ma pozostać łagodna w kolejnych dwóch latach.
- Polityka makroekonomiczna głównych gospodarek europejskich, które zostały silnie dotknięte wojną na Ukrainie, a także poprzez wzrost cen energii i większą niepewność, jest oceniana przez ekspertów OECD jako niewystarczająco wspierająca popyt, z wyższymi stopami procentowymi

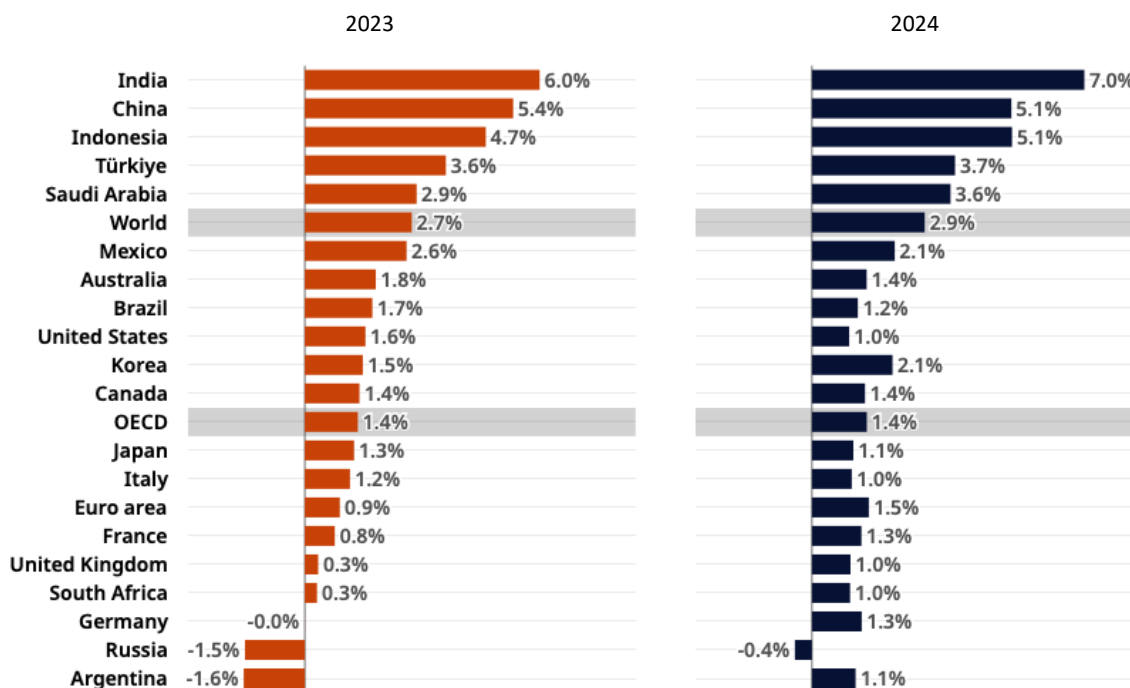
⁶⁹ OECD (2023).

⁷⁰ Argentyna, Australia, Brazylia, Kanada, Chiny, Unia Europejska, Francja, Niemcy, Indie, Indonezja, Włochy, Japonia, Meksyk, Rosja, Arabia Saudyjska, Republika Południowej Afryki, Korea Południowa, Turcja, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

i konsolidacją fiskalną w toku. Dlatego prognozy OECD dotyczące wzrostu PKB dla strefy euro są o kilka punktów procentowych niższe niż Komisji Europejskiej (KE): 0,9% w 2023 r. oraz 1,5% w 2024 r. (Tabela 5).

Rysunek 10. Prognoza wzrostu realnego PKB w krajach G20 na lata 2023 i 2024 (% , r/r)



Źródło: OECD (2023).

Tabela 5. Prognozy dynamiki wzrostu realnego PKB według wybranych grup krajów (% , r/r)

Kraje wg grup	2022	2023P			2024P			2028P
		KE	OECD	MFV	KE	OECD	IMF	MFV
Świat	3,3	2,8	2,7	2,8	3,1	2,9	3,0	3,0
G20	3,1	-	2,8	-	-	2,9	-	-
OECD, w tym:	3,0	-	1,4	-	-	1,4	-	-
USA	2,1	1,4	1,6	1,6	1,0	1,0	1,1	2,1
Strefa euro	3,5	1,1	0,9	0,8	1,6	1,5	1,4	1,4
Hiszpania	5,5	1,9	2,1	1,5	2,0	1,9	2,0	1,6
Holandia	4,5	1,8	0,9	1,0	1,2	1,4	1,2	1,6
Słowacja	1,7	1,7	1,3	1,3	2,1	2,0	2,7	2,7
Belgia	3,2	1,2	0,9	0,7	1,4	1,4	1,1	1,3
Francja	2,6	0,7	0,8	0,7	1,4	1,3	1,3	1,4
Litwa	1,9	0,5	0,0	-0,3	2,7	2,6	2,7	2,0
Niemcy	1,8	0,2	0,0	-0,1	1,4	1,3	1,1	1,1
Włochy	3,7	1,2	1,2	0,7	1,1	1,0	0,8	0,9
EU	3,5	1,0	-	0,7	1,7	-	1,6	1,7
Czechy	2,5	0,2	0,3	-0,5	2,6	2,4	2,0	2,5
Polska	5,1	0,7	0,9	0,3	2,7	2,1	2,4	3,1
Wielka Brytania	4,1	-0,2	0,3	-0,3	1,0	1,0	1,0	1,5
Poza OECD	3,7	-	3,9	-	-	4,1	-	-
Chiny	3,0	5,5	5,4	5,2	4,7	5,1	4,5	3,4
Arabia Saudyjska	8,7	3,4	2,9	3,1	3,1	3,6	3,1	3,0
Ukraina	-29,1	0,6	-	-3,0	4,0	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: EC (2023); OECD (2023), IMF (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

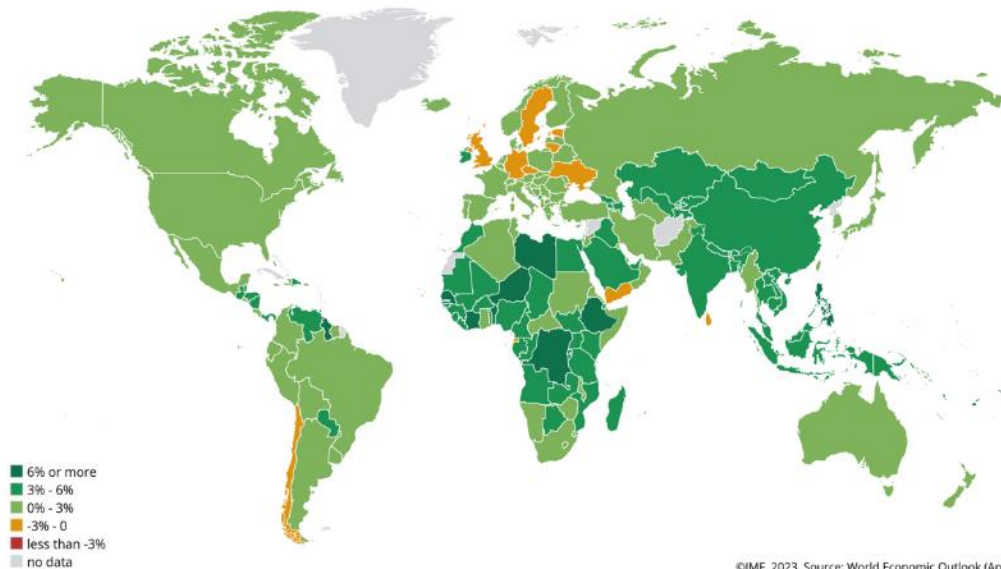
- Realny wzrost gospodarki światowej w prognozach Komisji Europejskiej (KE) jest prognozowany na poziomie 2,8% w 2023 r. oraz 3,1% w 2024 r. Perspektywy dla popytu zewnętrznego UE zostały znacznie obniżone w stosunku do wcześniejszej prognozy, ponieważ zsynchronizowana słabość w gospodarkach rozwiniętych (a zwłaszcza w USA) ma duży wpływ na eksport UE. Co więcej, ożywienie aktywności gospodarczej w Chinach ma przynieść korzyści głównie sektorom krajowym, w szczególności usługom, przy ograniczonym pozytywnym wpływie na rynek UE. Oczekuje się jednak, że popyt zewnętrzny netto będzie miał pozytywny wpływ na PKB ze względu na słabą dynamikę importu (zwłaszcza towarów) w roku 2023.
- Prognozy ekspertów Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) z kwietnia 2023 r.⁷¹ dotyczące dynamiki wzrostu gospodarki światowej (2,8% w 2023 r. i 3% w 2024 r.) są podobne do szacunków OECD i KE. Są one jednak najbardziej ostrożne dla krajów strefy euro (1,4% w 2024 r. wobec 1,6% prognozowanych przez KE) i gospodarki chińskiej (4,5% w 2024 r. wobec 5,1% OECD i 4,7% KE).
- Dostępne prognozy MFW do roku 2028 w scenariuszu bazowym wskazują na następujące trendy makroekonomiczne w poszczególnych regionach świata (Tabela 5 i Rysunek 11):
 - utrzymanie umiarkowanego tempa wzrostu gospodarki globalnej na poziomie ok. 3%;
 - wzmocnienie gospodarki amerykańskiej: 2,1% w 2028 r. wobec 1,1% w 2024 r.;
 - utrzymanie wysokiego tempa wzrostu na poziomie ok. 6% w regionie Azji Południowej oraz ok. 4,8% w Azji Południo-Wschodniej;
 - osłabienie tempa wzrostu gospodarki chińskiej: z 4,5% w 2024 r. do 3,4% w 2028 r.;
 - utrzymanie tempa wzrostu na poziomie 1,4% w strefie euro.

⁷¹ IMF (2023), *World Economic Outlook. A Rocky Recovery*, April 2023, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/04/11/world-economic-outlook-april-2023#Projections>

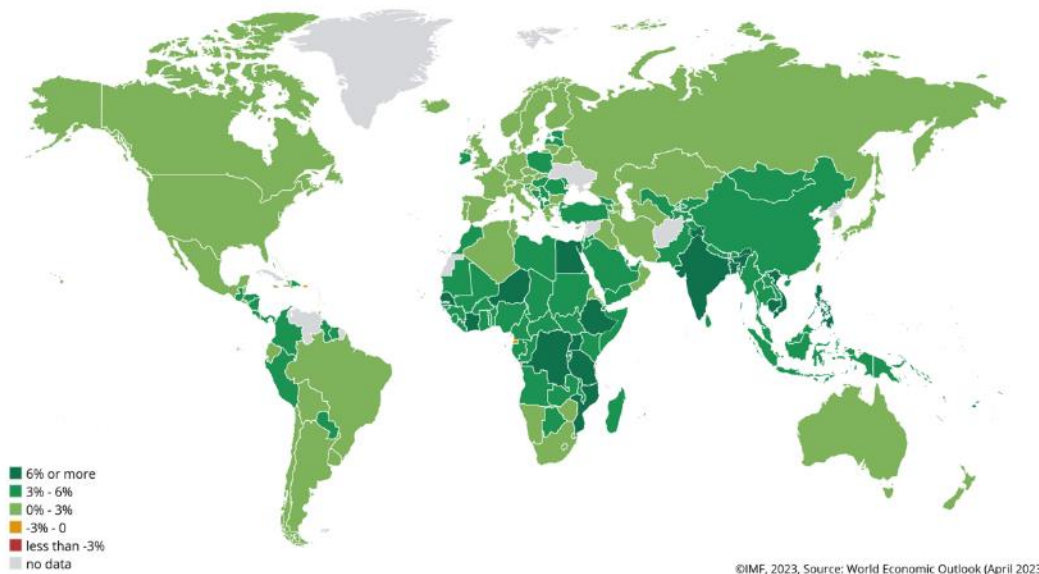
Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 11. Prognoza wzrostu realnego PKB w latach 2023 i 2028 (% , r/r)

2023



2028

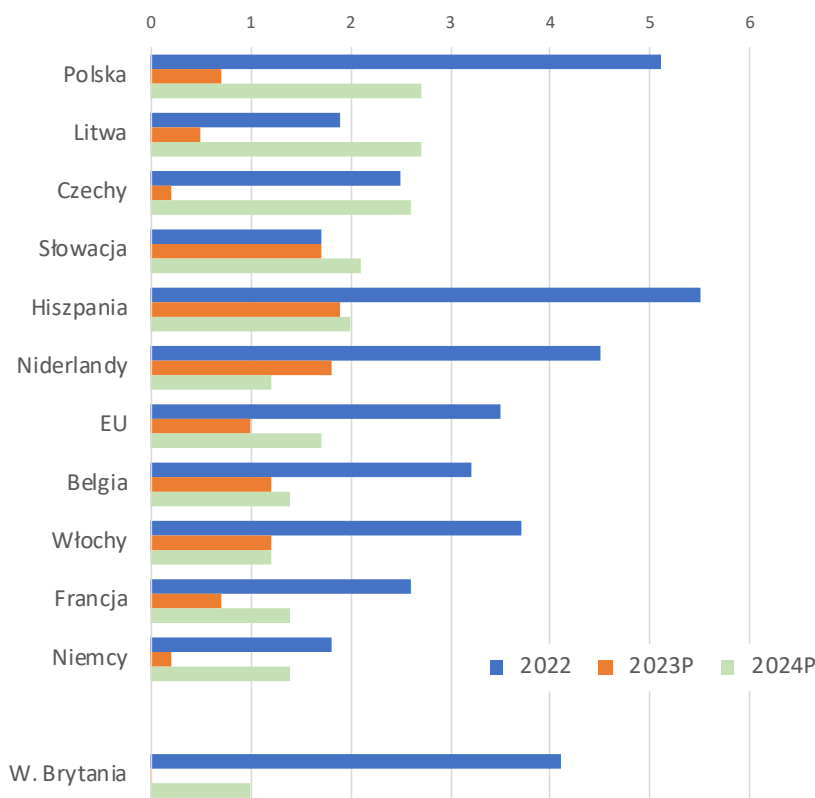


Źródło: IMF (2023).

2.3.2 Europa

- Najważniejsze wskaźniki makroekonomiczne za pierwszy kwartał 2023 r. wskazują, że gospodarce europejskiej udaje się utrzymywać umiarkowany wzrost i bronić się przed recesją pomimo wielu wyzwań globalnych i regionalnych, w tym szczególnie w warunkach trwającej wojny w Ukrainie i braku wiarygodnych scenariuszy dalszego rozwoju sytuacji. W pierwszej połowie 2023 r. wzrost gospodarczy w UE był pod wpływem takich czynników jak: spadające w porównaniu do 2022 r. ceny energii oraz silny rynek pracy versus pozostająca na wysokim poziomie inflacja.
- Według prognoz opublikowanych w maju 2023 r. przez Generalną Dyрекcję ds. Gospodarczych i Finansowych Komisji Europejskiej⁷² oczekuje się, że PKB w krajach UE wrośnie średnio o 1% w 2023 r. oraz o 1,7% w 2024 r. (r/r). Prognozy dla strefy euro są podobne: odpowiednio 1,1% i 1,6%. Szacuje się, że w najbliższych dwóch latach dynamika realnego wzrostu PKB w Polsce, Litwie, Czechach, Słowacji, Hiszpanii i Niemczech będzie wyższa od średniej unijnej. Jednocześnie wśród krajów objętych analizą najniższy wzrost prognozowany jest dla Niemiec, Francji i Włoch (Rysunek 12).

Rysunek 12. Prognozy wzrostu realnego PKB w wybranych krajach UE i Wielkiej Brytanii w 2023 i 2024 r.



Źródło: EC (2023), *European Economic Forecast. Spring 2023*, s. 185.

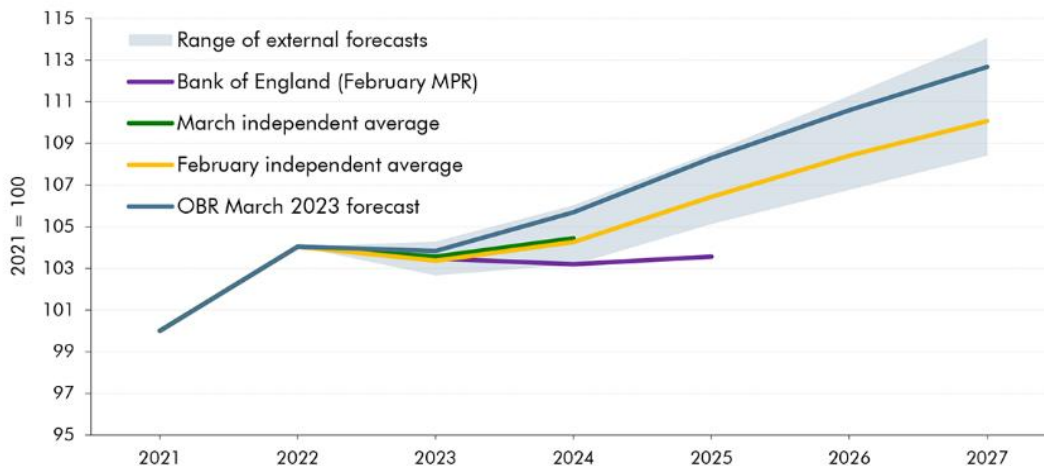
- Dostępne średniokresowe prognozy KE wskazują, że w latach 2025–2027 średnie tempo wzrostu PKB w krajach unijnych ulegnie ponownemu spowolnieniu do ok. 1,3%.

⁷² EC (2023), *European Economic Forecast. Spring 2023, Institutional Paper 200, May*, https://economy-finance.ec.europa.eu/system/files/2023-05/ip200_en_1.pdf

2.3.3 Wielka Brytania

- Wśród kilku krajów europejskich, które mogą odnotować spadek realnego PKB w 2023 r. znalazła się Wielka Brytania. Prognozy KE przewidują spadek dynamiki wzrostu o ok. 0,4%. Z kolei prognozy ekonomistów krajowych wahają się od -0,2% (Bank Anglii) do 1,8% (biuro ds. odpowiedzialności budżetowej). Ta ostatnia zakłada stosunkowo silne ożywienie konsumpcji ze względu na spadające ceny gazu, spadającą inflację i wpływ polityki monetarnej. Prognozy dynamiki wzrostu PKB na kolejne lata również się różnią: od 0,4% do 2,5%⁷³.

Rysunek 13. Prognozy wzrostu realnego PKB w Wielkiej Brytanii w latach 2023–2027 (2021=100)



Źródło: OBR (2023).

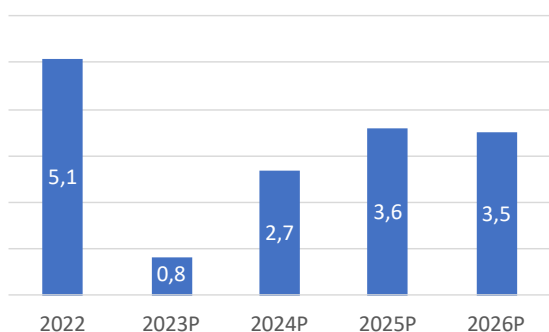
2.3.4 Polska

- Jak wskazują prognozy KE, PKB Polski w 2023 r. wzrośnie jedynie o 0,7%, natomiast w następnym roku ma przyspieszyć do 2,7%, czyli obok Łotwy (2,8%) i Litwy (2,7%) znajdzie się w grupie krajów z najwyższą dynamiką wzrostu PKB.
- Raport opublikowany przez Europejski Kongres Finansowy (EKF) w czerwcu 2023 r., bazujący na opiniach wiodących polskich ekonomistów, potwierdza, że również w latach 2025 i 2026 wzrost gospodarki Polski utrzyma się na poziomie wyższym od średniej unijnej⁷⁴. Dynamika wzrostu na poziomie ok. 3,5% jest rozpatrywana jako nowy poziom „naturalnego” tempa wzrostu polskiej gospodarki, która będzie musiała radzić sobie ze spadającą liczbą osób w wieku produkcyjnym, a jednocześnie tempo jej wzrostu będzie ograniczane przez relatywnie niski poziom inwestycji: 1,6% w 2023 r., 3% w 2024 r. oraz ok. 5% w kolejnych dwóch latach (Rysunek 14). Trwały i zrównoważony wzrost w tempie powyżej 4% wymaga radykalnego uproszczenia warunków prowadzenia biznesu oraz zapewnienia stabilności otoczenia regulacyjnego, aby zdynamizować inwestycje. Z kolei prognozowany przez ekspertów EKF średnioroczny wskaźnik inflacji konsumenckiej w 2023 r. (12,8%) będzie niewiele odbiegać od wskaźnika za rok 2022 (14,4%), malejąc stopniowo do 3,4% w 2026 r. Oczekuje się, że skumulowany wskaźnik inflacji w latach 2022–2026 wyniesie prawie 50% (r/r).

⁷³ OBR (2023), *Economic and fiscal outlook, marzec 2023*, <https://obr.uk/efo/economic-and-fiscal-outlook-march-2023/>

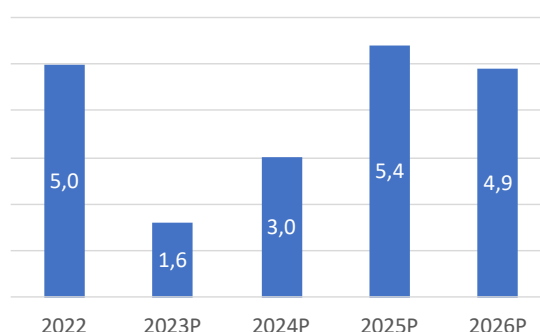
⁷⁴ EKF (2023), *Makroekonomiczne prognozy dla Polski, XI edycja, czerwiec 2023*, https://www.efcongress.com/wp-content/uploads/2023/06/Raport_Makroekonomiczne_wyzwania_i_prognozy_dla_Polski_Czerwiec_2023.pdf

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”



Rysunek 14. Prognozy wzrostu realnego PKB w Polsce w latach 2023–2026 (% r/r)

Źródło: EKF (2023), s. 4.

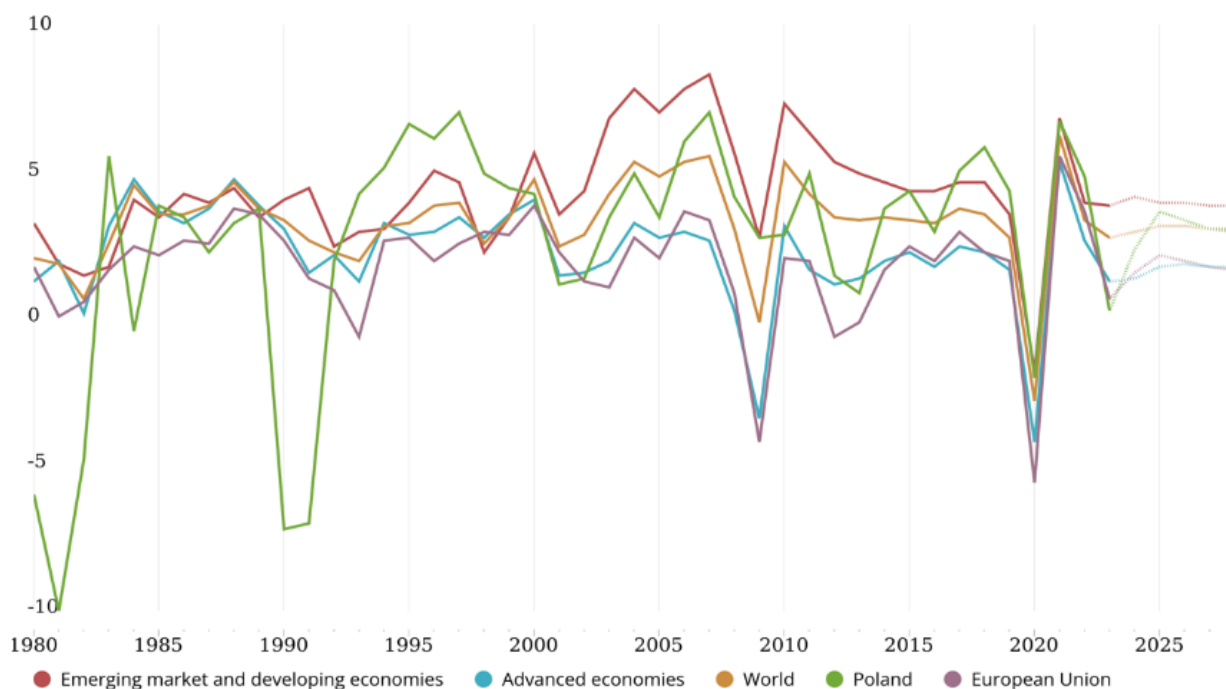


Rysunek 15. Prognozy tempa wzrostu inwestycji w Polsce w latach 2023–2026 (% r/r)

Źródło: EKF (2023), s. 5.

- Prognozy długoterminowe ekspertów MFW, podobnie jak ekspertów krajowych, również wskazują na wzrost polskiej gospodarki o 3,7% w 2025 r., tj. o 0,5 punktów procentowych wyżej od średniej dla gospodarki światowej oraz o 1,5% wyżej od średniej dynamiki wzrostu dla UE. W kolejnych dwóch latach jest prognozowane osłabienie tempa wzrostu realnego PKB Polski do 3,4% i 3,1% (wobec 3,2% i 3,1% globalnie oraz 1,8% i 1,7% w UE).

Rysunek 16. Długoterminowy trend wzrostu realnego PKB Polski oraz prognoza na lata 2023–2028 na tle tendencji globalnych (% r/r)



©IMF, 2023, Source: World Economic Outlook (April 2023)

Źródło: IMF (2023).



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Wśród najważniejszych zagrożeń dla koniunktury gospodarczej w Polsce w perspektywie średniookresowej znalazły się:
 - 1) utrwalenie wysokiej inflacji i wysokich stóp procentowych, mocno hamujących wzrost gospodarczy (scenariusz stagflacji);
 - 2) ryzyko eskalacji wojny na Ukrainie;
 - 3) konflikt z UE – ryzyko opóźnionego i/lub ograniczonego napływu środków;
 - 4) słabnąca koniunktura na świecie, ryzyko recesji w najważniejszych gospodarkach.
- Dodatkowo, zmiany geopolityczne wpływające na pozyskanie surowców, półproduktów czy towarów, które poprzez zwiększony niż dotąd import mogą wpływać na ograniczenie przepustowości portów. Wszystkie te czynniki będą miały wpływ na rozwój przewozów intermodalnych w relacjach eksportowo-importowych.

2.3.5 Ukraina

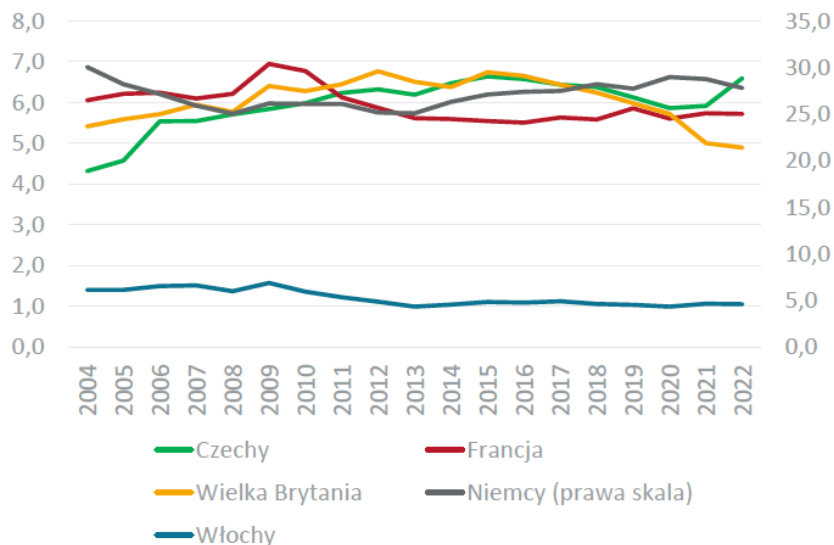
- W czerwcu 2022 r. Rada Europejska przyznała Ukrainie status kraju kandydującego do członkostwa w UE. Wskutek działań wojennych na terytorium Ukrainy wzrost ukraińskiej gospodarki w 2022 r. był osłabiony ze względu na utrudnione warunki prowadzenia działalności gospodarczej, dużą migrację ludności i realokację biznesu, wzrost inflacji i szybko rosnące bezrobocie. Szacuje się, że w 2022 r. konsumpcja prywatna i inwestycje spadły odpowiednio o ok. 30% i 35%, co spowodowało ogólny spadek PKB o 29,1%. Co więcej, rosyjskie ataki na sieć energetyczną pod koniec 2022 r. i na początku 2023 r. zniszczyły lub poważnie uszkodziły połowę infrastruktury elektroenergetycznej. Mimo to oczekuje się, że większa niż oczekiwano odporność krytycznej infrastruktury energetycznej, inicjatywy solidarnościowe wspierające eksport oraz pomoc finansowa partnerów zagranicznych przyczynią się do znacznej stabilizacji produkcji gospodarczej w 2023 r.
- Przy założeniu, że istnieją warunki do stopniowego zwiększania nakładów na rzecz wczesnej odbudowy od połowy 2024 r., KE prognozuje wzrost realnego PKB w tym roku o ok. 0,6% oraz o 4% w 2024 r. Inflacja prawdopodobnie utrzyma się na wysokim poziomie ok. 20% przez cały 2023 r. i będzie stopniowo spadać w 2024 r. Rząd Ukrainy planuje deficyt fiskalny (bez dotacji) w wysokości 28,2% PKB w 2023 r., co skutkuje prognozowanym długiem publicznym w wysokości 81,5% PKB. Bezrobocie ma utrzymać się na poziomie około 15% w 2023 r. i spaść w 2024 r. wraz ze wzrostem aktywności przemysłu budowlanego.
- Poprawa kondycji gospodarki ukraińskiej w najbliższych latach, popyt na surowce, półprodukty i produkty gotowe wynikające z potrzeby jej odbudowy, bliskie sąsiedztwo rynków dają perspektywę do zwiększenia wzajemnych obrotów handlowych między Polską a Ukrainą oraz rozwoju przewozów intermodalnych. Perspektywy te są jednak obciążone wyjątkową niepewnością i w dużej mierze zależą od przebiegu działań wojennych na terytorium Ukrainy.

3 ANALIZA HANDLU ZAGRANICZNEGO

3.1 Obroty handlu zagranicznego Polski w podziale na kraje i grupy towarów

- Według danych GUS, w 2022 r. eksport polskich towarów osiągnął wartość 1 618,6 mld PLN (ok. 346,2 mld EUR). Prawie 28% eksportu przypadało na Niemcy – największego partnera handlowego Polski, 6,6% na Czechy, 5,7% na Francję, 4,6% na Niderlandy, 4,6% na Włochy (Rysunek 17), po 2,9% na Słowację i Węgry oraz 2,5% na Austrię.

Rysunek 17. Udział najważniejszych partnerów w eksporcie Polski w latach 2004-2022 (%)



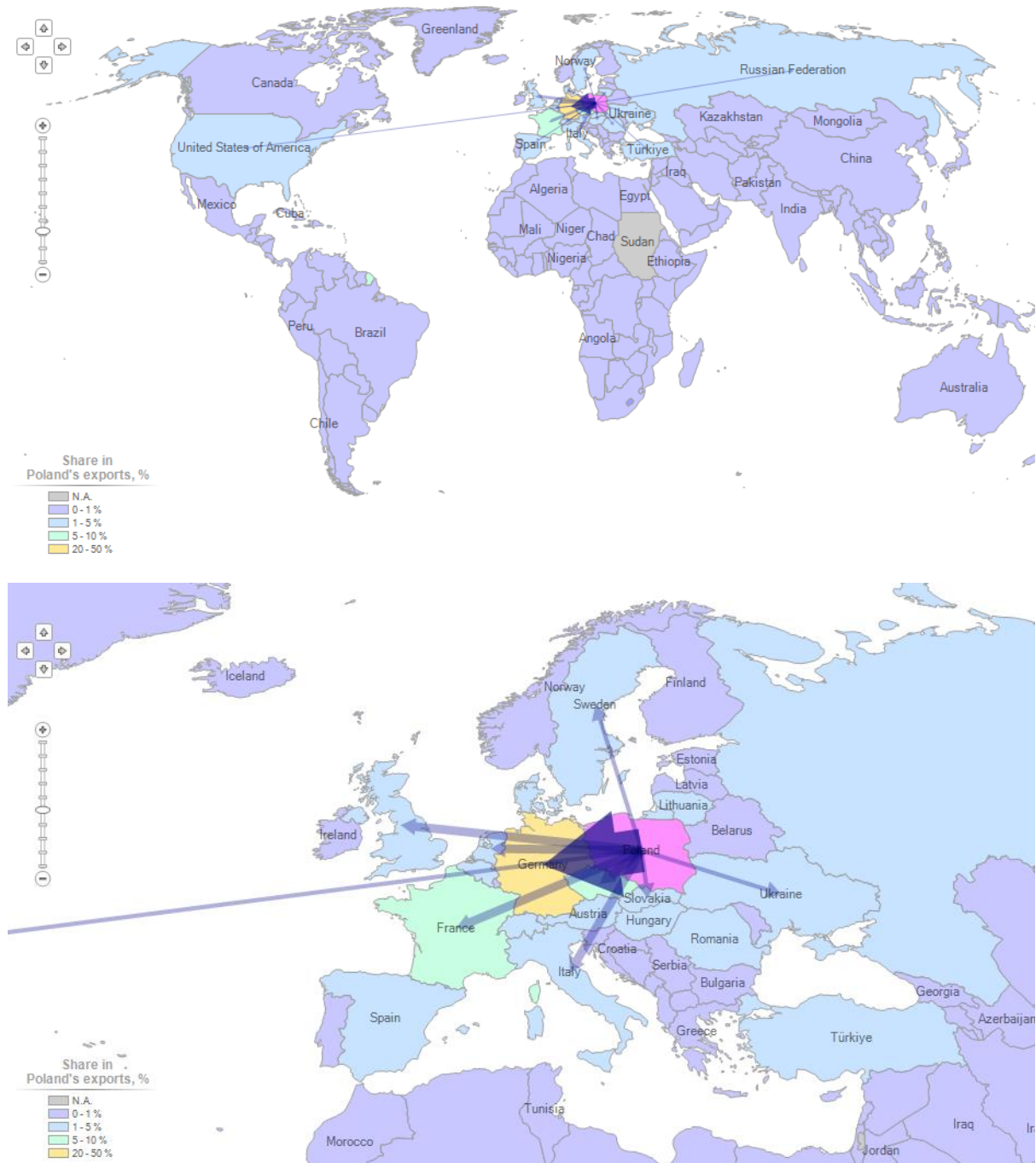
Źródło: PFR za GUS (2023).

- Stany Zjednoczone są największym odbiorcą polskiego eksportu spoza UE (10 mld USD z udziałem ok. 2,9%). Do Wielkiej Brytanii w 2022 r. trafiło 4,8% wartości polskiego eksportu oraz na Ukrainę 2,8%, do Chin mniej niż 1% (0,9%).
- W strukturze towarowej polskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (43,4 mld USD z udziałem 13,4%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (40 mld USD; 12,4%), w tym 8597: baterie elektryczne (8,7 mld USD; 2,27%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (29,2 mld USD; 9%), w tym 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (14,6 mld USD; 4,5%);
 - 94: meble (17,4 mld USD; 5,3%), w tym 9401: fotele (7 mld USD; 2,2%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (15,8 mld USD; 4,9%).
- W 2021 r. Polska była największym na świecie eksporterem tytoniu walcowanego (4,2 mld USD), skrzynek drewnianych (963 mln USD), żyletek (898 mln USD), mrożonych owoców i orzechów (702 mln USD) oraz gazet (556 mln USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Pomimo istotnych, korzystnych zmian w strukturze polskiego eksportu towarów, jakie miały miejsce od początku transformacji, udział eksportu towarów wysokoprzetworzonych wynosi ok. 41% i jest niższy niż w Niemczech (53%) i dużo niższy niż np. w Czechach (61%).

Rysunek 18. Struktura eksportu Polski w 2022 r. wg krajów

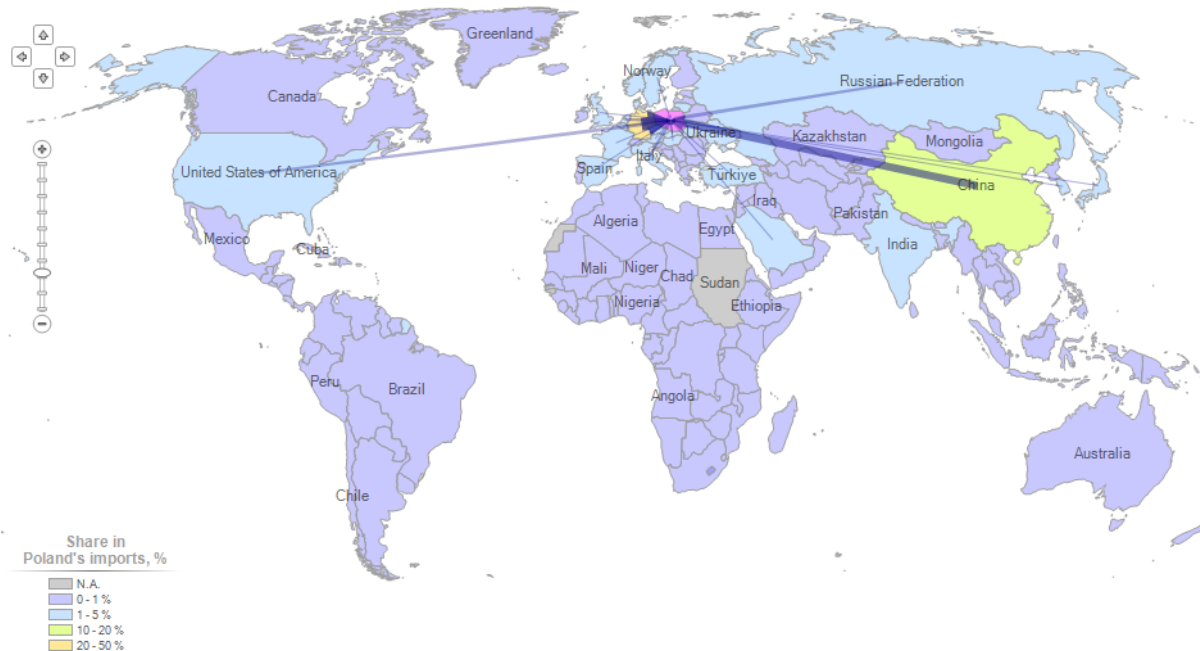


Źródło: ITC TradeMap.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

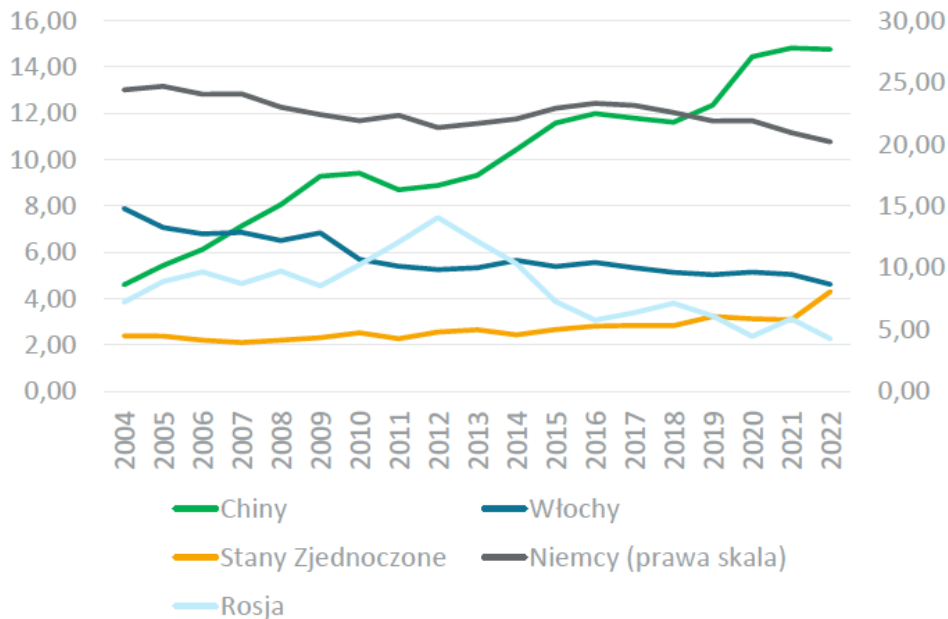
- W 2022 r. ok. 48% importu na polski rynek pochodziło z państw członkowskich UE: 21% z Niemiec, 4,5% z Włoch, 3,7% z Niderlandów, 3,1% z Czech, 3% z Francji, 2% z Belgii. Import z Chin wynosił 13,1%, natomiast ze Stanów Zjednoczonych – 4,4%.

Rysunek 19. Struktura importu Polski w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

Rysunek 20. Udział najważniejszych partnerów w imporcie Polski w latach 2004-2022 (%)

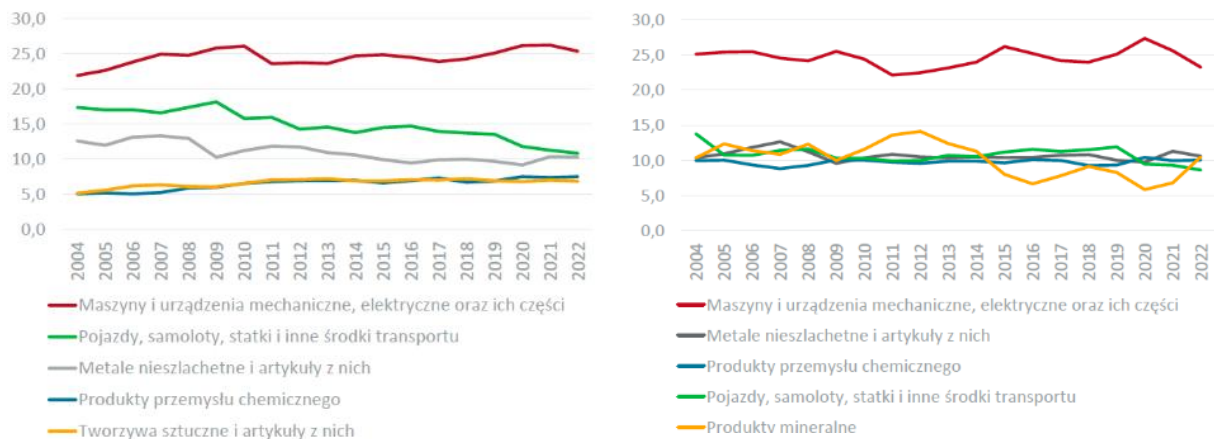


Źródło: PFR za GUS (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W strukturze towarowej polskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (49,3 mld USD z udziałem 13,9%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (7,3 mld USD; 2%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (44,3 mld USD; 12,5%), w tym 8473: części do maszyn biurowych (5,2 mld USD; 1,5%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (30,5 mld USD; 8,6%), w tym 8703: samochody (11,3 mld USD; 3,2%); 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (9,5 mld USD; 2,7%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (21,4 mld USD; 6,1%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (10 mld USD; 2,8%).
- 2022 był rekordowym pod względem wielkości obrotów handlu zagranicznego Polski. Eksport towarów i usług w 2022 r. wzrósł o 21,4% i wyniósł 404 mld EUR. Import z kolei zwiększył się o 26,6% i ukształtował na poziomie 397 mld EUR. W obu przypadkach mamy do czynienia z najwyższą wartością w historii Polski.

Rysunek 21. Udział najważniejszych grup towarowych SITC w eksporcie i imporcie Polski w latach 2004-2022 (%)



Źródło: PFR za GUS (2023).

- Eksport towarów był o 21,1% większy niż rok wcześniej (najwyższa dynamika od 2010 r.), (najwyższa dynamika od 2007 r.); import towarów wzrósł o 26,6%.
- Saldo obrotów handlowych po raz dziesiąty z rzędu było dodatnie i wyniosło 7,3 mld EUR (wobec 19,4 mld EUR rok wcześniej).

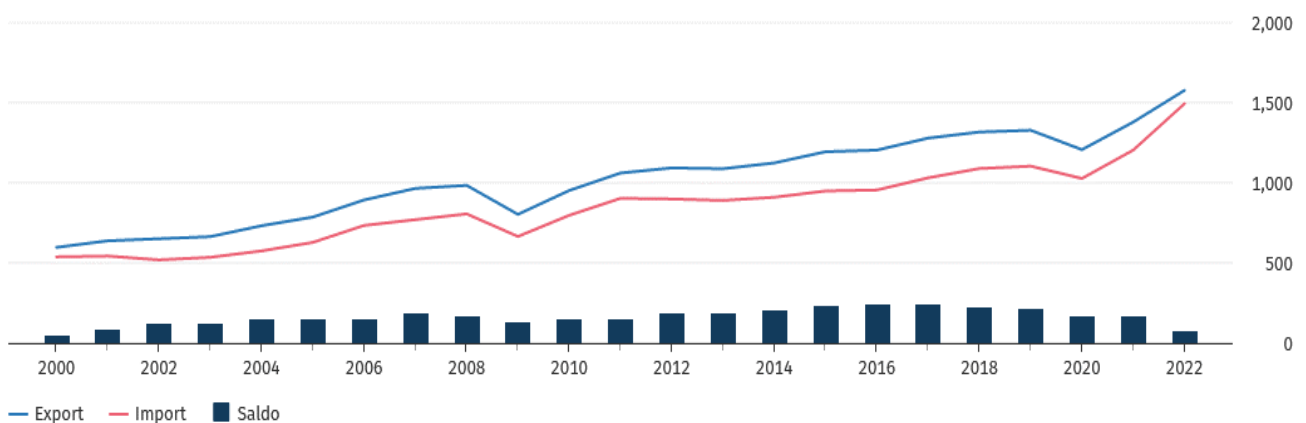
3.2 Obroty handlu zagranicznego najważniejszych partnerów handlowych Polski

3.2.1 Niemcy

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

- Największymi odbiorcami niemieckiego eksportu są kraje spoza UE: USA (8,6%) oraz Chiny (8%). W dalszej kolejności są kraje UE (łącznie nieznacznie poniżej 50%), z których największy udział ma Francja (7,5%), Niderlandy (6,4%) i Polska (5,3%), a więc kraje będące sąsiadami Niemiec.
- Zarówno w imporcie jak i eksporcie dominują towary z grupy mechaniczno-elektrycznej, stanowiące około ¼ zarówno importu jak i eksportu. W strukturze towarowej niemieckiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (263 mld USD z udziałem 16,8%), w tym 8479: maszyny specjalistyczne (20,6 mld USD; 1,3%) oraz 8421: wirówki (15,4 mld USD; 1%) i wiele innych;
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (240 mld USD; 15,4%), w tym 8703: samochody (135 mld USD z udziałem 8,6%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (64,5 mld USD; 4,1%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (172 mld USD; 11%), w tym 8536: zabezpieczenia niskonapięciowe (16,7 mld USD; 1,1%); 8542: układy scalone (15,8 mld USD; 1%)
 - 39: produkty farmaceutyczne (115 mld USD; 7,4%), w tym 3004: produkty do sprzedaży detalicznej (64,5 mld USD; 4,1%), 3002: szczepionki, krew, surowice i inne (45,6 mld USD; 3,9%);
 - 73: optyka, urządzenia medyczne (82 mld USD; 5,2%).

Rysunek 22. Obroty handlu zagranicznego Niemiec w latach 2000-2022 (mld EUR)

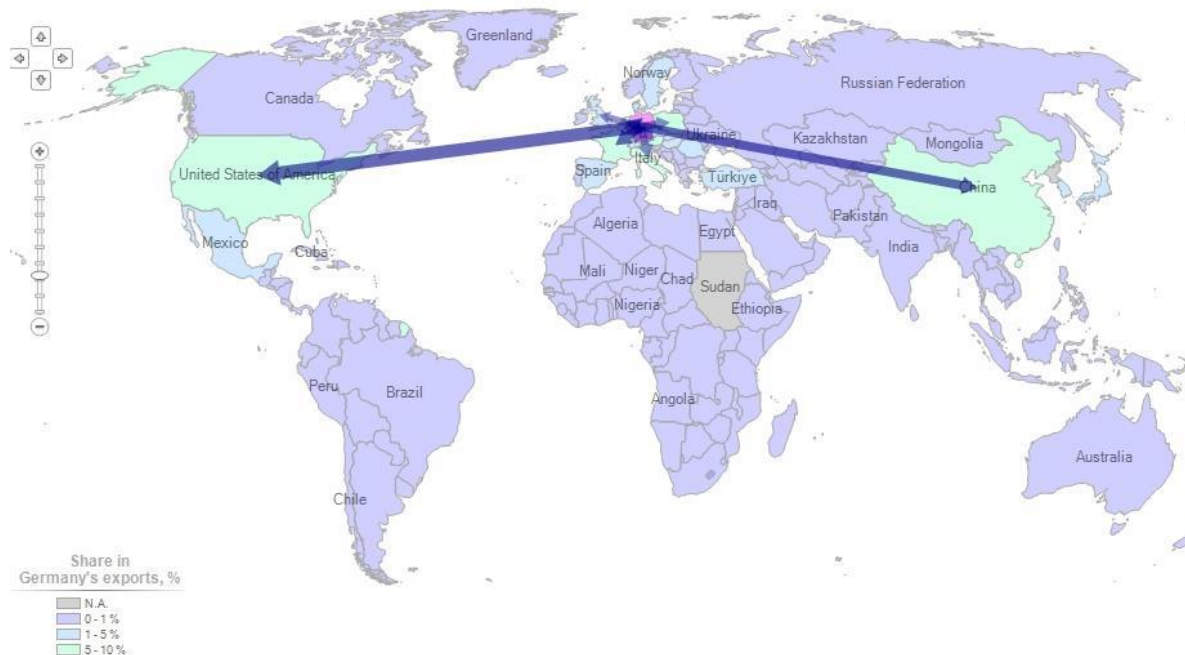


2022 = preliminary result

Źródło: destatistik.de (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

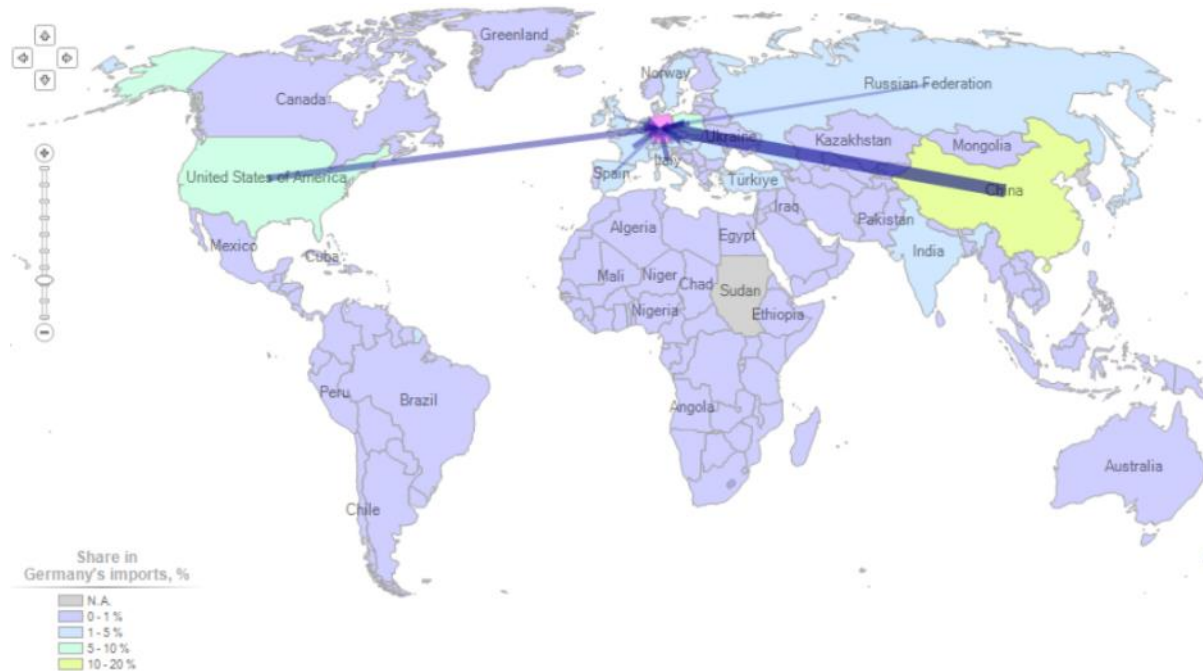
Rysunek 23. Struktura eksportu Niemiec w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- Chiny są ważnym partnerem Niemiec w imporcie. Pochodzi z nich towar o największej wartości (11,5% całego importu do Niemiec). Na drugim miejscu znajdują się Niderlandy (7,5%), a następnie USA (6,7%), Polska (5,7%), Francja (5,5%) i Włochy (5,3%). Łącznie import z krajów UE stanowi prawie połowę (48%) całości importu.

Rysunek 24. Struktura importu Niemiec w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.



- W strukturze towarowej niemieckiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (170 mld USD z udziałem 12,7%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (20,7 mld USD; 1,6%) oraz wiele innych produktów o udziale 1% lub mniejszym jak, przewody, układy scalone, transformatory, akumulatory;
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (168 mld USD; 12,6%), w tym 8471: komputery (26,4 mld USD; 2 %); 8473 części do maszyn biurowych (7 mld USD; 3,6%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (137 mld USD; 10,2%), w tym przede wszystkim 8703: samochody (71 mld USD z udziałem 5,3%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (41 mld USD; 3%);
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (88 mld USD; 6,6%), w tym: 2709: ropa naftowa (29 mld USD; 2,2%), 2711: gaz ziemny (29 mld USD; 2,2%), 2710: rafinowana ropa naftowa (19,5 mld USD; 1,5%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (76 mld USD; 5,7%) w tym głównie 3002: szczepionki, krew, surowice i inne (41,6 mld USD; 3,1%), 3004: medykamenty do sprzedaży detalicznej (32,3 mld USD; 2,4%).

3.2.2 Francja

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

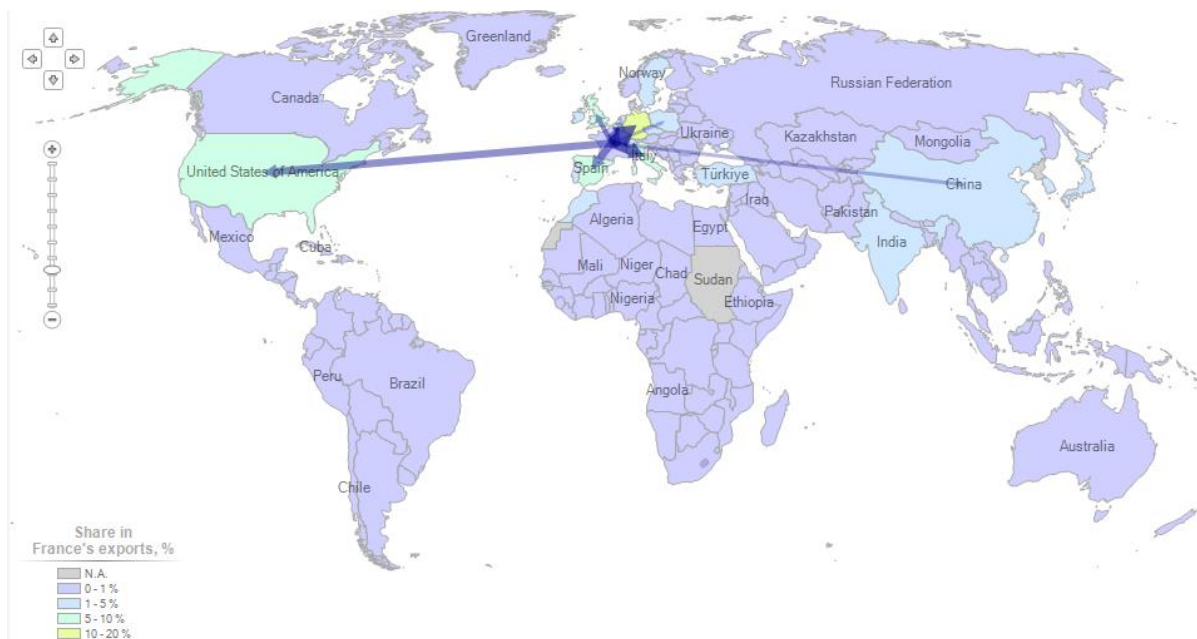
- Ze względu na dużą skalę wymiany handlowej z państwami spoza Europy, francuski handel zagraniczny szczególnie odczuł zakłócenia związane najpierw z pandemią COVID-19, a następnie wybuchem wojny na Ukrainie.
- W 2021 r. ok. 65% francuskiego eksportu trafiało do innych państw członkowskich UE, w tym 13% do Niemiec – największego partnera handlowego Francji, ok. 8% do Włoch i Belgii i 7% do Hiszpani (Rysunek 25).
- Wielkość francuskiego eksportu od dziesięciu lat nieznacznie rośnie, z sezonowymi wahaniami. W latach 2016-2021 obserwował się dynamiczny wzrost eksportu do Polski, Irlandii, Grecji i krajów azjatyckich (Chiny, Indie, Singapur) oraz nieznaczne spadki do Niemiec i Wielkiej Brytanii. Szczególnie dynamicznie rozwijał się branża chemiczna. Do Polski szczególnie wzrósł export surowców kopalnych oraz produktów przemysłu rolniczego.
- Gospodarka Francji cechuje się ujemnym bilansem w handlu międzynarodowym. Bilans ten w latach 2011-2021 wahał się pomiędzy -57,5 a -13,8 mld USD.
- Struktura eksportu jest dość zróżnicowana, ok. 20% przypada na przemysł chemiczny (przede wszystkim farmaceutyczny i kosmetyczny), mechaniczny i elektryczno-elektroniczny oraz produkcja środków transportu (branża motoryzacyjna oraz lotnicza). Istotny jest również udział branży żywnościowej oraz metalurgicznej (po ok. 7%).
- Francja importuje przede wszystkim produkty mechaniczne oraz elektryczno-elektroniczne (nieznacznie ponad 20%). Na kolejnych miejscach pod względem wartości są samochody i ich części, produkty chemiczne oraz paliwa kopalne (po ok. 10%).
- Stany Zjednoczone są największym odbiorcą francuskiego eksportu poza Europą (7,4%).
- W strukturze towarowej francuskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (59,4 mld USD z udziałem 10,4%), w tym 8411: turbiny gazowe (10,7 mld USD; 1,9%) oraz 8542: układy scalone; (5,9 mld USD; 1%);
- 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (50,5 mld USD; 9%), w tym 8703: samochody (21 mld USD z udziałem 3,7%) oraz 8708: części samochodowe; (13,5 mld USD; 2,4%);
- 85: urządzenia elektryczne i elektronika (42 mld USD; 7%);
- 88: samoloty i statki kosmiczne (41 mld USD; 7%);
- 30: produkty farmaceutyczne (39 mld USD; 7%), w tym 3004: medykamenty paczkowane (27 mld USD; 4,8%), kosmetyki (11 mld; 1,9%).

Rysunek 25. Struktura eksportu Francji w 2022 r. wg krajów (świat i Europa)

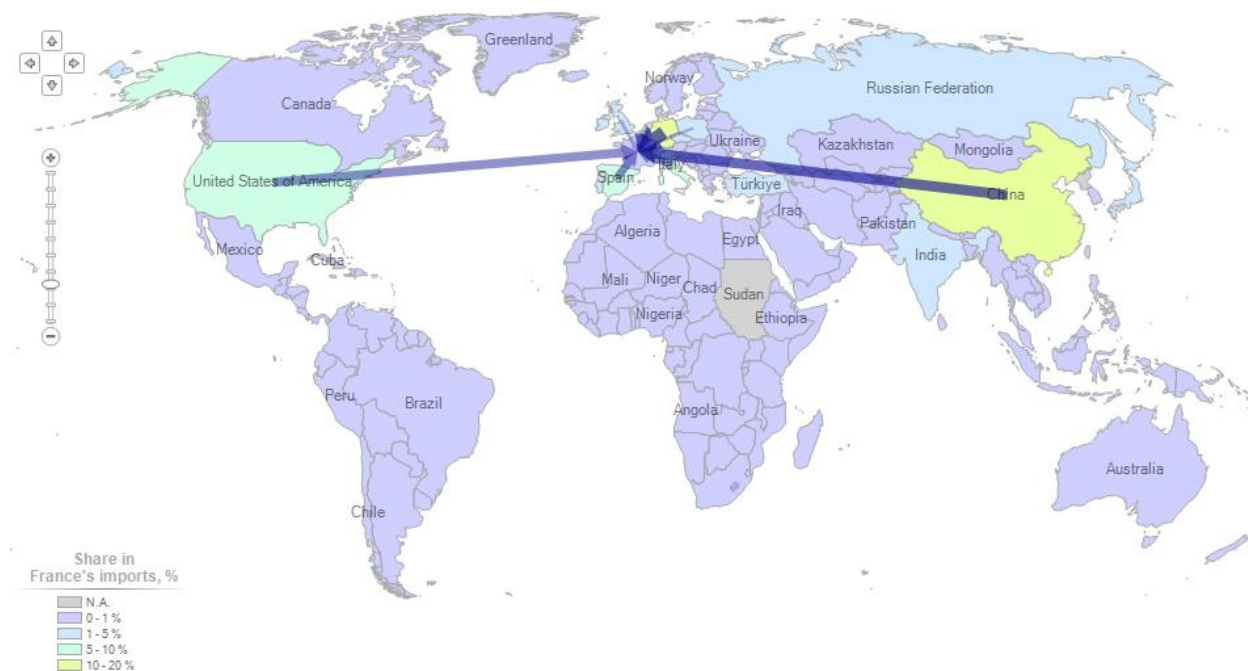


Źródło: ITC TradeMap.

- Około 60% importu pochodziła z państw członkowskich UE: 17% z Niemiec, 8-9% z Włoch, Belgii, Niderlandów i Hiszpanii. Istotny jest również udział Chin – 7%.
- Od dziesięciu lat francuski import nieznacznie rośnie. W latach 2016–2021 szczególnie wzrósł import z Rosji, Niderlandów, Polski i Hiszpanii. Najbardziej dynamicznie rosnącymi gałęziami importu były produkty branży chemicznej i paliwa kopalne. Nastąpił spadek importu z USA, szczególnie wśród branż w dziedzinie lotnictwa i aeronautyki.
- W 2021 r. rynek francuski był trzecim co do znaczenia rynkiem zbytu polskich towarów, a Francja ósmym co do znaczenia eksporterem do Polski.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 26. Struktura importu Francji w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- W strukturze towarowej francuskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (82 mld USD z udziałem 12%), w tym 8471: komputery (10 mld USD; 1,4%), 8411: turbiny gazowe (7 mld USD; 1%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (74,1 mld USD; 11%), w tym 8703: samochody (40 mld USD; 5,8%) oraz 8708: części samochodowe (14,5 mld USD z udziałem 2%), części lotnicze (9 mld USD; 1,3%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (62 mld USD; 9%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (10 mld USD; 1,5%);
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (69 mld USD; 10%), w tym 2710: rafinowana ropa naftowa (23 mld USD, 3,3%) oraz LPG (22,5 mld USD, 3,2%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (35 mld USD; 5%), w tym medykamenty paczkowane (19,6 mld USD; 2,8%).
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (29 mld USD; 4%).

3.2.3 Stany Zjednoczone

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów^{75 76 77 78 79}

- Wartość eksportu USA w 2021 r. wyniosła 1,63 bln USD, co czyni je drugim eksporterem na świecie. W ciągu ostatnich pięciu lat eksport USA wzrósł z 1,35 bln USD w 2016 r. do 1,63 bln USD w 2021 roku⁸⁰.
- W 2021 r. popularnymi kierunkami eksportu produktów ze Stanów Zjednoczonych były: Kanada, Meksyk, Chiny, Japonia, Korea Południowa z łącznym udziałem ok. 49% w eksporcie ogółem.
- W 2021 r. Stany Zjednoczone eksportowały głównie do partnerów znajdujących się na kontynencie Ameryki Północnej i Środkowej: 259 mld USD do Kanady i 247 mld USD do Meksyku.
- Największymi odbiorcami eksportu USA spoza kontynentu Ameryki Północnej i Środkowej były głównie państwa znajdujące się w Azji i Europie. Głównymi odbiorcami produktów w Azji były: Chiny, Japonia, Korea Południowa, Indie, natomiast w Europie: Niemcy, Holandia, Belgia i Francja.

W 2022 r. ok. 17,2% eksportu USA przypadało na Kanadę – największego partnera handlowego. Na drugim miejscu z wynikiem 15,7% plasował się Meksyk, 7,5% przypadało na Chiny, 3,9% na Japonię, 3,8% na Wielką Brytanię, 3,5% na Niemcy, 3,5% na Niderlandy oraz 3,5% na Koreę Północną. Wśród top10 tylko dwa kraje importujące amerykańską produkcję były krajami unijnymi (

⁷⁵ <http://wits.worldbank.org/visualization/detailed-country-analysis-visualization.html>

⁷⁶ <https://oec.world/en/profile/country/>

⁷⁷ <https://kuke.com.pl/ryнки-swiatowe/gospodarka-usa>

⁷⁸ <https://www.wto.org/>

⁷⁹ <https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>

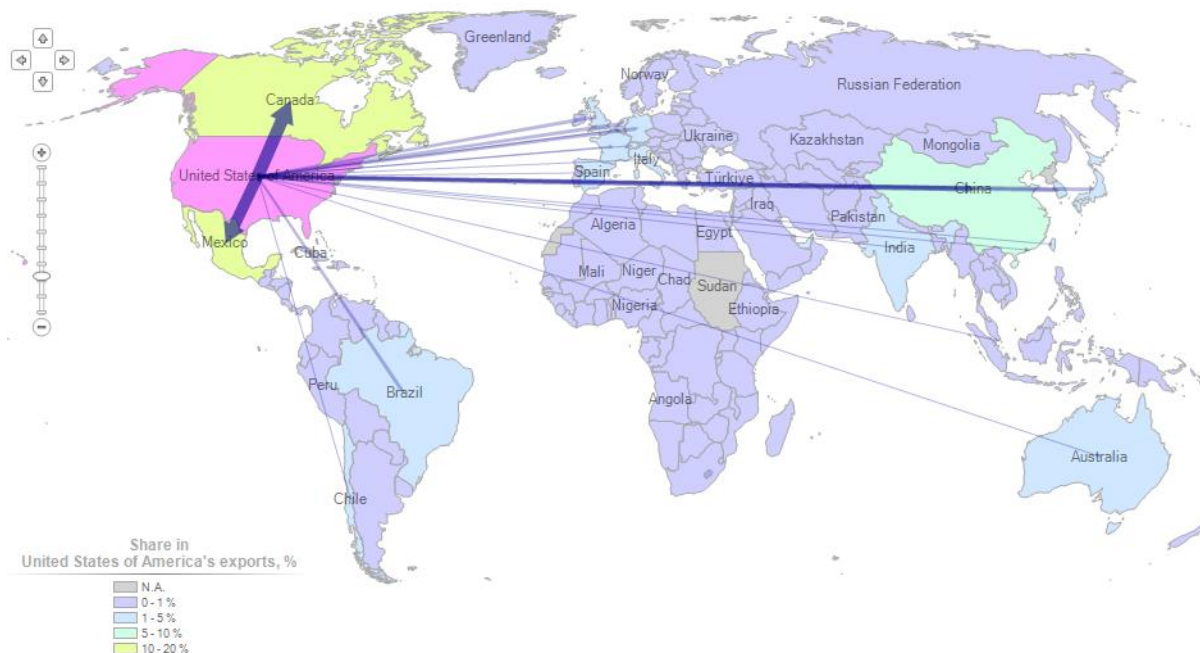
⁸⁰ <https://oec.world/en/profile/country/usa>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Rysunek 27).
- W latach 2014-2020 eksport produktów z branży maszynowej i maszynowo-elektrycznej utrzymywał udział 23% w eksporcie ogółem.
- W strukturze towarowej amerykańskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (242 mld USD z udziałem 14,8%), w tym rafinowana ropa naftowa (83,3 mld USD z udziałem 5,11%) i gaz naftowy (70,9 mld USD; 4,35%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (201 mld USD z udziałem 12,3%), w tym 8411: turbiny gazowe (30 mld USD; 1,84%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (167 mld USD, 10,2%), w tym 8542: układy scalone (51,3 mld USD; 3,15%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (121 mld USD; 7,43%), w tym 8703: samochody (55,4 mld USD z udziałem 3,41%);
 - 90: sprzęt optyczny i fotokomórkowy, przyrządy medyczne (108 mld USD, 6,65%)
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (74,2 mld USD; 4,65%);
 - 30: wyroby farmaceutyczne (81,6 mld USD; 5,01%).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

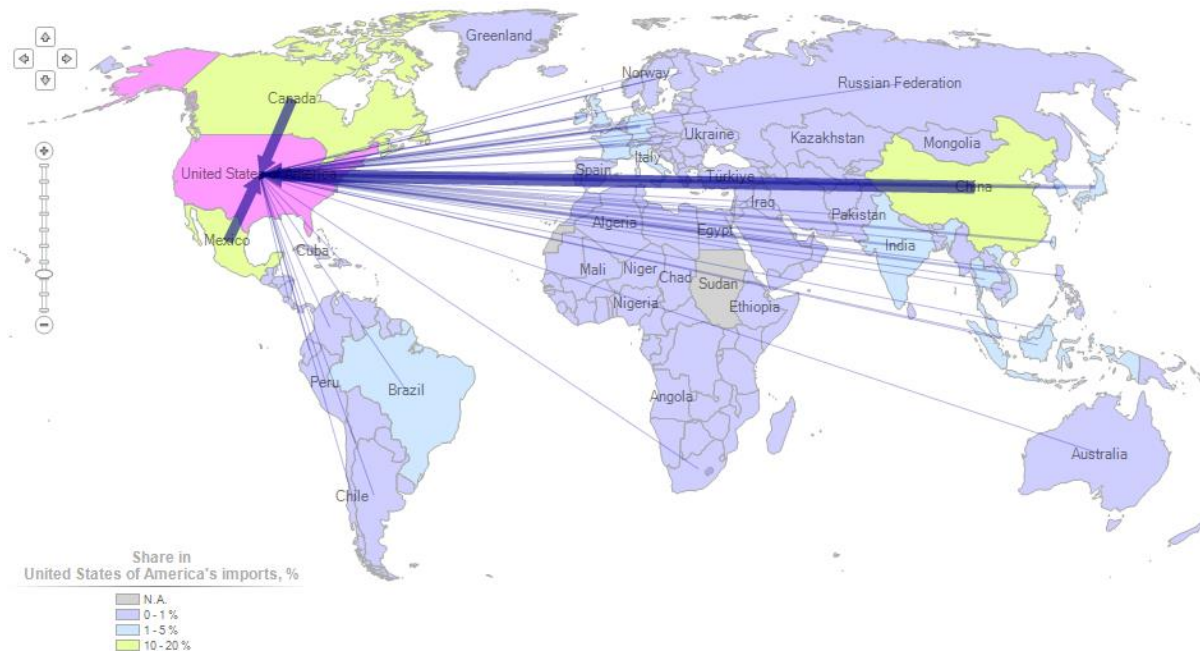
Rysunek 27. Struktura eksportu USA w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- W latach 2016-2021 import USA wzrósł z 2,1 do 2,73 bln USD, notując ujemne saldo obrotów handlowych.
- Do najważniejszych partnerów w imporcie USA w 2021 r. należały: Chiny, Meksyk oraz Kanada, które wyeksportowały do USA towary o wartości 1 243 mld USD (Rysunek 28).

Rysunek 28. Struktura importu USA w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- W strukturze towarowej importu USA największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (423 mld USD z udziałem 15,5%), w tym 8471: komputery (102 mld USD; 3,7%);
- 85: urządzenia elektryczne i elektronika (397 mld USD, 14,5%), w tym 8525: sprzęt nadawczy (101 mld USD; 3,7%);
- 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (274 mld USD; 10%), w tym 8703: samochody (139 mld USD z udziałem 5,1%);
- 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (206 mld USD; 7,6%);
- 30: produkty farmaceutyczne (145 mld USD; 5,3%);
- 90: sprzęt optyczny i fotokomórkowy, przyrządy medyczne (110 mld USD; 3%);
- 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (83,4 mld USD; 3,1%).

3.2.4 Wielka Brytania

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

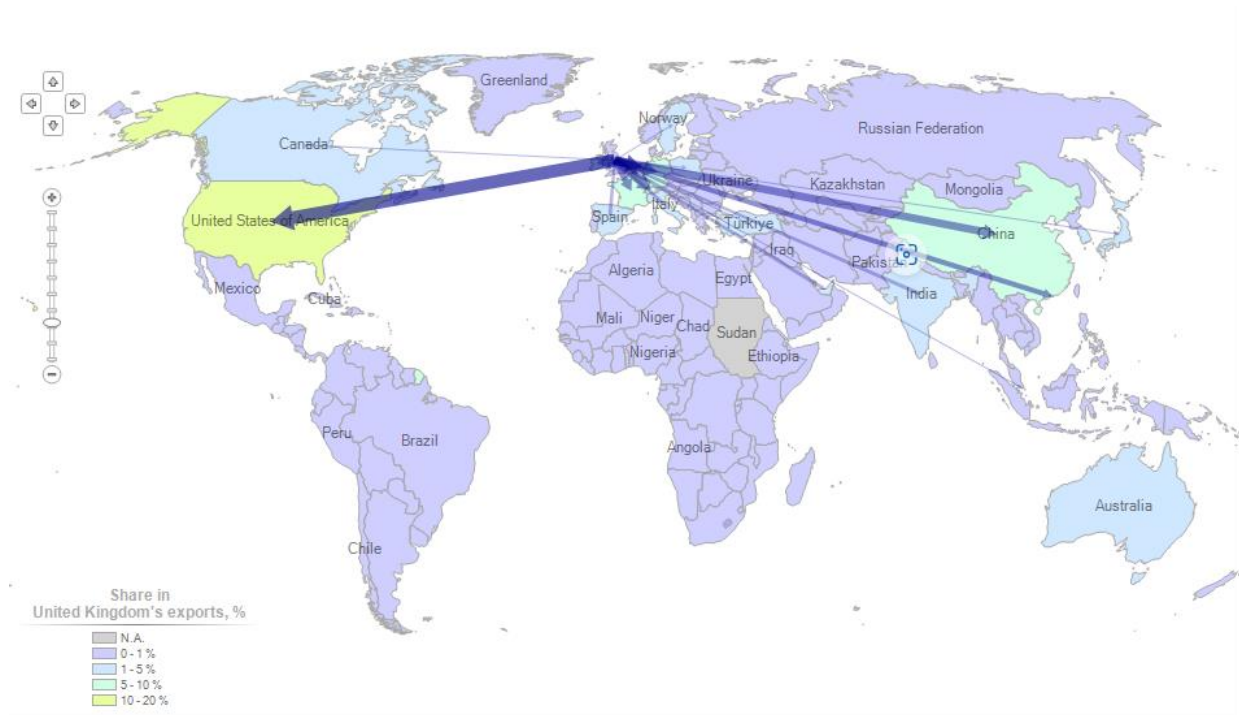
- W 2022 r. 43,9% eksportu Wielkiej Brytanii przypadało na państwa zlokalizowane w UE. Głównymi odbiorcami produktów z Wielkiej Brytanii były Niderlandy, Niemcy, Irlandia, Francja i Belgia.
- Stany Zjednoczone są największym odbiorcą brytyjskiego eksportu spoza Europy (ok. 13,4% w 2021 r. i 12% w 2022 r.). W brytyjskich obrotach handlowych ogółem wymiana handlowa między USA a Wielką Brytanią kształtuje się od wielu lat na poziomie kilkunastu procent. W 2021 r. eksport do USA sięgał poziomu 56 mld USD, natomiast w 2022 r. nawet 64 mld USD. Pomimo wzrostu wartości brytyjskiego eksportu do tego kraju ich udział w strukturze eksportowej pozostał na podobnym poziomie.
- W strukturze towarowej brytyjskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (65,9 mld USD z udziałem 15,7%), w tym 8411: silniki turboodrzutowe, turbośmigłowe oraz inne turbiny gazowe (21,9 mld USD; 5,22%);
 - 71: perły naturalne lub hodowlane, kamienie szlachetne lub półszlachetne, metale szlachetne, metale platerowane metalem szlachetnym i artykuły z nich; sztuczna biżuteria; monety (50,6 mld USD; 12%), w tym 7108: złoto (włącznie ze złotem platynowanym) w stanie surowym lub półproduktu, lub w postaci proszku (29,7 mld USD z udziałem 7,06%) oraz 7110: Platyna, w stanie surowym lub półproduktu, lub w postaci proszku (12,5 mld USD; 2,98%);
 - 87: pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria (40,4 mld USD; 9,62%), w tym 8703: samochody (30,2 mld USD z udziałem 7,18%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (4,91 mld USD; 1,17%);
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne (38,8 mld USD; 9,24%); w tym 2709: Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe (19,6 mld USD; 4,67%) oraz 2710: Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe (10,4 mld USD; 2,47%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (24,8 mld USD; 5,9%); w tym 3004: Leki (z wyłączeniem 3002, 3005 lub 3006) złożone z produktów zmieszanych lub niez mieszanych do celów terapeutycznych lub profilaktycznych, pakowane w odmierzone dawki lub do postaci, lub w opakowania do sprzedaży

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

detalicznej (18,4 mld USD; 2,86%) oraz 3002: Krew ludzka; krew zwierzęca preparowana do celów terapeutycznych, profilaktycznych lub diagnostycznych; antyusurowice, pozostałe frakcje krwi i produkty immunologiczne, nawet modyfikowane lub otrzymywane w procesach biotechnologicznych; szczepionki, toksyny, hodowle mikroorganizmów (z wyłączeniem drożdży) oraz podobne produkty (17,9 mld USD; 4,27%)

- W strukturze towarowej eksportu dużą rolę odgrywa eksport złota (włącznie ze złotem platynowanym) w stanie surowym lub półproduktu, lub w postaci proszku (z udziałem 18%). W dalszej kolejności z 6% udziałem, znajduje się segment samochodów. Ważnym towarem eksportowym są również silniki turboodrzutowe, turbośmigłowe oraz inne turbiny gazowe.
- W 2021 r. Wielka Brytania była największym na świecie eksporterem wódek, likierów i pozostałych napojów spirytusowych (7,74 mld USD) oraz antyków (556 mln USD).
- Jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi eksportu przed 2020 r. był eksport rud metali, żużli, popiołów, jednostek pływających oraz instrumentów muzycznych.

Rysunek 29. Struktura eksportu Wielkiej Brytanii w 2022 r. wg krajów

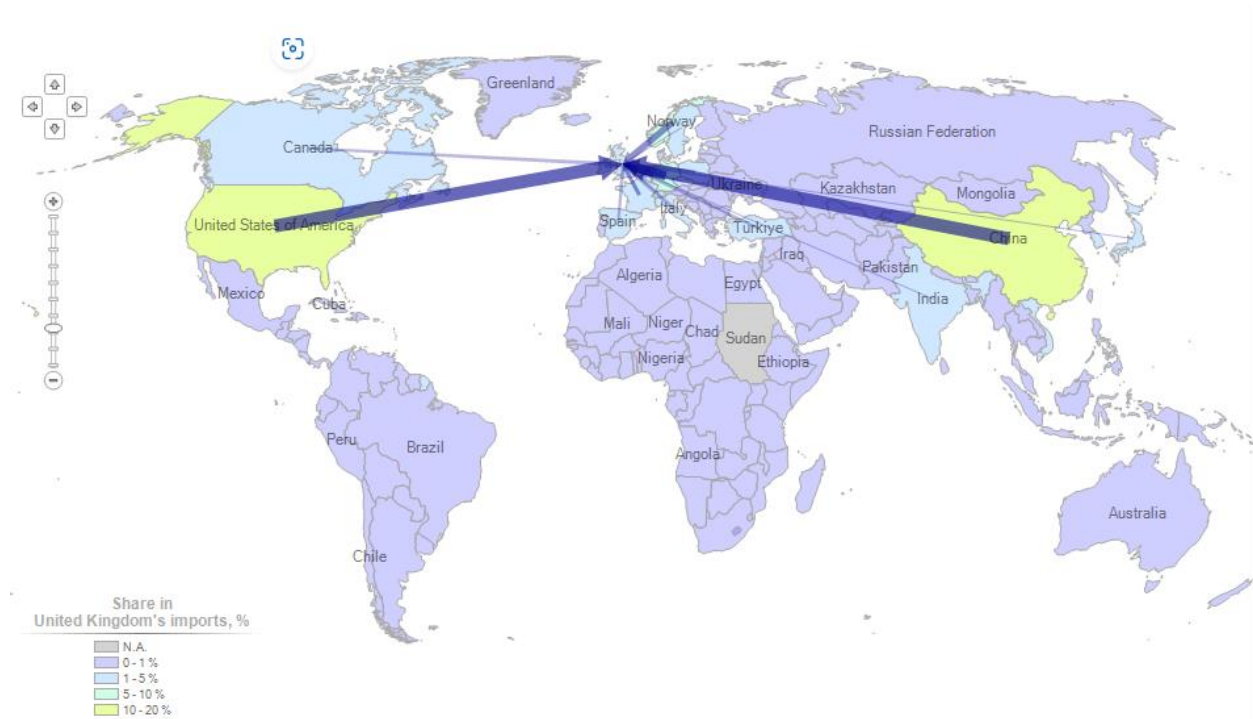


Źródło: ITC TradeMap.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

W 2022 r. ok. 37,7% importu na rynek brytyjski pochodziło z państw członkowskich UE: 8,7% z Niemiec, 4,3% z Francji, 3,7% z Włoch, 3,6% z Niderlandów, 2,9% z Hiszpanii. Import z Chin wynosił 12,6%, a ze Stanów Zjednoczonych 12% (Rysunek 30).

Rysunek 30. Struktura importu Wielkiej Brytanii w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

W strukturze towarowej brytyjskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:

- 71: perły naturalne lub hodowlane, kamienie szlachetne lub półszlachetne, metale szlachetne, metale platerowane metalem szlachetnym i artykuły z nich; sztuczna biżuteria; monety (82,2 mld USD z udziałem 12,1%), w tym 7108: złoto (włącznie ze złotem platynowanym) w stanie surowym lub półproduktu, lub w postaci proszku (53,9 mld USD; 7,91%) oraz 7110: Platyna, w stanie surowym lub półproduktu, lub w postaci proszku (12,8 mld USD; 1,88%);
- 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (76 mld USD; 11,2%), w tym 8471: komputery (13,1 mld USD; 1,92%) oraz 8411: silniki turbodoładowane, turbośmigłowe oraz inne turbiny gazowe (9,83 mld USD; 1,44%);
- 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne (68,6 mld USD; 10,1%); w tym 2711: Gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe (26,8 mld USD; 3,94%), 2709: Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe (23,4 mld USD; 3,44%) oraz 2710: Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe (12,4 mld USD; 1,81%);
- 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (61,9 mld USD; 9,08%), w tym 8703: samochody (33,6 mld USD z udziałem 4,93%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (12,4 mld USD; 1,82%);
- 85: urządzenia elektryczne i elektronika (61,5 mld USD, 9,03%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (15,1 mld USD; 2,22%);



3.2.5 Niderlandy

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów^{81 82 83 84}

- W 2021 r. około 65% niderlandzkiego eksportu trafiało do innych państw członkowskich UE, w tym 20,1% było eksportowane do Niemiec – ich największego partnera handlowego, 12,5% do Belgii i 8,9% do Francji.
- Stany Zjednoczone były największym odbiorcą niderlandzkiego eksportu spoza UE (około 5%). W 2021 r. wymiana handlowa między Stanami Zjednoczonymi a Holandią osiągnęła wartość 103 mld USD.
- W 2020 i 2021 r. rynek niderlandzki był piątym co do znaczenia rynkiem zbytu polskich towarów, a czwartym co do znaczenia importerem dla Polski.
- Największą gałąź eksportu przed oraz w 2020 r. stanowiły maszyny i urządzeń mechaniczne, elektryczne oraz ich części.
- Polska importuje z Niderlandów maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części, produkty z sektora chemicznego, produkty spożywcze oraz tworzywa sztuczne. Natomiast Niderlandy importują maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części, artykuły spożywcze oraz artykuły przemysłowe różne.
- W Niderlandach największy import pochodzi z Chin – kształtuje się na poziomie 76 mld USD. Z Chin importuje się głównie: maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części, tekstylia i ubrania, produkty chemiczne.
- W strukturze towarowej niderlandzkiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (75,7 mld USD z udziałem 11,8%).
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne (71,9 mld USD; 11,2%), w tym 2710: przetworzone paliwa (45 mld USD; 7,01%).
 - 85: maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części (63,3 mld USD; 9,85%), w tym 8525: Aparatura nadawcza do radiofonii lub telewizji (19 mld USD; 2,96%).
 - 90: przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne, kinematograficzne, pomiarowe, kontrolne, precyzyjne, medyczne lub chirurgiczne (50,4 mld USD; 7,85%), w tym 9010: aparatura i wyposażenie do laboratoriów fotograficznych (16,5 mld USD; 2,56%), 9018: przyrządy i urządzenia stosowane w medycynie, chirurgii, stomatologii lub weterynarii (11,9 mld USD; 1,86%).
 - 30: produkty farmaceutyczne (35,6 mld USD, 5,54%), w tym 3004: Leki (z wyłączeniem 3002, 3005 lub 3006) złożone z produktów zmieszanych lub niez mieszanych do celów terapeutycznych lub profilaktycznych, pakowane w odmierzone dawki lub do postaci, lub w opakowania do sprzedaży detalicznej (18,4 mld USD; 2,86%) oraz 3002: Krew ludzka; krew zwierzęca preparowana do celów

⁸¹ <http://wits.worldbank.org/visualization/detailed-country-analysis-visualization.html>

⁸² https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5515/9/16/1/rocznik_statystyczny_handlu_zagraniczne_go_2022.pdf

⁸³ <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-holandii>

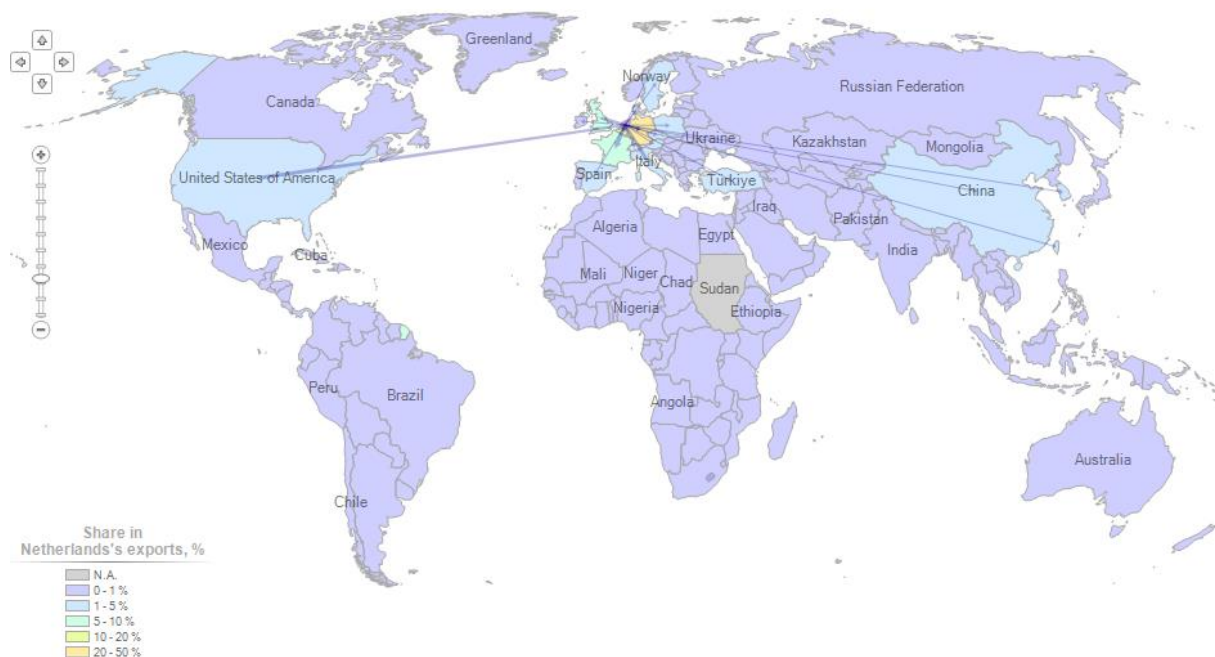
⁸⁴ https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/NL_e.pdf

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

terapeutycznych, profilaktycznych lub diagnostycznych; antyusurowice, pozostałe frakcje krwi i produkty immunologiczne, nawet modyfikowane lub otrzymywane w procesach biotechnologicznych; szczepionki, toksyny, hodowle mikroorganizmów (z wyłączeniem drożdży) oraz podobne produkty (14,6 mld USD; 2,28%).

- 39: tworzywa sztuczne i artykuły z nich (31,5 mld USD; 4,91%).
- Największy udział w eksporcie w 2021 r. Niderlandy odnotowały w grupach: paliwa rafinowanego (45 mld USD), sprzętu do nadawania telewizji, radia (19 mld USD) oraz pakowanych leków (18,4 mld USD).

Rysunek 31. Struktura eksportu Niderlandów w 2022 r. wg krajów



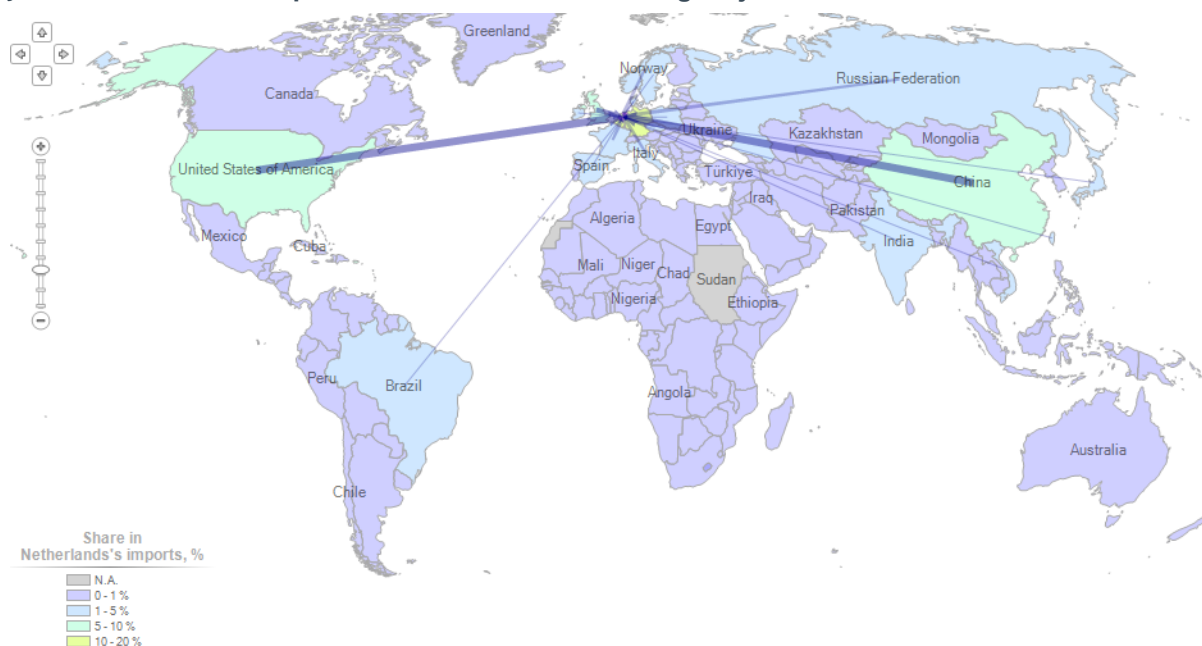
Źródło: ITC TradeMap.

- W 2021 r. największym niderlandzkim partnerem importowym były Niemcy, które dostarczyły towary o wartości 100 mld USD. Z kolei Niderlandy eksportowały w tym czasie do Niemiec towary o wartości 129 mld USD.
- W 2021 r. Niderlandy importowały również towary z krajów spoza UE. Największymi z nich były: Chiny, Stany Zjednoczone, Japonia i Brazylia. Największy udział stanowiły nieprzetworzone i przetworzone paliwa (88,4 mld USD).
- W strukturze towarowej niderlandzkiego importu ogółem największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (111 mld USD z udziałem 16,6%); w tym 2709: oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe (48,4 mld USD; 7,23%), 2710: oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe (40 mld USD; 5,98%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (82,6 mld USD; 12,3%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (81,4 mld USD; 12,1%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (22,8 mld USD; 3,41%);

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (32,6 mld USD; 4,87%), w tym 8703: samochody (13,9 mld USD; 2,08%);
- 90: Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne, kinematograficzne, pomiarowe, kontrolne, precyzyjne, medyczne lub chirurgiczne (31,8 mld USD; 4,75%), w tym 9018: przyrządy i urządzenia stosowane w medycynie, chirurgii, stomatologii lub weterynarii (11,7 mld USD; 1,75%);
- 30: produkty farmaceutyczne (27 mld USD; 4,03%);
- 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (21,5 mld USD; 3,21%).

Rysunek 32. Struktura importu Niderlandów w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

3.2.6 Włochy

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

- W 2022 r. ok. 12,4% eksportu przypadało na Niemcy – największego partnera handlowego Włoch, 10,4% na USA, 10,0% na Francję, 5,1% na Hiszpanię, 4,9% na Szwajcarię oraz 4,4% na Wielką Brytanię. Wśród top10 większość krajów importujących włoską produkcję były krajami unijnym (Rysunek 33).
- W 2021 roku Włochy były 18. największym rynkiem eksportu towarów z USA o wartości 21,7 mld USD i piątym co do wielkości rynkiem eksportowym USA w UE, po Niemczech, Holandii, Belgii i Francji.⁸⁵
- W strukturze towarowej włoskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4⁸⁶:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (108 mld USD z udziałem 18%), w tym 8481: zawory (8,95 mld USD; 1,5%) oraz 8422: części do maszyn biurowych (6,91 mld USD; 1,16%);

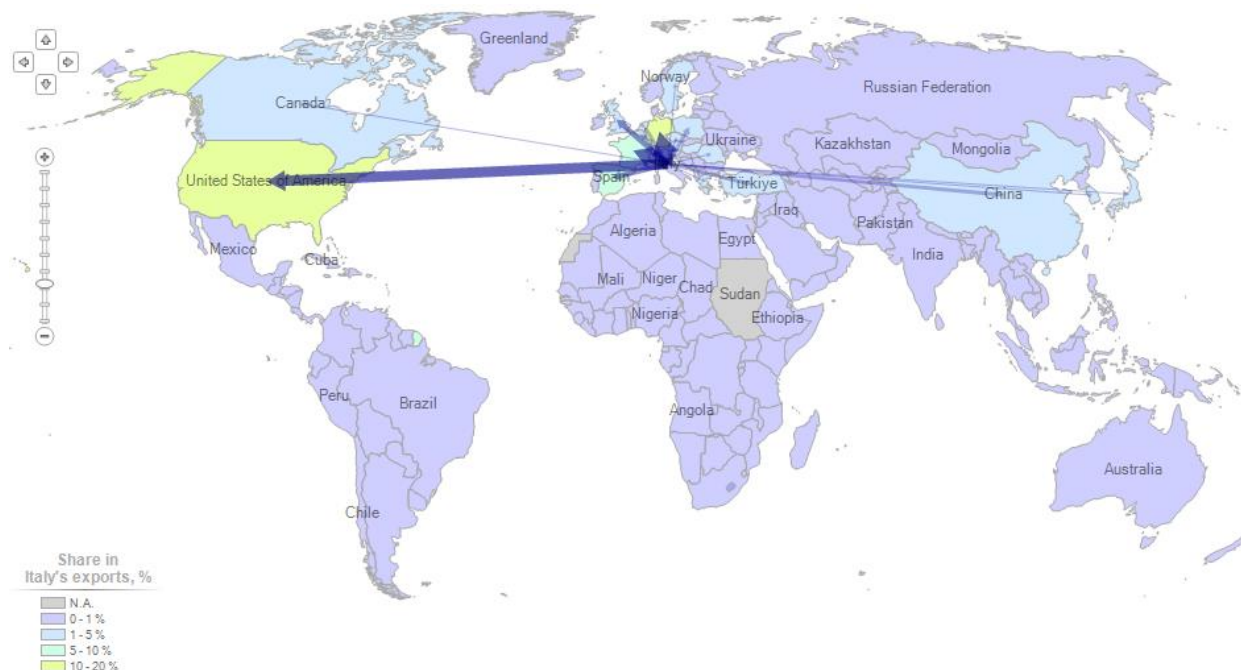
⁸⁵ <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/italy-market-overview>

⁸⁶ <https://oec.world/en/profile/country/ita?depthSelector1=HS2Depth>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (45,7 mld USD; 7,65%), w tym 8703: samochody (16,5 mld USD z udziałem 2,76%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (14,9 mld USD; 2,5%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (38,2 mld USD, 6,39%), w tym 3004: leki w paczkach (26,8 mld USD; 4,48%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (26,4 mld USD; 4,43%);
 - 73: artykuły z żelaza lub stali (20,9 mld USD; 3,5%).
- W 2021 roku Włochy były 18. największym rynkiem eksportu towarów z USA o wartości 21,7 mld USD i piątym co do wielkości rynkiem eksportowym USA w UE, po Niemczech, Holandii, Belgii i Francji⁸⁷.
 - Eksport USA do Włoch koncentruje się w tak wartościowych sektorach, jak ropa i gaz, farmaceutyki, produkty i części lotnicze oraz metale szlachetne. Stany Zjednoczone pozostają zdecydowanie największym rynkiem eksportowym Włoch spoza UE, z około 10% udziałem w całym eksporcie i 20% udziałem we wszystkich wywozach spoza UE. W 2021 r. Stany Zjednoczone były trzecim co do wielkości kierunkiem eksportu Włoch, a import towarów z USA z Włoch wyniósł 61 mld USD, za Niemcami i Francją. Deficyt USA w handlu towarami z Włochami wyniósł 39 mld USD w 2021 roku⁸⁸.
 - Wymiana handlowa pomiędzy Polską i Włochami opiera się głównie o maszyny i urządzenia mechaniczne, elektryczne oraz ich części; pojazdy, samoloty, statki i inne środki transportu; metale nieszlachetne i artykuły z nich⁸⁹.

Rysunek 33. Struktura eksportu Włoch w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

⁸⁷ <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/italy-market-overview>

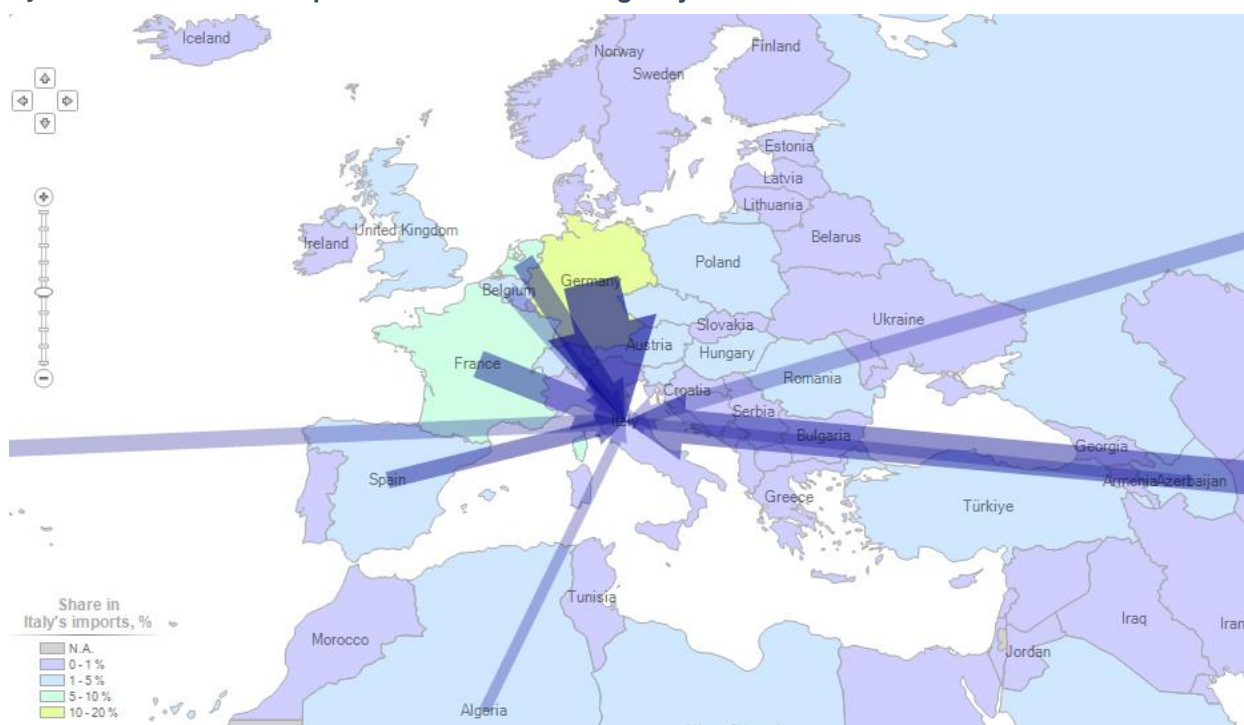
⁸⁸ <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/italy-market-overview>

⁸⁹ <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-wloch>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W 2022 r. większość importu na czeski rynek pochodziło z państw członkowskich UE m.in.: 13,75% z Niemiec, 7,35% z Francji, 5,55% z Niderlandów, 4,62% z Hiszpanii, 4,13% z Federacji Rosyjskiej, 3,86% z Belgii. Import z Chin wynosił 8,86%, a ze Stanów Zjednoczonych – 3,85% (Rysunek 34).
- W strukturze towarowej włoskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (54,2 mld USD z udziałem 9,5%), w tym 8471: komputery (5,85 mld USD; 1,03%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (47,5 mld USD, 8,33%), w tym 8525: sprzęt nadawczy (9,44 mld USD; 1,66%);
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (80,2 mld USD; 14,1);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (44,7 mld USD; 7,85%), w tym 8703: samochody (26,2 mld USD; 4,59%) oraz 8701-8703: pojazdy silnikowe i części (8,17 mld USD z udziałem 1,43%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (30,3 mld USD; 5,32%).
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (27,5 mld USD; 4,83%);
 - 72: żelazo i stal (27,7 mld USD; 4,87%).

Rysunek 34. Struktura importu Włoch w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

3.2.7 Czechy

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

- Około 80% wartości czeskiego eksportu trafia do innych państw członkowskich UE.
- W 2022 r. prawie 33% eksportu przypadało na Niemcy – największego partnera handlowego Czech, 8,4% na Słowację, 7,1% na Polskę, 4,6% na Francję, 4,5% na Austrię oraz 4,1% na Włochy. Wśród top10 wszystkie kraje importujące czeską produkcję były krajami unijnymi (



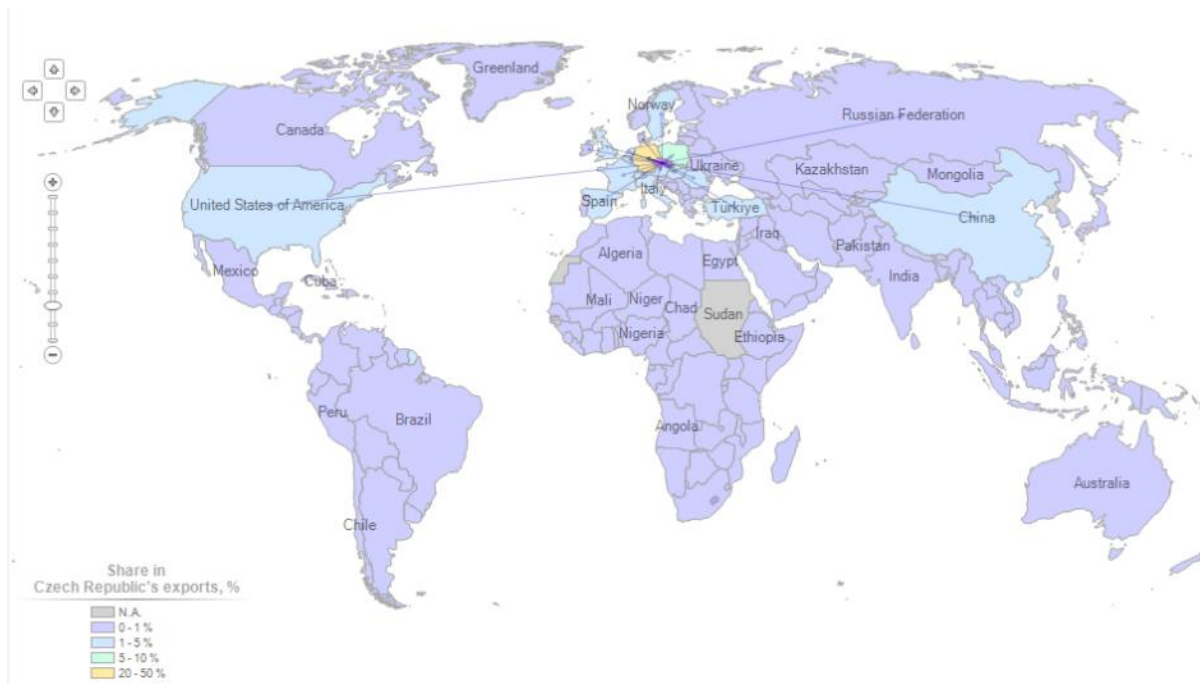
Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Rysunek 35).
- Stany Zjednoczone są największym odbiorcą czeskiego eksportu spoza UE (ok. 2,5% w 2021 r. i 2022 r.). Wymiana handlowa między USA a Czechami osiągnęła rekordowy poziom w 2021 r., przy czym eksport USA do Czech wzrósł o 23% do prawie 3,6 mld USD, a import z Czech osiągnął 6,6 mld USD. W eksporcie dominują części i wyposażenie samochodowe, franczyza energetyczna, technologie informacyjne, sprzęt medyczny i sprzęt do R&D⁹⁰. Do Chin w 2022 r. trafiło jedynie 1,1% wartości czeskiego eksportu.
- W strukturze towarowej czeskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (43,1 mld USD z udziałem 19,2%), w tym 8471: komputery (11,6 mld USD; 5,2%) oraz 8473: części do maszyn biurowych (5,15 mld USD; 2,3%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (40,5 mld USD; 18%), w tym 8703: samochody (23,6 mld USD z udziałem 10,5%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (14,1 mld USD; 6,2%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (40 mld USD, 17,7%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (9,94 mld USD; 4,4%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (8,3 mld USD; 3,7%);
 - 73: artykuły z żelaza lub stali (7,7 mld USD; 3,4%).
- W strukturze towarowej eksportu przemysłu elektromechanicznego wyraźnie dominuje segment silników elektrycznych, generatorów i innego ciężkiego sprzętu elektrycznego (z udziałem 33%). W dalszej kolejności z 19% udziałem, znajduje się segment przewodów elektrycznych i urządzeń elektroinstalacyjnych. Ważnym towarem eksportowym są również akumulatory, kable i różnego rodzaju przewody, ale także monitory i projektory. Dominującą pozycję w eksporcie czeskich producentów zajmują Niemcy, co wynika głównie z relacji własnościowych spółek objętych kontrolą zagraniczną.
- W 2021 r. Czechy były największym na świecie eksporterem mikroskopów nieoptycznych (698 mln USD) oraz pistoletów sprężynowych, pneumatycznych i gazowych (276 mln USD).
- Jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi eksportu przed 2020 r. był eksport szerokiego spektrum materiałów medycznych i urządzeń stanowiących wyposażenie szpitali.

⁹⁰ <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/czech-republic-market-overview>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

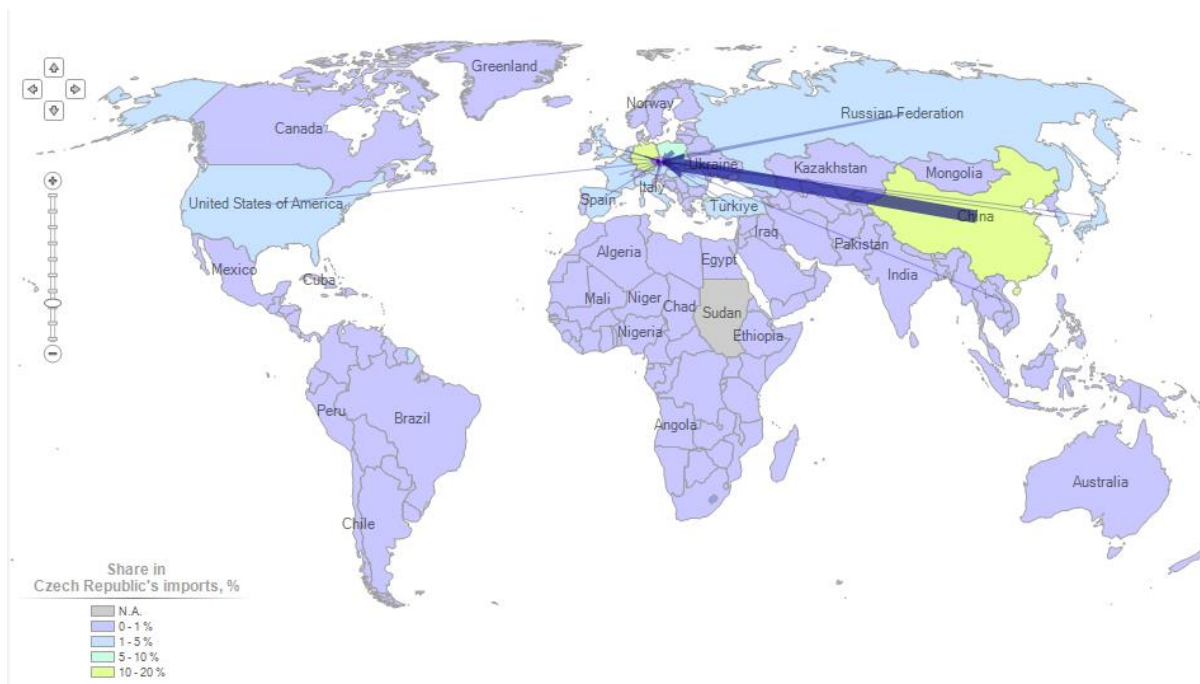
Rysunek 35. Struktura eksportu Czech w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- W 2022 r. ok. 53% importu na czeski rynek pochodziło z państw członkowskich UE: 20% z Niemiec, 8% z Polski, 4,2% ze Słowacji, 3,8% z Włoch, 2,8% z Niderlandów. Import z Chin wynosił 19%, a ze Stanów Zjednoczonych – 2,6% (Rysunek 36).

Rysunek 36. Struktura importu Czech w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- W strukturze towarowej czeskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 85: urządzenia elektryczne i elektronika (37 mld USD z udziałem 18,6%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (7 mld USD; 3,6%);
- 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (32,8 mld USD; 16,6%), w tym 8471: 8473: części do maszyn biurowych (7 mld USD; 3,6%) oraz komputery (4,5 mld USD; 2,3%);
- 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (17,7 mld USD; 9%), w tym 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (10 mld USD; 4,8%) oraz 8703: samochody (4,9 mld USD z udziałem 2,5%);
- 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (11,1 mld USD; 5,6%);
- 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (8,3 mld USD; 3,7%);
- 72: żelazo i stal (8,2 mld USD; 4,2%);
- 30: produkty farmaceutyczne (7 mld USD; 3,5%).
- Wzrost sprzedaży towarów do Czech nastąpił we wszystkich grupach towarowych. W 2022 r. najbardziej zyskał eksport wyrobów: maszyny i urządzenia mechaniczne, sprzęt elektryczny – o prawie 25%; pojazdy, statki powietrzne, jednostki pływające, inne urządzenia transportowe – o 23%; przyrządy i aparatura optyczna – o 24%; gotowe artykuły spożywcze – o 30% oraz tworzywa sztuczne i artykuły z nich – o 22%. W 2022 r. nadwyżka w obrotach towarowych zwiększyła się do poziomu 11,5 mld EUR⁹¹.
- W eksporcie z Polski do Czech zdecydowanie dominują:
 - maszyny i urządzenia mechaniczne, urządzenia elektryczny (17,8%),
 - metale nieszlachetne i wyroby z metali nieszlachetnych (16,2%),
 - produkty mineralne, głównie paliwa i oleje mineralne (13,4%),
 - produkty rolno-spożywcze (9,6%),
 - pojazdy oraz ich części i akcesoria (8,5%),
 - produkty przemysłu chemicznego (8,3%).
- Główne towary eksportowe to: części i akcesoria samochodowe, meble do siedzenia, silniki spalinowe tłokowe z zapłonem samoczynnym, węgiel kamienny, drut miedziany, silniki spalinowe tłokowe z zapłonem iskrowym, druty i kable izolowane, telewizory, monitory i projektory wideo, artykuły z tworzyw sztucznych, a także mięso drobiowe i leki złożone przygotowane do sprzedaży detalicznej
- W imporcie z Czech do Polski najważniejsze grupy towarowe stanowią:
 - pojazdy oraz ich części i akcesoria (18,5%),
 - maszyny i urządzenia mechaniczne, urządzenia elektryczny (17,8%),
 - metale nieszlachetne i wyroby z metali nieszlachetnych (17,4%),
 - produkty rolno-spożywcze (8,5%),
 - wyroby przemysłu chemicznego (7,6%),
 - tworzywa sztuczne i artykuły z nich (7,5%).

⁹¹ Ministerstwo Rozwoju i Technologii (2023), Republika Czeska – notatka informacyjna, maj.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Główne towary w imporcie to: samochody osobowe oraz części i akcesoria samochodowe, wyroby walcowane na gorąco, zabawki konstrukcyjne, druty i kable izolowane, meble do siedzenia, gotowa karma dla zwierząt, opony, części do silników spalinowych, aparaty i urządzenia telefoniczne, a także organiczne środki powierzchniowo czynne
- Czechy cały czas pozostają w kręgu zainteresowania firm polskich poszukujących możliwości rozwoju poprzez inwestycje zagraniczne. Dotyczy to zarówno sektora usług, w szczególności handlu detalicznego, jak i działalności produkcyjnej. W niektórych branżach polskie firmy napotykały trudności w zdobywaniu pozycji na rynku czeskim. Dotyczy to zwłaszcza żywności.

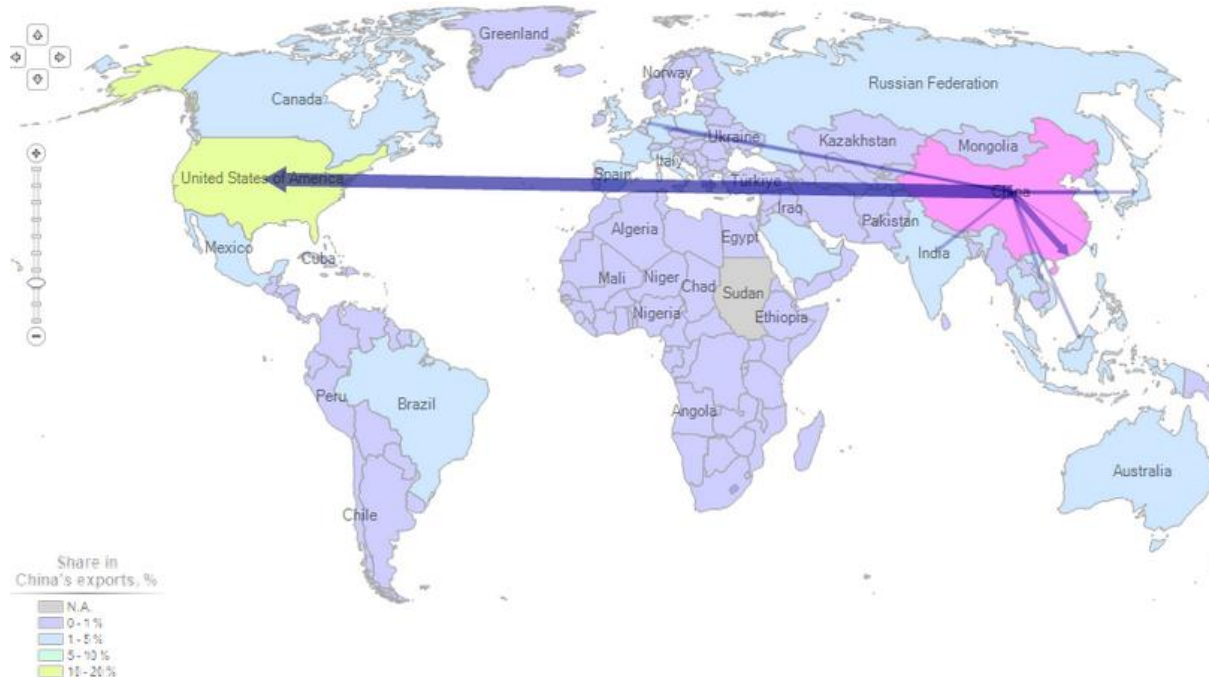
3.2.8 Chiny

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

- Głównym obiorcą chińskiego eksportu są Stany Zjednoczone, do których trafia ponad 16% eksportu ogółem. Trafia tam aż 1/3 zabawek produkowanych w Chinach i prawie połowa sztucznych ozdób (kat. HS4 67) takich jak sztuczne kwiaty, pióra i inne.
- W 2022 r. ok. 20% eksportu przypadało na państwa sąsiadujące: głównie Indie, Koreę Płd., Wietnam, Japonię oraz w mniejszej części Tajlandię, i Rosję. Do tych krajów eksportowane są głównie urządzenia elektryczne i elektroniczne i mechaniczne oraz chemikalia 85, 84, 29, 28. Około 12% trafia do Europy, przede wszystkim do Niderlandów i Niemiec (po 3,3%). Podobnie jak do państw azjatyckich, największy udział w eksporcie do Europy mają urządzenia elektryczne i elektroniczne i mechaniczne oraz samochody i chemia organiczna.
- Najdynamiczniej rosnącymi pod względem wielkości eksportu są grupy towarowe takie jak 97: sztuka i antyki (73% w latach 2018-22), 99: surowce gdzie indziej niesklasyfikowane (65%) i 80: folia i artykuły foliowe.
- W strukturze towarowej chińskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (947 mld USD z udziałem 17,8%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (231 mld USD; 6,9%), 8542: układy scalone (158 mld USD; 4,7%); folia i artykuły foliowe
 - 84: Maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (594 mld USD; 19,2%), w tym 8471: komputery (192 mld USD; 5,7%) oraz 8473: części do maszyn biurowych (100 mld USD; 3%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (130 mld USD; 3,9%);
 - 94: meble, pościelenie, lampy i budynki prefabrykowane (mld USD), przede wszystkim drobne akcesoria dobowe (40,4 mld USD, 1,2%), fotele (37,4 mld USD, 1,1%), i pozostałe meble (37 mld USD; 1,1%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (119 mld USD; 3,6%), w tym 8708: części samochodowe (43 mld USD, 1,3%) oraz 8703: samochody (23,6 mld USD; 10,5%).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 37. Struktura eksportu Chin w 2022 r. wg krajów

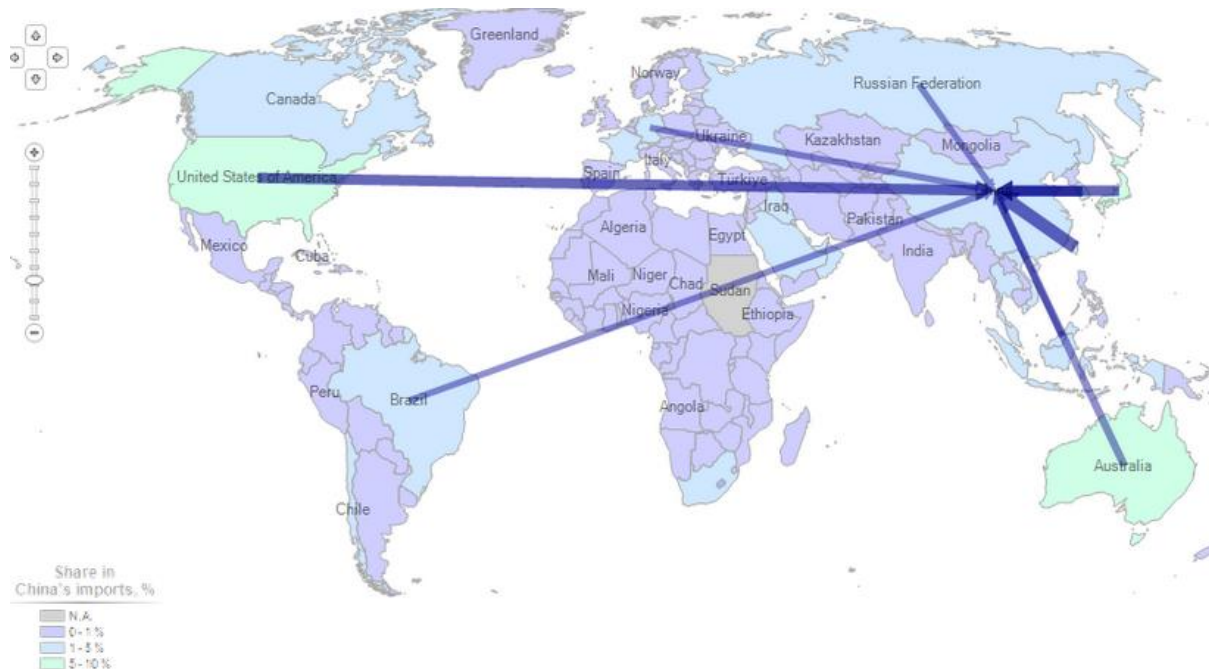


Źródło: ITC TradeMap.

- W 2021 r. największym chińskim importerem była Korea Południowa, która eksportowała do Chin towary o wartości 158 mld USD. Z kolei Chiny eksportowały do Korei Południowej towary o wartości 140 mld USD.
- W 2021 r. Chiny miały bardzo zdywersyfikowany portfel importerów. To znaczy, że w imporcie towarów do republiki nie faworyzowano żadnego z krajów.
- W 2021 r. Chiny importowały towary głównie z krajów leżących w Azji – 969 mld USD. Były to m.in.: Korea Południowa, Japonia, Tajwan, Wietnam, Malezja, Arabia Saudyjska, Tajlandia z udziałem około 37% w całkowitym imporcie.
- Głównymi partnerami Chin w imporcie z Europy w 2021 r. były kraje: Niemcy, Szwajcaria, Francja, Włochy, Niderlandy.
- W 2021 r. Chiny importowały na świecie najwięcej olejów ropy naftowej (208 mld USD), układów scalonych (171 mld USD) oraz rudy żelaza (146 mld USD)
- W strukturze towarowej chińskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (326 mld USD z udziałem 16,6%); w tym 2709: oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe (208 mld USD; 10,6%)
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (314 mld USD; 15,9%), w tym 8542: elektroniczne układy scalone (171 mld USD; 8,68%);
 - 26: rudy metali, żużel i popiół (223 mld USD; 11,3%); w tym 2601: rudy i koncentraty żelaza (146 mld USD; 7,43%) oraz 2603: rudy i koncentraty miedzi (52,4 mld USD; 2,66%)
 - 84: reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne; ich części (151 mld USD; 7,69%); w tym 8479: maszyny i urządzenia, mechaniczne, posiadające indywidualne funkcje, niewymienione ani niewłączone, gdzie indziej w niniejszym dziale (27,2 mld USD; 1,38%).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 38. Struktura importu Chin w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

3.2.9 Belgia

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów^{92 93 94 95}

- W 2021 popularnymi kierunkami do eksportu produktów z Belgii były: Niemcy, Francja, Holandia, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Włochy z udziałem około 62% w całym eksporcie kraju.
- W 2021 Belgia eksportowała głównie do partnerów znajdujących się w granicach Unii Europejskiej – 15,6% do Niemiec, 14,9% do Francji, 12,5% do Holandii.
- W 2022 r. ok. 21,3% eksportu przypadało na Niemcy – największego partnera handlowego Belgii, 13,8% na Niderlandy, 13,1% na Francję, 5,85% na USA, natomiast pozostałe kraje stanowiły poniżej 5% udziału (2,3% na Polskę). Wśród top10 wszystkie kraje (poza USA) importujące belgijską produkcję były krajami unijnymi (Rysunek 39).
- Dwustronna wymiana handlowa ze Stanami Zjednoczonymi wyniosła w 2021 roku ponad 54,7 mld USD. Stany Zjednoczone są czwartym głównym partnerem handlowym Belgii spoza Unii Europejskiej (UE)⁹⁶.
- W strukturze towarowej belgijskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 30: produkty farmaceutyczne (71,1 mld USD z udziałem 17,6%), w tym 3002: szczepionki, krew, antyświąrowice, toksyny i hodowle (47,2 mld USD; 11,7%)
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (38,6 mld USD; 9,57%), w tym 8703: samochody (23 mld USD z udziałem 5,72%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (6,76 mld USD; 1,68%);

⁹² <http://wits.worldbank.org/visualization/detailed-country-analysis-visualization.html>

⁹³ <https://oec.world/en/profile/country/>

⁹⁴ <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-holandii>

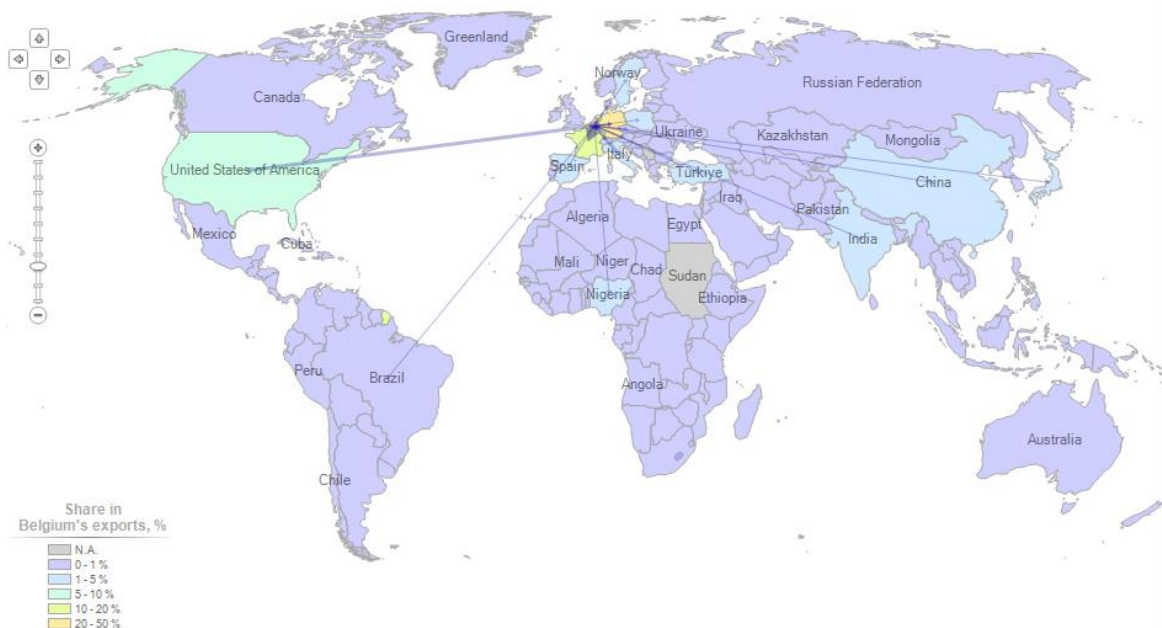
⁹⁵ https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/NL_e.pdf

⁹⁶ <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/belgium-market-overview>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (37,3 mld USD; 9,23%), w tym rafinowana ropa naftowa (18,1 mln USD; 4,49%);
- 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (25,2 mld USD; 6,26%);
- 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (26,6 mld USD; 6,61%);
- 7102: diamenty (13,9 mld USD; 3,45%).
- Największymi odbiorcami belgijskiego eksportu spoza Europy w 2021 roku były przede wszystkim Wielka Brytania i Stany Zjednoczone z udziałem około 13% w eksporcie ogółem, odpowiednio po około 6,5% dla każdego państwa.
- W 2020 i 2021 r. rynek belgijski był dwunastym co do znaczenia rynkiem zbytu polskich towarów, a dziewiątym co do znaczenia importerem dla Polski.
- Największą gałąź eksportu przed oraz w 2020 r. to eksport produktów z przemysłu chemicznego. Od 2014 do 2020 roku jest to gałąź, która ciągle zwiększa swój udział w wymianie handlowej. Od około 16% całego eksportu Belgii do około 29% w 2020 roku.
- W 2021 największym belgijskim importerem była Holandia, która eksportowała do Belgii towary o wartości 80,2 mld USD. Z kolei Belgia eksportowała do Niemiec towary o wartości 62,7 mld USD.
- W ostatnich latach Belgia importuje i eksportuje takie same wartości towarów – eksport równoważy import i odwrotnie.
- W 2021 Belgia eksportowała do Polski towary o wartości 9,08 mld USD oraz importowała na poziomie 8,2 mld USD.
- Od roku 2010 do 2020 udział Polski w belgijskim eksporcie oraz imporcie cechował się tendencją wzrostową. W roku 2021 eksport Belgii odnotował lekki spadek, natomiast import dalej cechował się tendencją wzrostową.

Rysunek 39. Struktura eksportu Belgia w 2022 r. wg krajów



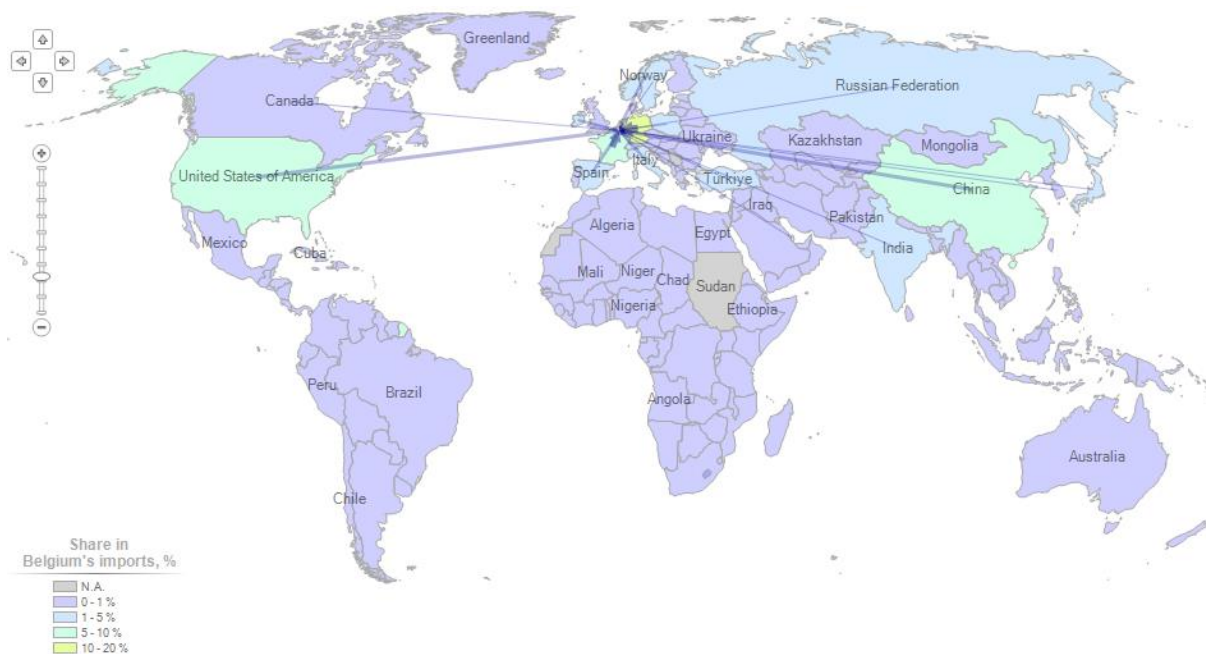
Źródło: ITC TradeMap.

- W 2022 r. większość importu na belgijski rynek pochodziło z państw członkowskich UE: 18,38% z Niderlandów, 11,53% z Niemiec, 9,2% z Francji, 4,1% z Irlandii, 4,1% z Hiszpanii, 3,84% z Włoch. W tym samym czasie import z Chin wyniósł 5,96%, a ze Stanów Zjednoczonych – 5,94% (Rysunek 40).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W strukturze towarowej belgijskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (55 mld USD z udziałem 12,3%), w tym 2710: rafinowana ropa naftowa (21,1 mld USD; 4,7%) oraz 2711: gaz ropopochodny (19,7 mld USD; 4,39%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (44 mld USD; 9,81%), w tym 3002: szczepionki, krew, antyświąrowice, toksyny i hodowle (22,5 mld USD; 5,02%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (43,6 mld USD; 9,73%), w tym 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (9,29 mld USD; 2,07%) oraz 8703: samochody (25,4 mld USD; 5,66%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (35,1 mld USD; 7,82%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (25 mld USD, 5,58%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (21,4 mld USD; 4,77%);
 - 71: kamienie i metale szlachetne, perły (18,2 mld USD; 4,5%), w tym diamenty (13,7 mld USD; 3,05%);
 - 72: żelazo i stal (16,8 mld USD; 3,75%).

Rysunek 40. Struktura importu Belgii w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.



3.2.10 Hiszpania

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów ^{97 98 99}

- Około 60% hiszpańskiego eksportu trafia do innych państw członkowskich UE.
- W 2021 r. popularnymi kierunkami do eksportu produktów z Hiszpanii były: Francja, Niemcy, Włochy, Portugalia, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone z udziałem około 53% w całym eksporcie kraju.
- W 2021 r. Hiszpania miała bardzo zdywersyfikowany eksport produktów i nie miała wyraźnie jednego głównego odbiorcy.
- W 2021 r. Hiszpania eksportowała głównie do partnerów znajdujących się w granicach Unii Europejskiej – 15,8% do Francji, 10,3% do Niemiec, 8,22% do Włoch.
- Największymi odbiorcami belgijskiego eksportu spoza Europy w 2021 roku były przede wszystkim Wielka Brytania, Stany Zjednoczone i Maroko z udziałem około 14% w całkowitym eksporcie.
- Największą gałąź eksportu przed oraz w 2020 r. to eksport produktów z branży transportowej. Od 2014 do 2020 roku jest to gałąź, która utrzymuje swój udział w wymianie handlowej na poziomie 17%
- W 2021 r. Hiszpania eksportowała do Polski towary o wartości 8,8 mld USD oraz importowała na poziomie 8,2 mld USD.
- Od roku 2010 do 2019 udział Polski w hiszpańskim eksporcie oraz imporcie cechował się tendencją wzrostową, poza odchyleniem w 2020 r.
- W strukturze towarowej hiszpańskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (55,2 mld USD z udziałem 14,8%), w tym 8703: samochody (34,4 mld USD; 9,24%), oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (10,8 mld USD; 2,89%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (26 mld USD; 6,98%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (22,4 mld USD, 6,02%), w tym 3004: leki (z wyłączeniem 3002, 3005 lub 3006) złożone z produktów zmieszanych lub niezmieszanych do celów terapeutycznych lub profilaktycznych, pakowane w odmierzone dawki lub do postaci, lub w opakowania do sprzedaży detalicznej (12,2 mld USD; 3,28%) oraz 3002: Krew ludzka; krew zwierzęca preparowana do celów terapeutycznych, profilaktycznych lub diagnostycznych; antyusurowice, pozostałe frakcje krwi i produkty immunologiczne, nawet modyfikowane lub otrzymywane w procesach biotechnologicznych; szczepionki, toksyny, hodowle mikroorganizmów (z wyłączeniem drożdży) oraz podobne produkty (8,93 mld USD; 2,4%)
 - 85: maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części (20,5 mld USD; 5,5%);
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne (19,8 mld USD; 5,33%).

⁹⁷ <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-hiszpanii>

⁹⁸ https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/NL_e.pdf

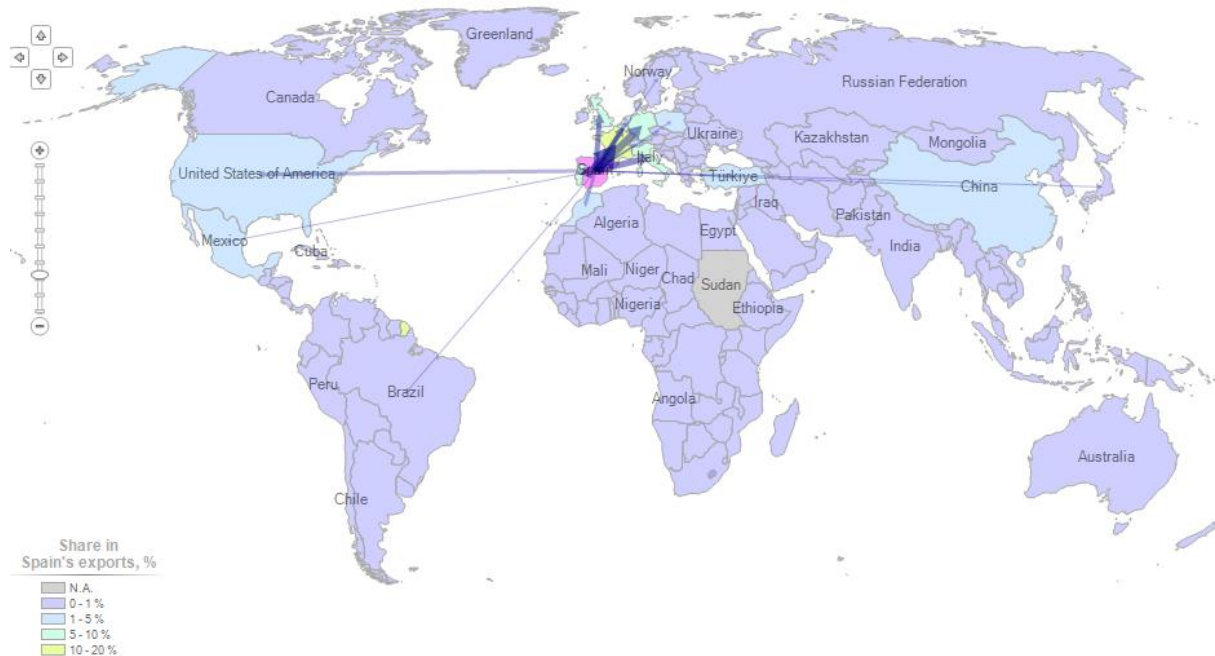
⁹⁹ <https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W 2021 r. Hiszpania miała największy eksport samochodów (34,3 mld USD), paliwa rafinowanego (12,4 mld USD) oraz pakowanych leków (12,2 mld USD)

Rysunek 41. Struktura eksportu Hiszpanii w 2022 r. wg krajów

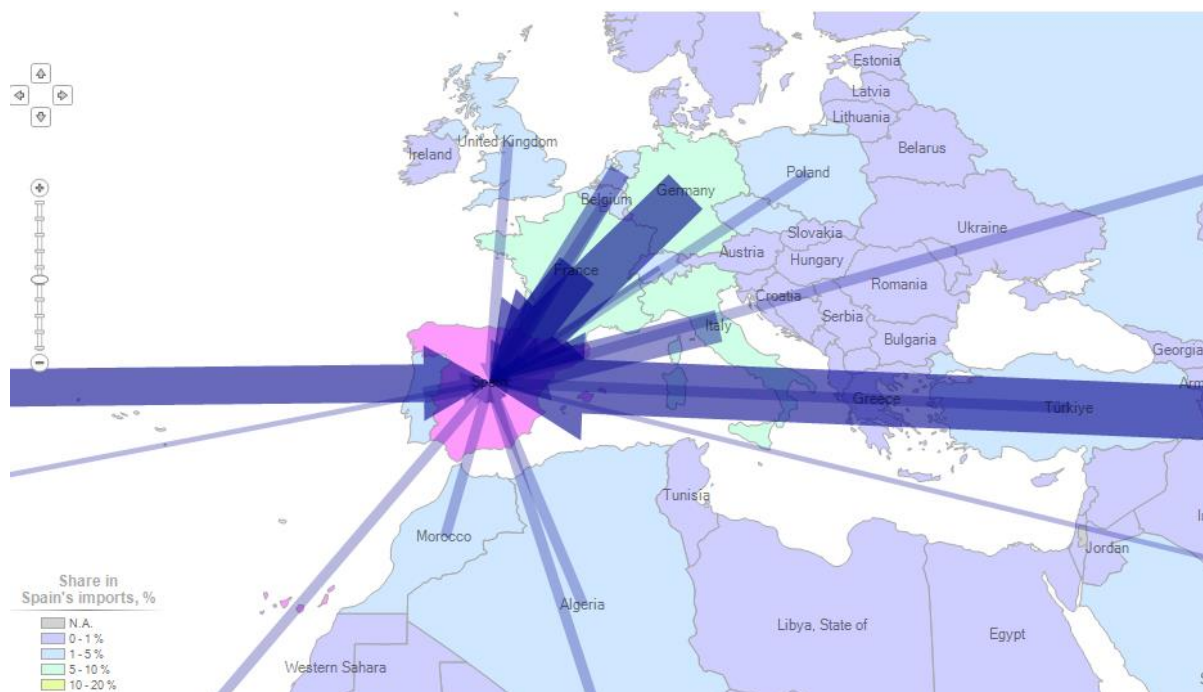


Źródło: ITC TradeMap.

- W 2021 r. największym hiszpańskim importerem były Niemcy, które eksportowały do Hiszpanii towary o wartości 49,6 mld USD. Z kolei Hiszpania eksportowała do Niemiec towary o wartości 38,3 mld USD.
- W 2021 r. Hiszpania importowała również towary z krajów spoza UE. Były nimi: Chiny, Stany Zjednoczone, Turcja, Maroko, Nigeria, Algieria, Indie z udziałem około 18% w całkowitym imporcie.
- W 2021 r. Hiszpania importowała najwięcej oliwy z oliwek (80,2 mld USD), nieprzetworzonych produktów gumowych (40,9 mld USD)
- W strukturze towarowej hiszpańskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (50,8 mld USD; 12,4%); w tym 2709: Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe (26,7 mld USD; 6,54%);
 - 84: Maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (39 mld USD z udziałem 9,54%),
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (36,4 mld USD, 8,9%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (6,65 mld USD; 1,62%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (35,1 mld USD; 8,58%), w tym 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (11,6 mld USD; 2,84%) oraz 8703: samochody (15,9 mld USD z udziałem 3,88%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (24,3 mld USD; 5,94%).
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (16,3 mld USD; 3,97%);
 - 72: żelazo i stal (13,3 mld USD; 3,26%).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 42. Struktura importu Hiszpanii w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

3.2.11 Słowacja

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

- Słowacki eksport istotnie rośnie. W ciągu ostatnich 10 lat wzrósł o ponad 40%.
- Prawie 80% słowackiego eksportu trafia do innych państw członkowskich UE, w tym 21% jest eksportowane do Niemiec – największego partnera handlowego Słowacji, 11% do Czech, 8% do Polski i 7,4% na Węgry.
- Stany Zjednoczone są największym odbiorcą słowackiego eksportu spoza UE (3,5%). Zauważalny odsetek stanowi również eksport do Chin – 2,8%. Eksport w kierunku USA w latach 2012-2022 wzrósł ponad dwukrotnie, eksport do Chin wzrósł o 35%. O 50% wzrósł eksport do Polski i o ok 40% do Niemiec, Francji, czy Wielkiej Brytanii.
- Do większości krajów Słowacja eksportuje przede wszystkim produkty branży motoryzacyjnej, wyróżniają się tutaj sąsiedzi Słowacji: Czechy, Węgry, Austria i Polska. W przypadku tych krajów dominują produkty przemysłu metalowego i elektronicznego, stal i żelazo oraz w przypadku Węgier również produkty ropopochodne.
- Jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi eksportu przed 2021 r. był eksport stali i żelaza, produktów ropopochodnych oraz produktów związanych z motoryzacją. Wzrosty te przekraczały 50% w okresie 5 lat.
- W strukturze towarowej słowackiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (34 mld USD z udziałem 33%), w tym 8703: samochody (26,9 mld USD z udziałem 25,7%) oraz 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (5,6 mld USD; 5,4%); Segment ten wzrósł w ciągu ostatnich 5 lat o połowę.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 85: urządzenia elektryczne i elektronika (16 mld USD, 15,5%), w tym 8528: ekrany wideo (4,5 mld USD, 4,3%) oraz 8525: sprzęt radio-telewizyjny (3,3 mld USD; 3,2%);
- 84: Maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (13 mld USD; 12,7%), w tym 8414: pompy pneumatyczne (1,2 mld USD; 1,2%) oraz wiele innych;
- 72: stal i żelazo (5,7 mld USD, 5,5%), szczególnie 7208: walcowane na gorąco (1,7 mld USD, 1,6%). Jest to najdynamiczniej rozwijający się segment eksportu, w ciągu ostatnich 5 lat wzrósł o ponad 80%;
- Paliwa mineralne i produkty ropopochodne (3,6 mld USD, 3,5 %).

Rysunek 43. Struktura eksportu Słowacji w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- Około 73% importu pochodzi (2021) z państw członkowskich UE: 18% z Niemiec, 17% z Czech, 8% z Polski i 7% z Austrii oraz 6% z Węgier. Import z Chin wynosi 5,5%, a z Korei Południowej 3,5%. Import z USA wynosi jedynie 0,5%.
- W 2021 r. rynek słowacki był dziesiątym co do znaczenia rynkiem zbytu polskich towarów, jednak import z rynku słowackiego stanowił mniej niż 2% polskiego importu, co klasyfikuje ją poza pierwszą dziesiątką.
- Handel z Polską nieustannie i dynamicznie rośnie, od 2011 r. szybciej rośnie import z Polski niż eksport. Głównymi przedmiotami wymiany handlowej z Polską są maszyny i urządzenia mechaniczne i elektryczne, pojazdy oraz metale nieszlachetne.
- W strukturze towarowej słowackiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (19,9 mld USD z udziałem 19,7%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (4 mld USD; 4%);
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe i ich części (14,1 mld USD; 14%), w tym 8701-8705: pojazdy silnikowe; części i akcesoria (9,6 mld USD; 9,5%) oraz 8703: samochody (3 mld USD z udziałem 3%);

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (12,7 mld USD; 12,5%);
- 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (8,8 mld USD; 8,7%), w tym ropa naftowa i gaz ziemny (po 2,6%);
- 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (4,3 mld USD; 4,3%).

Rysunek 44. Struktura importu Słowacji w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

3.2.12 Litwa

Struktura handlu zagranicznego^{100 101 102 103 104}

- W 2021 r. popularnymi kierunkami do eksportu produktów z Litwy były: Rosja, Łotwa, Niemcy, Polska, Stany Zjednoczone Ameryki, Niderlandy, Szwecja, Estonia, Wielka Brytania i Ukraina z udziałem około 61% w całym eksporcie kraju.
- W 2021 r. Litwa eksportowała głównie do Rosji (ok. 10 %) oraz partnerów znajdujących się w granicach Unii Europejskiej – 8,9% do Łotwy, 8% do Niemiec, 7% do Polski.
- Największym odbiorcą litewskiego eksportu spoza Europy w 2021 roku były Stany Zjednoczone Ameryki z udziałem około 5,9% w całkowitym eksporcie.
- Największą gałąź eksportu do 2016 r. stanowiły produkty branży paliw kopalnych, olei kopalnianych i produktów ich destylacji, następnie w latach 2017 – 2020 r. przemysł maszynowy i elektroniczny. W roku 2021 r. największy udział w eksporcie miała gałąź produktów chemicznych na poziomie ok. 21 %.

¹⁰⁰ <http://wits.worldbank.org/visualization/detailed-country-analysis-visualization.html>

¹⁰¹ <https://oec.world/en/profile/country/>

¹⁰² <https://kuke.com.pl/rynki-swiatowe/gospodarka-litwy>

¹⁰³ https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/NL_e.pdf

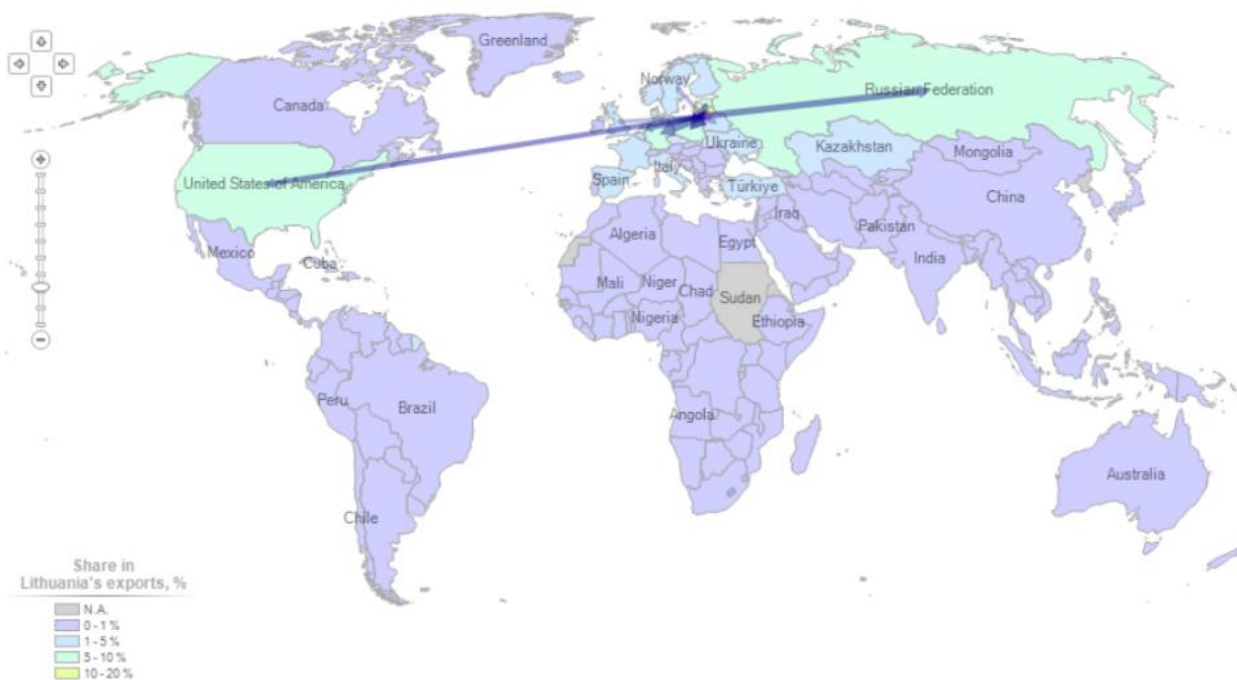
¹⁰⁴ <https://comtradeapi.un.org/files/v1/app/publicationfiles/2021/Voll2021.pdf>



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W 2021 największym litewskim importerem była Polska, która wyeksportowała na Litwę towary o wartości 5,28 mld USD. Z kolei Litwa wyeksportowała do Polski towary o wartości 3,03 mld USD.
- W strukturze towarowej litewskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje i produkty pochodne (4 mld USD z udziałem 9,9%), w tym głównie 2710: przetworzona ropa naftowa (3,2 mld USD; 7,8%);
 - 94: meble, pościel, lampy, konstrukcje prefabrykowane (33,3 mld USD; 8,2%), w tym głównie 9403: inne meble (2 mld USD; 4,9%) oraz 9401: fotele (700 mln USD; 1,7%).
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (2,9 mld USD; 7%), w tym wiele segmentów z udziałem poniżej 1%, takie jak podnośniki, klimatyzatory, wirówki.
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (2,5 mld USD; 6,2%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (400 mln USD; 1%) i wiele innych o mniejszym udziale;
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (40,5 mld USD; 18%), w tym 8703: samochody (600 mln USD; 1,5%) oraz 8701: ciągniki (400mln USD; 1%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (2,4 mld USD; 6%), w tym poliacetyle (650 mln USD; 1,6%) i pokrywki (400mln USD; 1%).

Rysunek 45. Struktura eksportu Litwy w 2022 r. wg krajów



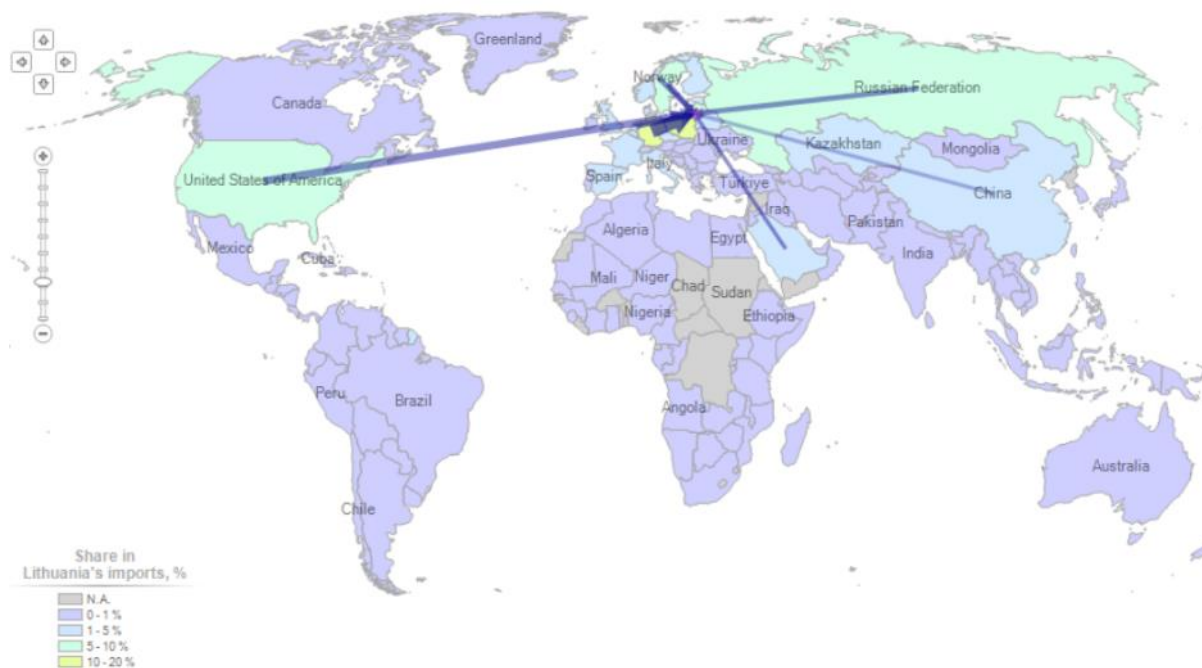
Źródło: ITC TradeMap.

- Głównymi źródłami importu Litwy w 2021 były kraje UE, szczególnie Polska, Niemcy (po 12%) i pobliska Łotwa (8%). Podobnie duży był też import z Rosji. Zauważalny był też udział państw azjatyckich, łącznie ok. 11% (głównie Chiny – 5%). Udział importu z USA wyniósł 2,8%.
- W ciągu lat 2016-2021 najbardziej wzrastał import żelaza i stali (190%), artykułów drewnianych (109%), artykułów stalowych i żelaznych (104%), paliw mineralnych (90%), a więc mało przetworzonych surowców.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Szczególnie dynamicznie rozwijał się handel z Kazachstanem (wzrost o 340%), USA (184%), Białorusią (128%), Chinami (102%) i Polską (91%). Należy mieć jednak na uwadze, że po 2022 roku, w związku z wojną na Ukrainie udziały w handlu Rosji jak i Białorusi musiały zdecydowanie spaść.
- W strukturze towarowej litewskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (6,2 mld USD z udziałem 14,6%), w tym głównie 2709: ropa naftowa (2,9mld USD, 6,9%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (4,1 mld USD; 9,7%), w tym % w tym wiele segmentów z udziałem poniżej 1%, takie jak komputery, części do maszyn biurowych, maszyny do prac leśnych;
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (3,5 mld USD, 8,3%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (850 mln USD; 2%) i wiele innych z udziałem poniżej 1%;
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (3,7 mld USD; 8,7%), w tym 8703: samochody (1,5 mld USD; 3,7%) oraz ciągniki (710 mln USD, 1,7%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (2,3 mld USD; 5,5%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (1,6 mld USD; 3,7%), w tym głównie wyroby medyczne do sprzedaży detalicznej (1,15 mln USD; 2,7%);
 - 72: żelazo i stal (1,5 mld USD; 3,4%);

Rysunek 46. Struktura importu Litwy w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

3.2.13 Ukraina

Struktura handlu zagranicznego według krajów i towarów

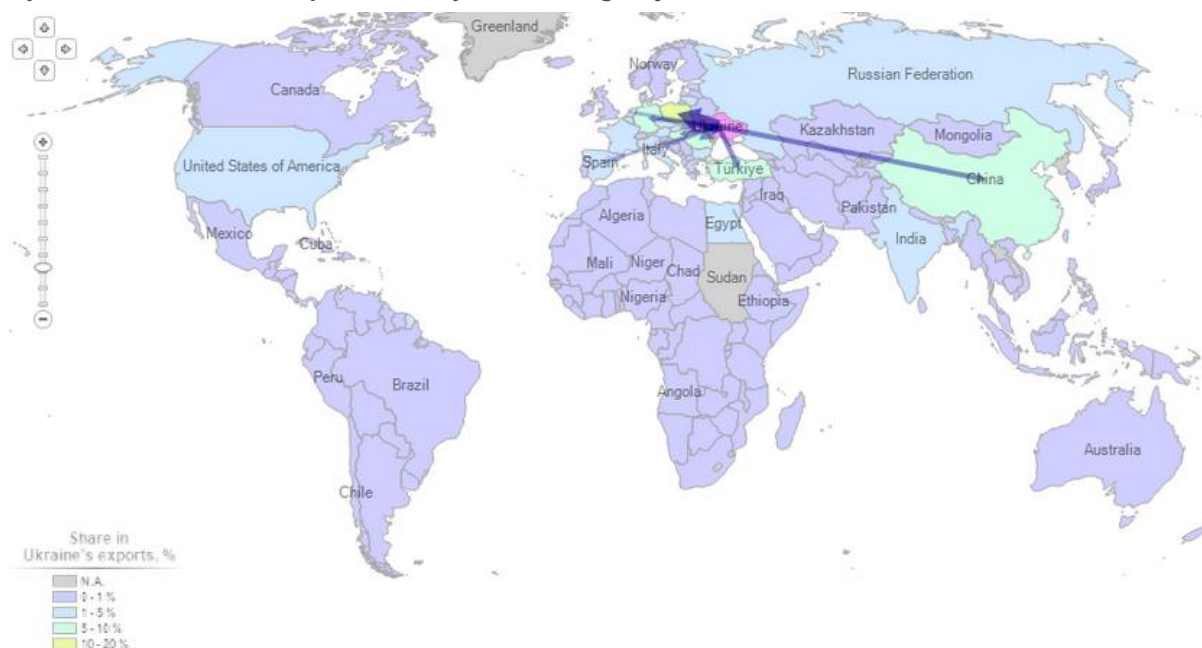
- W 2021 Około 30% wartości ukraińskiego eksportu trafiało do państw członkowskich UE. Spośród nich największym odbiorcą była Polska z udziałem 7,2%, Włochy (4,9%) oraz Niemcy (4,2%). Wśród top 10 krajów importujących ukraińską produkcję połowa była członkami UE.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Największym odbiorcą ukraińskiego eksportu były Chiny, z udziałem 11,7%. Ukraina eksportowała do Chin głównie rudę żelaza (36%), zboża (30%) oleje roślinne (12%) i inne produkty roślinne (7%). Ważnymi odbiorcami eksportu były również Turcja (6%), Rosja (5%), Indie (4%), Egipt (3%) i USA (2%).
- W strukturze towarowej ukraińskiego eksportu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 72: stal i żelazo (13,9 mld USD z udziałem 20,1%), w tym: 7207: półprodukty żelazne (4,1 mld USD; 5,9%), 7208: żelazo walcowane na gorąco (3,6 mld USD; 5,1%) oraz 7201: surówka hutnicza (1,6 mld USD; 2,3%);
 - 10: zboża (13 mld USD; 18,8%), w tym głównie 1001: pszenica (5,9 mld USD, 8,5%) oraz 1005: kukurydza (5,9 mld USD; 8,5%);
 - 2601: ruda żelaza (6,8 mld USD, 9,9%);
 - 1512: oleje roślinne (6,3 mld USD; 9,2%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (3,4 mld USD; 4,9%), w tym przede wszystkim 8544: przewody izolowane (1,6 mld USD; 2,4%);
 - 84: Maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (2,3 mld USD; 3,4%).

W latach 2016 – 2021 szybki (o ponad 50%) wzrost eksportu miał miejsce w prawie wszystkich głównych grupach produktowych, szczególnie dynamicznie rósł eksport rudy żelaza (wzrost o 270%). Do najbardziej rozwijających się kierunków eksportu należał Pakistan (wzrost aż do 600%), Chiny (wzrost o 330%) i Nigeria (wzrost o 326%). W państwach UE wzrost w zdecydowanej większości przypadków wahał się pomiędzy 60 a 150%. Wśród państw o istotnym (większym od 1%) udziale w eksporcie, spadek miał miejsce tylko w przypadku Rosji (-4%) i Egiptu (-43%).

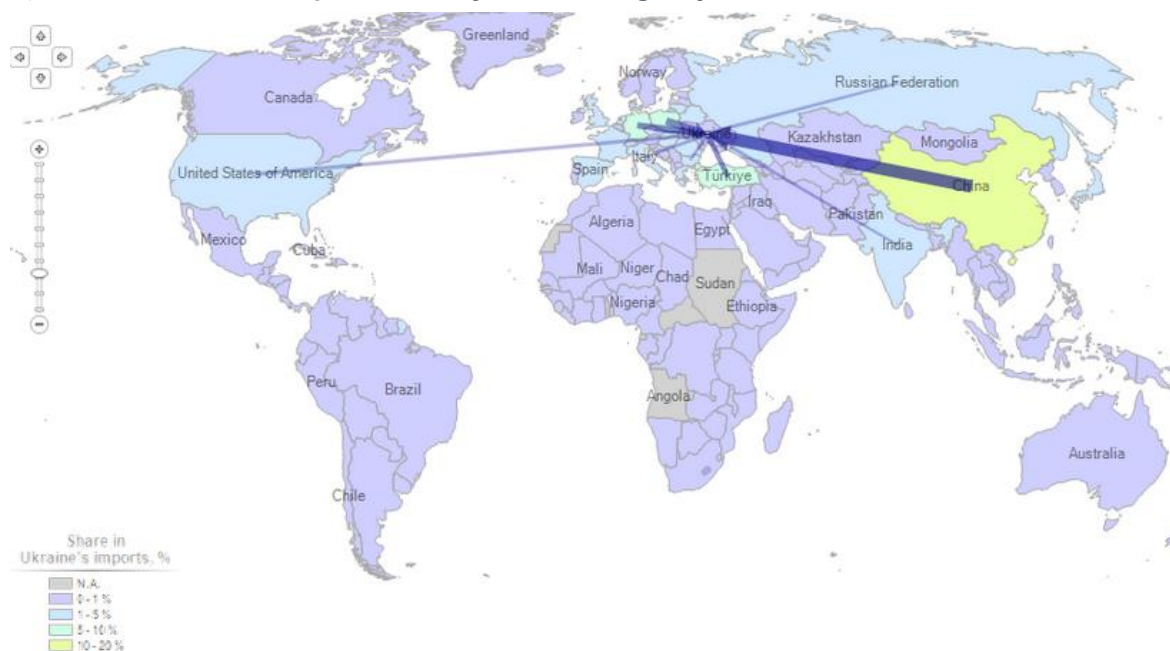
Rysunek 47. Struktura eksportu Ukrainy w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 48. Struktura importu Ukrainy w 2022 r. wg krajów



Źródło: ITC TradeMap.

- W strukturze towarowej ukraińskiego importu największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (12,7 mld USD z udziałem 17%) w tym przede wszystkim: 2710 rafinowana ropa naftowa (5,6 mld USD; 7,5%), 2711 gaz płynny (3,3 mld USD; 4,4%) oraz 2701 brykiet węglowy (2,1 mld USD; 2,8%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (8,5 mld USD; 11,3%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (6,8 mld USD, 9%), w tym głównie 8525: sprzęt radio-telewizyjny (1,4 mld USD; 1,8%) oraz wiele innych podkategorii o udziale mniejszym niż 1%;
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (7,1 mld USD; 9,5%), w tym 8703: samochody (4,1 mld USD z udziałem 5,5%) oraz 8708 oraz części do samochodów (850 mln USD; 1,1%).
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (3,8 mld USD; 4,6%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (3,2 mld USD; 4,3%).

3.2.14 Arabia Saudyjska

Struktura hz (wg krajów)¹⁰⁵

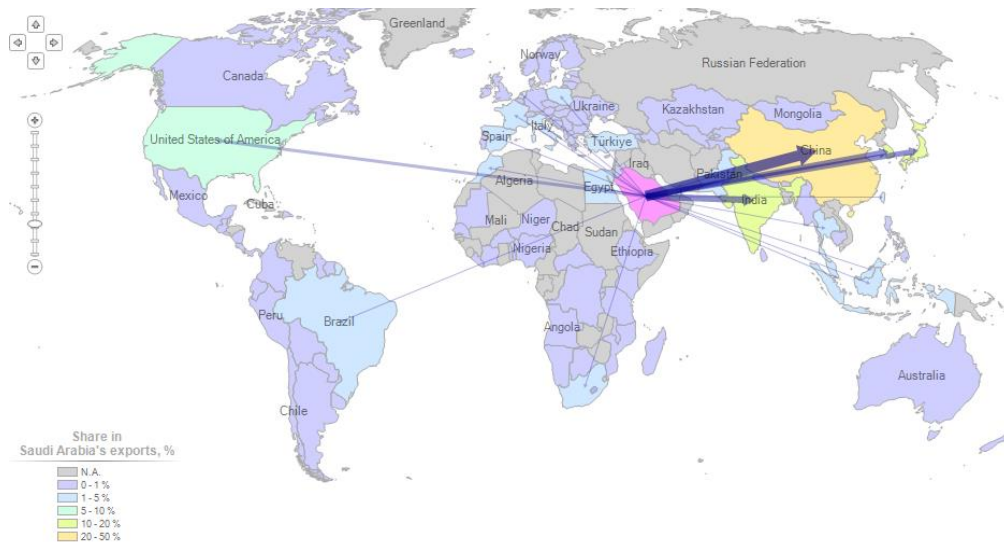
- W 2021 r. popularnymi kierunkami do eksportu produktów z Arabii Saudyjskiej to: Chiny, Indie, Japonia, Korea Południowa, Zjednoczone Emiraty Arabskie z udziałem około 52% w całym eksporcie kraju.
- W 2021 r. Arabia Saudyjska eksportowała głównie do partnerów znajdujących się w Azji – 19% do Chin, 10% do Indii, 9,43% do Japonii, 8,4% do Korei Południowej.
- Największymi odbiorcami królestwa eksportu z Europy w 2021 roku to przede wszystkim Włochy, Francja, Holandia, Hiszpania, Belgia, Polska z udziałem około 8,4% w całkowitym eksporcie.

¹⁰⁵ <https://oec.world/en/profile/country/sau>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Największa gałąź eksportu przed oraz w 2020 r. to eksport produktów z branży energetycznej. Od 2014 do 2020 roku jest to gałąź, która utrzymuje swój udział w wymianie handlowej około 80%.
- W 2021 r. saldo obrotu towarowego było dodatnie – wartość eksportu była wyższa niż wartość importu (odpowiednio 259 mld USD i 153 mld USD)
- Największa dodatnia zmiana wartości wymiany handlowej Arabii Saudyjskiej w latach 2016-2021 ma miejsce ze Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi, Chinami i Indiami.
- W strukturze towarowej eksportu Arabii największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 27: Paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne (180 mld USD; 70,1%), w tym 2709: oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe (138 mld USD; 53,8%) oraz 2710: oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe (35,9 mld USD; 14%);
 - 39: tworzywa sztuczne i ich wyroby (24,4 mld USD; 9,53%), w tym 3901: polimery etylenu, w formach podstawowych (12,5 mld USD; 4,88%) oraz 3902: polimery propylenu lub innych alkenów, w formach podstawowych (7,13 mld USD; 2,78%);
 - 29: chemikalia organiczne (15,1 mld USD; 5,89%), w tym 2905: alkohole alifatyczne i ich fluorowcowane, sulfonowane, nitrowane lub nitrozowane pochodne (5,39 mld USD; 2,11%);
 - 31: nawozy (4,21 mld USD; 1,64%);
- W strukturze towarowej eksportu przemysłu energetycznego wyraźnie dominuje segment paliwowy (z udziałem 70,1%). Ważnym towarem eksportowym są również tworzywa sztuczne, przede wszystkim w postaci polimerów. Dominującą pozycję w eksporcie Arabii Saudyjskiej producentów zajmują Chiny.
- W 2021 r. Arabia Saudyjska była największym na świecie eksporterem oleju ropy naftowej i oleju otrzymywanego z minerałów bitumicznych, surowego (138 mld USD) oraz polimerów propylenowych (7,13 mld USD).
- Jedną z szybciej rozwijających się gałęzi eksportu przed 2020 r. był eksport szerokiego spektrum materiałów chemicznych.

Rysunek 49. Struktura eksportu Arabii Saudyjskiej w 2022 r. wg krajów



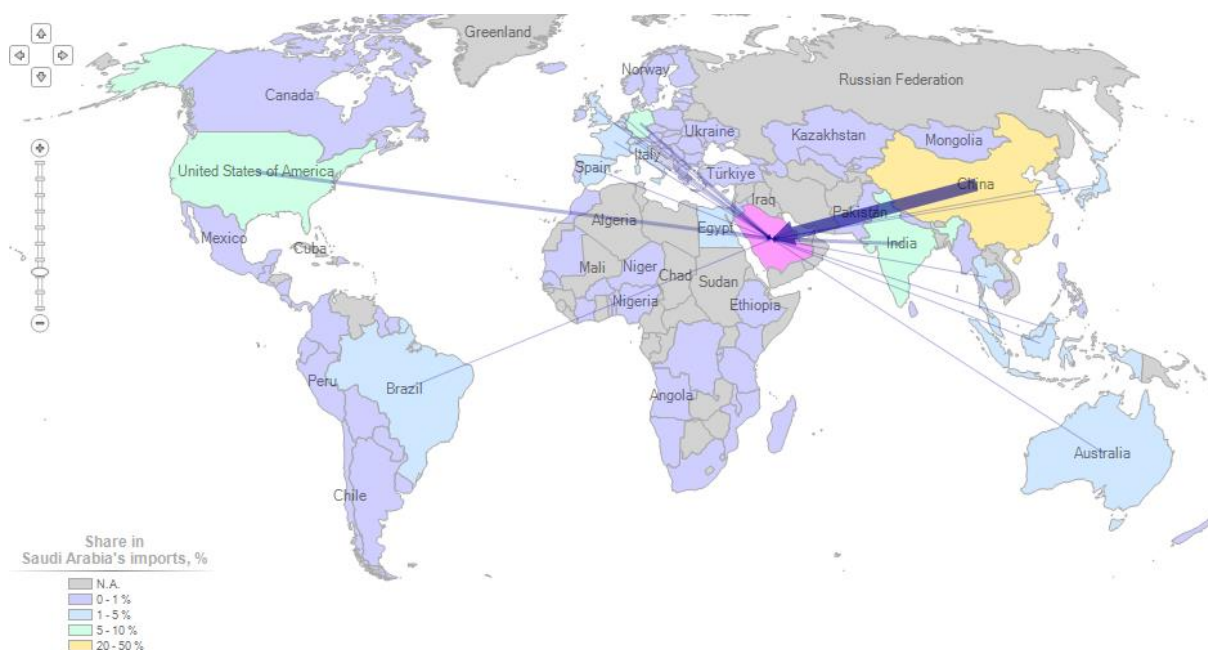
Źródło: ITC TradeMap.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W 2021 r. największym importerem Arabii Saudyjskiej były Chiny, które eksportowały do królestwa towary o wartości 29 mld USD.
- W 2022 r. ok. 45% importu do Arabii Saudyjskiej pochodziło z Azji: 27,1% z Chin, 7,3% z Indii, 3,7% z Japonii, 3,5% z Korei Południowej, 1,5% z Tajlandii i 1,4% z Indonezji. Import z Chin wynosił 19%, a ze Stanów Zjednoczonych – 2,6% (Rysunek 50).
- W 2022 r. największym importerem dla Arabii z UE były Niemcy z udziałem 5% w całkowitym imporcie królestwa.
- W strukturze towarowej importu Arabii Saudyjskiej największy udział w 2021 r. miały następujące sekcje towarów wg nomenklatury HS2 i HS4:
 - 87: samochody osobowe, ciągniki, samochody ciężarowe (17,9 mld USD z udziałem 11,6%), w tym 8703: samochody (12,1 mld USD; 7,9%);
 - 84: maszyny, urządzenia mechaniczne oraz ich części (16 mld USD; 10,5%);
 - 85: urządzenia elektryczne i elektronika (12,8 mld USD; 8,33%), w tym 8525: sprzęt radio-telewizyjny (4,29 mld USD; 2,8%);
 - 27: paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (8,05 mld USD; 5,25%), w tym 2710: oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe (7,43 mld USD; 4,85%);
 - 30: produkty farmaceutyczne (5,99 mld USD; 3,91%), w tym 3004: leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (3,13 mld USD; 2,04%);
 - 72: żelazo i stal (5,74 mld USD; 3,75%);
 - 71: perły naturalne lub hodowlane, kamienie szlachetne lub półszlachetne, metale szlachetne, metale platerowane metalem szlachetnym i artykuły z nich; sztuczna biżuteria; monety (5,65 mld USD; 3,68%), w tym 7108: złoto w stanie surowym lub półproduktu, lub w postaci proszku (3,65 mld USD; 2,38%).

Rysunek 50. Struktura importu Arabii Saudyjskiej w 2022 r. wg krajów



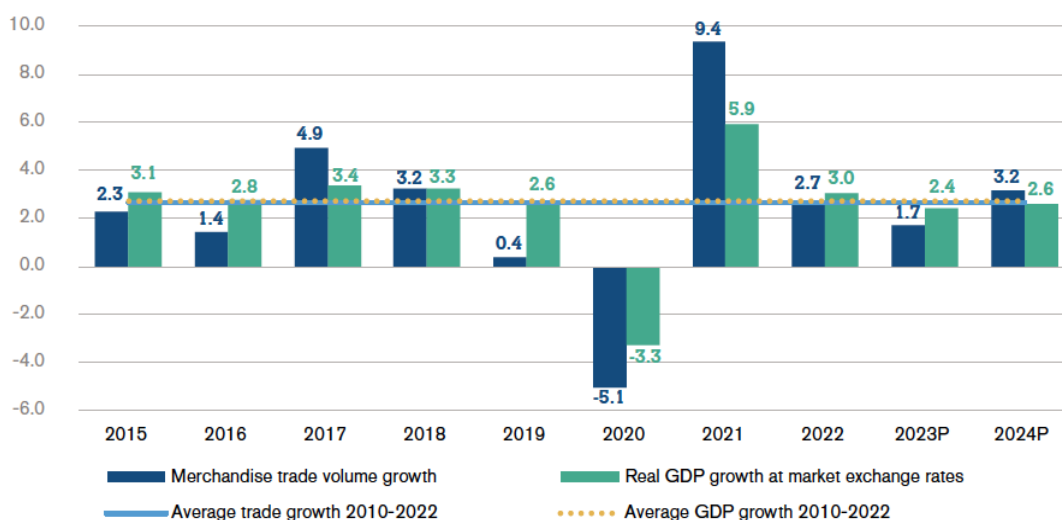
Źródło: ITC TradeMap.

3.3 Przegląd prognoz handlu zagranicznego (globalnie, regionalnie, Polska)

3.3.1 Gospodarka globalna

- Według danych Światowej Organizacji Handlu (WTO), globalny handel towarami w ujęciu ilościowym (wolumen) rozwijał się w 2022 r. w wolniejszym tempie niż oczekiwano (Rysunek 51). Jego wzrost wyniósł 2,7% (r/r) po spadku w czwartym kwartale, ale nadal był wyższy niż najbardziej pesymistyczne scenariusze rozważane na początku wojny na Ukrainie¹⁰⁶. Obroty handlowe krajów europejskich wzrosły średnio o 3,8%. Napięcia geopolityczne, wysokie ceny towarów oraz powszechna aprecjacja dolara były głównymi czynnikami spowalniającymi wzrost. Zacieśnienie polityki pieniężnej, spowolnienie produkcji przemysłowej, wysoki poziom zapasów i spowolnienie w produkcji półprzewodników obniżyły globalny popyt. Ponadto ponowna fala zakażeń COVID-19 w Chinach ograniczyła handel krajów azjatyckich, skutkując rocznym wzrostem jedynie o 0,1%.

Rysunek 51. Dynamika wzrostu wolumenu handlu towarami i realnego PKB w latach 2015-2022 oraz prognozy na lata 2023-2024 (r/r)



Źródło: WTO (2023a), s. 3.

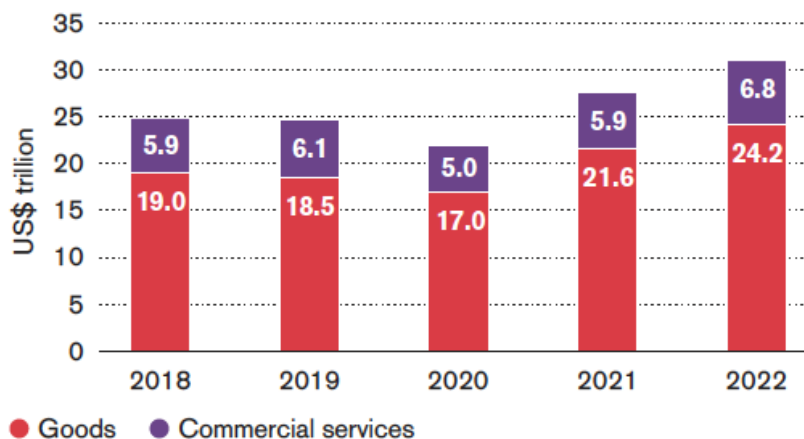
Wartość światowego handlu towarami wzrosła w 2022 r. o 12,4% do 24,2 mld USD

- Była ona częściowo zawyżona przez wysokie ceny surowców na rynku globalnym, co ilustrują dane dla regionu Bliskiego Wschodu.
- Chiny pozostały największym eksporterem towarów, ale ich udział w światowym eksporcie nieznacznie zmniejszył się: z 15% w 2021 r. do 14,4% w 2022 r. Stany Zjednoczone (8,3% światowego handlu) i Niemcy (6,6%) uplasowały się na drugiej i trzeciej pozycji. Wśród dziesięciu wiodących eksporterów globalnych znajdowały się także jeszcze cztery kraje europejskie: Niderlandy (3,9%); Włochy (2,6%), Belgia (2,5%) oraz Francja (2,5%). Na 15. miejscu była Wielka Brytania (2,1%), a na 19. Hiszpania (1,7%). Drugą dziesiątkę otwierała Arabia Saudyjska (1,6%). Polka pracowała się na 24. Pozycji z udziałem 1,4% w światowym handlu.

¹⁰⁶ WTO (2023a), *Global Trade Outlook and Statistics*, 5 April, s. 3, https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook23_e.pdf

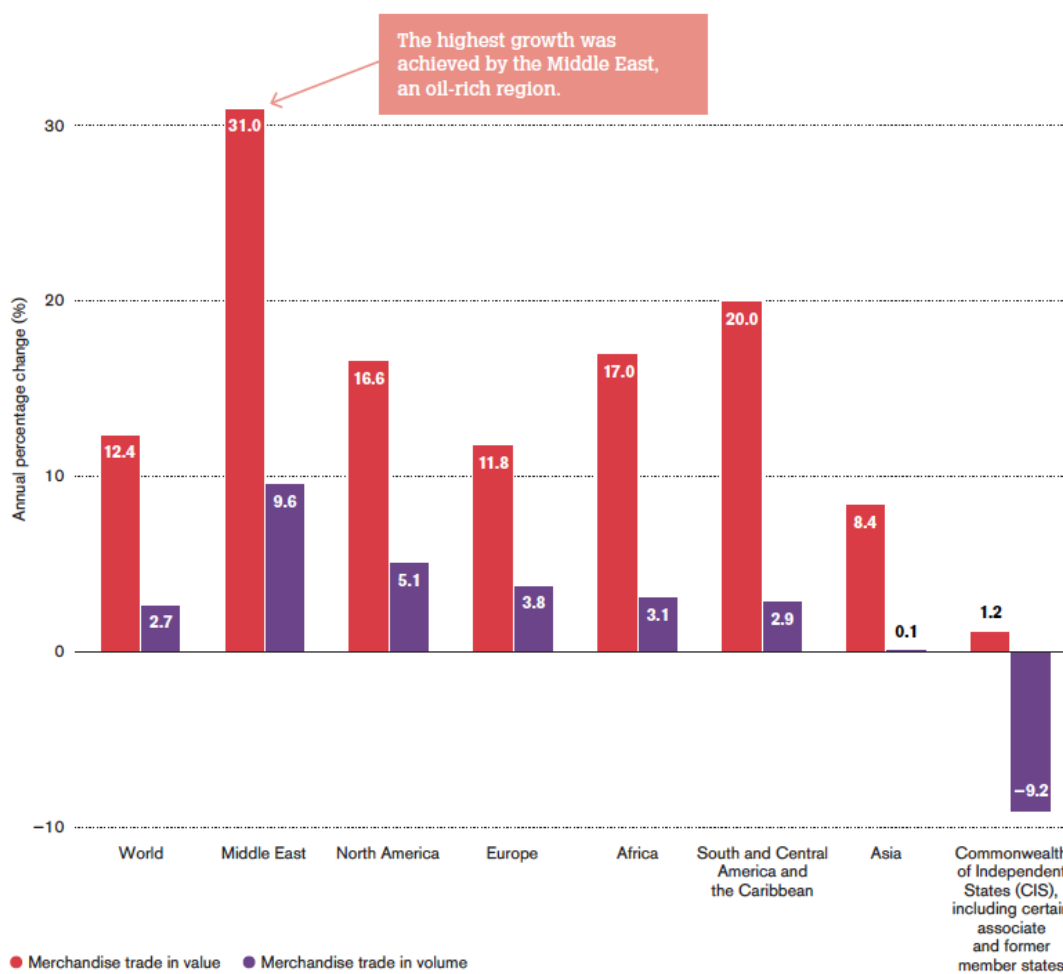
Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 52. Wartość globalnego handlu towarami i usługami latach 2018-2022 (bln USD)



Źródło: WTO (2023b), World Trade Statistical Review, s. 11.

Rysunek 53. Dynamika wzrostu wartości globalnego handlu towarami w 2022 r. (%)

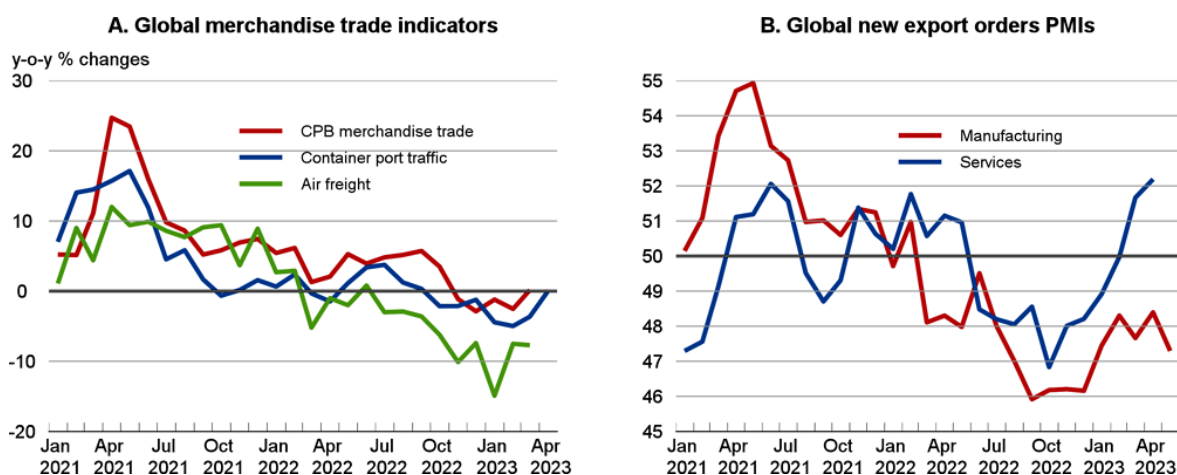


Źródło: WTO (2023b), World Trade Statistical Review, s. 12.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- W pierwszym kwartale 2023 r. wolumen światowego handlu towarów i usług częściowo się odbudował, z szacowanym wzrostem o 1,8% (w ujęciu rocznym), ale globalny handel towarami pozostawał bardzo słaby. Wysokość frachtu i wolumeny przewozów, deklarowane nowe zamówienia eksportowe w sektorze wytwórczym generalnie pozostawały na niskim poziomie, chociaż zamówienia eksportowe na usługi stale się poprawiały (Rysunek 54). W warunkach poprawy globalnej podaży oraz „ponownego otwarcia” Chin, słaby popyt na wyroby przemysłowe i towary, które stanowią prawie 80% globalnych obrotów handlowych, będzie miał wpływ na umiarkowany wzrost światowego handlu w najbliższych dwóch latach.

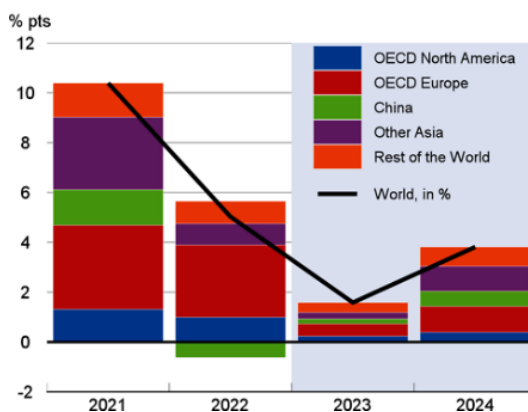
Rysunek 54. Wskaźniki charakteryzujące globalny handel towarami w latach 2021–2023



Źródło: OECD (2023).

- Według szacunków ekspertów OECD, wzrost światowego handlu spowolni wraz ze wzrostem PKB w 2023 r. do 1,6%, a następnie wzrośnie do 3,8% w 2024 r. Niższe ceny surowców i pełne ponowne otwarcie Chin powinny pomóc wesprzeć wzrost handlu w ciągu najbliższych osiemnastu miesięcy, w tym w Europie, chociaż efekty bazowe utrzymają roczny wzrost na bardzo niskim poziomie w 2023 r. Opóźnione skutki restrykcyjnej polityki pieniężnej będą nadal odczuwalne w 2024 r., zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych.

Rysunek 55. Udział poszczególnych regionów we wzroście globalnego handlu w latach 2021–2022 oraz prognoza na 2023–2024

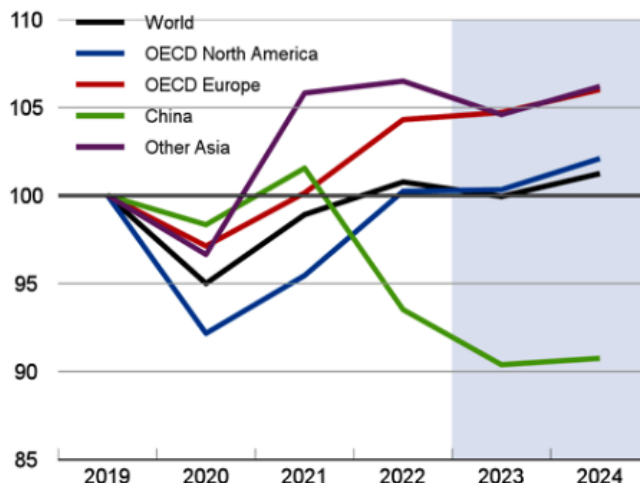


Źródło: OECD (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Intensywność handlu (*trade-to GDP ratio*¹⁰⁷) spadnie w 2023 r. w stosunku do 2022 r., a następnie wykaże nieduży wzrost w 2024 r., ponieważ rosnący handel w krajach OECD zrównoważy utrzymującą się słabość tego wskaźnika dla Chin (Rysunek 56). Jednocześnie prognozuje się, że potencjał wzrostu wolumenu handlu zagranicznego w krajach europejskich jest wyższy niż w innych regionach.

Rysunek 56. Wskaźnik intensywności handlu zagranicznego towarami dla wybranych regionów (2019=100; prognoza dla 2023 i 2024)



Źródło: OECD (2023).

- Ożywienie w handlu może jednak okazać się słabsze m.in. ze względu na ewentualne wtórne skutki sankcji handlowych nałożonych na Rosję, które ograniczą tempo odbicia w handlu. Jeśli jednak popyt krajowy wzrośnie szybciej niż oczekiwano, handel może ożyć się szybciej, ponieważ presja związana z łańcuchem dostaw w przemyśle wytwórczym i żegludze morskiej w większości ustąpiła, a szacunki dotyczące wolnych mocy produkcyjnych są wysokie u większości producentów.
- Nieco niższą dynamikę wzrostu w 2024 r. przewidują ekonomiści WTO. W prognozie z wiosny 2023 r. założono wzrost wolumenu handlu towarami o 1,7% w 2023 r. (przy wzroście realnego PKB o 2,4%). Oczekuje się, że dynamika wzrostu handlu i produkcji w tym roku będą niższe od ich średniej dynamiki wynoszącej odpowiednio 2,6% i 2,7% w ciągu dwunastu lat od załamania handlu, które nastąpiło po ostatnim globalnym kryzysie finansowym. W 2024 r. oczekuje się wzrost obrotów handlowych do 3,2% (przy wzroście PKB do 2,6%). Jednocześnie podkreśla się, że szacunki te są bardziej niepewne niż do tej pory ze względu na obecność istotnych czynników ryzyka, w tym rosnących napięć geopolitycznych, możliwości nieprzewidzianych skutków zacieśnienia polityki pieniężnej, globalnego braku bezpieczeństwa żywnościowego, zagrożeń dla stabilności finansowej i rosnących poziomów zadłużenia. Ilustrują to przedziały możliwych odchyień (

¹⁰⁷ Stosunek handlu do PKB jest wskaźnikiem względnego znaczenia handlu międzynarodowego w gospodarce danego kraju. Jest on obliczany poprzez podzielenie zagregowanej wartości importu i eksportu w danym okresie przez produkt krajowy brutto w tym samym okresie.

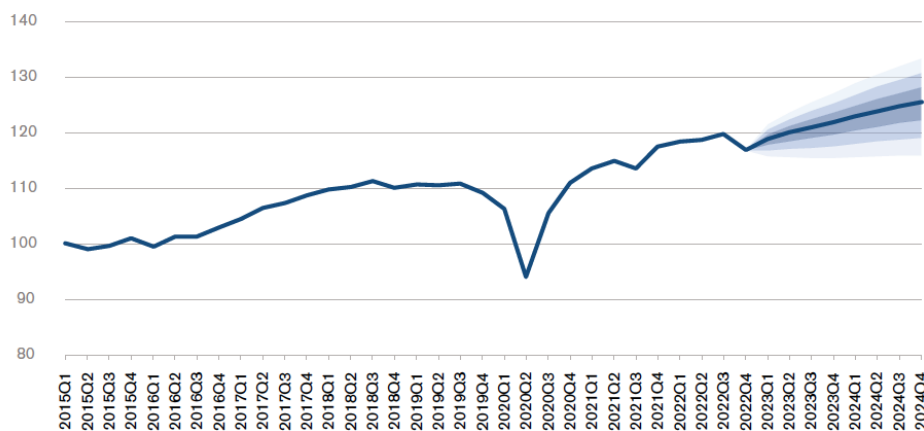
Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Rysunek 57) uwzględniających oceny ekonomistów z przechylnym w dół ryzykiem¹⁰⁸.

¹⁰⁸ WTO (2023a), *Global Trade Outlook and Statistics*, 5 April, s. 4.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 57. Dynamika wzrostu handlu towarami w latach 2015–2022 oraz prognozy na lata 2023–2024 (kwartalnie, 2015=100)

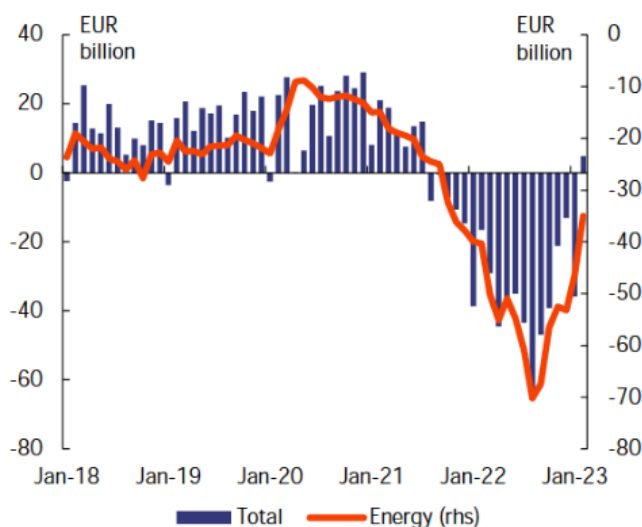


Źródło: WTO (2023a), s. 5.

3.3.2 Europa

- Wolumen eksportu towarów krajów europejskich wzrósł w 2022 r. o 2,7% (r/r) oraz import o 1,8% (przy odpowiednim wzroście o 8,1% i 8,5% w 2021 r.). Eksport krajów UE wzrósł w ubiegłym roku o 2,9%, natomiast Wielkiej Brytanii o 10,2%.
- Rosnące ceny importu spowodowały, że saldo handlu towarami krajów UE spadło do rekordowo niskiego deficytu w 2022 r. (430 mld EUR). Deficyt wynikał w szczególności z gwałtownego wzrostu wartości importu energii, który rozpoczął się pod koniec 2021 r. wraz ze wzrostem cen energii i trwał przez większość 2022 r. Wzrosła również wartość eksportu, ponieważ w kontekście globalnej presji inflacyjnej przedsiębiorstwa były w stanie sprzedawać towary do swoich globalnych klientów po wyższych cenach (Rysunek 58). Jednak wzrost cen importu znacznie przewyższył wzrost cen eksportu, co spowodowało istotny spadek *terms of trade* w 2021 r. o 3,2%, a w 2022 r. o rekordowe 5,7%.

Rysunek 58. Ceny energii oraz bilans handlowy krajów UE z krajami spoza obszaru UE

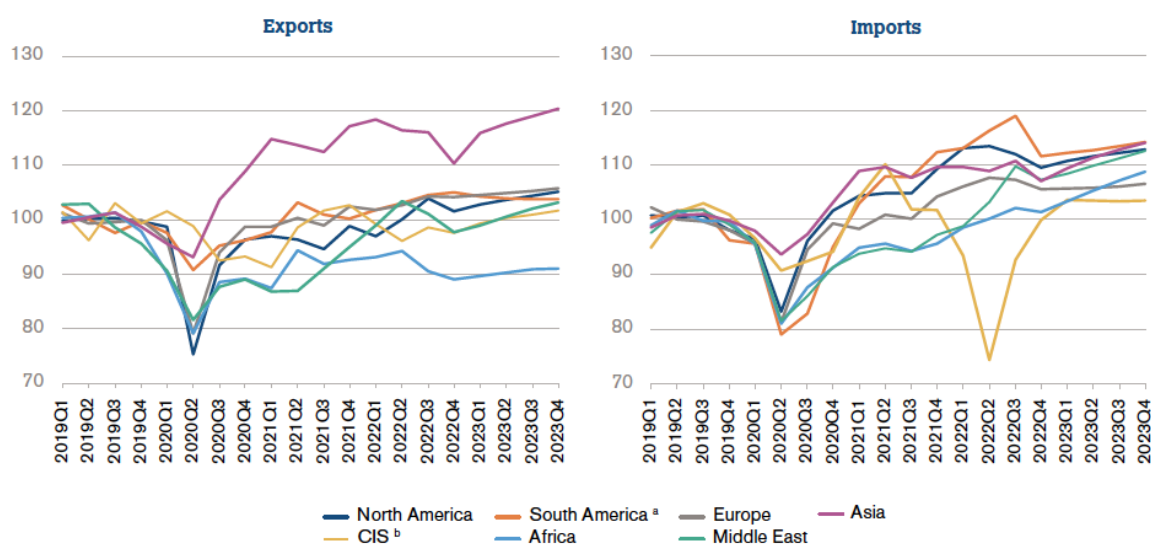


Źródło: EC (2023), s. 45.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Wzrost cen towarów importowanych (deflator importu) spowolnił w czwartym kwartale 2022 r. w ujęciu rocznym (o 10 punktów procentowych rok do roku, w porównaniu ze szczytem w drugim kwartale), napędzany niższymi cenami energii. Spadające ceny energii obniżają koszty importu towarów do UE. Ponieważ tendencja ta utrzymała się w pierwszych miesiącach 2023 r., zakłada się, że wzrost cen importu powinien ulec dalszemu spowolnieniu. Dynamika cen eksportowych również spadła, choć z niższego poziomu i straciła 5,5 punktu procentowego w czwartym kwartale 2022 r. w ujęciu rocznym w porównaniu do najwyższego poziomu w drugim kwartale. Na podstawie cen energii w kontraktach terminowych przewiduje się, że ceny importowe towarów w 2023 r. nieznacznie spadną (o -0,3%), podczas gdy wzrost cen eksportowych znacznie spowolni (do 2,7%) w 2023 r. Oczekiwany spadek deflatorów importu oznacza gwałtowne odbicie *terms of trade* towarów w 2023 r. o 2,9%. W 2024 r. prognozowany wzrost cen importu i dalsze spowolnienie cen eksportu powinny ograniczyć dalszą poprawę *terms of trade* do 0,5%, czyli blisko średniej z lat 2014–2018¹⁰⁹.
- Zgodnie z szacunkami ekspertów Komisji Europejskiej, w 2023 i 2024 r. poprawa warunków wymiany handlowej ma zwiększyć nadwyżkę w handlu towarami krajów unijnych, a saldo usług ma pozostać stabilne. Pomimo nadwyżki bilansu handlowego odnotowanej w lutym 2023 r., skumulowany bilans handlowy towarów za pierwsze dwa miesiące tego roku pozostał na poziomie deficytu (31 mld EUR). Uległ on jednak poprawie w porównaniu z tym samym okresem 2022 r. (kiedy deficyt handlowy wyniósł 55,1 mld EUR). Ponieważ warunki handlu towarami się poprawiają, a wielkość eksportu netto towarów ma nadal rosnąć, przewiduje się, że saldo handlu towarami UE stanie się dodatnie w tym roku i ulegnie dalszej poprawie w przyszłym roku, przechodząc z -1,1% PKB w 2022 r. do 1,7% w roku 2024. Według szacunków WTO, eksport krajów europejskich wrośnie o ok. 1,8% w 2023 r. oraz 2% w 2024 r. W przypadku importu prognozowany jest spadek o 0,6% w 2023 r. oraz powrót do wzrostu o 1,8% w 2024 r.

Rysunek 59. Kwartalna dynamika wzrostu eksportu i importu towarów w podziale na regiony w latach 2019-2022 oraz prognozy na lata 2023-2024 (kwartalnie, 2019=100)



a Refers to South and Central America and the Caribbean.

b Refers to Commonwealth of Independent States, including certain associate and former member states.

Źródło: WTO (2023), s. 7.

¹⁰⁹ EC (2023), *European Economic Forecast. Spring 2023*, s. 45.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 6. Prognozy dynamiki wzrostu eksportu i importu towarów i usług wg krajów (% r/r)

Region/kraj	Eksport				Import			
	2021	2022P	2023P	2024P	2021	2022P	2023P	2024P
Strefa euro	10,7	7,0	3,1	3,3	8,4	8,0	2,3	3,2
Hiszpania	14,4	1,4	4,1	3,3	13,9	7,9	2,8	4,2
Holandia	5,2	4,7	3,8	1,8	4,0	4,1	4,1	2,0
Słowacja	10,9	2,3	3,2	6,1	12,1	4,0	3,9	5,2
Belgia	11,3	5,1	1,3	2,5	10,7	4,9	1,6	2,7
Francja	8,8	7,0	4,4	3,8	8,0	8,9	3,6	3,5
Litwa	17,0	11,9	1,9	4,8	19,9	12,3	2,0	4,9
Niemcy	9,7	2,9	1,5	3,1	9,0	6,0	0,4	3,4
Włochy	14,0	9,4	2,3	3,1	15,2	11,8	0,8	2,3
EU	10,5	7,1	3,0	3,3	9,1	7,9	2,1	3,2
Czechy	6,9	5,7	5,1	4,4	13,3	5,7	4,5	4,2
Polska	12,3	6,2	2,3	3,6	16,1	6,2	0,0	3,1
Wielka Brytania	2,2	9,9	-4,2	0,2	6,2	13,3	-7,9	-0,9

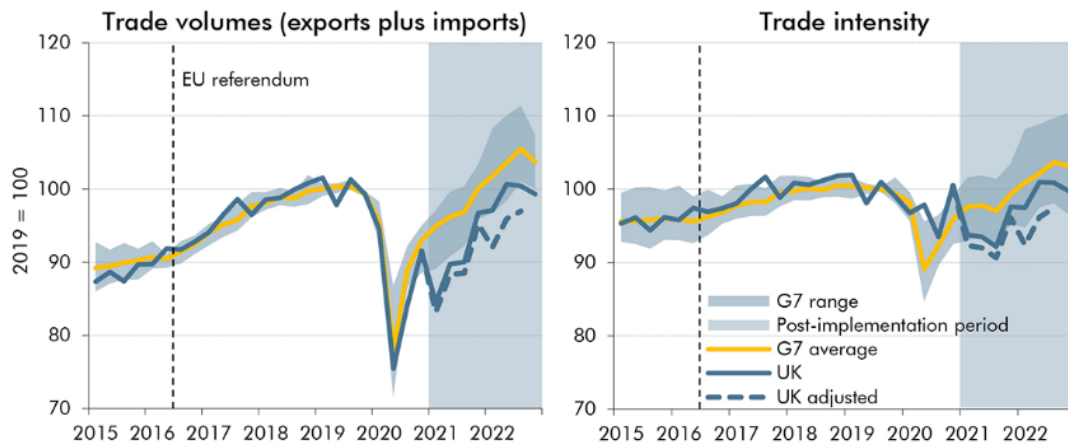
Źródło: EC (2023), s. 181.

3.3.3 Wielka Brytania i wpływ Brexitu

- Obroty handlu zagranicznego Wielkiej Brytanii w trzecim kwartale 2022 r. pozostawały o 3% poniżej poziomu z 2019 r. oraz o 5,5% w porównaniu ze średnim wzrostem w innych krajach G7. Intensywność handlu była o 2,6% niższa niż poziom sprzed pandemii w Wielkiej Brytanii, ale o 3,6% wyższa w pozostałych krajach G7. W całym 2022 r. prognozowany jest wzrost eksportu towarów i usług o prawie 10% oraz o 13,3%.
- Według szacunków ekspertów Biura ds. odpowiedzialności budżetowej Wielkiej Brytanii wolumeny handlu towarów i usług spadną w najbliższych latach, ponieważ gospodarka znajduje się w stagnacji, a wzrost na głównych rynkach eksportowych Wielkiej Brytanii słabnie. Prognozuje się, że w 2023 r. w wyniku niższej konsumpcji i inwestycji import spadnie o 4%, podczas gdy eksport o 6,6%. Wielkość importu i eksportu będzie nadal spadała w 2024 r., odpowiednio o 1,3% i 0,3%. Eksport ma powrócić do wzrostu od 2025 r. na poziomie 1,1%, podczas gdy wielkość importu będzie spadała do 2027 r., częściowo z powodu spadku importochłonnych komponentów inwestycji biznesowych w związku z wygaśnięciem tymczasowego instrumentu stymulującego inwestycje. Słaby wzrost importu i eksportu w średnim okresie częściowo odzwierciedla ciągły wpływ Brexitu, który w ocenie ekspertów zmniejszy ogólną intensywność handlu brytyjskiej gospodarki o 15% w perspektywie długoterminowej.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 60. Wolumen handlu zagranicznego oraz wskaźnik intensywności handlu zagranicznego Wielkiej Brytanii w latach 2015-2022 (2019=100)



Note: Adjusted UK figure strips out the impact of trade measurement issues, using figures from the Bank of England's February MPR. UK figures exclude unspecified goods. G7 range and average exclude the UK.
Source: Bank of England, OECD, ONS, OBR

Źródło: OBR (2023).

- Niedawne badanie, które szacuje wpływ Brexitu na handel wskazuje, że obroty handlu zagranicznego Wielkiej Brytanii był w czerwcu 2022 r. o 7% niższy niż byłby w przypadku pozostania w strukturze UE. Szacuje się, że prowadzi to do obniżenia potencjalnej produktywności brytyjskiej gospodarki o 4%. Spadek ten narasta z czasem, a jej pełny efekt będzie odczuwalny po 15 latach.¹¹⁰

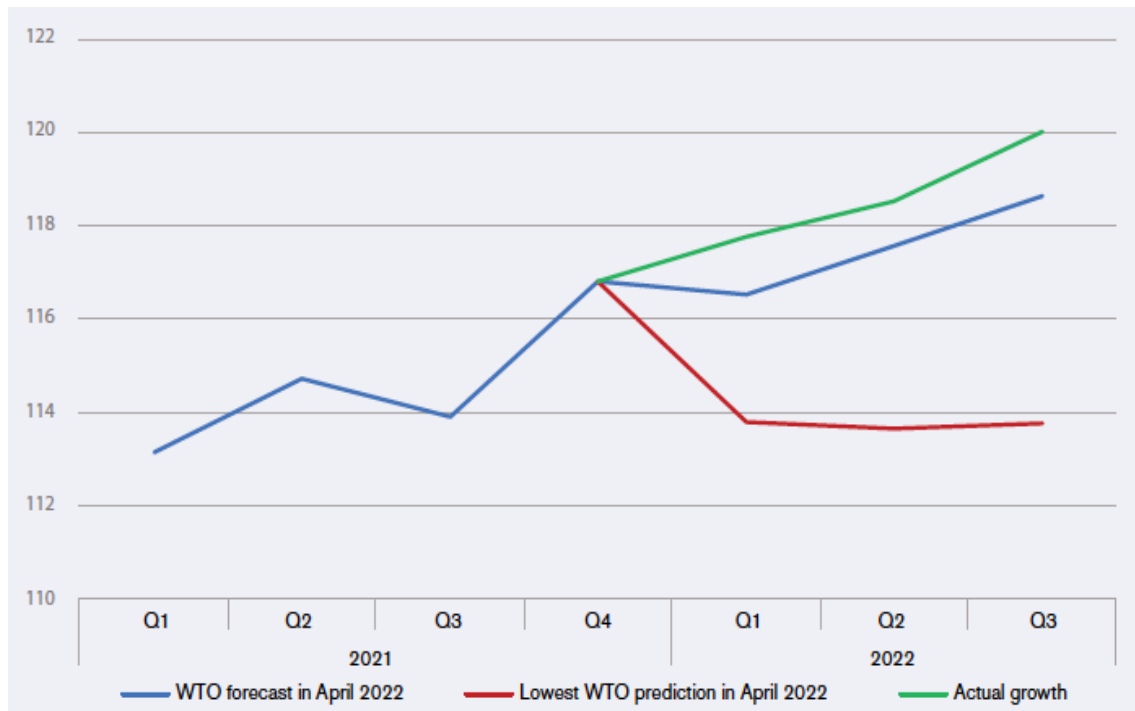
3.3.4 Wpływ wojny na Ukrainie

- W 2022 r. eksport Ukrainy odnotował 32% spadek wartości eksportu. Ten spadek różnił się w zależności od krajów i struktury towarowej wymiany handlowej. Według szacunków ekspertów WTO, największy spadek eksportu odnotowano w przypadku Chin (-70%), Włoch (-61% w okresie marzec – listopad 2022), Niderlandów (-57%), Belgii (-35%), Francji (-34%), W. Brytanii (-34%). Jednocześnie niektóre kraje z Europy Środkowo-Wschodniej i Południowej, takie jak Polska, Węgry, Słowacja, Bułgaria, Rumunia, zwiększyły znacząco swój import z Ukrainy. Było to spowodowane głównie zwiększonym importem produktów rolno-spożywczych, a jednocześnie zmianami kursu USD i EUR w stosunku hrywny ukraińskiej¹¹¹.
- Ekonomiści WTO wykorzystali model symulacyjny, aby obliczyć prawdopodobny wpływ wojny na handel światowy. W kwietniu 2022 r. szacowano, że wojna zmniejszy wzrost światowego PKB od 0,7 do 1,3 punktu procentowego do poziomu między 3,1% a 3,7%. Dynamika wzrostu wartości handlu towarami miała spaść o połowę, czyli z prognozowanych 4,7% do 2,4-3%, a w pesymistycznych scenariuszach zakładano spadek tempa wzrostu globalnego handlu towarów w 2022 r. nawet do 0,5%. Gospodarki poszczególnych krajów i wymiana handlowa towarów przetrwały zakłócenia spowodowane wojną dużo bardziej skutecznie niż prognozowano.

¹¹⁰ OBR (2023), *Economic and fiscal outlook, marzec*, <https://obr.uk/efo/economic-and-fiscal-outlook-march-2023/>

¹¹¹ WTO (2023c), *One year of war in Ukraine. Assessing the impact on global trade and development*, s. 7-9, https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/oneyukr_e.pdf

Rysunek 61. Prognozowana wartość obrotów światowego handlu towarami w 2022 r. (2015=100; kwiecień 2022)



Źródło: WTO (2023c), s. 6.

- Szacunki WTO wskazują również, że wojna miała znacznie bardziej szkodliwy wpływ na Ukrainę niż na Rosję, której eksport w 2022 r. wzrósł o ok. 16%, napędzany głównie przez towary z sektora surowcowego. Jednak stosunkowo ograniczony wzrost wartości handlu w połączeniu ze skokowym wzrostem cen tych towarów sugeruje, że wolumen eksportu Rosji mógł nieznacznie spaść.
- W przypadku importu, zarówno Rosja, jak i Ukraina odnotowały znaczny spadek w okresie od marca do listopada 2022 r. w porównaniu z rokiem 2021. Wartość importu Rosji spadła prawie o 30%. Największy wpływ nałożonych sankcji wystąpił w grupie pojazdów silnikowych i innego zaawansowanego technologicznie sprzętu (maszyny elektryczne i sprzęt telekomunikacyjny).
- Import Ukrainy spadł o ok. 33%, z wyjątkiem niektórych grup towarów oraz kilku krajów w tym Polski, Słowacji i Rumunii.



3.4 Przegląd priorytetów rządowych w handlu zagranicznym

- Istotnym elementem polityki eksportowej Polski w perspektywie długookresowej jest koncentracja wsparcia na kluczowych sektorach, stanowiących ważną pozycję eksportową kraju oraz tych, które mogą w przyszłości decydować o pozycji konkurencyjnej Polski w świecie¹¹². W przypadku polskich przedsiębiorstw priorytet jest nadany sektorom wschodzącym, które są szansą na wypromowanie polskich markowych produktów oraz produktów pośrednich (półproduktów).
- Zwiększenie powiązań z rynkami międzynarodowymi przewiduje się poprzez poszerzanie grona podmiotów uczestniczących w wymianie międzynarodowej w szczególności z krajami pozaunijnymi, w tym z USA, Chinami, Indiami, Turcją, Ukrainą, ZEA, Japonią, RPA, Koreą Południową, Brazylią, Kazachstanem, Norwegią.
- Zgodnie z priorytetami określonymi w SOR celami do 2030 r. jest m.in. zwiększenie udziału eksportu poza UE o 10 punktów procentowych względem 27% z 2015 r., a także osiągnięcie 15% udziału towarów high-tech w eksporcie towarów ogółem (8% w 2021 r.) oraz podwojenie liczby eksporterów ze 114 tys. w 2015 r. do 229,5 tys. w 2030 r. Szczególne znaczenie w tym procesie ma wsparcie działalności Krajowych Klastrow Kluczowych w zakresie produktów zaawansowanych technologicznie.
- W ramach projektów strategicznych zaplanowanych do realizacji przez administrację rządową w „Strategii Produktywności” (przyjętej przez Radę Ministrów w lipcu 2022 r.) znalazło się opracowanie polityki eksportowej Polski. Jej celem ma być wzmocnienie konkurencyjności polskiej gospodarki na rynkach światowych, budowa pozytywnego wizerunku i atrakcyjności polskiego biznesu w skali globalnej oraz wspieranie polskich eksporterów, w szczególności w odpowiedzi na wyzwania stojące przed polskim eksportem w świecie pocovidowym. Tak rozumiana polityka eksportowa ma być zewnętrznym wymiarem polityki przemysłowej i jest ściśle powiązana z „Strategią Produktywności”.
- W lutym 2023 r. Ministerstwo Rozwoju i Technologii opublikowało projekt dokumentu „Kierunki Rozwoju Ekspansji Zagranicznej” i rozpoczęło proces konsultacji publicznych. Przewiduje się, że w dłuższej perspektywie istotnym czynnikiem negatywnie wpływającym na możliwości polskiego eksportu będzie umiejscowienie naszego kraju w łańcuchach dostaw towarów w dużym stopniu jako poddostawców dla dużych marek europejskich lub krajów UE tradycyjnie nastawionych na eksport i mających uznaną markę jako kraj produkujący dobre jakościowo i markowe produkty. Celem jest konsekwentne przesuwanie się Polski na wyższe poziomy w globalnych łańcuchach wartości dodanej, w tym w szczególnie innowacyjnych branżach i na kluczowych etapach wytwarzania. Narzędzia wsparcia eksportu dotyczą ogółu towarów i usług, ale istotnym elementem polityki eksportowej jest koncentracja wsparcia na kluczowych branżach, stanowiących ważną pozycję eksportową kraju, wspierających poprawę pozycji Polski w łańcuchach wartości oraz tych, które mogą w przyszłości decydować o pozycji konkurencyjnej Polski w świecie. Programami promocji w obecnej perspektywie finansowej mają być objęte 15 sektorów¹¹³:

- 1) budownictwa,

¹¹² Ministerstwo Rozwoju (2019), *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa, s. 137-139, <https://www.gov.pl/web/ia/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju-do-roku-2020-z-perspektywa-do-2030-r--sor>.

¹¹³ Ministerstwo Rozwoju i Technologii (2023), *Kierunki Rozwoju Ekspansji Zagranicznej*, luty, s. 19-25, <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologia/konsultacje-publicznejkierunki-rozwoju-ekspansji-zagranicznej>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 2) elektroniki profesjonalnej,
- 3) farmaceutyczny i wyrobów medycznych,
- 4) ICT,
- 5) kosmetyczny,
- 6) lotniczo-kosmiczny,
- 7) maszyn i urządzeń,
- 8) meblarski,
- 9) motoryzacyjny,
- 10) pojazdów szynowych,
- 11) przemysłu kreatywnego,
- 12) statków specjalistycznych, jachtów i łodzi,
- 13) wysokich technologii w obszarze bezpieczeństwa i towarów podwójnego zastosowania,
- 14) zielonych technologii,
- 15) spożywczy.

Zakłada się, że w działania związane z instytucjonalnym wsparciem polskiego eksportu będą zaangażowane podmioty na różnych poziomach zarządzania z wiodącą rolą Polskiej Agencji Handlu i Inwestycji (PAHiI).

3.5 Analiza potencjału handlu zagranicznego

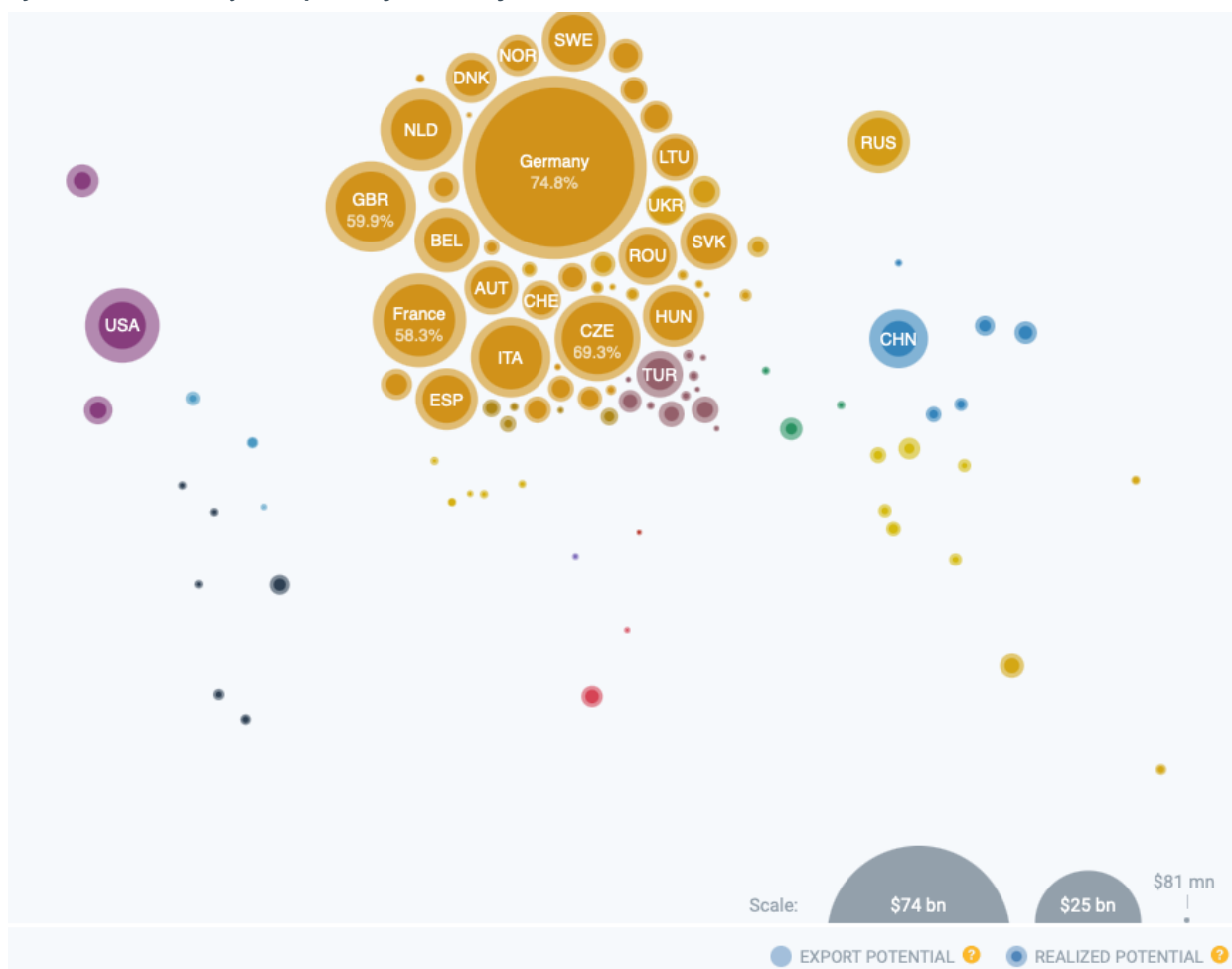
Potencjał eksportowy dla Polski i jej partnerów handlowych został oszacowany za pomocą dedykowanego narzędzia do analizy możliwości handlu zagranicznego opracowanego przez ITC i przedstawiony za pomocą GAP map, ilustrując bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu analizowanego kraju.

3.5.1 Polska

Rynkami o największym potencjale dla polskiego eksportu są: Niemcy, Francja i Wielka Brytania.

Niemcy wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 19 mld USD. W dalszej kolejności są: Francja z potencjałem eksportowym o wartości 8 mld USD, USA (7,3 mld USD), Wielka Brytania (7,2 mld USD), Niemcy (7 mld USD) oraz Włochy (5,2 mld USD), Czechy (5 mld USD), Chiny (4,8 mld USD), Belgia (4,7 mld USD).

Rysunek 62. Potencjał eksportowy Polski: rynki

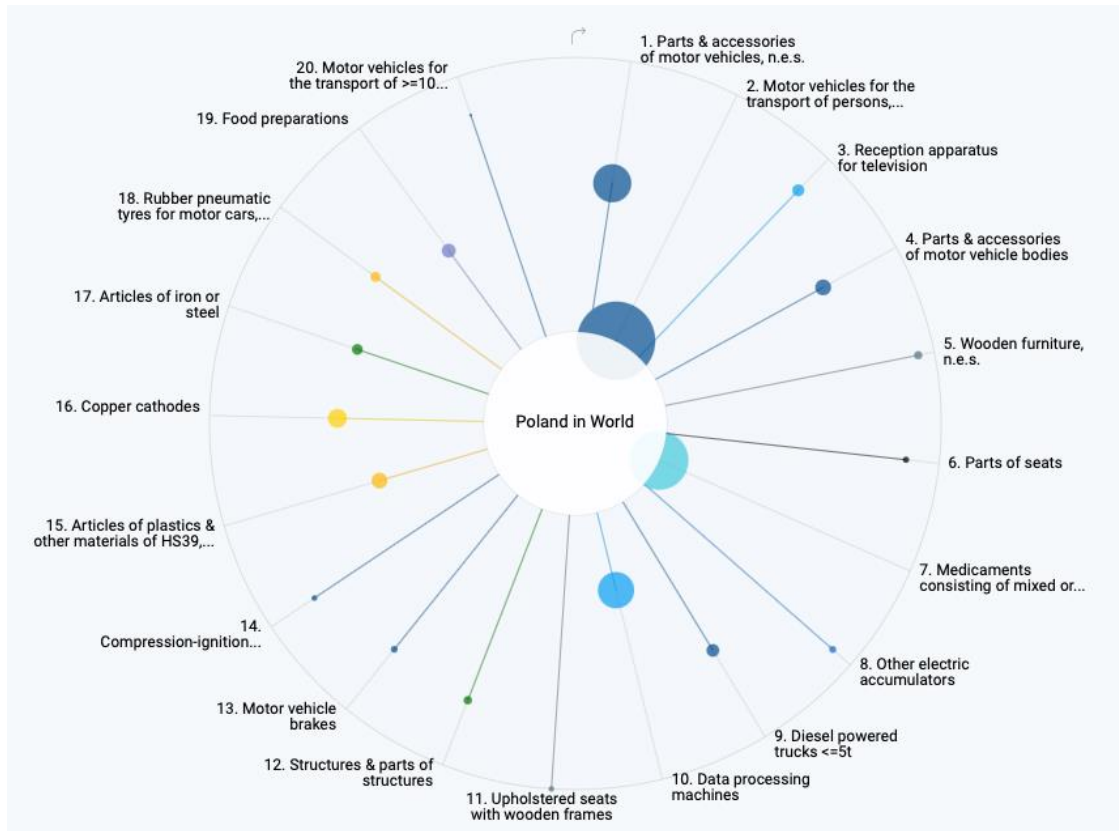


Źródło: ITC EPM (2023).

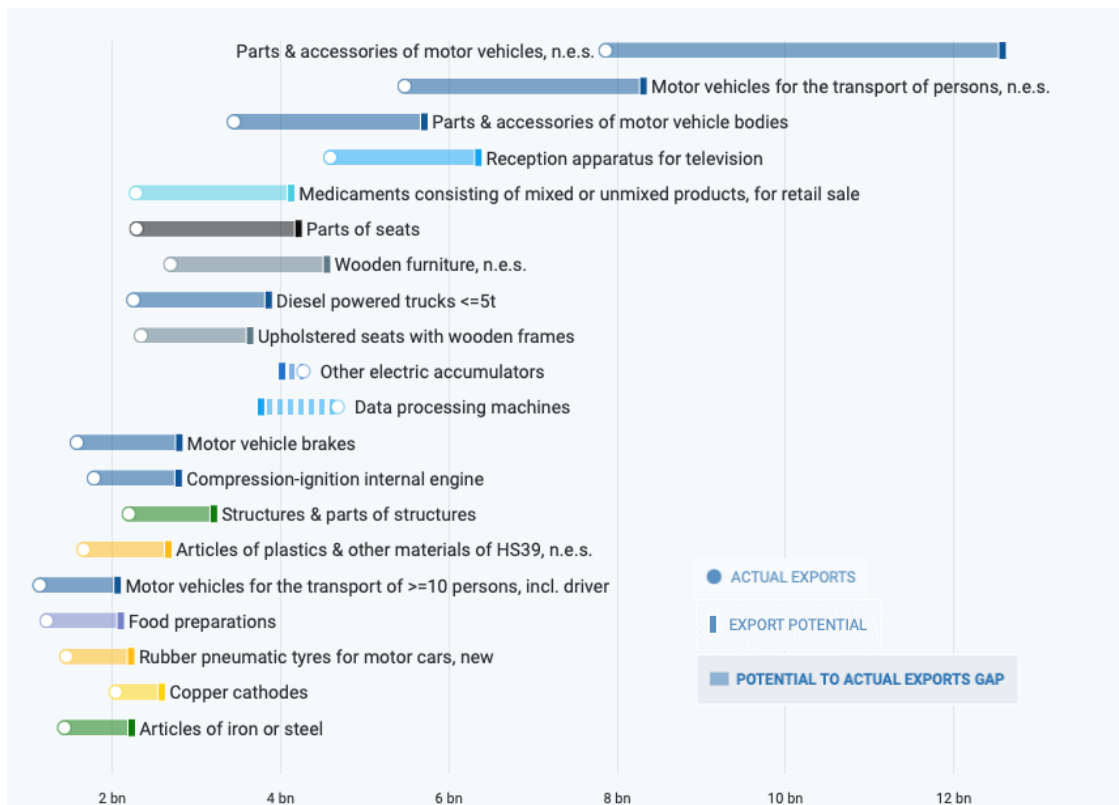
Potencjał eksportu w 2027 r. na podstawie prognoz podaży, popytu, warunków dostępu do rynku i obustronnej łatwości prowadzenia handlu ilustruje rysunek na kolejnej stronie.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 63. Potencjał eksportowy Polski na rynek światowy: towary



Uwaga: wielkość znacznika w postaci koła ilustruje prognozowaną wartość importu (z uwzględnieniem taryf celnych dla poszczególnych produktów i korzyści związanych z odległościami); długość linii na górnym wykresie ilustruje prognozowany udział w rynku (skorygowany o globalne korzyści taryfowe oraz reeksport)



Źródło: ITC EPM (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek światowy** to:
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (4,7 mld USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (3,5 mld USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (2,2 mld USD);
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (2 mld USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (1,9 mld USD);
 - 940190: części siedzeń (1,9 mld USD);
 - 940360: meble drewniane (1,8 mld USD);
 - 940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami (1,4 mld USD);
 - 8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne (1,3 mld USD);
 - 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych (1,2 mld USD);
 - 870830: hamulce pojazdów elektrycznych (1,2 mld USD);
 - 840820: silniki o zapłonie samoczynnym (1,1 mld USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek niemiecki** to:
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (1,1 mld USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (587 mln USD);
 - 940190: części siedzeń (551 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (444 mln USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (315 mln USD);
 - 870830: hamulce pojazdów elektrycznych (301 mln USD);
 - 381512: katalizatory wspomagane, metal szlachetny jako substancja czynna, gdzie indziej niesklasyfikowane (229 mln USD);
 - 740311: katody miedziane (191 mln USD);
 - 401110: gumowe opony pneumatyczne do samochodów osobowych, nowe (104 mln USD);
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (100 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (84 mln USD);
 - 870870: koła pojazdów silnikowych (80 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek francuski** to:
 - 870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (272 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (261 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (237 mln USD);
 - 940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami (220 mln USD);
 - 880330: części do samolotów/śmigłowców, gdzie indziej niesklasyfikowane (171 mln USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (162 mln USD);
 - 8702: pojazdy silnikowe do transportu do 10 osób, w tym kierowca (155 mln USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (128 mln USD);
 - 392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (95 mln USD);
 - 330499: preparaty kosmetyczne, do makijażu i pielęgnacji skóry (80 mln USD);
 - 732690: artykuły z żeliwa lub stali (77 mln USD);
 - 870830: hamulce pojazdów elektrycznych (46 mln USD).



- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek amerykański** to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (376 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (362 mln USD);
 - 940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami (282 mln USD);
 - 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych (352 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (234 mln USD);
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (169 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (148 mln USD);
 - 8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne (103 mln USD);
 - 401110: gumowe opony pneumatyczne do samochodów osobowych, nowe (81 mln USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (80 mln USD);
 - 392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (70 mln USD);
 - 730890: konstrukcje i ich części (69 mln USD);
 - 870830: hamulce pojazdów elektrycznych (67 mln USD);
 - 870870: koła pojazdów silnikowych (65 mln USD);
 - 940390: części mebli, gdzie indziej niesklasyfikowane (65 mln USD);
 - 85XXXb: aparaty telefoniczne i pozostała aparatura do transmisji głosu/obrazu (58 mln USD);
 - 940190: części siedzeń (57 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek brytyjski** to:
 - 870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (426 mln USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (366 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (334 mln USD);
 - 841191: części silników turboodrzutowych lub turbośmigłowych (157 mln USD);
 - 870830: hamulce pojazdów elektrycznych (100 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (100 mln USD);
 - 940390: elementy mebli, gdzie indziej niesklasyfikowane (99 mln USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (98 mln USD);
 - 730890: konstrukcje i części konstrukcji (91 mln USD);
 - 940190: części siedzeń (57 mln USD);
 - 330499: preparaty kosmetyczne, do makijażu i pielęgnacji skóry (51 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (48 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek niderlandzki** to:
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (186 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (186 mln USD);
 - 210690: przetwory spożywcze (126 mln USD);
 - 401110: gumowe opony pneumatyczne do samochodów osobowych, nowe (122 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (114 mln USD);
 - 38XXXX: produkty chemiczne różne (113 mln USD);
 - 6403XX: obuwie, gumowe/plastikowe podeszwy i skórzane cholewki, gdzie indziej niesklasyfikowane (112 mln USD);
 - 940390: elementy mebli, gdzie indziej niesklasyfikowane 81 mln USD);
 - 84XXXb: części maszyn, uchwyty (81 mln USD);
 - 940350: drewniane meble do sypialni (73 mln USD);
 - 392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (67 mln USD).



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek włoski** to:
3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmięszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (140 mln USD);
0305Xb: ryby, gdzie indziej niesklasyfikowane, peklowane (108 mln USD);
890110: statki wycieczkowe (89 mln USD);
6403XX: obuwie, gumowe/plastikowe podeszwy i skórzane cholewki, gdzie indziej niesklasyfikowane (86 mln USD);
8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne (67 mln USD);
230910: karma dla psów lub kotów (62 mln USD);
870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (69 mln USD);
8702: pojazdy silnikowe do transportu do 10 osób, w tym kierowca (53 mln USD);
870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (31 mln USD);
392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (30 mln USD);
940360: meble drewniane (30 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek czeski** to:
8507XX: akumulatory elektryczne pozostałe (325 mln USD);
940190: części siedzeń (275 mln USD);
8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (175 mln USD);
854430: zestawy przewodów (zapłonowych) do pojazdów (140 mln USD);
870830: hamulce pojazdów silnikowych (138 mln USD);
870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (137 mln USD);
381512: katalizatory wspomagane, metal szlachetny jako substancja czynna, gdzie indziej niesklasyfikowane (98 mln USD);
732690: wyroby z żeliwa lub stali (79 mln USD);
940360: meble drewniane (72 mln USD);
392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (71 mln USD);
340220: powierzchniowo czynne, myjące, pomocnicze preparaty myjące i czyszczące (69 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek chiński** to:
8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (315 mln USD);
8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (292 mln USD);
330499: preparaty kosmetyczne, do makijażu i pielęgnacji skóry (154 mln USD);
870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (146 mln USD);
84XXXa: pozostałe urządzenia (95 mln USD);
8507XX: akumulatory elektryczne pozostałe (86 mln USD);
020329: kawałki mięsa wieprzowego, gdzie indziej niesklasyfikowane, mrożone (83 mln USD);
020714: dziczyzna, kawałki i podroby, mrożone (64 mln USD);
381512: katalizatory wspomagane, metal szlachetny jako substancja czynna, gdzie indziej niesklasyfikowane (60 mln USD);
3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmięszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (56 mln USD);
210690: przetwory spożywcze (51 mln USD);
190110: przetwory spożywcze dla niemowląt (48 mln USD).



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek belgijski** to:
8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (388 mln USD);
3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (270 mln USD);
870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (171 mln USD);
8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (147 mln USD);
840820: silniki o zapłonie samoczynnym (99 mln USD);
940360: meble drewniane (94 mln USD);
401110: gumowe opony pneumatyczne do samochodów osobowych, nowe (64 mln USD);
392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (59 mln USD);
940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami (50 mln USD);
3002XX: krew ludzka i zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (44 mln USD);
940190: części siedzeń (43 mln USD);
8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (42 mln USD);
870830: hamulce pojazdów elektrycznych (35 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek hiszpański** to:
840734: silnik tłokowy z zapłonie iskrowym (102 mln USD);
3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (67 mln USD);
940190: części siedzeń (58 mln USD);
940360: meble drewniane (57 mln USD);
870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (55 mln USD);
0305Xb: ryby, gdzie indziej niesklasyfikowane, peklowane (53 mln USD);
38XXXX: produkty chemiczne pozostałe (49 mln USD);
840820: silniki o zapłonie samoczynnym (45 mln USD);
392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (45 mln USD);
870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (38 mln USD);
381512: katalizatory wspomagane, metal szlachetny jako substancja czynna, gdzie indziej niesklasyfikowane (36 mln USD);
732690: artykuły z żeliwa lub stali (35 mln USD);
8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne (26 mln USD);
8471XX: urządzenia do przetwarzania danych (7 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek słowacki** to:
8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (300 mln USD);
8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne (124 mln USD);
840820: silniki o zapłonie samoczynnym (117 mln USD);
870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (110 mln USD);
940190: części siedzeń (71 mln USD);
8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (69 mln USD);
180690: czekolada i inne przetwory z kakao (48 mln USD);
8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (45 mln USD);
840734: silnik tłokowy o zapłonie iskrowym (36 mln USD);
210690: przetwory spożywcze (31 mln USD);
730890: konstrukcje i ich części (28 mln USD);
940360: meble drewniane (25 mln USD).



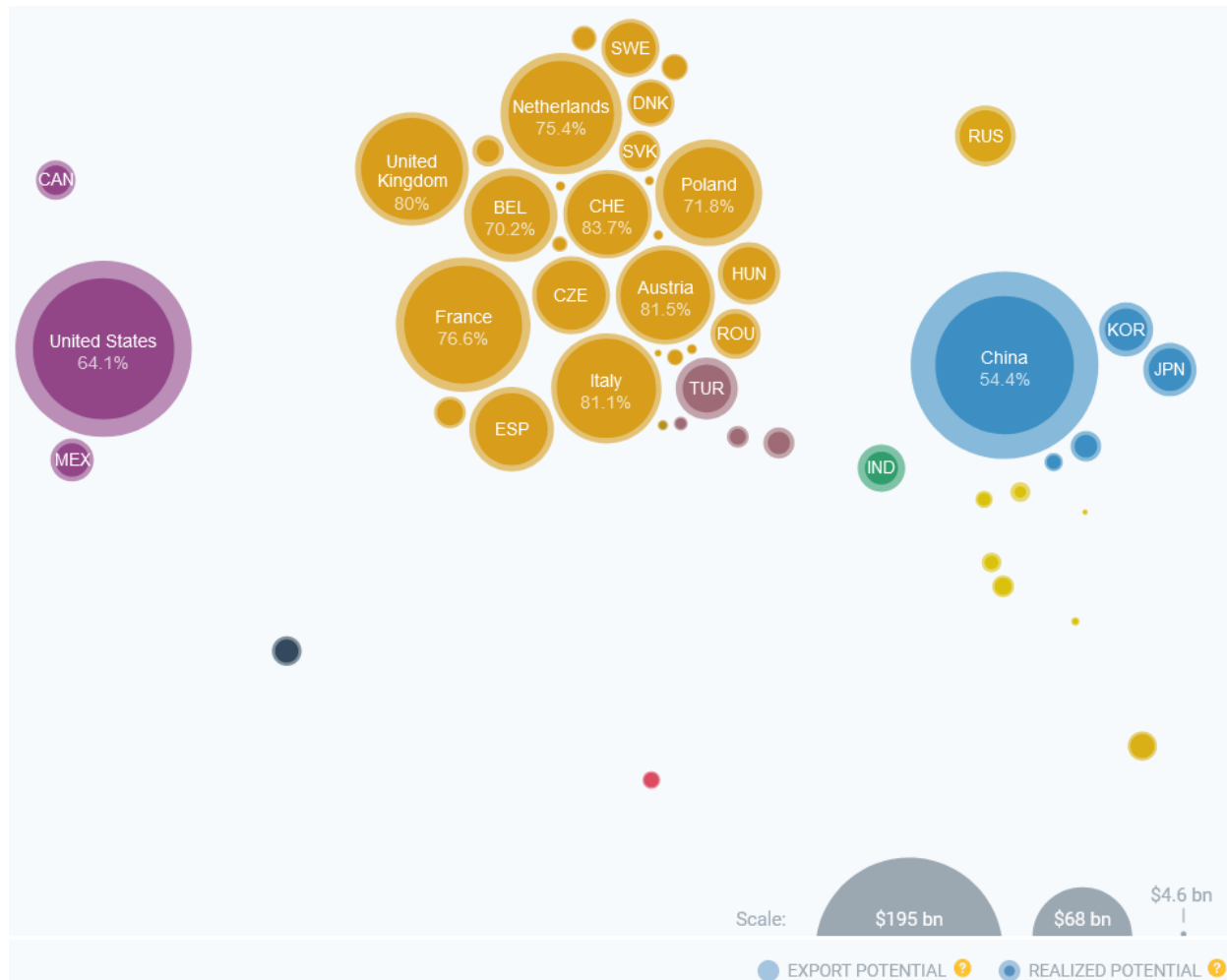
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek litewski** to:
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (140 mln USD);
 - 870120: ciągniki siodłowe do naczep (69 mln USD);
 - 871639: przyczepy do transportu towarów, gdzie indziej niesklasyfikowane (55 mln USD);
 - 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych (46 mln USD);
 - 291736: kwas tereftalowy i jego sole (43 mln USD);
 - 85XXXb: aparaty telefoniczne i pozostała aparatura do transmisji głosu/obrazu (38 mln USD);
 - 870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (32 mln USD);
 - 8702: pojazdy silnikowe do transportu do 10 osób, w tym kierowca (25 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (25 mln USD);
 - 940390: elementy mebli, gdzie indziej niesklasyfikowane (21 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek ukraiński** to:
 - 310520: nawozy mineralne lub chemiczne (34 mln USD);
 - 845011: w pełni automatyczne pralki dla gospodarstw domowych (32 mln USD);
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (18 mln USD);
 - 3808: środki owadobójcze, gryzoniobójcze, grzybobójcze, chwastobójcze i podobne (16 mln USD);
 - 870421: pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton (9 mln USD);
 - 4411: płyta pilśniowa z drewna/innych zdrewniałych materiałów (6 mln USD);
 - 180690: czekolada i inne przetwory z kakao (6 mln USD).
- Towary o największym potencjale eksportowym Polski **na rynek Arabii Saudyjskiej** to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (44 mln USD);
 - 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji (28 mln USD);
 - 940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami (24 mln USD);
 - 940360: meble drewniane (21 mln USD);
 - 85XXXb: aparaty telefoniczne i pozostała aparatura do transmisji głosu/obrazu (21 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (19 mln USD);
 - 730890: Konstrukcje i ich części (16 mln USD);
 - 940350: meble drewniane do sypialni (15 mln USD).

3.5.2 Niemcy

Rynkami o największym potencjale dla niemieckiego eksportu są USA i Chiny. Państwa europejskie mają zdecydowanie mniejszy potencjał, jednak łącznie reprezentują duży potencjał, szczególnie sąsiedzi Niemiec – Francja, Polska, Niderlandy oraz Wielka Brytania i Włochy.

Potencjał państw europejskich jest już wykorzystany w znacznej części (70% i więcej), natomiast duże możliwości wzrostu istnieją w eksporcie do USA i Chin.

Rysunek 64. Potencjał eksportowy Niemiec: rynki



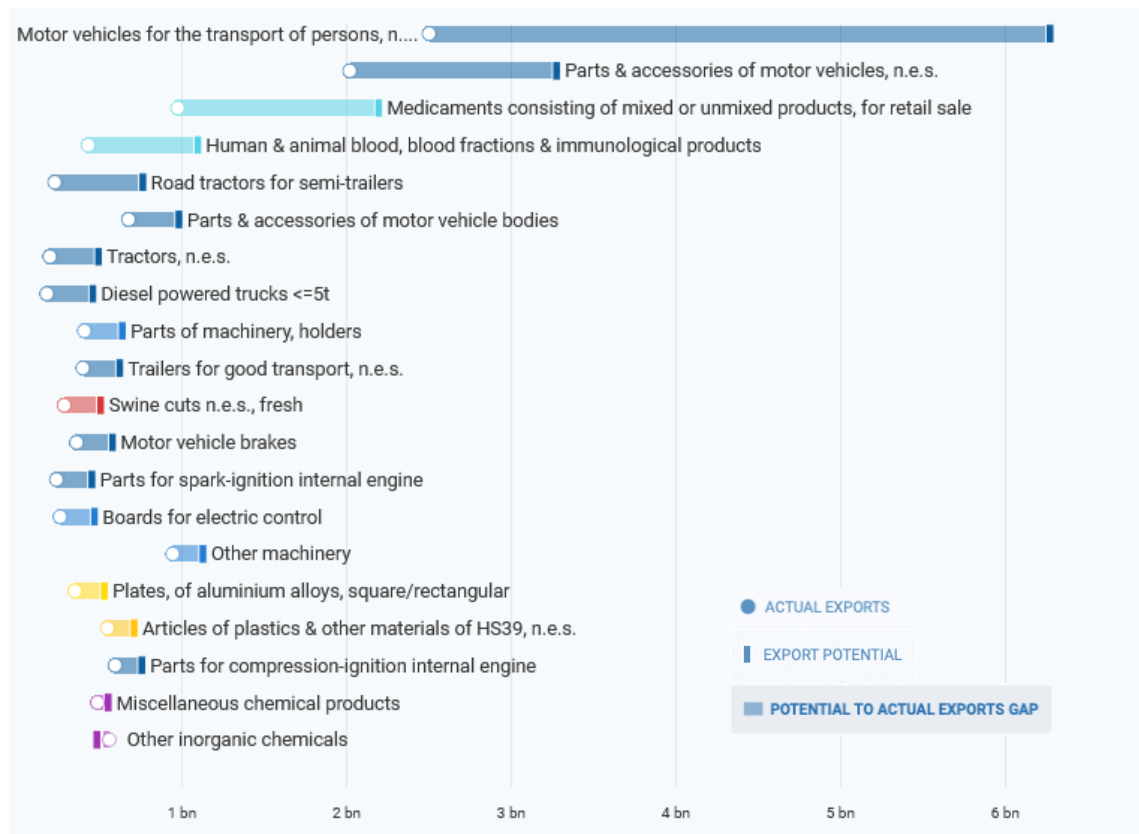
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Niemiec na rynek światowy to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (69 mld USD);
 - 3004Xb: medykamenty do sprzedaży detalicznej (30 mld USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (19 mld USD);
 - 3002XX: krew i produkty krwiopochodne (16 mld USD);
 - 84XXXX: urządzenia niesklasyfikowane gdzie indziej (32 mld USD);
 - 38XXXX: produkty chemiczne (14 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym niewykorzystanym potencjale wzrostu w eksporcie z Niemiec do Polski to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (3,7 mld USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (1,2 mld USD);
 - 3004Xb: medykamenty do sprzedaży detalicznej (1,2 mld USD);
 - 3002XX: krew i produkty krwiopochodne (609 mln USD);
 - 870120: ciągniki (478 mln USD);
 - 870421: lżejsze ciężarówki napędzane ropą naftową (222 mln USD);
 - 84XXXb: części do maszyn (173 mln USD);
 - 84XXXX: maszyny niesklasyfikowane (1,1 mld USD);
 - 871639: ciągniki siodłowe gdzie indziej niesklasyfikowane (167 mln USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (900 mln USD).

Rysunek 65. Potencjał eksportowy Niemiec do Polski



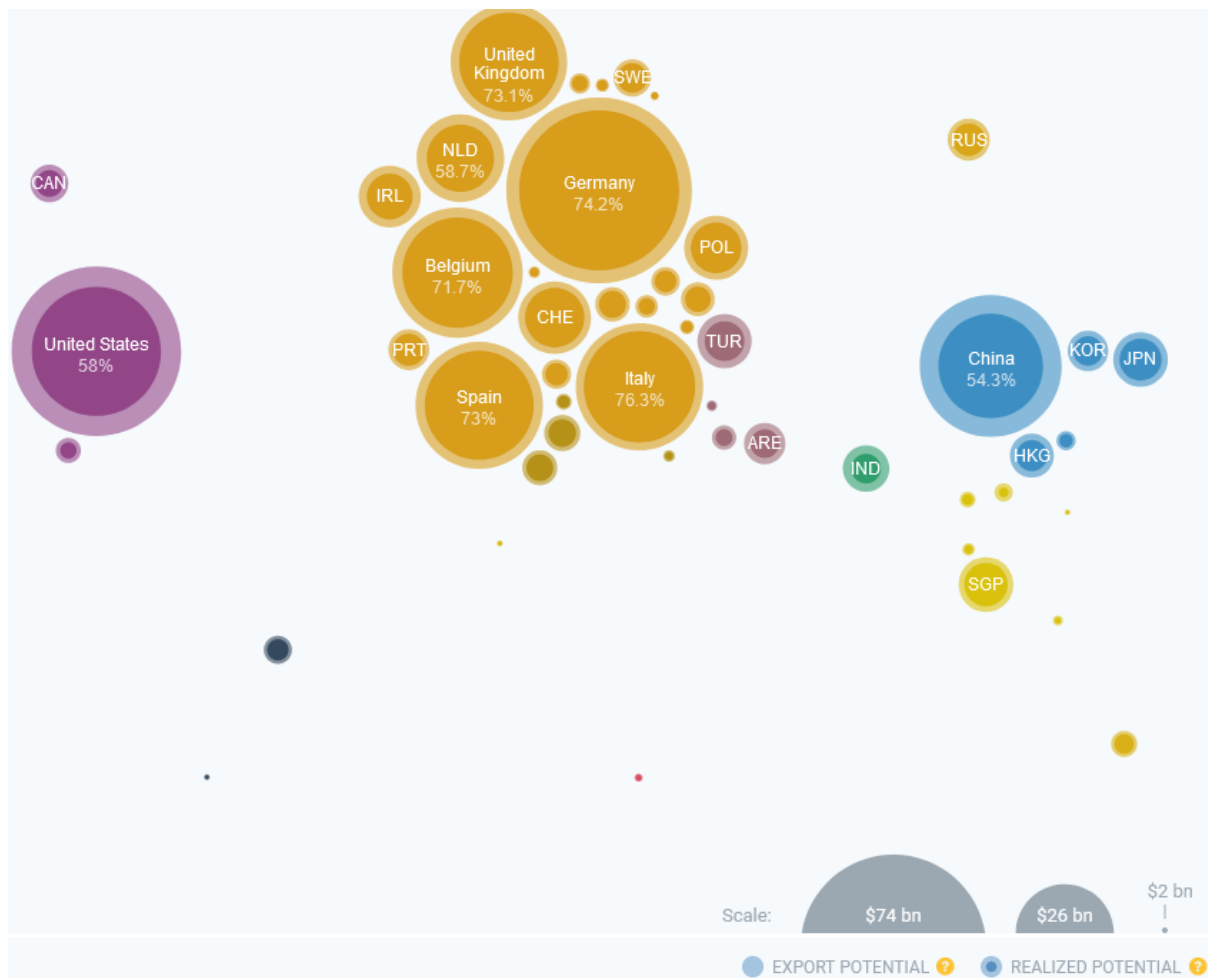
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.3 Francja

Rynkami o największym potencjale dla francuskiego eksportu są Niemcy, USA i Chiny.

USA wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 27 mld USD. W dalszej kolejności są: Chiny z niewykorzystanym potencjałem eksportowym o wartości 22 mld USD, Niemcy (19 mld USD) Belgia (12 mld USD), Włochy (11 mld USD).

Rysunek 66. Potencjał eksportowy Francja: rynki



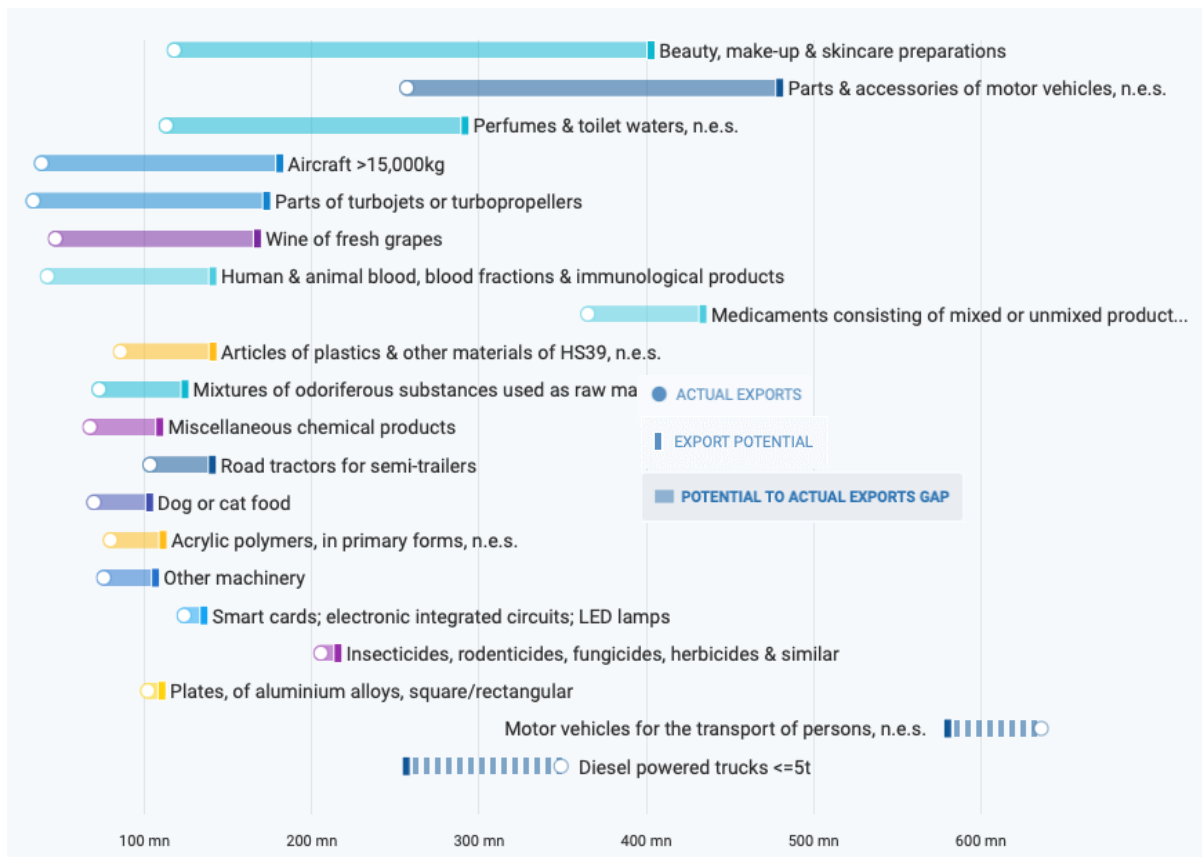
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Francji na rynek światowy to:
 - 880240: samoloty – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (14 mld USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (12 mld USD);
 - 3004Xb: produkty medyczne przeznaczone do sprzedaży detalicznej (12 mld USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (6,2 mld USD);
 - 330499: kosmetyki (5,1 mld USD);
 - 3002XX: krew i produkty krwiopochodne (6,2 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale na wzrost eksportu z Francji do Polski to:
 - 330499: kosmetyki (279 mln USD wzrostu do 2027 r.);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (217 mln USD, co oznacza prawie dwukrotną możliwość wzrostu);
 - 330300 perfumy, wody toaletowe (173 mln USD);
 - 880240: samoloty (137 mln USD);
 - 841191: części do silników lotniczych (134 mln USD);
 - 220421: wino (115 mln USD);
 - 3002XX: krew i produkty krwiopochodne (93 mln USD);
 - 3004Xb: produkty medyczne dla handlu detalicznego (63 mln USD);
 - 392690: artykuły z plastiku i innych materiałów (50 mln USD);
 - 320180: aromaty i ich półprodukty (46 mln USD).

Rysunek 67. Potencjał eksportowy Francji do Polski



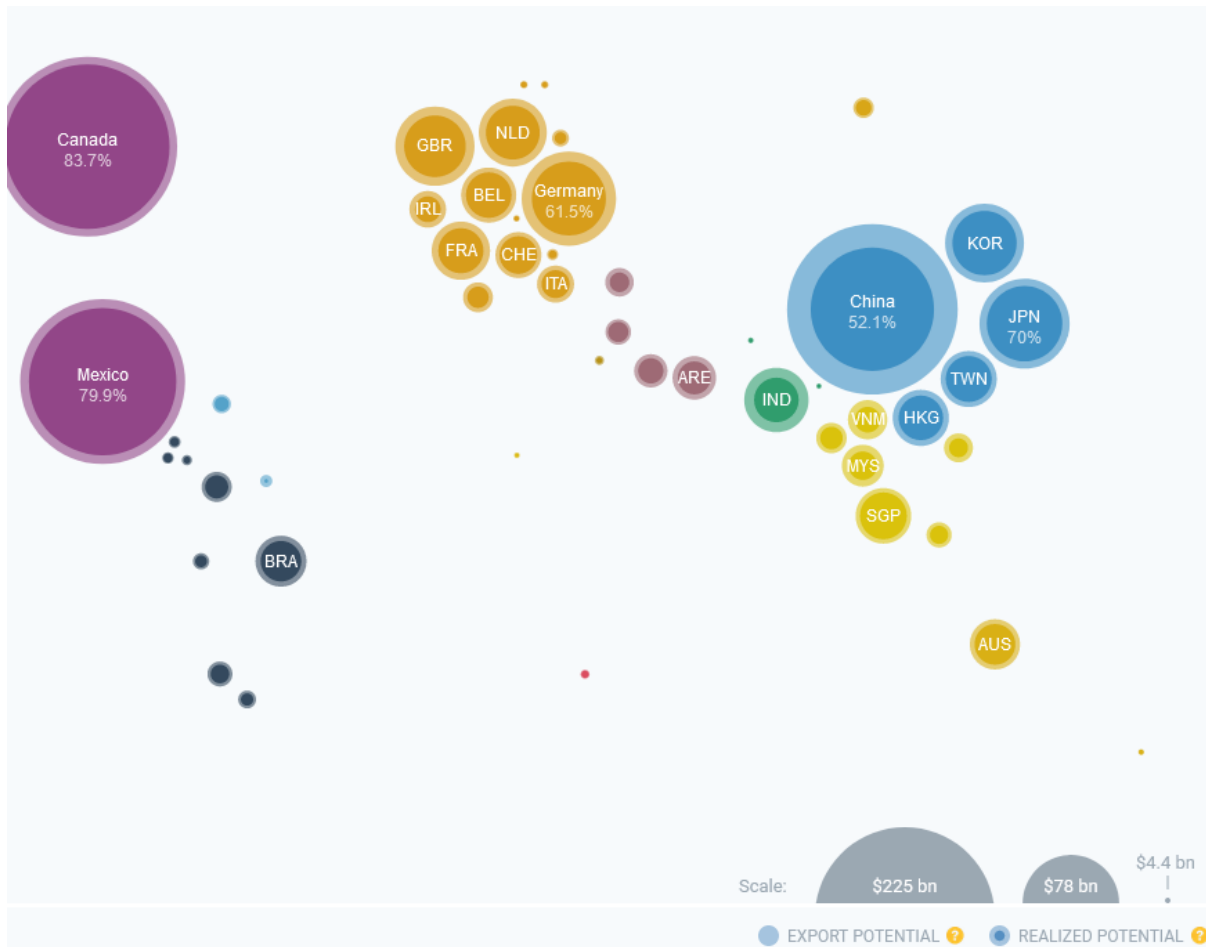
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.4 Stany Zjednoczone

Rynkami o największym potencjale dla amerykańskiego eksportu są Chiny, Meksyk i Kanada.

Chiny wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 98 mld USD. W dalszej kolejności są: Meksyk z różnicą między rzeczywistym a potencjalnym eksportem o wartości 39 mld USD, Kanada (37 mld USD), Niemcy (29 mld USD), Wielka Brytania (22 mld USD) oraz Indie (22 mld USD).

Rysunek 68. Potencjał eksportowy USA: rynki



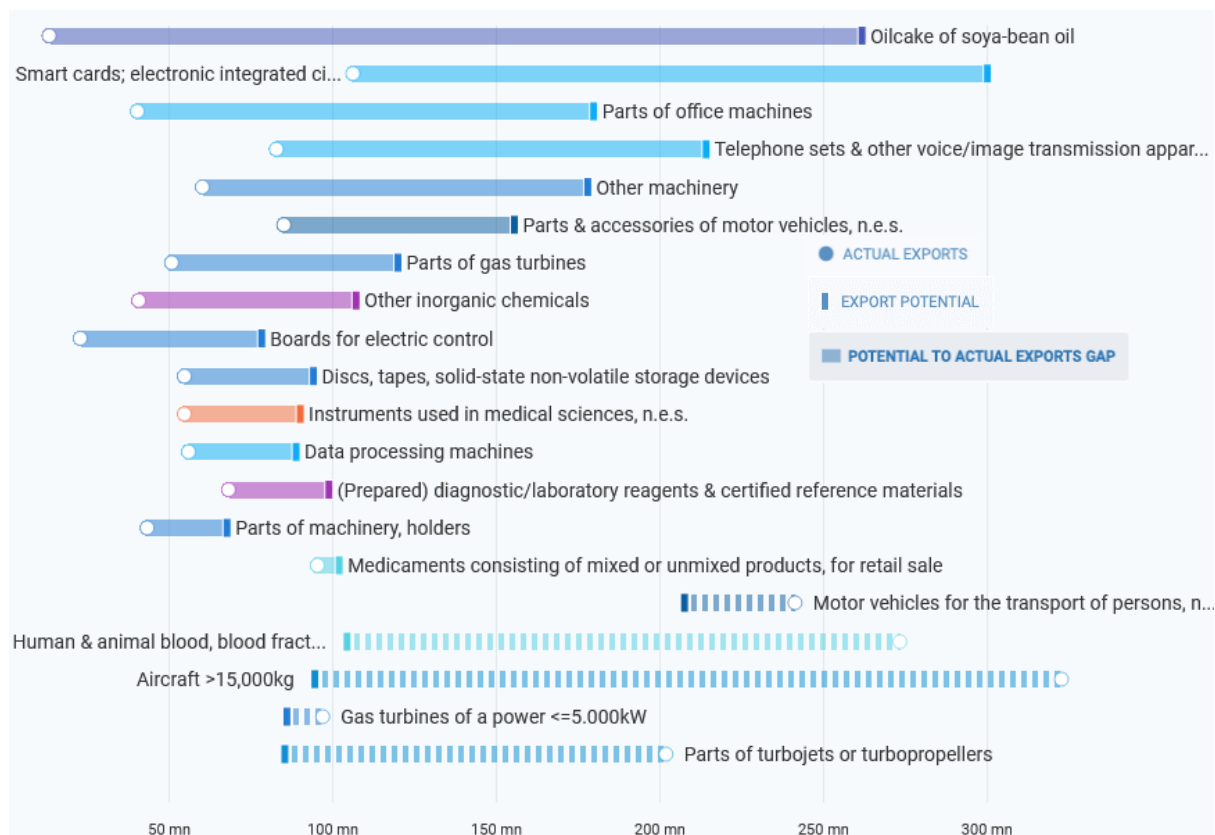
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym USA na rynek światowy to:
 - 1201XX: soja – wykazuje największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (25 mld USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (21 mld USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (13 mld USD);
 - 710812: złoto w stanie surowym, do celów niepieniężnych (13 mld USD);
 - 3002XX: krew ludzka i zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (13 mld USD);
 - 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych (13 mld USD);
 - 100590: kukurydza (z wyłączeniem nasion do siewu) (12 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z USA do Polski to:
 - 230400: produkty spożywcze z oleju sojowego – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 246 mln USD;
 - 85XXXd: karty inteligentne; elektroniczne układy scalone; Lampy LED (191 mln USD);
 - 84XXXd: części maszyn biurowych (137 mln USD);
 - 85XXXb: aparaty telefoniczne i inne urządzenia do transmisji głosu/obrazu (128 mln USD);
 - 85XXXa: maszyny pozostałe (115 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (68 mln USD);
 - 841199: części turbin gazowych (66 mln USD);
 - 28XXXX: pozostałe nieorganiczne chemikalia (64 mln USD);
 - 853710: płytki do sterowania elektrycznego (53 mln USD);
 - 8523XX: dyski, taśmy, półprzewodnikowe urządzenia pamięci nieulotnej (37 mln USD);
 - 901890: przyrządy stosowane w naukach medycznych, gdzie indziej niewymienione (32 mln USD);
 - 8471XX: maszyny do przetwarzania danych (30 mln USD);
 - 84XXXb: części maszyn, uchwyty (30 mln USD).

Rysunek 69. Potencjał eksportowy USA do Polski



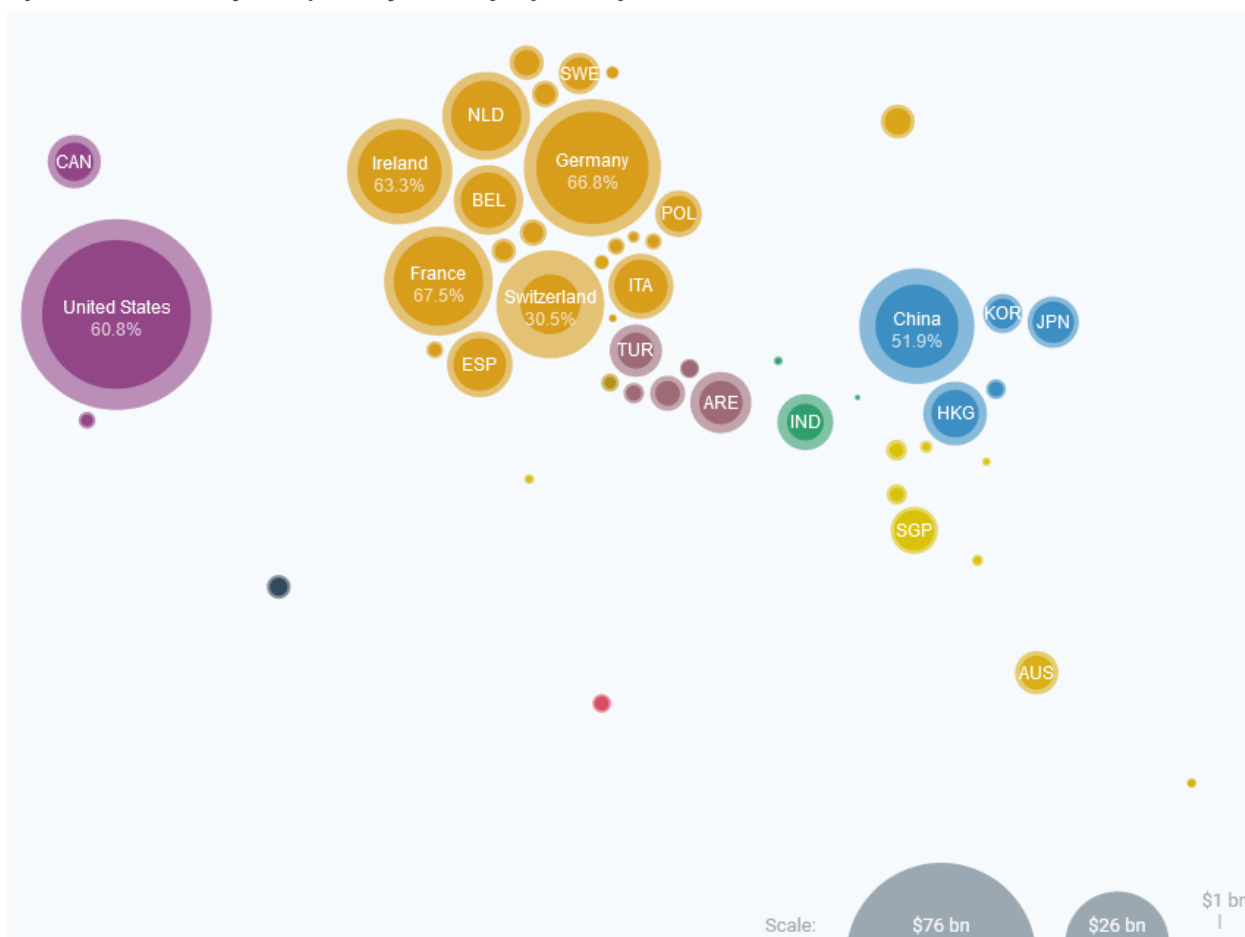
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.5 Wielka Brytania

Rynkami o największym potencjale dla brytyjskiego eksportu są Stany Zjednoczone, Szwajcaria, Chiny, Niemcy, Irlandia i Francja.

Polska pod względem różnicy pomiędzy aktualnym a potencjalnie oczekiwaną wartością eksportu towarów z Wielkiej Brytanii plasuje się dopiero na 16 miejscu, ale znajduje się obok tak ważnych krajów jak: Turcja, Hiszpania, Włochy, Japonia, Australia czy Szwecja.

Rysunek 70. Potencjał eksportowy Wielkiej Brytanii: rynki



Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym **Wielkiej Brytanii na rynek światowy** to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niewymienione – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (23 mld USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (13 mld USD);
 - 841112: silniki turbodrzutowe o ciągu >25kN (8,5 mld USD);
 - 880330: części samolotów/helikopterów, gdzie indziej niewymienione (7,1 mld USD);
 - 3002XX: krew ludzka i zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (5,3 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z **Wielkiej Brytanii do Polski** to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niewymienione – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (216 mln USD);
 - 841191: części silników turbodoładowanych lub turbośmigłowych (166 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (109 mln USD);
 - 220830: whisky (93 mln USD);
 - 841112: silniki turbodoładowe o ciągu >25kN (91 mln USD);
 - 0302Xa: łosoś, świeży (53 mln USD);
 - 3002XX: krew ludzka i zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (51 mln USD);
 - 28XXXX: inne organiczne chemikalia (48 mln USD)
 - 382200: (gotowe) odczynniki diagnostyczne/laboratoryjne i certyfikowane materiały odniesienia (45 mln USD);
 - 848180: urządzenia do rur (44 mln USD);
 - 84XXXa: inne maszyny (43 mln USD).

Rysunek 71. Potencjał eksportowy Wielkiej Brytanii do Polski



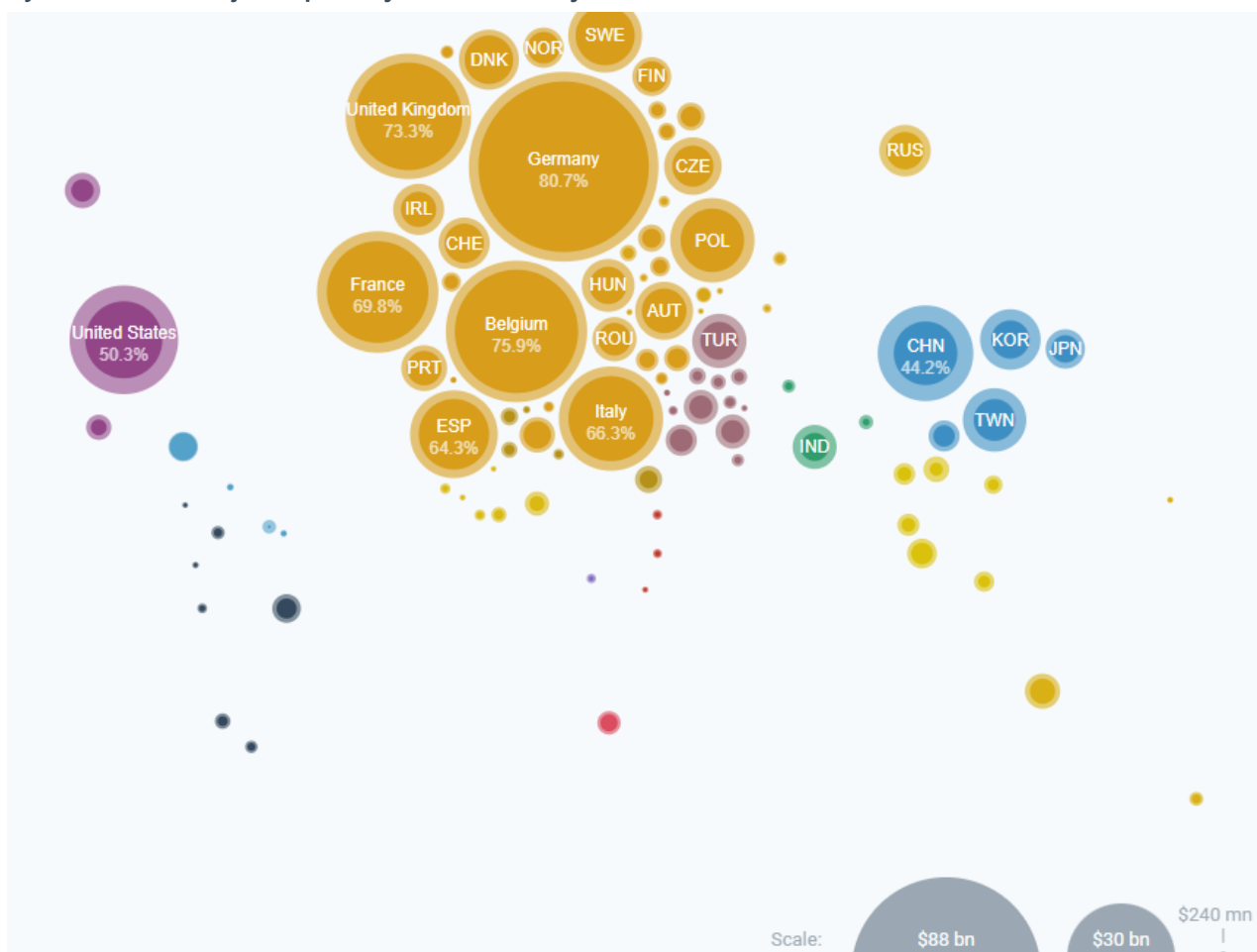
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.6 Niderlandy

Rynkami o największym potencjale dla hiszpańskiego eksportu są: Niemcy, Francja, Stany Zjednoczone.

Niemcy wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 17 mld USD. W dalszej kolejności są: Francja z potencjałem eksportowym o wartości 37 mld USD, Stany Zjednoczone (30 mld USD), Chiny (23 mld USD), Włochy (28 mld USD) oraz Wielka Brytania (40 mld USD).

Rysunek 72. Potencjał eksportowy Niderlandów: rynki



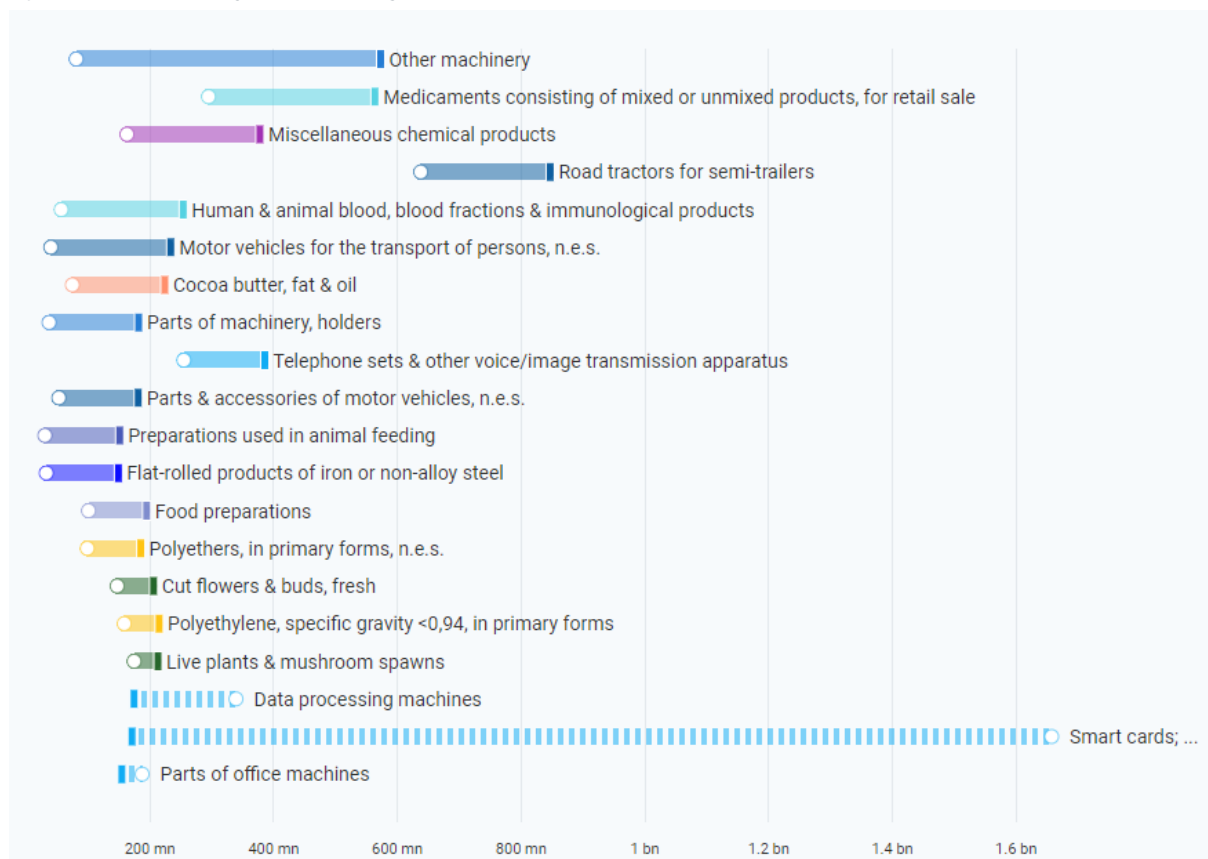
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Hiszpanii na rynek światowy to:
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (23 mld USD);
 - 84XXXa: maszyny, różne (18 mld USD);
 - 3002XX: krew ludzka, krew zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (16 mld USD);
 - 38XXXX: Produkty chemiczne różne (12 mld USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (8,9 mld USD);
 - 85XXXb: telefony i inne urządzenia przekazujące głos i obraz (11 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Niderlandów do Polski to:
 - 84XXa: maszyny, różne (477 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiśzanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (253 mln USD);
 - 38XXXX: Produkty chemiczne różne (199 mln USD);
 - 870120: ciągniki siodłowe (194 mln USD);
 - 3002XX: krew ludzka, krew zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (182 mln USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (178 mln USD);
 - 180400: masło, tłuszc i olej, kakaowe (134 mln USD);
 - 84XXXb: części maszyn (129 mln USD);
 - 85XXXb: telefony i inne urządzenia aparaty przekazujące głos i obraz (115 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych (113 mln USD).

Rysunek 73. Potencjał eksportowy Niderlandów do Polski



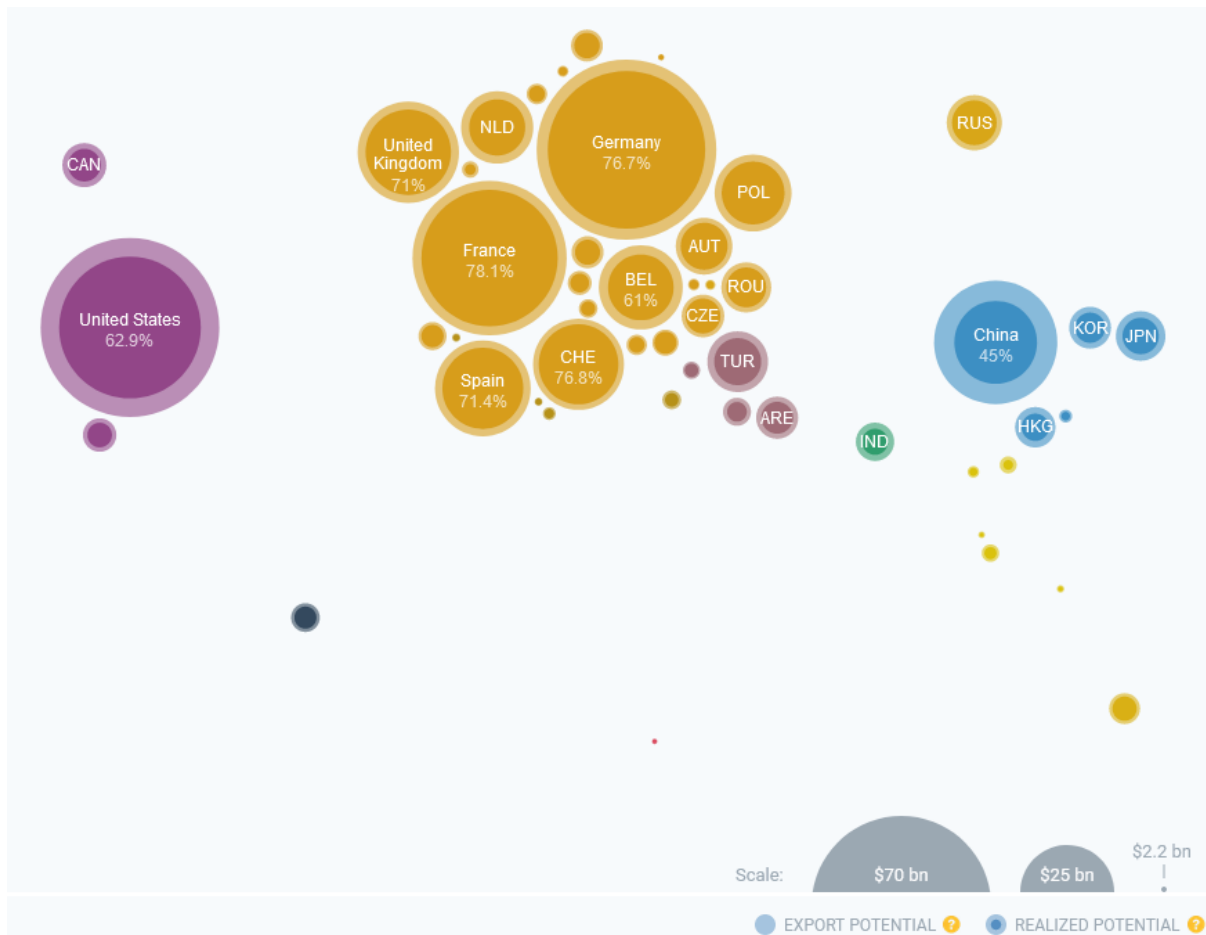
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.7 Włochy

Rynkami o największym potencjale dla włoskiego eksportu są Chiny, USA i Niemcy.

Chiny wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 21 mld USD. W dalszej kolejności są: USA z potencjałem eksportowym o wartości 26 mld USD, Niemcy (16 mld USD), Francja (12 mld USD), Belgia (8,2 mld USD) oraz Wielka Brytania (8,1 mld USD).

Rysunek 74. Potencjał eksportowy Włoch: rynki



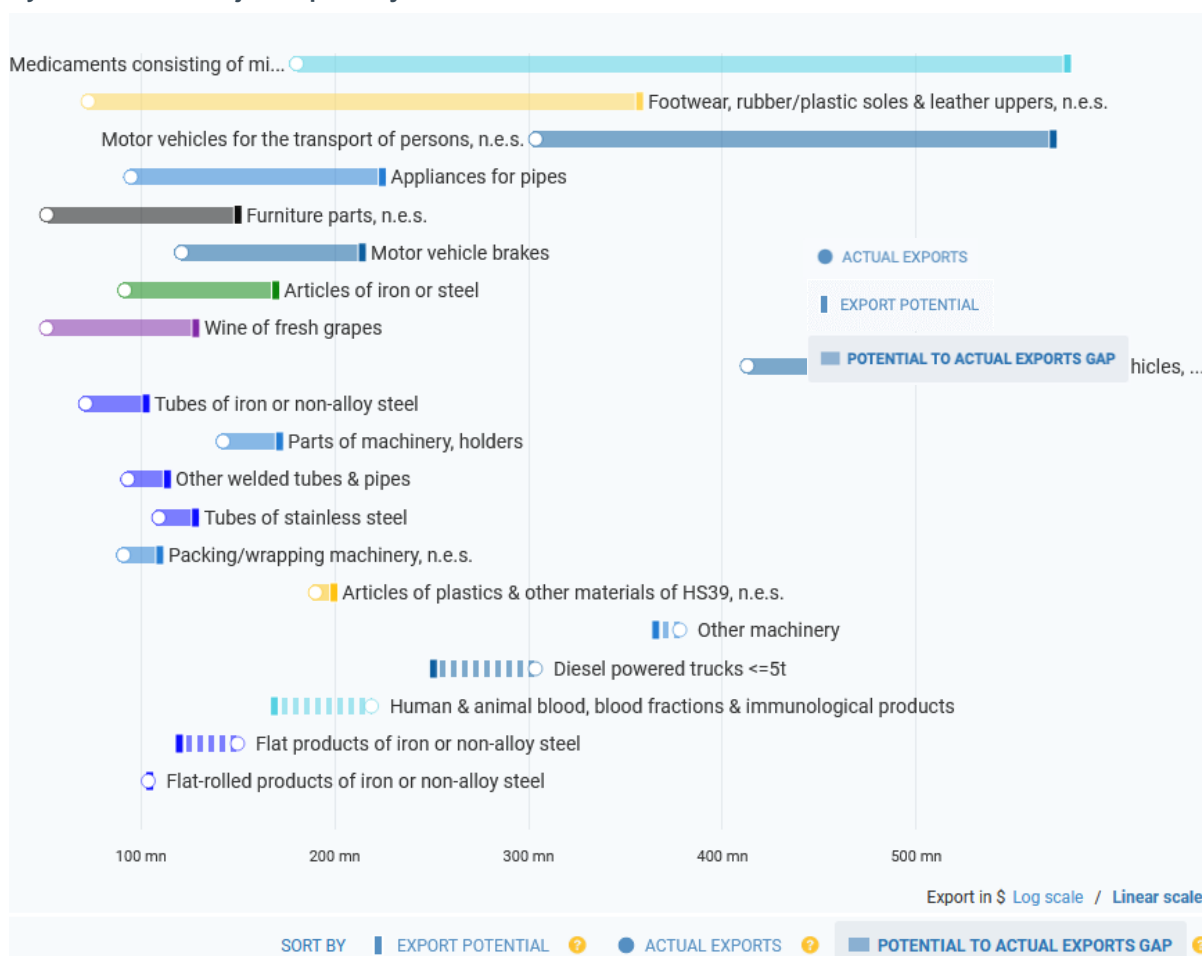
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Włoch na rynek światowy to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (8,9 mld USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (14 mld USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (5,2 mld USD),
 - 3002Xb: ludzka i zwierzęca krew, frakcje krwi i produkty immunologiczne (5,2 mld USD);
 - 84XXXa: inne maszyny (3 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Włoch do Polski to:
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiyszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (393 mln USD);
 - 6403XX: obuwie, gumowe/plastikowe podeszwy, skurzone cholewki (280 mln USD);
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do transportu pasażerów (262 mln USD);
 - 848180: akcesoria do rur (125 mln USD);
 - 940390: elementy mebli (94 mln USD);
 - 870830: hamulce do pojazdów silnikowych (88 mln USD);
 - 732690: wyroby z żelaza i stali (73 mln USD);
 - 220421: wina ze świeżych winogron (72 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (46 mln USD);
 - 730630: rury z żeliwa lub stali niestopowej (26 mln USD).

Rysunek 75. Potencjał eksportowy Włoch do Polski



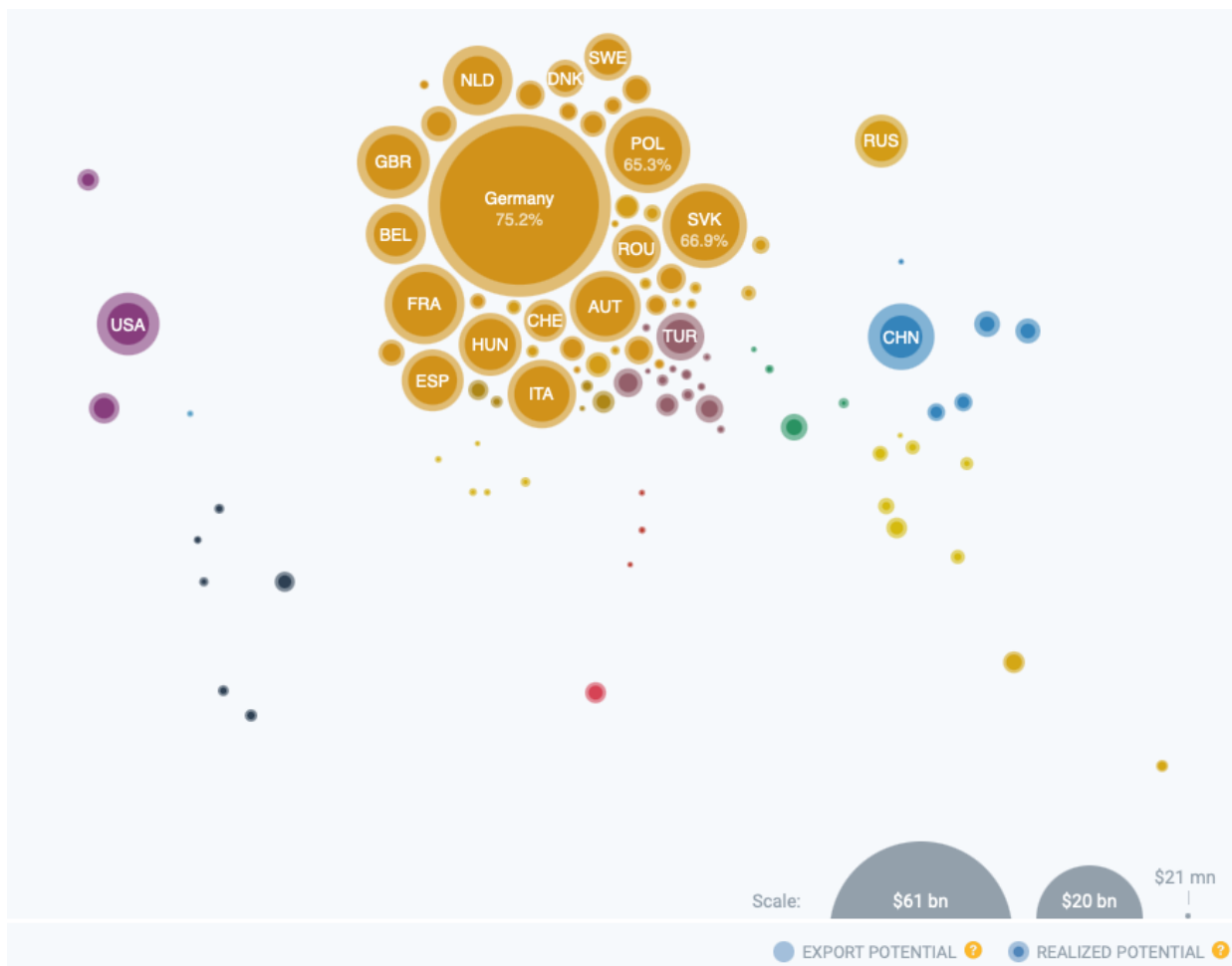
Źródło: ITC EPM (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

3.5.8 Czechy

Rynkami o największym potencjale dla czeskiego eksportu wszystkich produktów są Niemcy, Polska i Słowacja. Niemcy wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 15 mld USD. W dalszej kolejności są: Polska z potencjałem eksportowym o wartości 4,5 mld USD, Niderlandy (4,4 mld USD), Słowacja (4,2 mld USD), Francja (4 mld USD) oraz Wielka Brytania (3,9 mld USD).

Rysunek 76. Potencjał eksportowy Czech: rynki



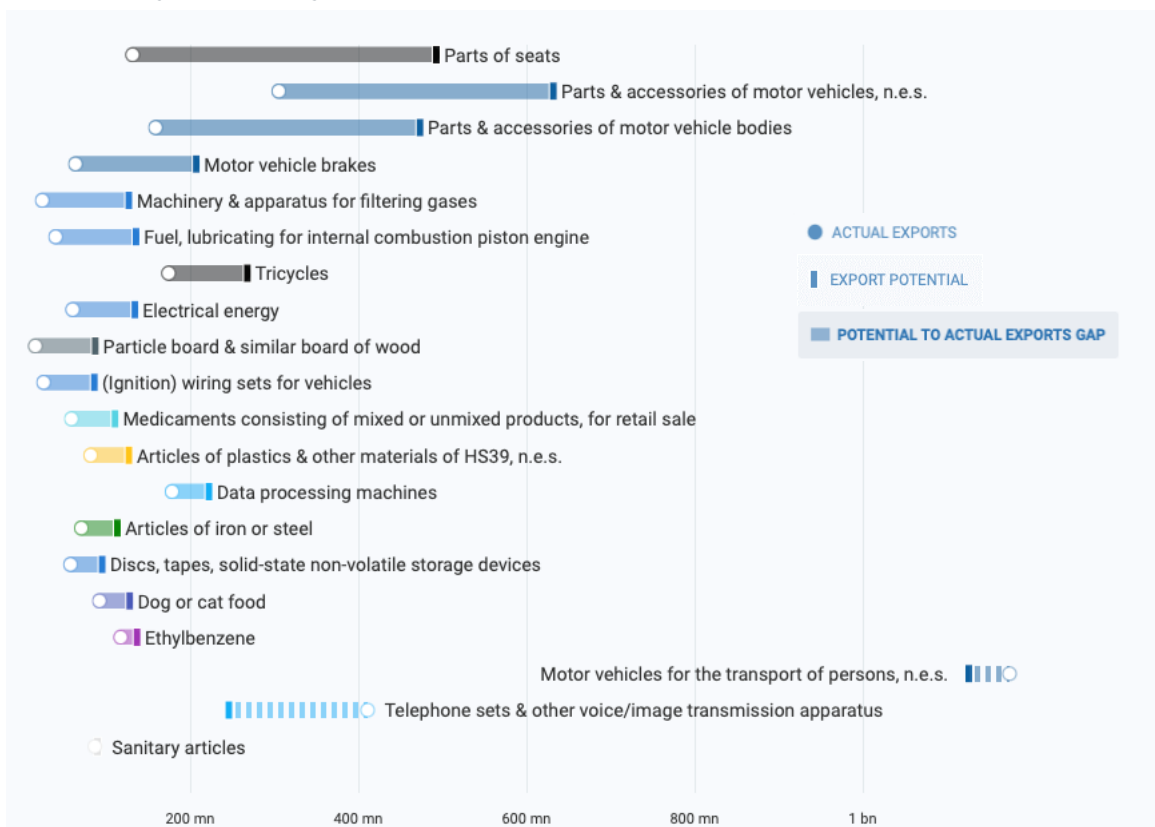
Źródło: ITC EPM (2023).

Towary o największym potencjale eksportowym Czech to: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane (10 mld USD); części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane, oraz części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Czech do Polski to:
 - 940190: elementy siedzeń – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 350 mln USD;
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (315 mln USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (303 mln USD);
 - 870830: hamulce do pojazdów silnikowych (133 mln USD);
 - 842139: maszyny i urządzenia do filtracji gazów (92 mln USD);
 - 950300: rowery trzykołowe (83 mln USD);
 - 4410XX: płyty wiórowe i podobne płyty drewniane (60 mln USD);
 - 851220: zestawy przewodów (zapłonowych) do pojazdów (49 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiśzanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (41 mln USD);
 - 392690: artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane (34 mln USD);
 - 8471XX: maszyny do przetwarzania danych (33 mln USD);
 - 732690: wyroby z żelaza i stali (32 mln USD).

Rysunek 77. Potencjał eksportowy Czech do Polski

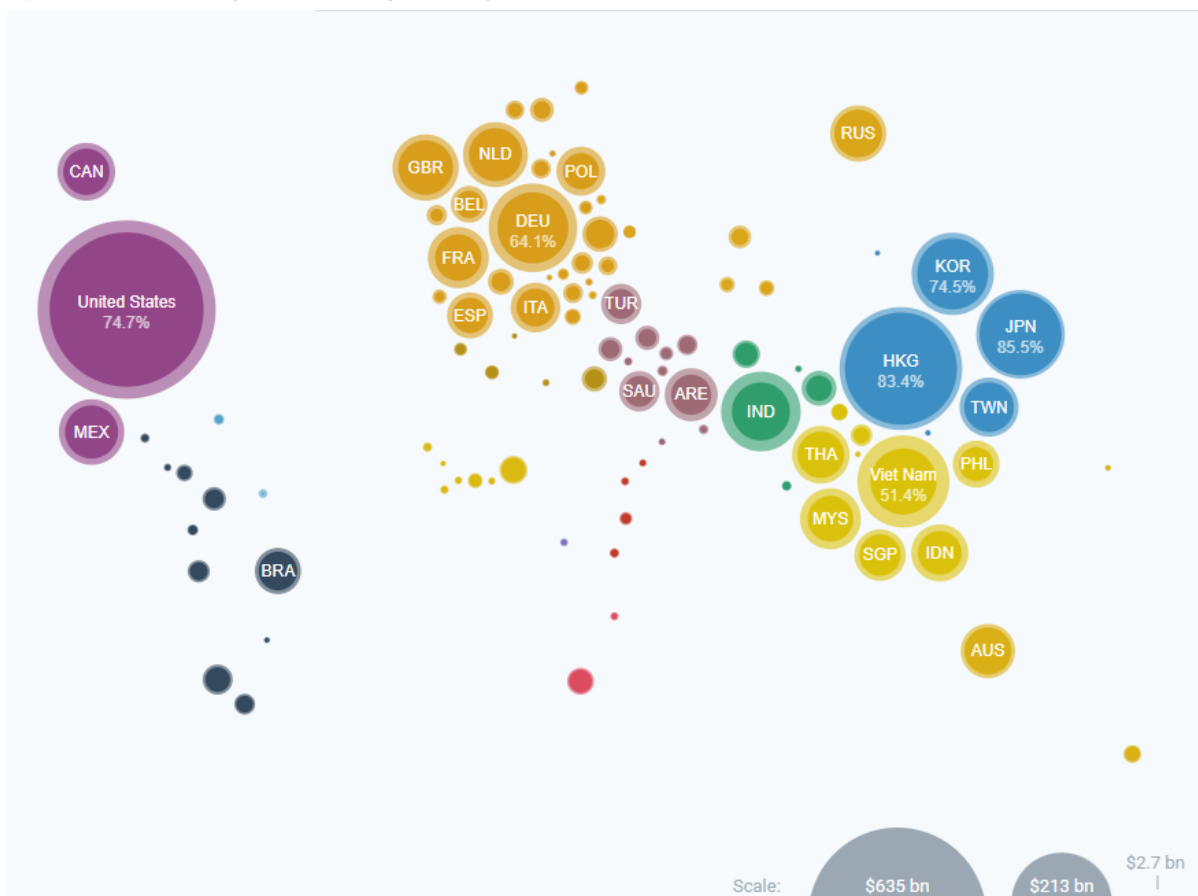


Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.9 Chiny

Rynkami o największym potencjale dla chińskiego eksportu są: Stany Zjednoczone, Wietnam, Indie, Niemcy. Stany Zjednoczone wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 160 mld USD. W dalszej kolejności są: Wietnam z potencjałem eksportowym o wartości 88 mld USD, Indie (65 mld USD), Niemcy (60 mld USD) i Hong Kong (52 mld USD).

Rysunek 78. Potencjał eksportowy Chin: rynki



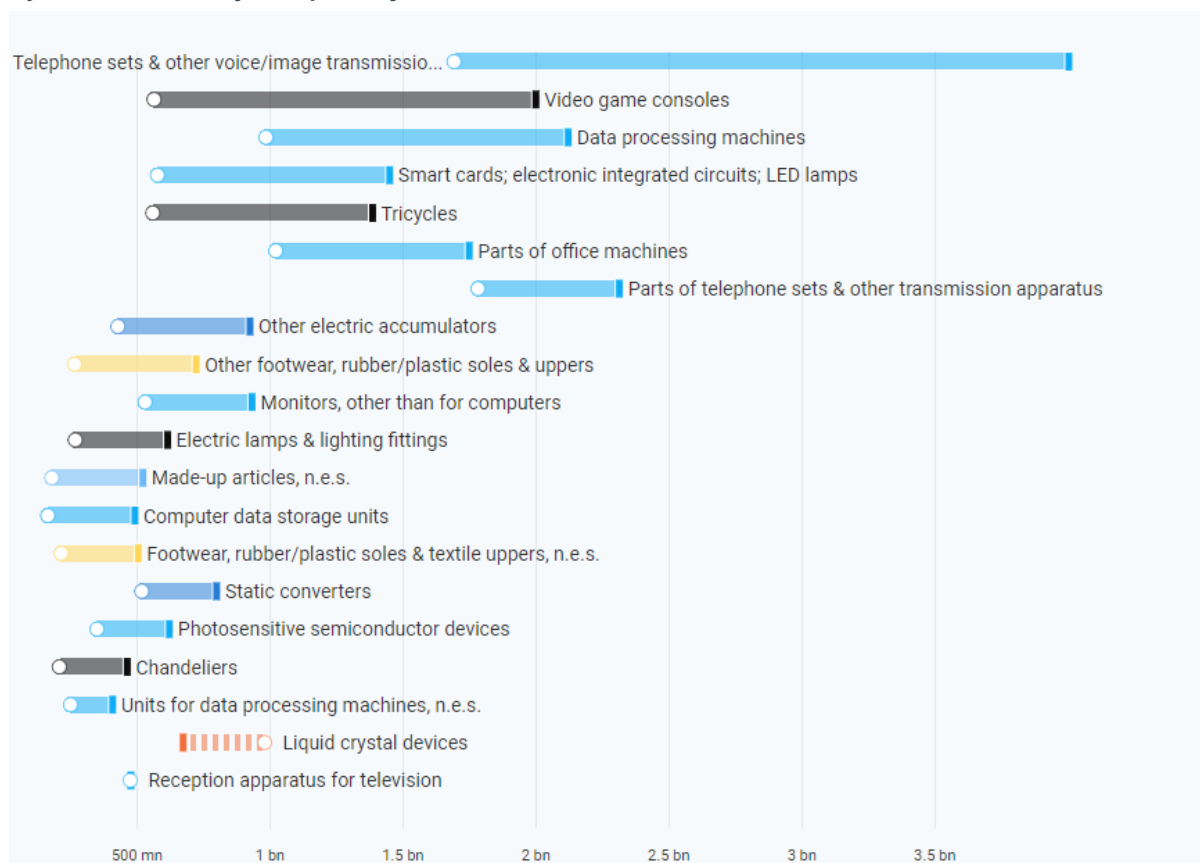
Źródło: ITC EPM (2023).

Towary o największym potencjale eksportowym Chin to: Aparaty telefoniczne i inne urządzenia do transmisji głosu/obrazu (115 mld USD); inteligentne karty, układy scalone, lampy LED (64 mld USD) oraz maszyny do automatycznego przetwarzania danych i urządzenia do nich (62 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Chin do Polski to:
 - 85XXXb: aparaty telefoniczne i inne urządzenia do transmisji głosu/obrazu (2,3 mld USD);
 - 9504XX: konsole do gier (1,4 mld USD);
 - 8471XX: maszyny do automatycznego przetwarzania danych i urządzenia do nich (1,1 mld USD);
 - 85XXXd: inteligentne karty; układy scalone; lampy LED (837 mln USD);
 - 950300: rowery trójkołowe (790 mln USD);
 - 84XXXd: części do maszyn biurowych (691 mln USD);
 - 85XXXc: części do aparaty telefoniczne i inne urządzenia do transmisji głosu/obrazu (496 mln USD);
 - 8507XX: akumulatory elektryczne (461 mln USD);
 - 6402XX: pozostałe obuwie z podeszwami i cholewkami, z gumy lub tworzyw sztucznych (421 mln USD);
 - 8528Xa: monitory i projektory, niezawierające aparatury odbiorczej do telewizji (366 mln USD).

Rysunek 79. Potencjał eksportowy Chin do Polski



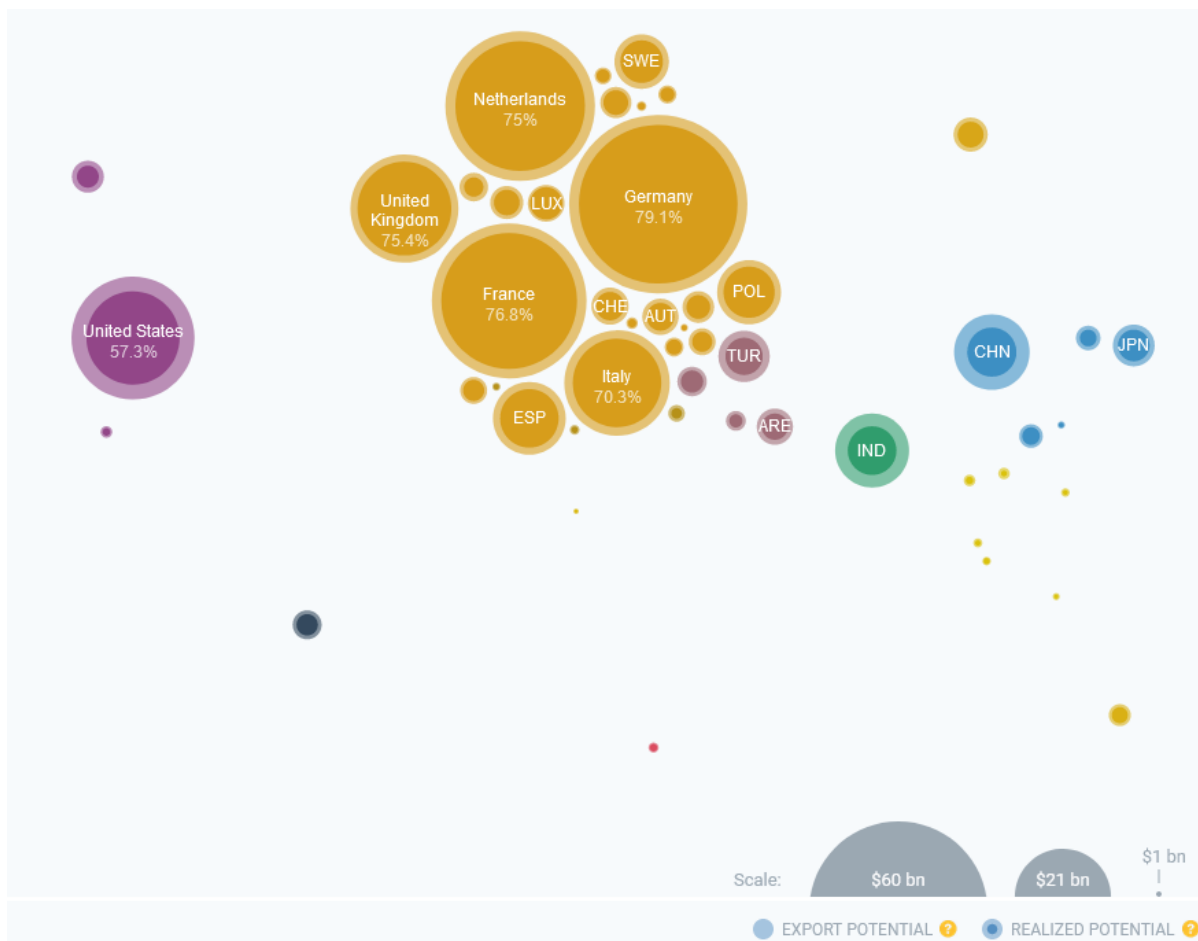
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.10 Belgia

Rynkami o największym potencjale dla czeskiego eksportu są USA, Niemcy, Niderlandy, Francja, Chiny i Indie.

USA i Niemcy wykazują największe bezwzględne różnice między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 13 mld USD. W dalszej kolejności są: Niderlandy z Francją z potencjałem eksportowym o wartości 11 mld USD, Chiny (8,1 mld USD), Indie (7,1 mld USD), Wochoy (7,2 mld USD) oraz Wielka Brytania (6,2 mld USD).

Rysunek 80. Potencjał eksportowy Belgii: rynki



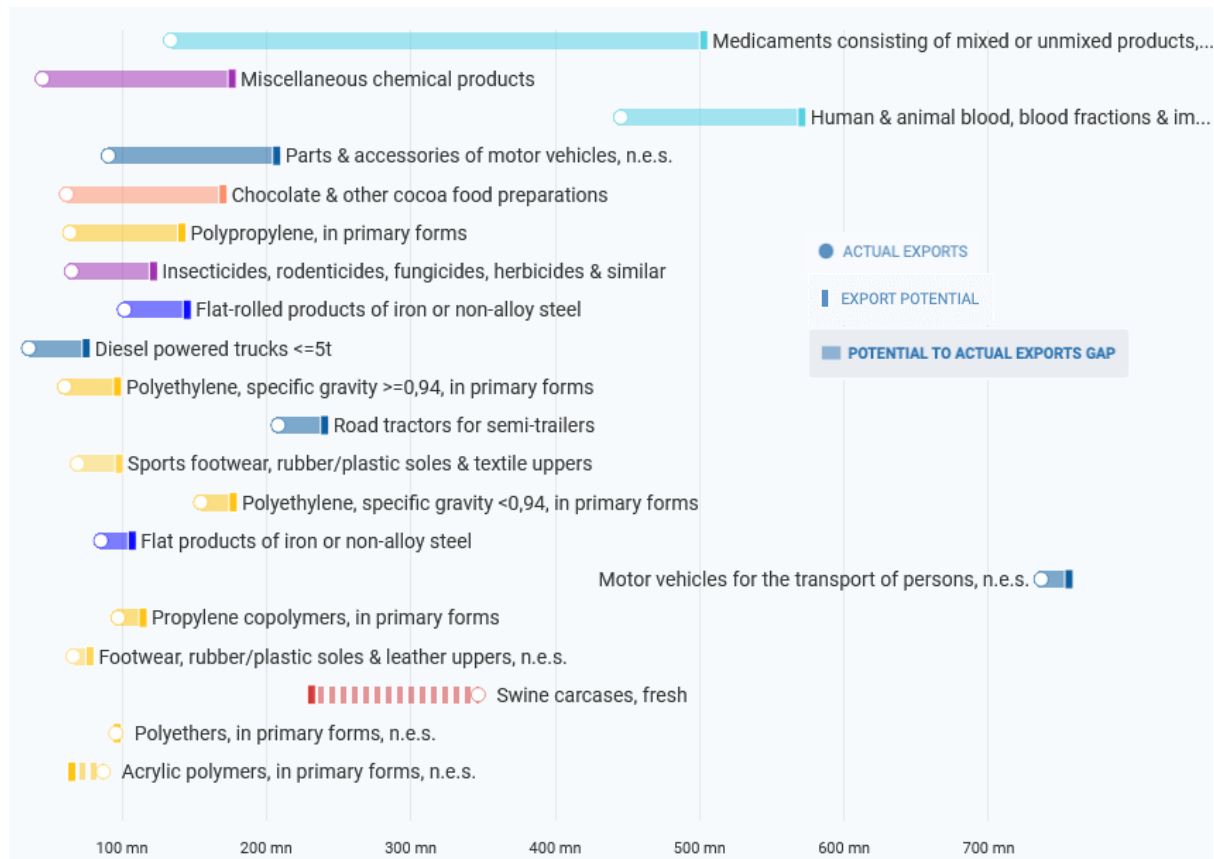
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Belgii na rynek światowy to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (12 mld USD);
 - 3002XX: ludzka i zwierzęca krew, frakcje krwi i produkty immunologiczne (11 mld USD);
 - 3004Xb: Leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych (7,9 mld USD);
 - 38XXXX: różne produkty chemiczne (2,3 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Belgii do Polski to:
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiśzanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (362 mln USD);
 - 38XXXX: różne produkty chemiczne (125 mln USD);
 - 3002XX: ludzka i zwierzęca krew, frakcje krwi i produkty immunologiczne (119 mln USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (110 mln USD);
 - 180620: czekolada i inne przetwory spożywcze zawierające kakao (102 mln USD);
 - 390210: polipropylen w formach podstawowych (71 mln USD);
 - 3808: Insektycydy, rodentycydy, grzybocydy, herbicydy i tym podobne (50 mln USD);
 - 721049: wyroby walcowane płaskie z żeliwa lub stali niestopowej (37 mln USD).

Rysunek 81. Potencjał eksportowy Belgii do Polski



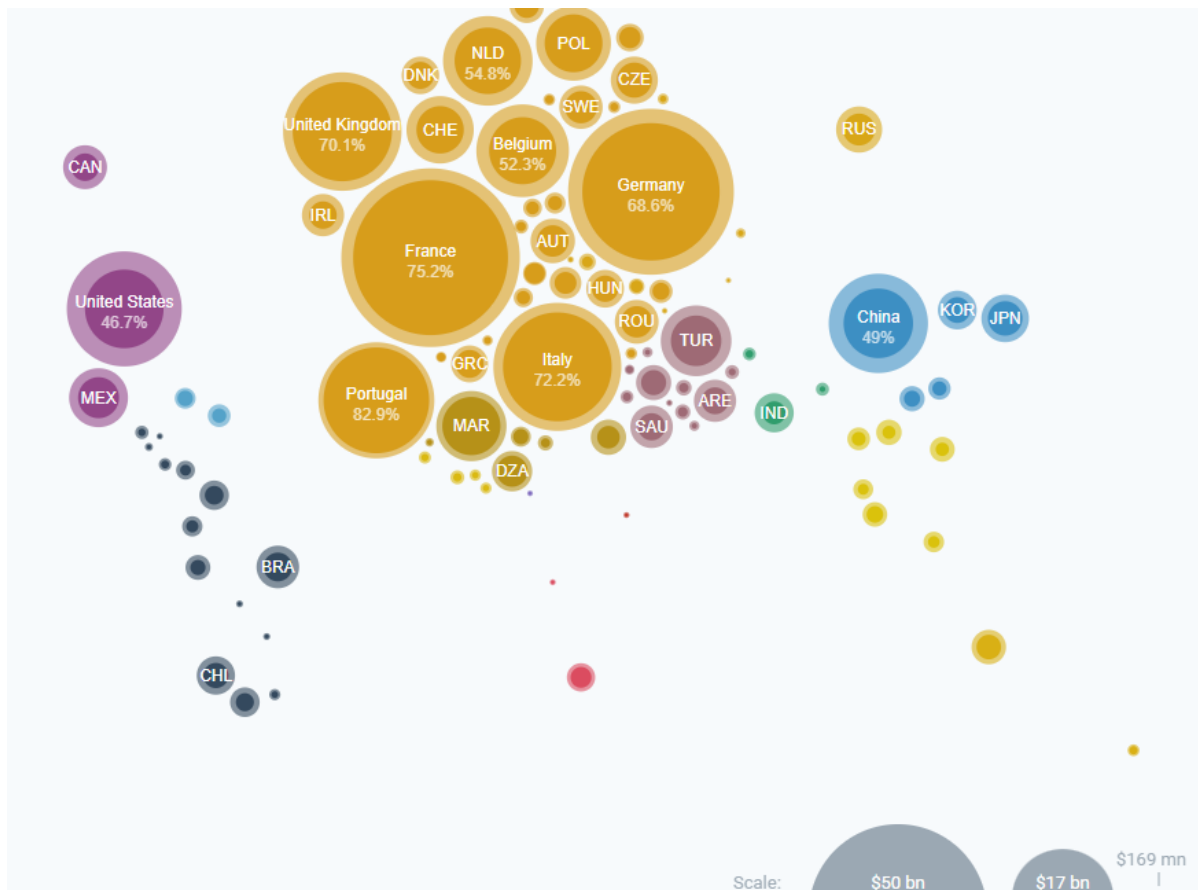
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.11 Hiszpania

Rynkami o największym potencjale dla hiszpańskiego eksportu są: Stany Zjednoczone, Francja, Niemcy.

Niemcy wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 14 mld USD. W dalszej kolejności są: Francja z potencjałem eksportowym o wartości 12 mld USD, Stany Zjednoczone (11 mld USD), Chiny (8,3 mld USD), Włochy (7,3 mld USD) oraz Wielka Brytania i Belgię (po 6,8 mld USD każdy).

Rysunek 82. Potencjał eksportowy Hiszpanii: rynki



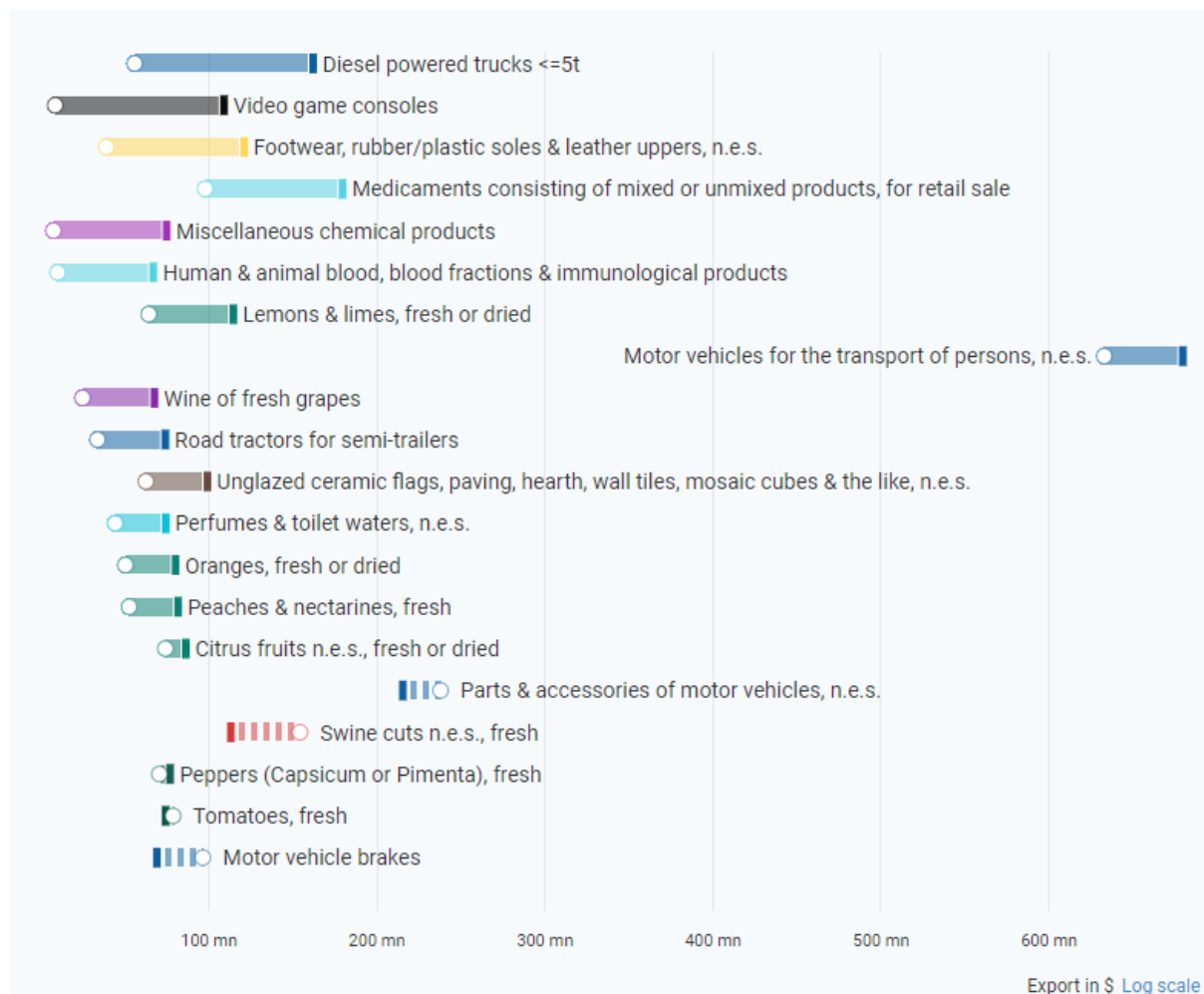
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Hiszpanii na rynek światowy to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (21 mld USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiyszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (6,9 mld USD);
 - 3002XX: krew ludzka, krew zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (4,2 mld USD);
 - 8708XX: części i elementy do pojazdów (3,3 mld USD);
 - 870421: Pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 t (3,2 mld USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Hiszpanii do Polski to:
 - 870421: Pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 t – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 100 mln USD;
 - 9504XX: konsole do gier wideo (94 mln USD);
 - 6403XX: produkty obuwnicze (76 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (75 mln USD);
 - 38XXXX: różne produkty chemiczne (61 mln USD);
 - 3002XX: krew ludzka, krew zwierzęca, frakcje krwi i produkty immunologiczne (51 mln USD);
 - 080550: owoce cytrusowe (44 mln USD);
 - 8703XX: samochody i pozostałe pojazdy silnikowe przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (40 mln USD);
 - 220421: wino z winogrona (36 mln USD);
 - 870120: ciągniki siodłowe (34 mln USD).

Rysunek 83. Potencjał eksportowy Hiszpanii do Polski



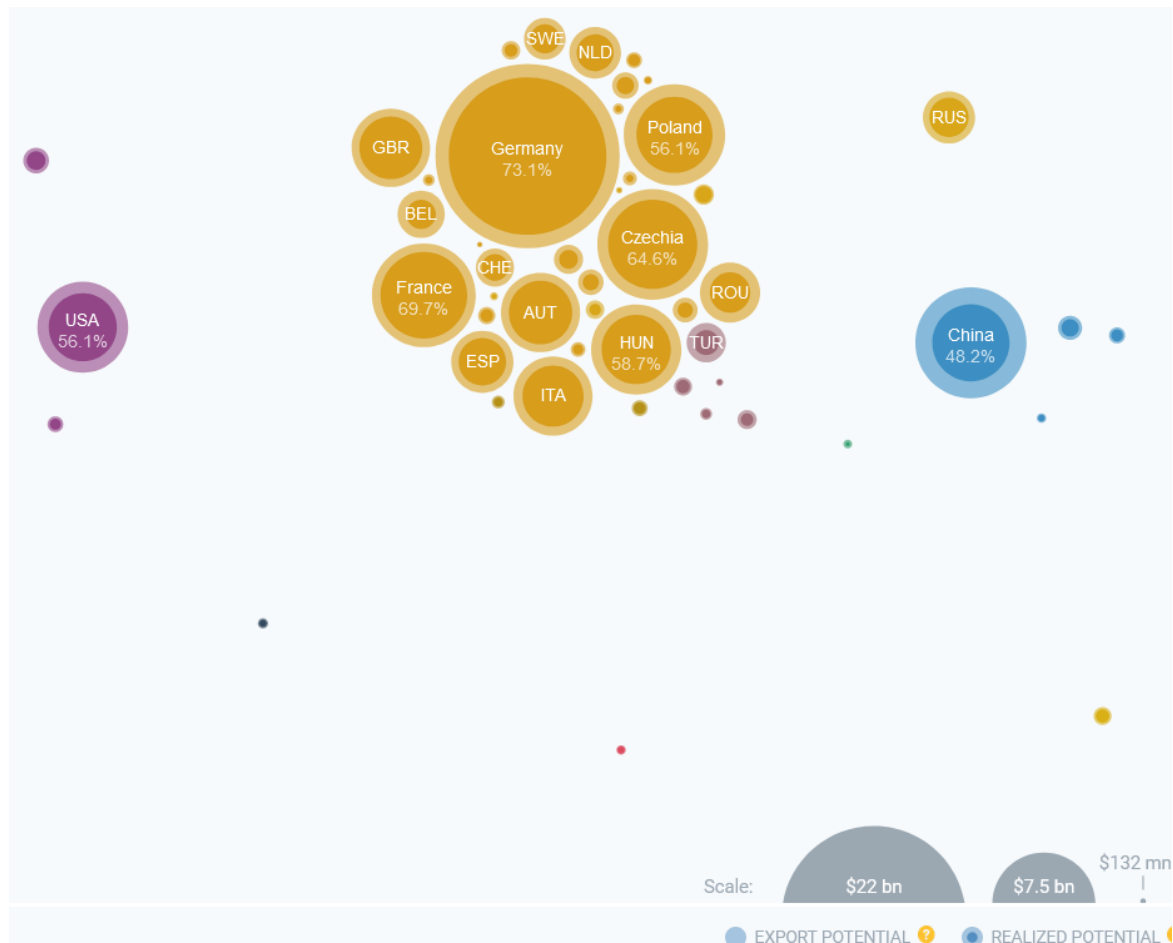
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.12 Słowacja

Rynkami o największym potencjale dla słowackiego eksportu są Niemcy, Czechy, Polska i Francja.

Niemcy wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 6 mld USD. W dalszej kolejności są: Chiny z potencjałem eksportowym o wartości 4,5 mld USD, Polska (3,2 mld USD), Czechy (3 mld USD), USA (2,6 mld USD), Węgry (2,4 mld USD), Francja (2,3 mld USD). Z tych krajów to Chiny mają procentowo największy niewykorzystany potencjał – możliwości wzrostu są ponad dwukrotne.

Rysunek 84. Potencjał eksportowy Słowacji: rynki



Źródło: ITC EPM (2023).

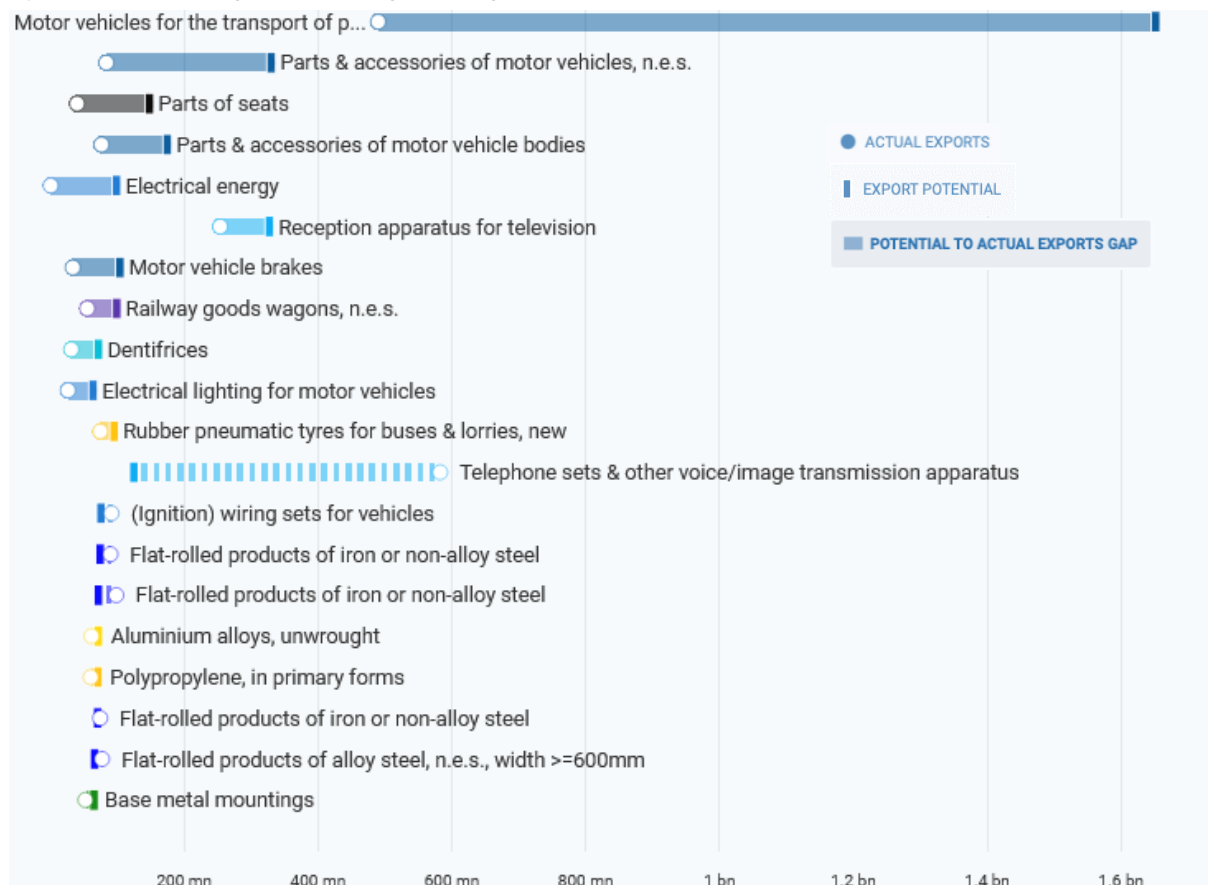
- Towary o największym potencjale eksportowym Słowacji na rynek światowy to:
 - 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (11 mld USD);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (2 mld USD);
 - 8528Xc: aparatura odbiorcza dla telewizji (1,1 mld USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (910 mln USD);



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale wzrostu eksportu ze Słowacji do Polski to:
 - 8703XX: samochody osobowe (1,1 mld USD wzrostu);
 - 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane (231 mln USD);
 - 940190: elementy siedzeń (93 mln USD);
 - 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych (83 mln USD);
 - 271600: energia elektryczna (83 mln USD);
 - 8528Xc: telewizory (58 mln USD);
 - 870830: hamulce do pojazdów silnikowych (55 mln USD);
 - 860699: tabor kolejowy (29 mln USD);
 - 330610: środki higieny stomatologicznej (25 mln USD);
 - 851220: oświetlenie motoryzacyjne (22 mln USD).

Rysunek 85. Potencjał eksportowy Słowacji do Polski

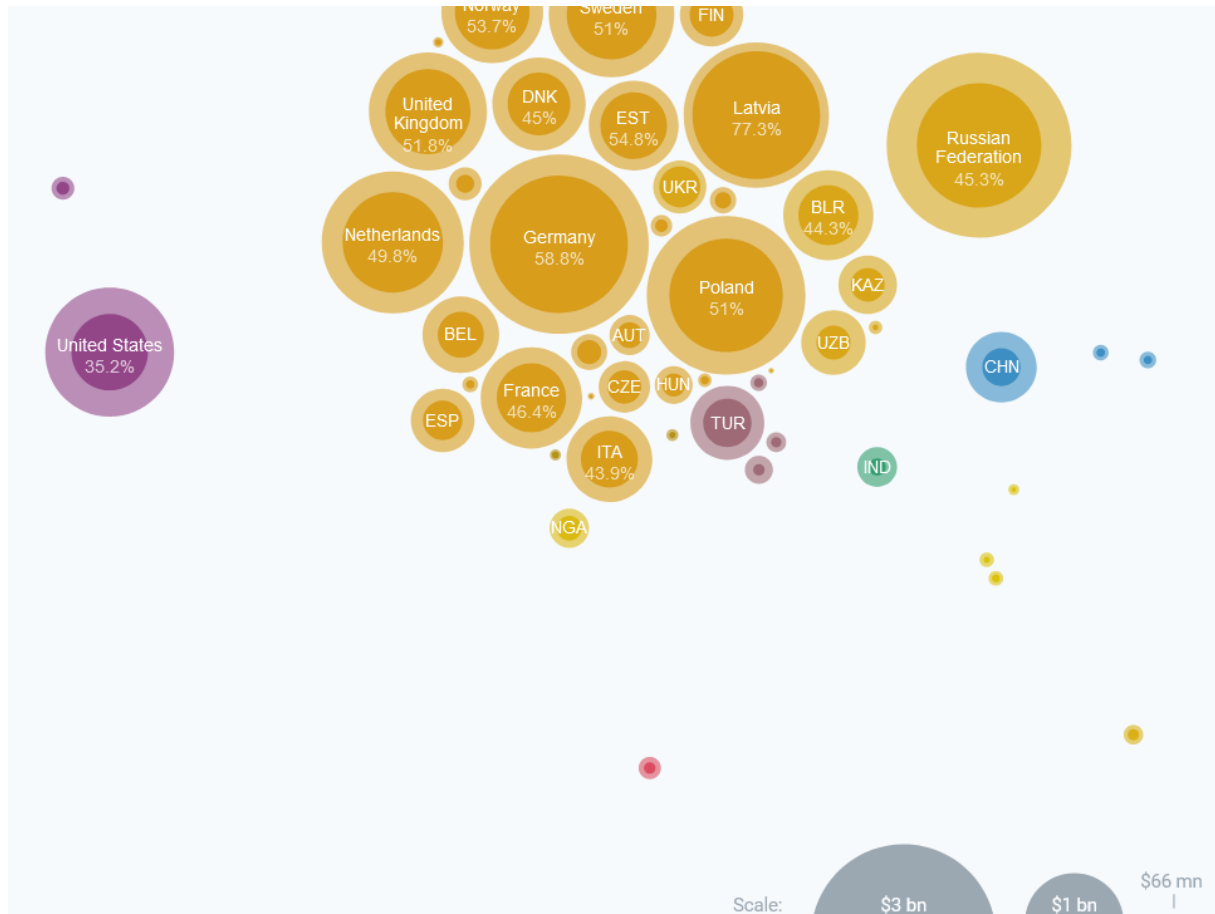


Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.13 Litwa

Rynkami o największym potencjale dla litewskiego eksportu są Niemcy, Polska, Łotwa i Holandia i USA. Z wyjątkiem Łotwy, której potencjał jest już w prawie 80% wykorzystany, powyższe kraje wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości ok. 1 mld USD każdy.

Rysunek 86. Potencjał eksportowy Litwy: rynki



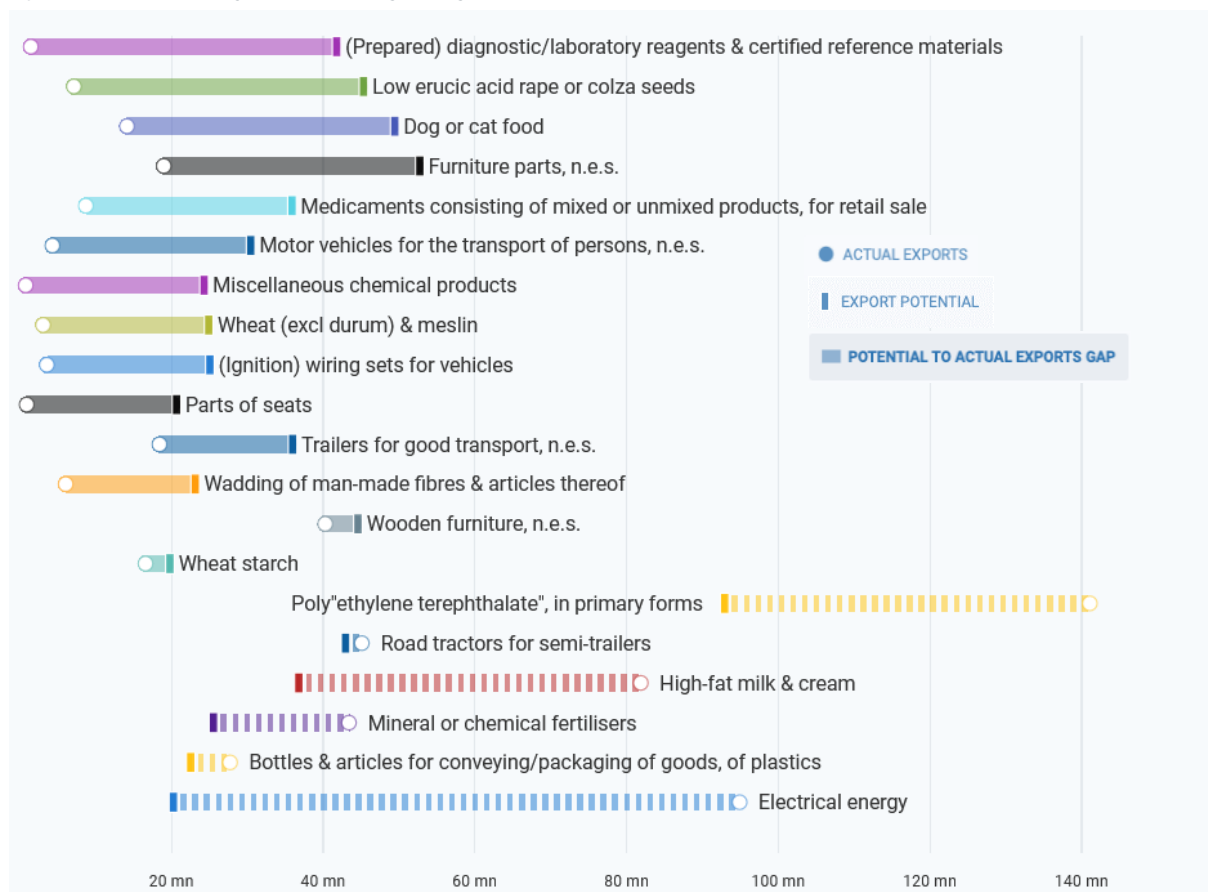
Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Litwy na rynek światowy to:
 - 382200: odczynniki laboratoryjne i materiały referencyjne – wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (720 mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (502 mln USD);
 - 940360: meble drewniane gdzie indziej niesklasyfikowane (474 mln USD);
 - 1001Xb: pszenica (354 mln USD);
 - 940390: części meblowe (313 mln USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Litwy do Polski to:
 - 382200: odczynniki laboratoryjne i materiały referencyjne (39 mln USD);
 - 120510: olej rzepakowy (37 mln USD);
 - 230910: karma dla psów i kotów (34 mln USD);
 - 940390: części mebli (32mln USD);
 - 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmięszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej (26 mln USD);
 - 8703XX: samochody, pojazdy mechaniczne do przewozu osób (25mln USD);
 - 38XXXX: pozostałe produkty chemiczne (22 mln USD,);
 - 1001Xb: pszenica (21 mln USD);
 - 854430: okablowanie dla pojazdów (20 mln USD);
 - 940190: części foteli (18 mln USD).

Rysunek 87. Potencjał eksportowy Litwy do Polski



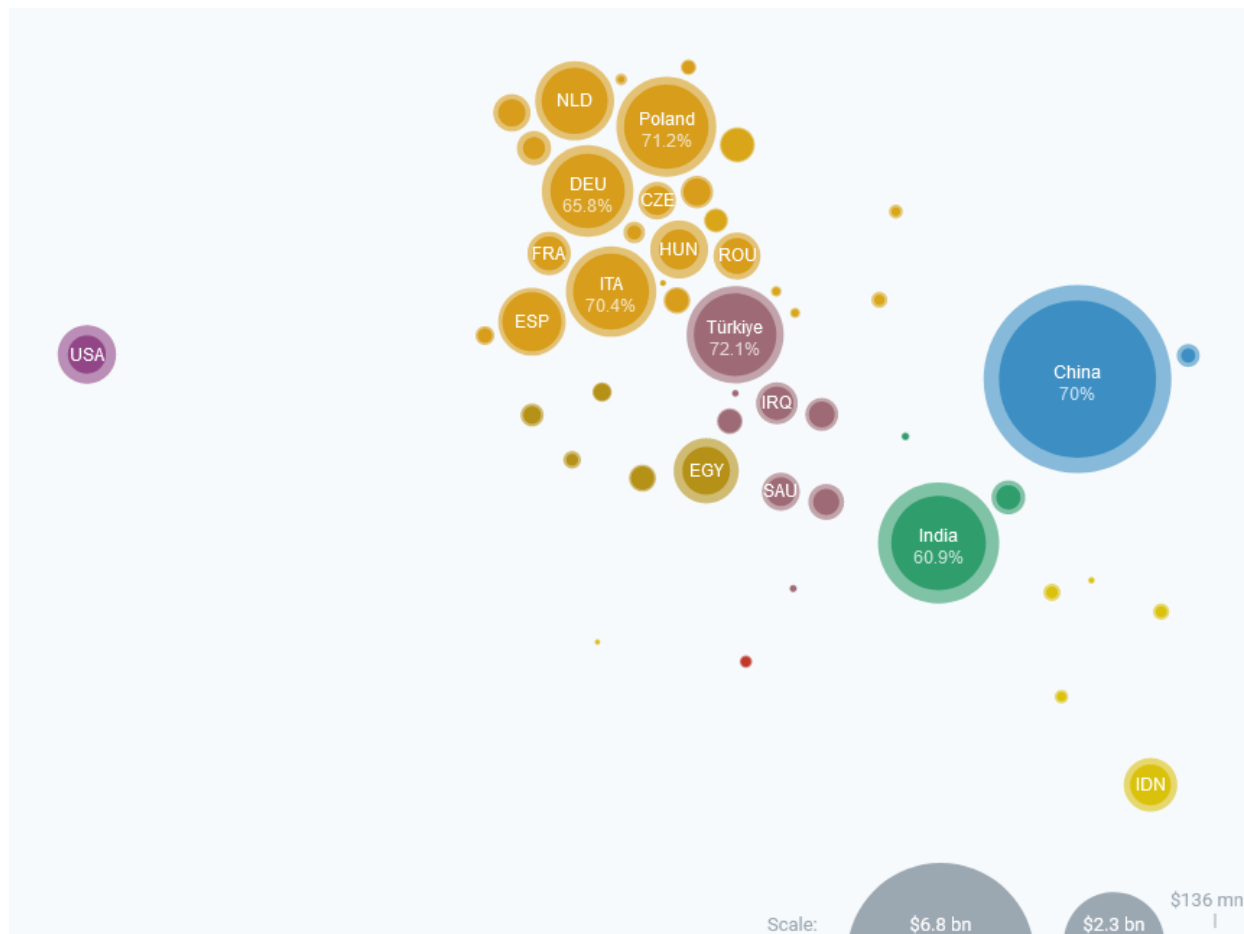
Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.14 Ukraina

Rynkami o największym potencjale dla ukraińskiego eksportu są Chiny, Indie, Polska, Turcja, Niemcy i Włochy.

W tym zestawieniu jedynie kierunki do Chin i Indii wykazują istotne potencjały wzrostowe rozumiane jako różnica pomiędzy oczekiwaną a rzeczywistą wartością realizowanego tam eksportu z Ukrainy.

Rysunek 88. Potencjał eksportowy Ukrainy: rynki



Źródło: ITC EPM (2023).

- Towary o największym potencjale eksportowym Ukrainy na rynek światowy to:
 - 151211: surowy olej słonecznikowy lub szafranowy – wykazuje największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (1,9 mld USD);
 - 260112: aglomerowane rudy i koncentraty żelaza (z wył. prażonych pirytów żelaza) (653 mln USD);
 - 151219: olej z nasion słonecznika lub szafranowy (z wył. surowego) i frakcje (486 mln USD).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z **Ukrainy do Polski** to:
 - 720712: półprodukty z żeliwa lub stali (47 mln USD);
 - 720110: surówka $\leq 0,5\%$ fosforu (44 mln USD);
 - 120510: nasiona rzepaku lub rzepiku o niskiej zawartości kwasu erukowego (41 mln);
 - 851671: elektrotermiczne ekspresy do kawy/herbaty (37mln USD);
 - 721420: sztaby i pręty, z żeliwa lub stali niestopowej (35 mln USD);
 - 720839: wyroby walcowane płaskie z żeliwa lub stali niestopowej (30 mln USD);
 - 100590: kukurydza (z wyłączeniem nasion do siewu) (23 mln USD);
 - 720838: wyroby walcowane płaskie z żeliwa lub stali niestopowej (10 mln USD);
 - 250830: szamot (z wyłączeniem glin kaolinowych i ekspandowanych) (9,8 mln USD);
 - 151219: olej z nasion słonecznika lub szafranowy (z wył. surowego) i frakcje (801 tys. USD).

Rysunek 89. Potencjał eksportowy Litwy do Polski



Źródło: ITC EPM (2023).

3.5.15 Arabia Saudyjska

Rynkami o największym potencjale eksportu są Chiny, Indie, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

Chiny wykazują największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości 8,7 mld USD. W dalszej kolejności są: Indie z potencjałem eksportowym o wartości 5,5 mld USD, Zjednoczone Emiraty Arabskie (5,2 mld USD), Turcja (3,6 mld USD), Stany Zjednoczone (2 mld USD).

Rysunek 90. Potencjał eksportowy Arabii Saudyjskiej: rynki



Źródło: ITC EPM (2023).

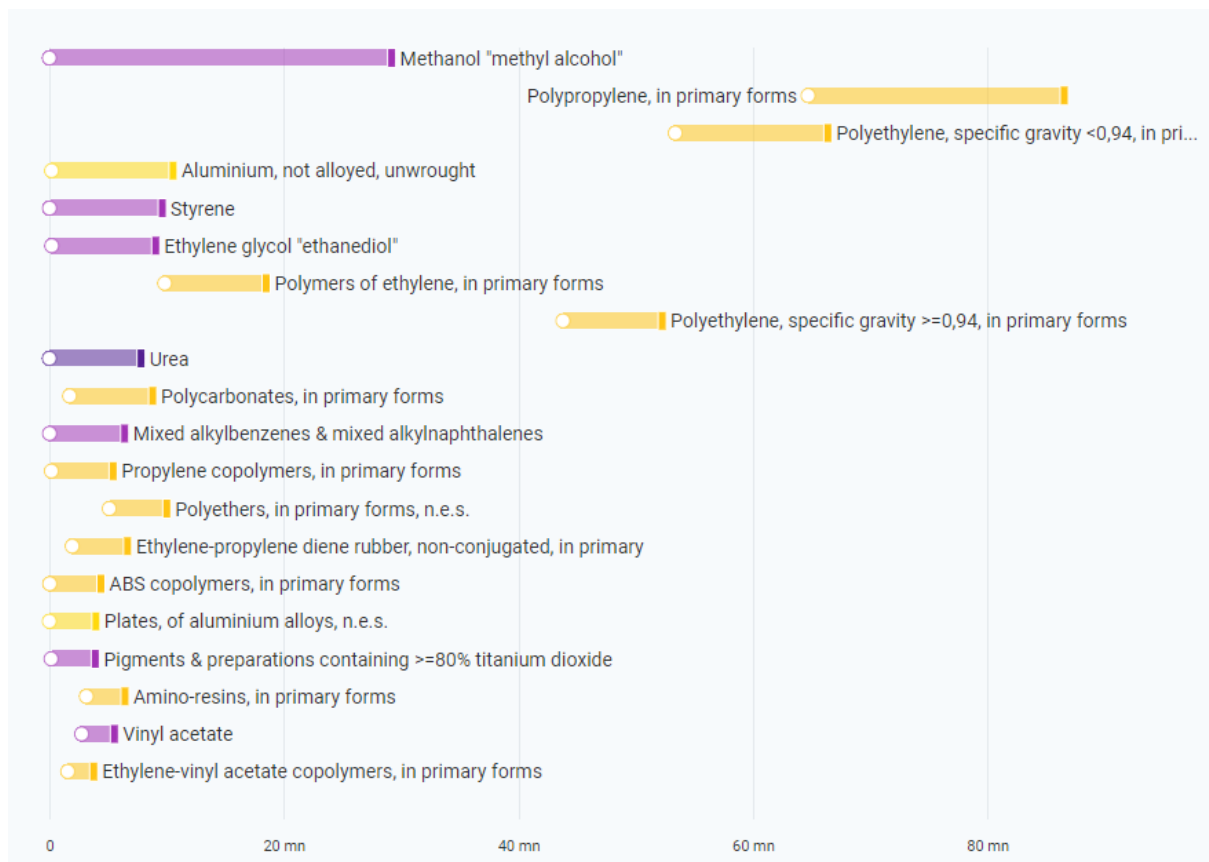
- Towary o największym potencjale eksportowym Arabii Saudyjskiej na rynek światowy to:
 - 390120: polietylen o specjalnych właściwościach; w podstawowej formie – wykazuje największą bezwzględną różnicę między potencjalnym a rzeczywistym eksportem pod względem wartości, pozostawiając przestrzeń do realizacji dodatkowego eksportu o wartości (4,1 mld USD);
 - 390110: polietylen o specjalnych właściwościach; w podstawowej formie (3,9 mld USD);
 - 390210: polipropylen w podstawowej formie (3,7 mld USD);
 - 290511: metanol (1,5 mld USD);
 - 710812: złoto, w stanie surowym (1,4 mld USD).



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Towary o największym potencjale eksportowym z Arabii Saudyjskiej do Polski to:
 - 290511: metanol (28 mln USD);
 - 390210: polipropylen w podstawowej formie (21 mln USD);
 - 390110: polietylen o specjalnych własnościach; w podstawowej formie (12 mln USD);
 - 760110: czyste aluminium; nieprzetworzone (9,5 mln USD);
 - 290250: styren (8,8 mln USD);
 - 290531: glikol etylenowy (8,1 mln USD);
 - 3901XX: polimery etylenowe (7,8 mln USD);
 - 390120: polietylen o specjalnych własnościach; w podstawowej formie (7,6 mln USD);
 - 310210: mocznik (7 mln USD);
 - 390740: poliwęglany, w podstawowej formie (6,3 mln USD);
 - 381700: mieszane alkilobenzeny i mieszane alikilonaftaleny (5,6 mln USD);
 - 390230: kopolimer propylenu, w podstawowej formie (4,5 mln USD).

Rysunek 91. Potencjał eksportowy Arabii Saudyjskiej do Polski



Źródło: ITC EPM (2023).



3.6 Wnioski z badań ankietowych

Analiza publicznie dostępnych danych opisujących zmiany i uwarunkowania gospodarcze oraz handlowe w ostatnich kilku latach, prezentuje jedynie retrospektywny charakter tych procesów. Analiza nawet długoterminowych szeregów czasowych traci jednak swój istotny wymiar predykcyjny w wyniku materializacji wciąż silnie oddziałujących czynników jak pandemia COVID-19 i wojna rosyjsko-ukraińska. Zaistniała sytuacja stanowi wyzwanie, które nie mogło być brane pod uwagę na etapie opracowania „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”.

W związku z powyższym oraz wciąż aktualną potrzebą rozpoznania potrzeb importowo-eksportowych, w celu realizacji kierunków rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, wykonano badanie opierające się o wywiady z interesariuszami transportu intermodalnego reprezentującymi instytucje i organizacje, których zadaniem jest wsparcie rozwoju wzajemnych stosunków gospodarczych, handlowych i przedsięwzięć inwestycyjnych. Pierwszą grupą adresatów kwestionariuszy badających opinie i nastroje dalszych kierunków rozwoju zostały ambasady krajów, które charakteryzują się najsilniejszymi relacjami z Polską lub wykazują istotny potencjał wzrostu. Drugą grupę stanowiły izby handlowe i gospodarcze działające w kraju i za granicą.

Wyniki wywiadów stanowią uzupełnienie analiz danych dostępnych publicznie i zostały wykorzystane do opracowania wniosków niniejszego raportu.

Podmioty, które udzieliły odpowiedzi na zadane pytania wskazywały, że z roku na rok występuje wzrost wymiany handlowej między Polską a krajem, który reprezentują. Jako potencjał do kolejnych wzrostów w wymianie handlowej wskazuje się przede wszystkim zakończenie konfliktu rosyjsko-ukraińskiego (Polska jako centrum logistyczne w procesie odbudowy Ukrainy). Wzrosty w wymianie handlowej z Polską przewiduje się w branżach takich jak motoryzacja, sprzęt AGD, towary przemysłowe (np. plastik, guma, stal), maszyny przemysłowe, lotnictwo, farmaceutyka, przemysł modowy, kosmetyki, przemysł meblarski, materiały budowlane, sektor energetyczny. Badani, poza recesją, nie wskazali żadnych zagrożeń mogący powstrzymać rozwój wzajemnej wymiany handlowej.

Inwestycje na rynkach rodzimych będą obejmować sektor energetyczny, gospodarkę cyfrową a także produkcję dóbr konsumpcyjnych. Nie każdy kraj przeprowadzał badania dotyczące opłacalności wyboru Polski dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych, ale tam, gdzie takie analizy zostały przeprowadzone Polska została wskazana jako atrakcyjne miejsce. Ważnym wnioskiem wynikającym z przeprowadzonego badania jest fakt, że Polska uważana jest także za dobre miejsce dla nearshoringu. Badani wskazywali atrakcyjne położenie kraju, wykwalifikowaną siłę roboczą i konkurencyjne koszty pracy.

3.7 Listy grup towarowych oraz kierunków eksportowo-importowych z największym potencjałem

Przeprowadzona analiza za pomocą tradycyjnych metod analizy struktury produkcji przemysłowej oraz przepływów handlu zagranicznego Polski i jej partnerów handlowych, a także zastosowanie narzędzia ITC EPM do szacowania potencjału eksportowego, pozwoliła na wyselekcjonowanie grup towarów i relacji eksportowo–importowych z najwyższym potencjałem. Wyniki analizy zostały przedstawione w poniższych tabelach poniżej.

Tabela 7. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w eksporcie Polski

Lp.	CN	Grupa towarowa	mln USD
1	8708XX	Części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane	2902
2	8703XX	Pojazdy silnikowe do transportu pasażerów, gdzie indziej niesklasyfikowane	2078
3	3004Xb	Leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej	1425
4	870829	Części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych	1391
5	940190	Części siedzeń	1112
6	940360	Meble drewniane	1051
7	870421	Pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton	1017
8	8528Xc	Urządzenia odbiorcze dla telewizji	797
9	8507XX	Pozostałe akumulatory elektryczne	731
10	870830	Hamulce do pojazdów silnikowych	620
11	940161	Tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami	576
12	392690	Artykuły z tworzyw sztucznych i pozostałych materiałów objętych pozycją HS39, gdzie indziej niesklasyfikowane	437
13	381512	Katalizatory wspomagane, metal szlachetny jako substancja czynna, gdzie indziej niesklasyfikowane	423
14	8471XX	Urządzenia do przetwarzania danych	405
15	401110	Gumowe opony pneumatyczne do samochodów osobowych, nowe	371
16	330499	Preparaty kosmetyczne, do makijażu i pielęgnacji skóry	285
17	940390	Części mebli, gdzie indziej niesklasyfikowane	266
18	840820	Silniki o zapłonie samoczynnym	261
19	8702	Pojazdy silnikowe do transportu do 10 osób, w tym kierowca	233
20	210690	Przetwory spożywcze	208
21	730890	Konstrukcje i części konstrukcji	204
22	732690	Wyroby z żeliwa i stali	191
23	740311	Katody miedziane	191
24	880330	Części do samolotów/śmigłowców, gdzie indziej niesklasyfikowane	171
25	841191	Części silników turboodrzutowych lub turbośmigłowych	157

Źródło: opracowano na podstawie ITC EPM (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 8. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w imporcie Polski

Lp.	CN	Grupa towarowa	mln USD
1	8703XX	Pojazdy silnikowe do transportu pasażerów, gdzie indziej niesklasyfikowane	4421
2	3004Xb	Leki składające się z produktów zmieszanych lub niezmiyszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej	2552
3	85XXXb	Telefony i inne urządzenia aparaty przekazujące głos i obraz	2415
4	8708XX	Części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane	2300
5	9504XX	Konsole do gier wideo	1494
6	870829	Części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych	1286
7	8471XX	Urządzenia do przetwarzania danych	1163
8	8703XX	Samochody osobowe	1100
9	84XXXX	Urządzenia niesklasyfikowane	1100
10	85XXXd	Karty inteligentne; elektroniczne układy scalone; Lampy LED	1028
11	950300	Rowery trzykołowe	873
12	84XXXd	Części maszyn biurowych	828
13	870120	Ciągniki siodłowe do naczep	706
14	84XXXa	Pozostałe urządzenia	520
15	85XXXc	Części do aparatów telefonicznych i innych urządzeń do transmisji głosu/obrazu	496
16	940190	Części siedzeń	461
17	8507XX	Pozostałe akumulatory elektryczne	461
18	6402XX	Pozostałe obuwie z podeszwami i cholewkami, z gumy lub tworzyw sztucznych	421
19	38XXXX	Produkty chemiczne pozostałe	407
20	8528Xa	Monitory i projektory, niezawierające aparaty odbiorczej do telewizji	366
21	6403XX	Obuwie, plastikowe podeszwy i skórzane cholewki, gdzie indziej niesklasyfikowane	356
22	84XXXb	Części maszyn, uchwyty	332
23	870421	Pojazdy o zapłonie samoczynnym do 5 ton	322
24	330499	Preparaty kosmetyczne, do makijażu i pielęgnacji skóry	279
25	870830	Hamulce do pojazdów silnikowych	276
26	230400	Produkty spożywcze z oleju sojowego	246
27	220421	Wina ze świeżych winogron	223
28	330300	Perfumy, wody toaletowe	173
29	848180	Akcesoria do rur	169
30	871639	Ciągniki siodłowe gdzie indziej niesklasyfikowane	167
31	841191	Części silników turboodrzutowych lub turbośmigłowych	166

Źródło: opracowano na podstawie ITC EPM (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 9. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w relacjach eksportowych Polski

CN	Nazwa	Kierunek eksportu	Potencjał eksportu, mln USD
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Niemcy	2383
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – USA	1324
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Francja	1000
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Niderlandy	883
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Chiny	753
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Belgia	741
94	Meble, pościel, materace	Polska – Niemcy	635
94	Meble, pościel, materace	Polska – Niderlandy	552
94	Meble, pościel, materace	Polska – Francja	481
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	Polska – Czechy	462
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Czechy	450
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	Polska – Słowacja	424
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Polska – Niderlandy	352
94	Meble, pościel, materace	Polska – Czechy	347
94	Meble, pościel, materace	Polska – UK	340
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	Polska – Niderlandy	330
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – UK	298
38	Produkty chemiczne różne	Polska – Niemcy	229
94	Meble, pościel, materace	Polska – USA	204
74	Miedź i artykuły z miedzi	Polska – Niemcy	191
94	Meble, pościel, materace	Polska – Belgia	187
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Litwa	181
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Słowacja	179
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	Polska – Litwa	178
88	Statki powietrzne, statki kosmiczne i ich części	Polska – Francja	171
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Polska – USA	157
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Polska – Hiszpania	154
33	Olejki eteryczne i rezynoidy	Polska – Chiny	154
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Polska – Włochy	153
20	Przetwory z warzyw, owoców, orzechów	Polska – Chiny	147

Źródło: opracowano na podstawie ITC EPM (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 10. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w relacjach importowych Polski

CN	Nazwa	Kierunek importu	Potencjał importu, mln USD
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Niemcy – Polska	6667
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	Chiny – Polska	4460
95	Zabawki, gry i przybory sportowe, części i akcesoria	Chiny – Polska	2190
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Chiny – Polska	1791
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Słowacja – Polska	1469
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Niemcy – Polska	1273
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Czechy – Polska	751
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Niderlandy – Polska	606
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	USA – Polska	524
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Niderlandy – Polska	485
33	Olejki eteryczne i rezynoidy	Francja – Polska	452
64	Obuwie	Chiny – Polska	421
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Włochy – Polska	396
94	Meble, pościel, materace	Czechy – Polska	350
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	UK – Polska	344
64	Obuwie	Włochy – Polska	280
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	USA – Polska	263
23	Gotowa karma dla zwierząt	USA – Polska	246
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Francja – Polska	217
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	UK – Polska	216
38	Produkty chemiczne różne	Niderlandy – Polska	199
38	Produkty chemiczne różne	Belgia – Polska	175
87	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria	Hiszpania – Polska	174
72	Żeliwo i stal	Ukraina – Polska	165
88	Statki powietrzne, statki kosmiczne i ich części	Francja – Polska	137
18	Kakao i przetwory z kakao	Niderlandy – Polska	134
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Francja – Polska	134
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Włochy – Polska	125
84	Maszyny i urządzenia mechaniczne	Czechy – Polska	125
85	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części	Niderlandy – Polska	115

Źródło: opracowano na podstawie ITC EPM (2023).

Tabela 11. Lista partnerów handlowych oraz kierunków wymiany handlowej najwyższym potencjałem

Eksport			Import		
Lp.	Top 10 kierunek	mln USD	mln USD	Top 10 kierunek	Lp.
1	Polska – Niemcy	4086	9749	Niemcy – Polska	1
2	Polska – Niderlandy	2571	8862	Chiny – Polska	2
3	Polska – USA	1927	1974	Niderlandy – Polska	3
4	Polska – Francja	1904	1779	Słowacja – Polska	4
5	Polska – Czechy	1576	1525	Czechy – Polska	5
6	Polska – Belgia	1506	1459	Włochy – Polska	6
7	Polska – Chiny	1450	1307	Francja – Polska	7
8	Polska – UK	1180	1197	USA – Polska	8
9	Polska – Słowacja	959	1006	Belgia – Polska	9
10	Polska – Włochy	765	959	UK – Polska	10

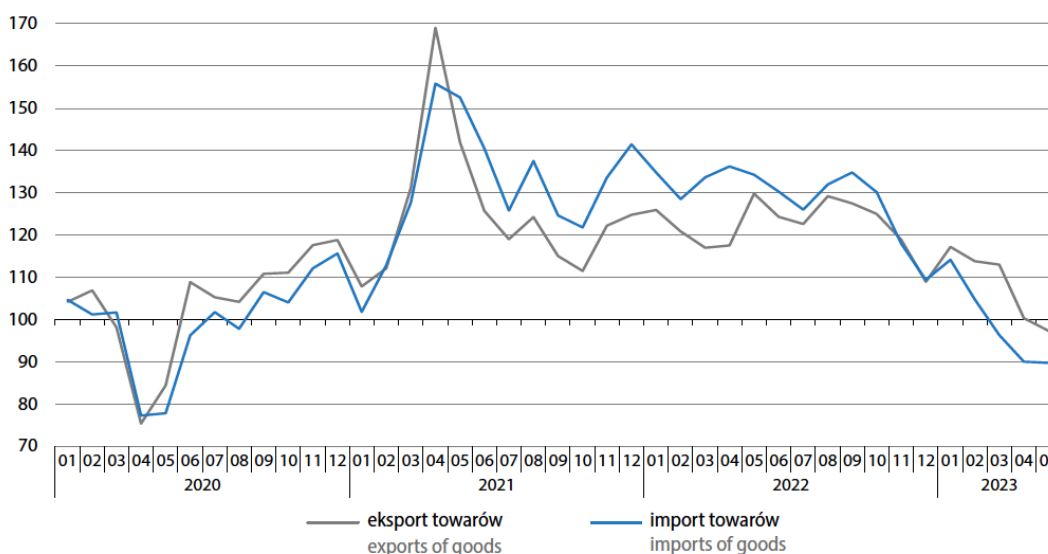
Źródło: opracowano na podstawie ITC EPM (2023).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

3.8 Możliwe scenariusze zmian w strukturze handlu zagranicznego w korytarzach TEN-T

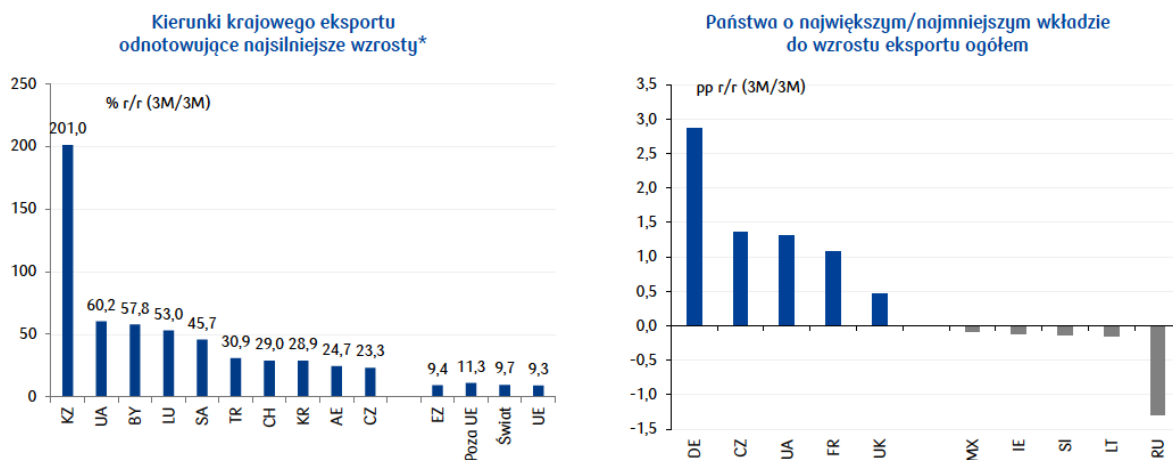
- Według danych GUS, w pierwszej połowie 2023 r. w obrotach towarowych Polski kluczowym rynkiem pozostawała strefa euro, główną rolę wśród kierunków eksportowych niezmiennie odgrywają Niemcy, chociaż ich znaczenie jest niższe niż w 2021 r. Relatywnie silniej rosną obroty poza UE, niż wewnątrz wspólnoty. Najszybciej rósł eksport do Kazachstanu, Ukrainy i na Białoruś. Wysoko w rankingu znajduje też Turcja – w tym przypadku, podobnie jak w Kazachstanie, możemy mieć do czynienia z omijaniem sankcji nałożonych na Rosję. Znaczącą ujemną kontrybucję do dynamiki eksportu ma jedynie wymiana z objętą sankcjami Rosją.

Rysunek 92. Obroty handlu zagranicznego Polski w latach 2020-2023 (ceny bieżące; analogiczny okres poprzedniego roku=100)



Źródło: GUS (2023).

Rysunek 93. Kierunki eksportu Polski z najwyższym i najniższym wzrostem w 1 kw. 2023 r.



* Dla państw, dla których trzymiesięczny eksport przekracza 150 mln EUR.

Źródło: dane Eurostat za PKO Bank Polski (2023), Kwartalnik eksportera.

- Kluczową pozycją w eksporcie towarów pozostawały maszyny i środki transportu. W towarowej strukturze eksportu był zauważalny wpływ wojny – z jednej strony w I kw. 2023 r. silnie rósł eksport

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

towarów, które Polska sprzedaje do Ukrainy (olej mineralny), w których eksporcie pośredniczy (zboża) oraz eksport energii elektrycznej. Widoczne były również skutki odblokowania łańcuchów dostaw w branży motoryzacyjnej oraz efekty napływu FDI (akumulatory, lotnictwo).

- Z analiz PKO Bank Polski wynika, że w 2023 r. główni partnerzy handlowi Polski odnotują wyraźne spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego, po którym nastąpi jego szybkie odbicie. Pozytywnie zaskakiwać powinni „nowi” eksporterzy, pojawiający się wskutek oddania do użytku kolejnych inwestycji typu greenfield. Od ataku Rosji na Ukrainę tendencje skracania łańcuchów dostaw i lokowania inwestycji w krajach „zaprzyjaźnionych” nasiliły się, a Polska jest wskazywana jako jeden z potencjalnych beneficjentów. Dzięki temu eksport utrzymuje wzrosty pomimo niesprzyjającego otoczenia.
- Obecna struktura geograficzna i towarowa handlu zagranicznego Polski, jak również oszacowany potencjał eksportowy zwiększają dalszą przewagę przepływu towarów w korytarzu Morze Północne – Bałtyk w stosunku do korytarza Bałtyk – Adriatyk. Ta przewaga będzie rosła się w przypadku scenariusza „bazowego” lub „stabilny rozwój i dywersyfikacja”. Szanse dla wzrostu relacji eksportowo-importowych w korytarzu Bałtyk – Adriatyk pojawiają się w perspektywie długoterminowej w przypadku scenariusza „nearshoring”.

Tabela 12. Scenariusze zmian w strukturze handlu zagranicznego w korytarzach TEN-T

Kluczowe czynniki	Scenariusz		
	Bazowy	Stabilny rozwój i dywersyfikacja	Nearshoring
Kondycja gospodarki UE	odbudowa gospodarek po recesji	utrzymanie umiarkowanej dynamiki wzrostu krajów UE	utrzymanie stabilnej dynamiki wzrostu krajów UE
Globalna polityka handlowa	dominacja konfliktów geopolitycznych	stabilizacja konfliktów handlowych	deglobalizacja
Realizacja celów polityki eksportowej Polski	utrzymanie stabilnych relacji handlowych Polski z krajami UE oraz pozaunijnymi, szczególnie USA i Chinami	dalsze wzmocnienie relacji handlowych Polski z krajami UE; utrzymanie stabilnych relacji z krajami pozaunijnymi	zacieśnienie relacji handlowych Polski z krajami UE, w tym regionie Europy Środkowo-Wschodniej; wzrost inwestycji w Polsce
Realizacja celów polityki przemysłowej Polski	wolna dywersyfikacja przemysłu; dalsza dominacja tradycyjnie mocnych sektorów przemysłu nad „nowymi” branżami	stopniowa dywersyfikacja przemysłu; szybki rozwój branż z dużym potencjałem	przyspieszona dywersyfikacja przemysłu; rozwój innowacyjnych branż
Wpływ na korytarze TEN-T	utrzymanie znaczącej przewagi korytarza „Morze Północne – Bałtyk”	zwiększenie obrotów handlowych w korytarzu „Morze Północne – Bałtyk”	zwiększenie obrotów handlowych w korytarzu „Morze Północne – Bałtyk; szanse dla rozwoju korytarza „Bałtyk – Adriatyk”

Źródło: opracowanie własne

4 ANALIZA POTENCJAŁU RYNKU TRANSPORTOWEGO

4.1 Analiza wielkości i struktury polskiego rynku transportowego

W 2022 r. sektor TSL (transport-spedycja-logistyka)¹¹⁴ odpowiadał za 7% polskiego PKB. W latach 2010-2022 sektor ten rozwijał się w średnim realnym tempie 4,9% rocznie wobec średniej dla całej gospodarki na poziomie 3,5%. Szybciej od TSL rozwijały się tylko usługi informacyjne, informatyczne i usługi biznesowe. Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej na koniec IV kwartału 2022 r. wyniosło 691 tys. osób (+3,1% r/r) i było na najwyższym poziomie w historii.

W 2022 r. w Polsce przewieziono 2,3 mld ton ładunków, z czego prawie 2 mld ton transportem samochodowym. W porównaniu z rokiem 2021 zwiększył się wolumen przewiezionych ładunków w transporcie samochodowym, rurociągowym oraz lotniczym, w którym nastąpił największy wzrost (31%). Wykonana praca przewozowa natomiast była większa w transporcie kolejowym, rurociągowym, morskim i lotniczym. Spadek ilości przewiezionych ładunków odnotowano w transporcie kolejowym, morskim i wodnym śródlądowym, a wykonana praca przewozowa była mniejsza w transporcie samochodowym oraz wodnym śródlądowym.

Tabela 13. Przewozy ładunków w Polsce według gałęzi transportu w 2021 i 2022 r.

Wyszczególnienie	2021		2022	
	tys. ton		2021=100	2020=100
Ogółem	2 253 377	2 277 093	101,1	103,4
Transport kolejowy	237 915	237 587	99,9	108,8
Transport samochodowy	1 952 465	1 976 278	101,2	103,0
Transport rurociągowy	49 854	52 591	105,4	102,1
Transport morski	9 587	8 442	88,0	103,8
Śródlądowy transport wodny	3 465	2 076	59,9	52,0
Transport lotniczy	91	119	131,2	188,0

Źródło: GUS.

Tabela 14. Praca przewozowa w Polsce według gałęzi transportu w 2021 i 2022 r.

Wyszczególnienie	2021		2022	
	w mln tono-km		2021=100	2020=100
Ogółem	491 427	497 832	101,3	104,9
Transport kolejowy	54 387	59 306	109,0	116,1
Transport samochodowy	410 224	406 902	99,2	102,9
Transport rurociągowy	18 428	19 132	103,8	93,6
Transport morski	7 554	11 602	153,6	174,3
Śródlądowy transport wodny	493	445	90,3	86,2
Transport lotniczy	341	445	130,6	195,9

Źródło: GUS.

Biorąc pod uwagę średnią odległość przewozów w transporcie krajowym, w 2022 r. transportem samochodowym najwięcej ładunków przewiezionych zostało na dystansie do 50 km, transportem kolejowym – w strefach do 50 km i 150-299 km.

¹¹⁴ Podmioty zatrudnione w tym sektorze świadczą m.in. usługi przewozu ładunków, usługi spedycyjne, logistyczne, magazynowe.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Tabela 15. Przewozy ładunków w transporcie krajowym według stref odległości (według masy)

Wyszczególnienie a – 2021 b – 2022	Ogółem, tys. ton	49 km i mniej	Strefy odległości (km)				500 km i więcej
			50-149	150-299	300-499	w odsetkach	
Transport kolejowy	a	153 764	30,3	22,4	28,8	10,5	8,0
	b	151 768	28,4	19,8	28,4	12,8	10,6
Transport samochodowy	a	1 237 253	45,4	28,5	24,0		2,1
	b	1 257 522	46,3	26,4	24,7		2,5
Śródlądowy transport wodny	a	1 717	69,2	30,8	0,0	0,0	0,0
	b	668	38,4	61,2	0,1	0,1	0,2

Źródło: dane GUS.

Tabela 16. Praca przewozowa w transporcie krajowym według stref odległości (wg tono-km)

Wyszczególnienie a – 2021 b – 2022	Ogółem, mln tono-km	49 km i mniej	Strefy odległości (km)				500 km i więcej
			50-149	150-299	300-499	w odsetkach	
Transport kolejowy	a	29 973	1,9	11,6	38,8	22,6	25,1
	b	32 590	1,5	9,3	34,2	24,5	30,5
Transport samochodowy	a	134 730	8,5	22,3	57,7		11,5
	b	140 032	7,6	20,5	58,9		13,0
Śródlądowy transport wodny	a	39	14,1	85,2	0,1	0,2	0,4
	b	29	8,0	87,5	0,5	1,0	3,0

Źródło: dane GUS.

W 2021 r. wolumen towarów wywiezionych z Polski transportem drogowym stanowił 78% ogólnego wolumenu eksportu. Od 2019 r. wskaźnik ten obniżył się o 6 pkt proc. Jest to jednak wciąż najwyższa wartość wśród krajów UE. Dla porównania w Czechach, Słowacji i na Węgrzech wskaźnik ten wynosi średnio 59%, w Niemczech i we Francji średnio 55%, a w krajach skandynawskich średnio 19%.

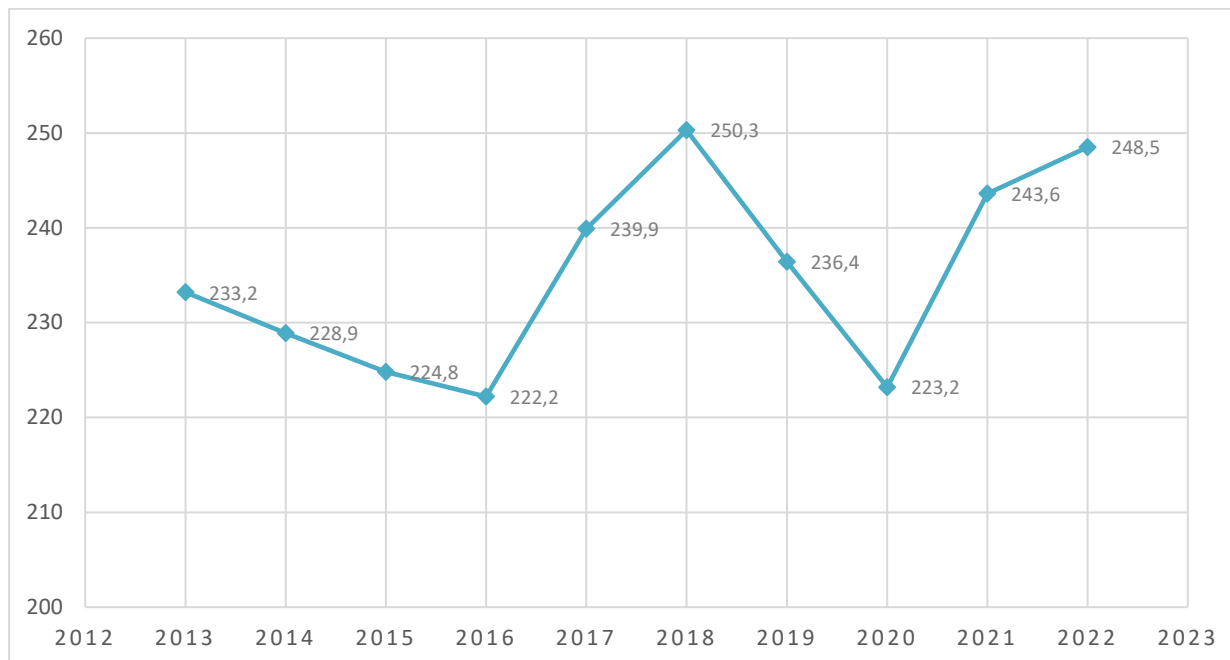
Wysoki na tle innych krajów udział transportu drogowego w eksporcie towarów wynika z kilku czynników. Przede wszystkim jest to struktura geograficzna polskiego eksportu, w którego strukturze dominują Niemcy. Większość towarów jest przesyłana na relatywnie krótkie odległości. Jedynie 12% eksportu Polski realizowana jest z udziałem transportu kolejowego.

Na przestrzeni ostatnich 10 lat mieliśmy do czynienia z trendami wzrostowymi i spadkowymi w przewozach towarów kolejją. Najwyższy poziom przewiezionej masy (250,3 mln ton) osiągnięty został w 2018 r. W kolejnych dwóch latach przewożona masa spadła do poziomu 223,2 mln ton w 2020 r., odczuwając skutki globalnej pandemii.

Trend spadkowy odwrócony został już w 2021 r., kiedy kolejją przetransportowano 243,6 mln ton. W 2022 r. masa przewiezionych towarów wyniosła 248,6 mln ton, co jest drugim pod względem wielkości wynikiem kolejowego transportu towarowego w ciągu ostatnich 10 lat. Był to wzrost o 2% w stosunku do 2021 r. Zrealizowana praca przewozowa w 2022 r. wyniosła 62,5 mld ton-km, czyli o 11,6% więcej względem 2021 r. Wielu przewoźników uruchomiło nowe połączenia, m.in. do granicy polsko-ukraińskiej, ograniczając zarazem wymianę z Rosją i Białorusią.

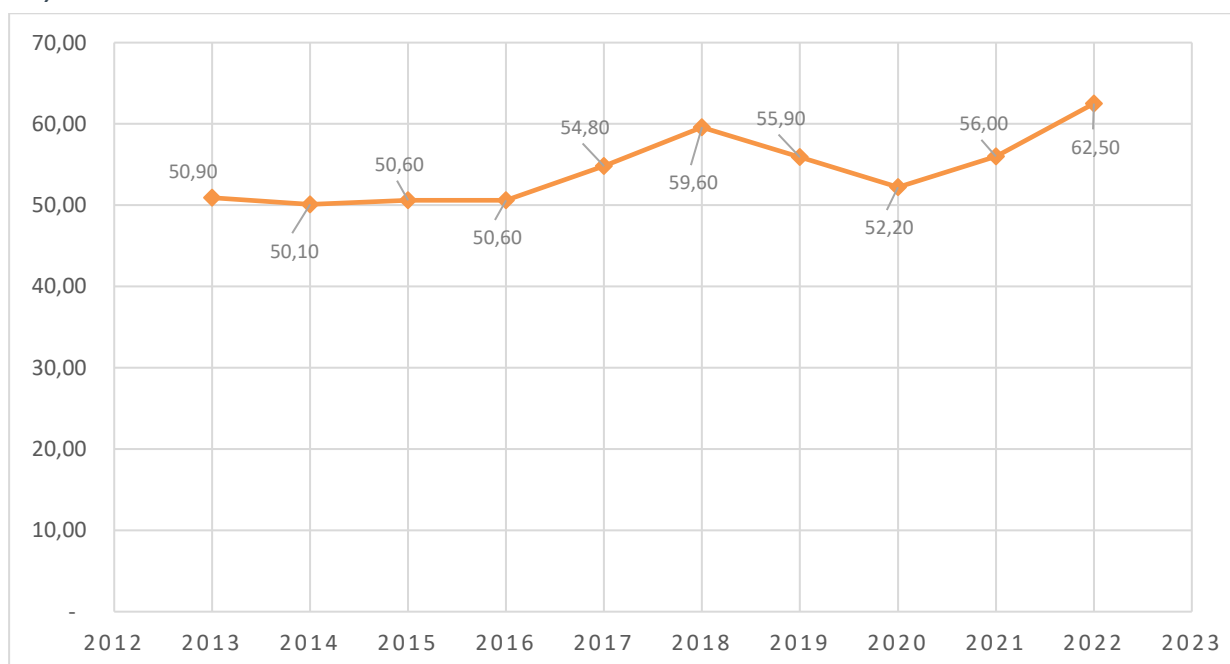
Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 94. Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w Polsce w latach 2013-2022 (mln ton)



Źródło: dane UTK.

Rysunek 95. Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w Polsce w latach 2013-2022 (mld tono-km)



Źródło: dane UTK.

Według danych UTK, w 2022 r. łącznie 102 przewoźników wykonywało przewozy kolejowe rzeczy. Wśród nich 43 zwiększyło przewożoną masę, do tego 5 nowych podmiotów realizowało przewozy po raz pierwszy. Spadek przewozów nastąpił u 32 przewoźników.

W 2022 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 2,1 mln ton ładunków, a w ujęciu pracy przewozowej wykonano 445,1 mln tono-km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 40,1% i 9,7%. Niezadowalające parametry techniczne śródlądowych dróg wodnych przekładają się bezpośrednio na

ograniczone możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Również w przewozach intermodalnych rola żeglugi śródlądowej jest marginalna.

Na polskim rynku transportowym w ostatnich latach obserwowano systematyczny wzrost przewozów intermodalnych. Dane za 2022 r. pokazują jednak, że ten rodzaj przewozów okazał się wrażliwy na czynniki geopolityczne, przede wszystkim w związku z wojną w Ukrainie. W 2022 r. niepewna sytuacja związana z wojną w Ukrainie oraz wzrost kosztów prowadzenia działalności transportowej były dwoma kluczowymi czynnikami, które wpłynęły na wyhamowanie wzrostu przewozów intermodalnych. Odbiorcy i nadawcy towarów oraz organizatorzy transportu zaczęli poszukiwać nowych kanałów przewozu ładunków z Chin. Część firm logistycznych oraz spedytorów wożących towary pomiędzy Chinami a Europą – w obawie przed możliwymi sankcjami nakładanymi na Rosję i Białoruś, a także w związku z innymi ograniczeniami, np. w zakresie ubezpieczania ładunków na trasach między Chinami a Europą, zdecydowała się na wykorzystanie tradycyjnej drogi morskiej lub alternatywnego szlaku tranzytowego przez Morze Kaspijskie.

Według danych GUS w 2022 r. transportem samochodowym intermodalnym przewieziono ponad 25 mln ton ładunków w kontenerach. Udział przewozów krajowych wyniósł 98,6%. Na terenie kraju najczęściej ładunków przewieziono do/z województw: łódzkiego (26,2%), pomorskiego (15,4%), śląskiego (12,3%), dolnośląskiego (11,2%) i małopolskiego (10,4%). Spadek wielkości przewozów ładunków skonteneryzowanych w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w województwach: dolnośląskim, śląskim, pomorskim, świętokrzyskim, lubuskim, kujawsko-pomorskim oraz wielkopolskim. W pozostałych województwach przewieziono więcej ładunków niż przed rokiem.

W 2022 r. w kolejowym transporcie intermodalnym przewieziono 26,2 mln ton ładunków, o 1,4% mniej niż w 2021 r. Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie 8,6 mld tono-km. W porównaniu z 2021 r. wzrosła o ok. 5,3%. W 2022 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali 1 750 tys. sztuk jednostek ładunkowych, z czego 1 680 tys. sztuk stanowiły kontenery. Ich udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2022 r. stanowił 96%. Podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej przewożono jednostki 20- i 40-stopowych, które stanowiły odpowiednio 37,7% i 52,5% ogólnej liczby jednostek. Naczepy i przyczepy samochodowe stanowiły 2,8% wykorzystywanych jednostek, a wymienne nadwozia samochodowe 0,6%. W stosunku do 2021 r. liczba przetransportowanych jednostek spadła o ok. 1,6%. W analizowanym okresie przewieziono kolejną 2 836 tys. TEU. W porównaniu z 2021 r. jest to spadek o 2,9%.

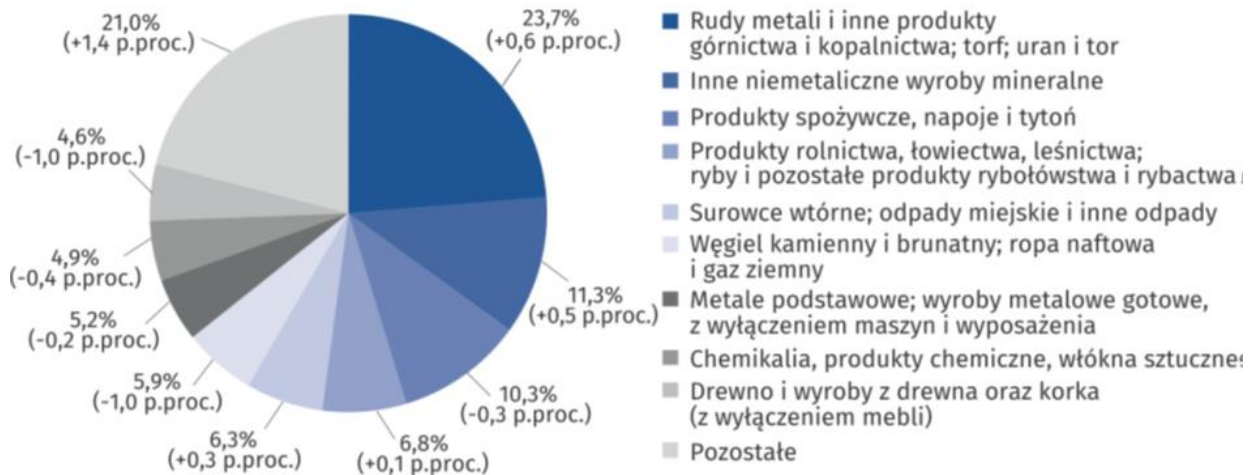
Spośród 23 przewoźników kolejowych realizujących transport intermodalny w 2022 r. najlepszy wynik osiągnęła spółka PKP CARGO S.A., zarówno pod względem przewiezionej masy ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej. Udział tego przewoźnika w rynku wyniósł 25,2% wg masy ładunków i 30,1% wg pracy przewozowej. W porównaniu z 2021 r. udział PKP CARGO S.A. spadł o 5,5 punktu procentowego w masie i 7,2 punktu procentowego w pracy przewozowej. Około 81% masy ładunkowej oraz 77% pracy przewozowej wykonano w komunikacji międzynarodowej. Według liczby transportowanych jednostek import stanowił 31,7%, eksport 33,3%, a tranzyt 12,8% (łącznie to blisko 77,8%).

W 2022 r. udział masy ładunków przewiezionych koleją w ramach transportu intermodalnego w masie ładunków przewiezionych koleją ogółem stanowił 10,5% (w 2021 r. udział ten wyniósł 10,9%). Udział pracy przewozowej zrealizowanej przez koleją w transporcie intermodalnym w 2022 r. wyniósł 13,8% (w 2021 r. było to 14,6%). Udział transportu intermodalnego w przewozach kolejowych spadł o 0,4 punktu procentowego w przewiezionej masie ładunków i 0,8 punktu procentowego w pracy przewozowej. W 2022 r. średnia odległość dla przewozów intermodalnych koleją wyniosła 329 km.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Z uwagi na liczne perturbacje na rynku surowców energetycznych w 2022 r. w przewozach w Polsce dominował przewóz węgla kamiennego. W przewozach kolejowych ładunków bardzo duży udział w rynku miał przewóz zbóż, co spowodowane było wybuchem wojny w Ukrainie i zablokowaniem przez flotę rosyjską portów morskich Ukrainy.

Rysunek 96. Struktura przewozów ładunków według grup ładunków w 2022 r. oraz zmiany w porównaniu z rokiem poprzednim

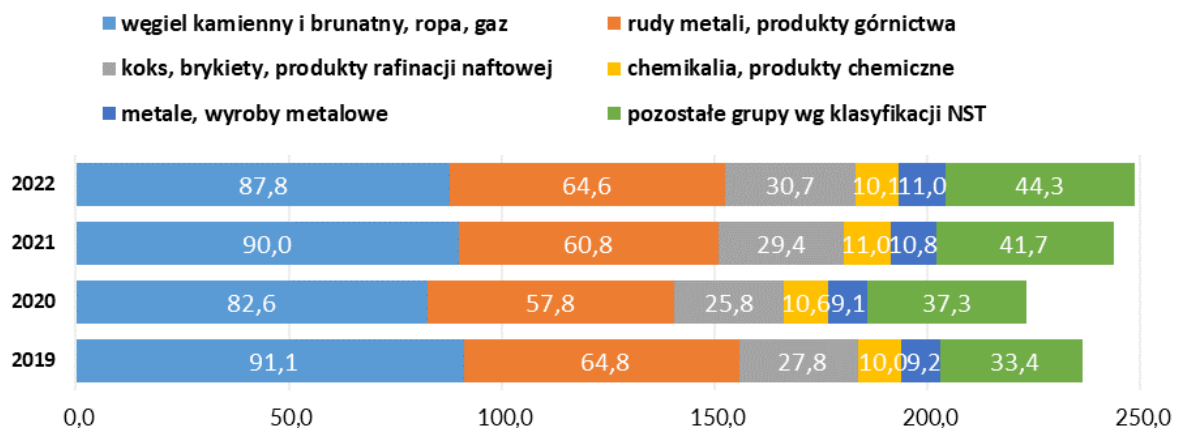


Źródło: Struktura przewozów ładunków według grup ładunków w 2022 r. - publikacja GUS z 30 maja 2023

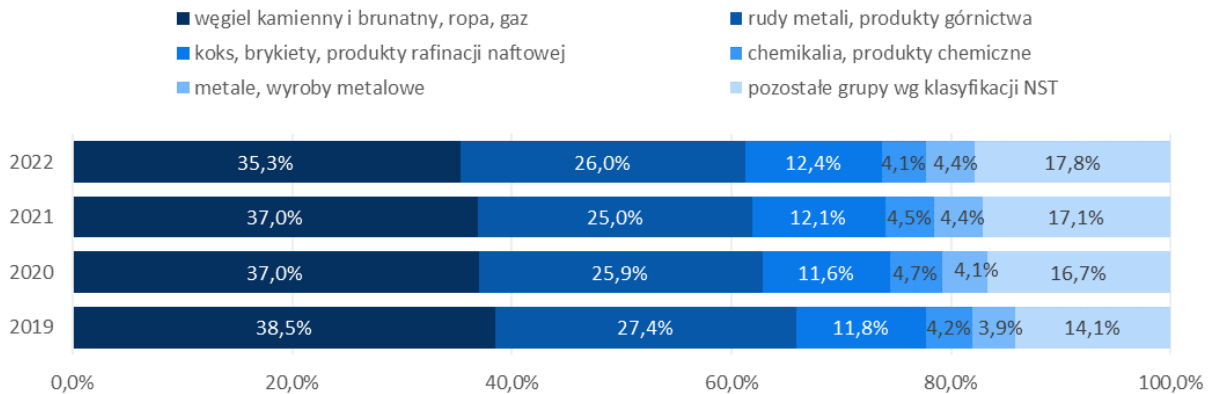
Największy udział w towarowych przewozach kolejowych w 2022 r. miały dwie grupy towarów:

- węgiel kamienny, węgiel brunatny, ropa oraz gaz ziemny – udział tej grupy w masie przewiezionych towarów ogółem i wykonanej pracy przewozowej wynosił odpowiednio 35,2% oraz 26,4%, co oznacza spadek o 1,6 punktu procentowego w masie i wzrost o 2,6 punktu procentowego w pracy przewozowej w stosunku do 2021 r.;
- rudy metali oraz produkty górnictwa – udział tej grupy w masie i pracy przewozowej wynosił 26% w masie przewiezionych towarów oraz 25,6% w wykonanej pracy przewozowej, co oznacza wzrost w masie o 1 punkt procentowy oraz spadek o 0,6 punktu procentowego wykonanej pracy przewozowej w stosunku do 2021 r.

Rysunek 97. Struktura przewożonych towarów (mln ton) wg grup towarowych w latach 2019-2022 (wg masy)

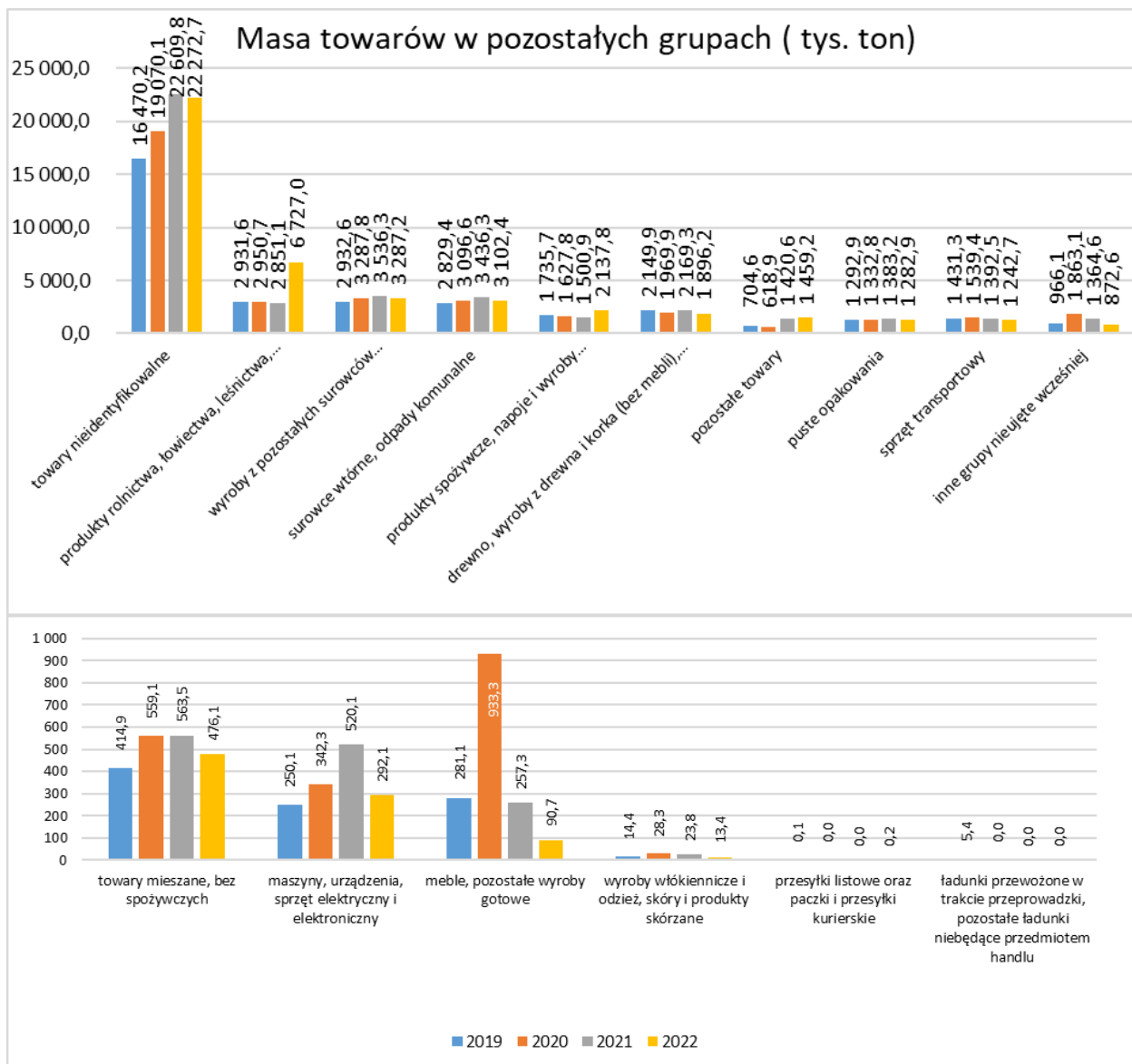


Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”



Źródło: dane UTK.

Rysunek 98. Masa towarów w pozostałych grupach przewożonych koleją (tys. ton)



Źródło: dane UTK.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Analiza grup towarów przewiezionych koleją wskazuje, że w 2022 r. nastąpiły istotne zmiany w ich strukturze stosunku do 2021 r. W przypadku wielu z nich mamy do czynienia z największymi wzrostami lub spadkami w ciągu ostatnich kilku lat. Największy wzrost rok do roku miał miejsce w podgrupie zboża, gdzie masa przewiezionego towaru była większa o 386,5%, a praca przewozowa o 335% w stosunku do wyników z 2021 r. Tak duża zmiana przełożyła się także na wyniki głównej grupy produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa, w przypadku której dynamika zmian to 135,9% wg przewiezionej masy i 116,7% wg wykonanej pracy przewozowej. Te wyniki złożyły się na rekord w ogólnej masie produktów rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa przewiezionych koleją w ostatnich latach – wyniosła ona ponad 6,7 mln ton (w tym 4,1 mln ton zbóż). Jednak udział tej grupy w przewozach ogółem nadal pozostaje stosunkowo niski.

Tabela 17. Dynamika zmian ładunków strukturze ładunków przewożonych koleją (2022/2021)

Grupa		wg ton	wg tono-km
Ogółem		2,01%	11,63%
produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa		135,94%	116,70%
w tym	zboża	386,55%	335,05%
węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny		-2,48%	23,87%
w tym	węgiel kamienny	-2,70%	24,66%
rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa		6,12%	8,97%
w tym	rudy żelaza	-6,97%	-6,46%
	kruszywo, piasek, żwir, gliny	9,82%	15,25%
produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe		42,43%	31,94%
wyroby włókiennicze i odzież, skóry		-43,72%	9,21%
drewno, wyroby z drewna i korka, słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania		-12,59%	-2,47%
koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi		4,66%	5,19%
w tym	produkty rafinacji ropy naftowej	13,41%	13,84%
chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe		-7,47%	-1,76%
surowce niemetaliczne		-7,05%	-5,41%
w tym	cement, wapno, gips	-17,30%	-13,05%
	pozostałe materiały budowlane	84,26%	72,76%
metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)		2,36%	16,73%
maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny		-43,84%	-44,37%
sprzęt transportowy		-10,76%	-7,96%
meble, pozostałe wyroby gotowe		-64,73%	-91,72%
surowce wtórne, odpady komunalne		-9,72%	-9,19%
przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie			
puste opakowania		-7,25%	-0,45%
ładunki niebędące przedmiotem handlu			
towary mieszane, bez spożywczych		-15,51%	14,74%
towary nieidentyfikowalne		-1,49%	3,64%
pozostałe towary		2,72%	-6,65%

Źródło: dane UTK.



W wyniku istotnych zmian geopolitycznych i problemów polskiej gospodarki na rynku surowców energetycznych rok 2022 cechował się zwiększonym, w stosunku do poprzednich lat, importem. Udział transportu kolejowego w transporcie międzynarodowym przewozie ładunków wzrósł z 34,7% w 2021 do 35,7% w 2022 r. W zakresie importu udział ten zmienił się odpowiednio z 19,1% do 20,3%. Należy zauważyć, że na skutek przyznania priorytetu przewozom surowców energetycznych mocno ograniczone zostały przewozy intermodalne. Szczególnie widoczne to było w III kwartale 2022 r.

Z uwagi na zapotrzebowania polskiej gospodarki na surowce energetyczne wydaje się, że w najbliższych latach popyt na te surowce pozostanie wysoki i generował będzie większość transportowanego wolumenu zarówno koleją, jak i transportem drogowym. W dalszym ciągu ze względu na trwający proces budowy dróg i modernizacji linii kolejowych transportowane będą kruszywa, cement, gotowe konstrukcje stalowe. Duży potencjał do przewozów koleją wykazują produkty rolnictwa oraz produkty spożywcze. Kolej może także zwiększyć swój udział w grupie gotowych produktów przy wykorzystaniu transportu intermodalnego.

4.2 Identyfikacja grup ładunków podatnych na konteneryzację

Podatność ładunków na konteneryzację, tj. zbiór ich cech fizykochemicznych oraz ekonomicznych, jest definiowana przez różnego rodzaju czynniki, takie jak:

- ekonomiczne wynikające z wartości ładunku i konieczności zastosowania w czasie transportu odpowiednich zabezpieczeń;
- techniczne wynikające z masy, objętości czy kształtu ładunku;
- ładunkowe m.in. podatność na piętrenie, łatwość przeładunku;
- naturalne – właściwości chemiczne czy biologiczne ładunku, skutkujące np. koniecznością zachowania określonej temperatury lub/i wilgotności.

Do ładunków o wysokiej podatności na konteneryzację tradycyjnie były zaliczane następujące grupy¹¹⁵:

- artykuły chemiczne (głównie: wyroby farmaceutyczne do sprzedaży detalicznej, w tym paletyzowane),
- drewno i wyroby z drewna (głównie: drewno obrobione, meble i podobne),
- maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części; rejestratory i odtwarzacze obrazu i dźwięku (głównie artykuły RTV i AGD),
- maszyny, środki transportu, wyroby półprzetworzone i towary gotowe,
- produkty rolnicze, gospodarki leśnej i hodowlanej,
- artykuły spożywcze i pasze zwierzęce.

Za ładunki o najniższej podatności na konteneryzację lub jej braku tradycyjnie uważano przede wszystkim towary podatne na transport masowy luzem lub wysokiej masie jednostkowej:

- mineralne paliwa stałe (węgiel, koks i inne),

¹¹⁵ I. Jeleń, M. Foltyński, B. Guszczak, *Podatność towarów na przewozy kolejowe i konteneryzację a organizacja procesów transportu intermodalnego*, „Logistyka” 1/2011; L. Jakubowski, *Technologia prac ładunkowych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2003.



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- rudy (odpadki z wytopienia rud),
- surowe i obrabione materiały budowlane (np. kamienie, piaski i żwiry),
- ropa naftowa i gaz,
- maszyny i pojazdy o dużej masie (takie jak tabor kolejowy, maszyny górnicze i drogowe, samochody ciężarowe).

W przypadku ładunków o średniej podatności na konteneryzacji (m.in. półfabrykaty metalowe, stal czy żelazo, produkty naftowe), możliwość ich konteneryzacji zależy od warunków takich jak:

- rodzaj ładunku i jego postać transportowa,
- rodzaj punktu przeładunku,
- rodzaj i technologia pracy maszyn i urządzeń ładunkowych oraz rodzaj taboru przewozowego.

Porównanie tych założeń ze strukturą ładunkową towarów obecnie przewożonych w kontenerach wykazuje relatywnie wysoki poziom zgodności, jednak należy mieć na uwadze, że rynek transportu intermodalnego nieustannie się rozwija i ewoluuje. Powstają nowe rodzaje kontenerów przeznaczone do transportu konkretnych grup ładunkowych. Na rynku istnieją już rozwiązania umożliwiające przewóz ładunków sypkich, takich jak zboża czy węgiel, w kontenerach.

Dane dotyczące towarów przewożonych przy pomocy kontenerów są w Polsce zbierane przez GUS i UTK. Pozyskiwane dane nie pozwalają jednak na szczegółową analizę przewożonych towarów z uwagi na wysoki udział ładunków nieznanymi lub trudnymi do jednoznacznej klasyfikacji. Według danych GUS¹¹⁶ grupa ładunków sklasyfikowanych jako „nieznane” w 2022 r. stanowiła ponad 62% (wg masy ładunków), grupa określona jako „towary mieszane” – 11%, a „ładunki pozostałe” odpowiadały za 5,6%. Jedynie pozostałe 21% przewożonej masy ładunków zostało przypisane do konkretnych grup ładunkowych: metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) stanowiły 6,2%; chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, produkty z gumy i tworzyw sztucznych – 5,3%; a maszyny i sprzęt gdzie indziej nie sklasyfikowany, urządzenia biurowe i komputery, sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne, narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne, zegarki i zegary – 4,8% masy wszystkich ładunków. Mniej niż 3% udziału w masie ładunków miały takie grupy jak: produkty spożywcze, napoje i tytoń; wyroby włókiennicze i odzieżowe, skóra i produkty skórzane; puste opakowania; drewno i wyroby drewna i korka (z wyłączeniem mebli), artykuły ze słomy i materiałów do wyplatania, papier i wyroby z papieru, druki i zapisane nośniki informacji.

Wśród grup towarów zidentyfikowanych w analizie handlu zagranicznego jako posiadające największy potencjał eksportowy Polski na rynek światowy, wszystkie charakteryzują się wysoką podatnością na konteneryzację, jeśli porównamy je z przedstawionymi wcześniej statystykami. Do grup tych należą (kod HS: nazwa grupy towarowej):

- 8708XX: części i akcesoria do pojazdów silnikowych, gdzie indziej niesklasyfikowane,
- 8703XX: pojazdy silnikowe do przewozu osób, gdzie indziej niesklasyfikowane,
- 870829: części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych,
- 8528Xc: urządzenia odbiorcze dla telewizji,

¹¹⁶ GUS (2023), *Transport intermodalny w Polsce w 2022 r.*



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- 3004Xb: leki składające się z produktów zmieszanych lub niez mieszanych, przeznaczone do sprzedaży detalicznej,
- 940190: części siedzeń,
- 940360: meble drewniane,
- 940161: tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami,
- 8507XX: pozostałe akumulatory elektryczne,
- 8471XX: urządzenia do przetwarzania danych,
- 870830: hamulce pojazdów elektrycznych,
- 840820: silniki o zapłonie samoczynnym.

Biorąc pod uwagę te trzy czynniki, tzn. podatność na konteneryzację, strukturę towarów w transporcie intermodalnym i grupy towarów o największym potencjale eksportowym, widać, że istnieją znaczące różnice między towarami o dużym potencjale eksportowym, a strukturą towarów w transporcie intermodalnym – towary o dużym potencjale eksportowym mają niskie udziały w strukturze ładunków. Oznacza to, że występuje potencjał do wzrostu rodzajów ładunków z poszczególnych grup przewożonych kontenerami.

Meble drewniane, tapicerowane siedzenia z drewnianymi ramami, części siedzeń, jako cała grupa „*Meble*” stanowią zaledwie 1,7% ładunków transportowanymi kontenerami, a leki do sprzedaży detalicznej nie figurują w ogóle w zestawieniu, jest więc prawdopodobne, że liczba i udział tych grup ładunkowych w transporcie intermodalnym będzie rosnąć – istnieje potencjał wzrostowy.

Grupy powiązane z motoryzacją (pojazdy silnikowe do przewozu osób, części i akcesoria do nadwozi pojazdów silnikowych, hamulce pojazdów elektrycznych, silniki o zapłonie samoczynnym) również są podatne na konteneryzację, jednak ze względu na specyfikę łańcuchów dostaw wewnątrz europejskich w tej branży (od małej liczby nadawców do małej liczby odbiorców) potencjał na ich znaczący wzrost udziału w transporcie intermodalnym jest mniejszy.

W przypadku urządzeń do przetwarzania danych, które należą do szerszej grupy ładunków oraz urządzeń odbiorczych dla telewizji, znajdują się one w grupie ładunków „*Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane; urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary*”, stąd trudno określić jaki jest ich rzeczywisty udział w strukturze towarów w transporcie intermodalnym. Ze względu jednak na wysoką podatność na konteneryzację oraz dynamiczny rozwój tych gałęzi przemysłu w Polsce, można oczekiwać dalszego wzrostu ich udziału w strukturze ładunków transportowanych w kontenerach.

4.3 Analiza potencjału przeładunkowego: porty i terminale lądowe

Na koniec 2022 r. w Polsce funkcjonowały 42 terminale intermodalne posiadające jednocześnie status „obiekty infrastruktury obsługowej” (OIU), z tego 36 to terminale lądowe, a 6 morskie. Dla porównania w 2020 r. wszystkich terminali było 39. Łączna powierzchnia składowania w terminalach wyniosła ponad 240 tys. TEU, a deklarowana roczna przepustowość osiągnęła ponad 9,6 mln TEU (wzrost o ok. 0,6 mln w stosunku do roku 2020 r.)¹¹⁷. Pod względem liczby terminali w Europie nadal wyprzedzają nas Niemcy, Francja, Belgia, Włochy, Szwecja, Wielka Brytania i Hiszpania. Nowo powstałe terminale, częściowo pokrywające tzw. białe plamy, to Łąpy, Sosnowiec i Zamość, a ich łączna roczna przepustowość nie przekracza 80 tys. TEU.

Tabela 18. Terminale intermodalne w Polsce o statusie OIU w 2022 r.

Nazwa i lokalizacja	Powierzchnia całkowita terminalu (ha)	Powierzchnia składowa (TEU)	Roczna przepustowość (TEU)
Adampol – Małaszewicze	7	20 000	160 000
Agrostop Małaszewicze	16	20 000	200 000
Andrex Logistics – Siemianówka	6	3 000	200 000
Baltic Hub Container Terminal	97	64 000	2 950 000
BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy – Gdynia	66,2	20 000	1 000 000
Brzeski Terminal Kontenerowy	10,5	5 000	108 000
Cargosped Terminal Braniewo	13,6	0	40 000
Centrum Logistyczne Kontrast Intermodal – Łąpy	6,6	1 020	54 750
CLIP Logistics – Swarzędz	8	10 000	267 000
DB Port Szczecin	9	5 000	150 000
Erontrans Terminal Kontenerowy w Radomsku	1,2	1 400	18 000
Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie	1,6	2 000	32 000
Europort – Małaszewicze Duże	19	6 000	150 000
Euroterminal Sławków	9,3	3 500	284 810
Gdynia Container Terminal	21	10 732	636 000
Laude Terminal Kontenerowy w Sosnowcu	1,8	260	8 000
Laude Smart Intermodal w Zamościu	1,6	450	15 000
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Radomsko	6,4	2 500	100 000
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa	8	4 300	140 000
Lubelski Terminal Kontenerowy – Drzewce	1	300	10 000
Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza	17	2 550	233 600
Metrans Terminal Kontenerowy Pruszków	4,5	1 500	96 000
Ostsped Intermodal – Terminal Kontenerowy Szamotuły	3,5	1 800	70 000
OT Port Świnoujście	20	2 000	70 000
PCC Intermodal – PCC Brzeg Dolny	9	2 700	110 000
PCC Intermodal – Terminal Kolbuszowa (depot)	1	600	80 000
PCC Intermodal – Terminal PCC Gliwice	4,8	2 900	150 000
PCC Intermodal – Terminal PCC Kutno	11	4 000	250 000
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica	5,7	600	43 800
PKP Cargo Connect – Terminal Kontenerowy – Gliwice	6,5	1 800	128 000
PKP Cargo Connect – Terminal Kontenerowy – Poznań Franowo	2,8	1 800	117 000
PKP Cargo Connect – Terminal Kontenerowy Warszawa	3	1 500	77 000
PKP Centrum Logistyczne Małaszewicze	14,1	3 650	292 380
Port Gdański Eksploatacja – Gdańsk	8,4	4 000	20 000

¹¹⁷ Dane podane za: „Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego”, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2022.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Nazwa i lokalizacja	Powierzchnia całkowita terminalu (ha)	Powierzchnia składowa (TEU)	Roczna przepustowość (TEU)
Rail Hub Terminal Gądky – Metrans Polonia	17,5	8 800	385 000
Rail Terminal Rzepin	1,6	500	40 000
Schavemaker Kąty Wrocławskie	7	3 800	300 000
Spedcont – Terminal Kontenerowy Łódź Olechów	12,8	8 000	450 000
Terminal Centrostal Łódź	6,2	6 000	72 000
Terminal Kontenerowy Oleśnica – Baltic Rail	4,5	820	60 000
Terminal Kontenerowy Włosienica – Baltic Rail	10	780	50 000
Terminal w Ełku – Nelport	0,6	1 000	6 800
Razem	482,2	240 562	9 625 540

Źródło: Dane UTK

Jak widać z powyższego zestawienia, poszczególne terminale intermodalne w Polsce charakteryzują się dużą różnorodnością w zakresie parametrów technicznych, np. powierzchni składowania czy pojemności terminalu. Łączna powierzchnia całkowita wszystkich terminali intermodalnych wynosi ponad 480 ha, a w przypadku pojedynczego obiektu waha się od 0,6 ha do 97 ha.

Według danych UTK roczna zdolność przeładunkowa terminali lądowych to 4,8 mln TEU i waha się od kilku tysięcy TEU (np. Ełk czy Sosnowiec) do 450 tys. TEU (zmodernizowany terminal w Łodzi Olechowie).

Największym generatorem przewozów intermodalnych pozostają porty morskie, które w 2022 r. przeładowały prawie 3,1 mln TEU (w 2020 r. było to nieco ponad 2,9 mln TEU). Tradycyjnie też największe przeładunki kontenerów miały miejsce w Gdańsku (ponad 2 mln TEU), Gdynia zbliża się od lat do poziomu 1 mln TEU (wzrost ponad 0,9 mln TEU), a porty Szczecin-Świnoujście przeładowały ok. 80 tys. TEU. Z jednej strony w 2022 r. odnotowano powrót do stanu sprzed pandemii (3,05 mln TEU w 2019 r.), ale z drugiej – w I połowie 2023 r. było już widoczne nadchodzące spowolnienie, gdyż poziom przeładunków zmniejszył się o 9%: 1,4 mln TEU w I poł. 2023 r. wobec 1,6 mln TEU w tym samym okresie roku 2022.

W Gdańsku trwa rozbudowa Baltic Hub Container Terminal (dawniej DCT) o kolejny terminal – T3. Na terenie portu powstanie trzecie nabrzeże głębokowodne, zwiększając tym samym możliwości przeładunkowe Baltic Hub o 1,5 mln TEU do łącznie 4,5 mln TEU rocznie. Planowane oddanie inwestycji do użytkowania to połowa 2024 r.

W polskich portach morskich wciąż na etapie przygotowań pozostają dwa duże projekty związane z planowaną budową nowych morskich terminali kontenerowych. W lipcu 2023 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz konsorcjum składające się z DEME CONCESSIONS N.V. z siedzibą w Belgii, oraz QTERMINALS W.L.L. z siedzibą w Katarze podpisały przedwstępną umowę dotyczącą 30-letniej dzierżawy terenów zlokalizowanych w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, na finansowanie, budowę i eksploatację Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego. Docelowo terminal będzie w stanie obsłużyć do 2 mln TEU rocznie, obsługując jednocześnie dwa statki, jeden o długości 400 m i jeden o długości 200 m. Inwestycja może być realizowana w dwóch etapach: pierwszym etapem będzie obsługa 1 mln TEU rocznie. Natomiast projekt „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia” wszedł w kolejną fazę: w lipcu 2023 r. uczestnicy dialogu otrzymali oficjalne zaproszenia do złożenia oferty. Z wybranym oferentem zostanie podpisana umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym na zaprojektowanie, budowę oraz na eksploatację nowego terminalu kontenerowego o wstępnie zakładanej docelowej przepustowości 2,5 mln TEU rocznie.

W przypadku zakończenia realizacji ww. projektów portowych w perspektywie kilku lat przepustowość terminali zwiększy się o ok. 6 mln TEU.

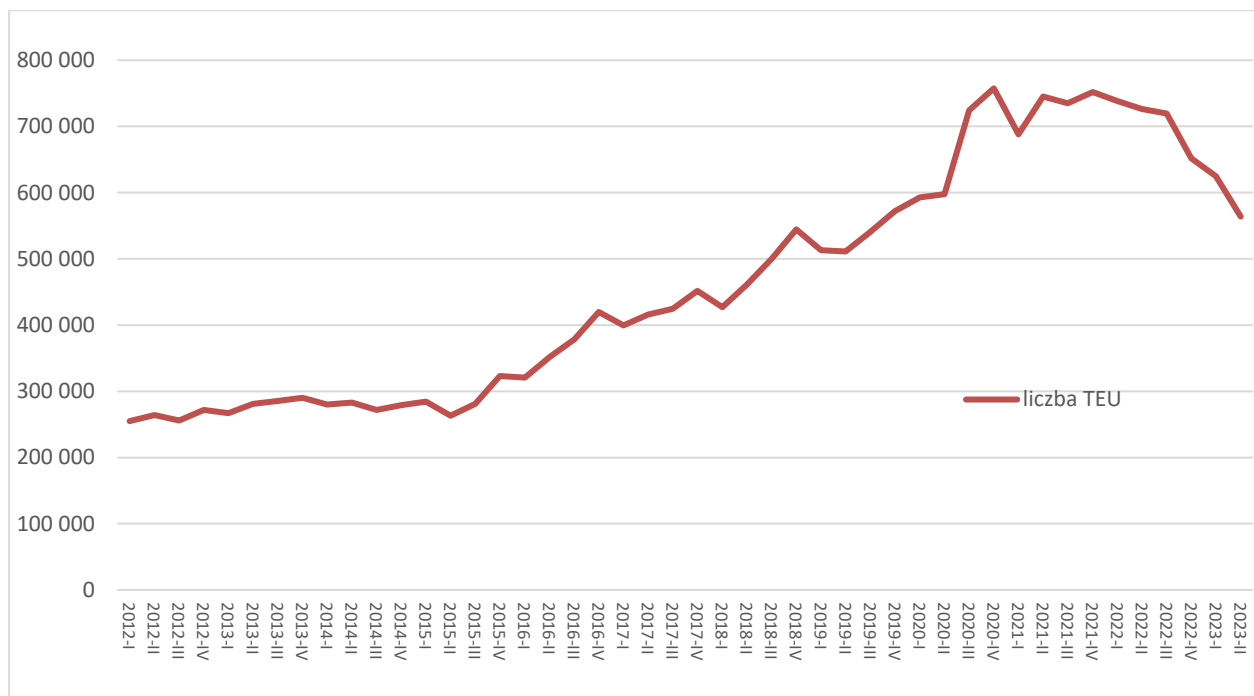
Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

W związku z wojną w Ukrainie i jej następstwami osłabło znaczenie przewozów kolejowych z Chin do Europy. Wraz z następstwami kryzysu gospodarczego w Chinach będącego m.in. następstwem COVID-19 przedefiniowaniu mogą ulec dotychczasowe korytarze transportowe. Niewiadomą pozostaje funkcjonowanie terminali na granicy wschodniej, w szczególności Małaszewicz, wcześniej kreowanych na logistyczny hub na wschodniej zewnętrznej granicy UE. Wzrosły natomiast przewozy intermodalne z Ukrainą.

4.4 Analiza oferty przewozów intermodalnych w korytarzach TEN-T

W latach 2012-2021 wolumen kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce charakteryzowała silna tendencja wzrostowa, która została zakłócona w latach 2022-2023 wskutek pandemii, a następnie wojną w Ukrainie.

Rysunek 99. Wielkość przewozów intermodalnych koleją w Polsce (TEU)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, dostęp na 9.2023; <https://dane.utk.gov.pl/sts/transport-intermodalny/dane-eksploatacyjne/20422,Przewozy-intermodalne-w-2023-r.html>

W pierwszej połowie 2023 r. udział ładunków przewożonych w jednostkach intermodalnych kształtował się na poziomie ok. 10% całkowitej masy przewożonej transportem kolejowym i 12% pracy przewozowej.

Według danych UTK, przewozy intermodalne w Polsce w 2022 r. były wykonywane przez 25 przewoźników, wśród których dominowały PCC Intermodal, PKP Cargo oraz DB Cargo, posiadając łącznie 57% rynku (pod względem przewiezionej masy). Analiza udziałów w rynku nie stanowi jednak kompletnej informacji o segmencie przewozów intermodalnych, których organizacją zajmują się różne grupy podmiotów, w tym:

- posiadające licencję na kolejowy przewóz rzeczy i wykonujące przewozy w oparciu o własne zasoby;
- posiadające licencję na kolejowy przewóz rzeczy i wykonujące przewozy w oparciu o własne zasoby i/lub podwykonawców;

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo- importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- nieposiadające licencji na kolejowy przewóz rzeczy, ale organizujące przewozy w oparciu o własne zasoby lub podmiotów trzecich na podstawie umów zawieranych z przewoźnikami kolejowymi.

Cechami charakterystycznymi, które wyróżniają operatorów intermodalnych jest posiadanie niezależnych systemów logistycznych opartych o infrastrukturę punktową (terminale) oraz oferowanie regularnych połączeń (nazywanych serwisem) uzupełnianych usługami dowozowymi od drzwi do drzwi.

W dalszej kolejności dokonano przeglądu działalności operatorów intermodalnych (kolejność alfabetyczna) obecnych w kluczowych dla Polski korytarzach:

- Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5),
- Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8),
- Korytarz Bursztynowy (RFC11).

Rysunek 100. Europejskie kolejowe korytarze towarowe TEN-T (RFC5, RFC8, RFC11)



— Korytarz Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie (RFC5)

— Korytarz Morze Północne - Morze Bałtyckie (RFC8)

— Korytarz Bursztynowy (RFC11)

Źródło: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>



Baltic Rail¹¹⁸ jest operatorem intermodalnym należącym do amerykańskiej grupy Rail World. Operuje przede wszystkim w Polsce i krajach bałtyckich, przy wykorzystaniu siostrzanej spółki – przewoźnika Rail Polska. Pociągi Baltic Rail regularnie łączą Wrocław (terminal w Oleśnicy), Katowice (terminal we Włosienicy), czeską Ostrawę oraz słoweński Port Koper. Zależnie od zapotrzebowania uruchamiają również pociągi do chorwackiej Rijeki i włoskiego Triestu. Operator rozwija przewozy głównie w korytarzu Bałtyk – Adriatyk (RFC5).

CLIP Intermodal¹¹⁹ zajmuje się organizacją przewozów intermodalnych pomiędzy własnym terminalem w Swarzędzu a terminalami Małaszewiczach (ładunki z kierunku azjatyckiego) oraz w krajach Europy Centralnej i Południowej oraz operując w korytarzach RFC5, RFC8 i RFC6. Połączenia intermodalne CLIP docierają ze Swarzędza do Francji, Litwy, Niemczech, Hiszpanii, Luksemburga, Rumunii, Węgier i Wielkiej Brytanii.

HUPAC¹²⁰ jest szwajcarskim operatorem transportu intermodalnego działającym w całej Europie oraz na dalekim wschodzie. Operuje przede wszystkim w korytarzach Skandynawia – Morze Śródziemne (RFC3), Ren – Alpy (RFC1), Orient/Wschód – Morze Śródziemne (RFC7), ale również RFC5 i RFC8. Posiada oddziały w Polsce (terminal w Brwinowie), Szwajcarii, Włoszech, Niemczech, Niemczech, Niemczech, Niemczech, Belgii, Hiszpanii, Rosji i Chinach. Jego pociągi łączą terminal w Brwinowie z Duisburgiem, Antwerpią, Brześciem i Pordenone.

Laude Smart Intermodal¹²¹ to polski operator, którego głównym obszarem działalności jest łączenie Europy Zachodniej i Polski z Ukrainą, z wykorzystaniem własnego terminalu w Zamościu, który znajduje się na styku linii normalno- i szerokotorowych na stacji LHS łączącą Sławków z Hrebennem, co umożliwiła przeładunek bezpośrednio na wagony szerokotorowe. Operator posiada własne kontenery o innowacyjnej konstrukcji (w tym do przewozu zboża), wagony kolejowe, naczepy samochodowe.

Loconi Intermodal Solutions¹²² koncentruje swoją działalność operatorską w obszarze wpływu trójmiejskich portów morskich, gdzie posiada i wciąż rozwija własną sieć terminali intermodalnych (Radomsko, Warszawa, Gądky, Katy Wrocławskie i Dąbrowa Górnicza). Operator organizuje całopociągowe dostawy kontenerów do terminali lądowych, oferuje dowóz ładunków na miejsce na terenie niemal całego kraju. Regularne przewozy kolejowe wykonywane są w oparciu o zasoby podwykonawców (przewoźników kolejowych). Wśród badanych korytarzy operator zaznacza najsilniej swoją obecność w korytarzu Bałtyk-Adriatyk (RFC5), jednak nie wykraczając poza granice kraju.

LTG CARGO Polska jest polskim oddziałem państwowych kolei litewskich i uruchamia pociągi intermodalne pomiędzy własnym terminalem w Kownie na Litwie, a terminalami w Polsce, Estonii, Niemczech, Włoszech, Słowenii oraz w Ukrainie. W Polsce pociągi LTG obsługują terminal w Sławkowie oraz w Pruszkowie, łącząc je ze swoim terminalem w litewskim Kownie. W swojej działalności operator wykorzystuje odcinki korytarzy RFC8 oraz RFC11.

METRANS jest spółką zależną Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) oraz dużym operatorem między portami morskimi a krajami Europy Środkowej¹²³, Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Ma oddziały w Słowacji, Austrii, Czechach, Niemczech, Polsce, Węgrzech, Turcji oraz Chorwacji. Posiada 8 dużych HUB-ów przeładunkowych: w Pradze, Czeskiej Trzebowej, Krems, Dunajskiej Stredzie, Poznaniu, Małaszewiczach, Budapeszcie i Zalaegerszegu, a ponadto 13 terminali w: Austrii, Czechach, Niemczech,

¹¹⁸ <https://www.balticrail.com/>

¹¹⁹ <https://clip-group.com/>

¹²⁰ <https://www.hupac.com/EN/About-us-c29dbf00>

¹²¹ http://laude.pl/pl/kat_1,8_O_firmie.html

¹²² <https://loconi.pl/>

¹²³ https://metrans.eu/wp-content/uploads/2023/02/METRANS-CHINA-Service_01_2023_EN.pdf



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Polsce, Serbii i Słowacji. Uruchamia prawie 100 pociągów dziennie między terminalami lądowymi oraz największymi portami w Belgii (Antwerpia), Niderlandach (Rotterdam), Niemczech, (Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven), Polsce (Gdańsk i Gdynia), Słowenii (Koper), Włoszech (Triest), Chorwacji (Rijeka), Rumunii (Konstanca) i Turcji (Istambuł). Ponadto we współpracy uruchamia połączenia do Chin. Metrans uruchamia pociągi w korytarzach: RFC5, RFC7, RFC8 i RFC11.

Firma spedycyjna **MIRATRANS** uruchamia połączenia intermodalne pomiędzy Olsztynem a Ludwigshafen w Niemczech (RFC8). Przy organizacji pociągów korzysta z taboru innych przewoźników.

PCC Intermodal¹²⁴ jest operatorem łączącym terminale morskie największych europejskich portów (Hamburg/Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpia, Gdańsk/Gdynia) z terminalami lądowymi w Polsce, ukraińskich Mościskach oraz niemieckim Duisburgu i Frankfurtu nad Odrą. Operuje więc głównie w korytarzu Morze Północne – Bałtyk (RFC8). W Polsce posiada 4 terminale przeładunkowe: w Kutnie, Brzegu Dolnym, Gliwicach i Kolbuszowej. PCC Intermodal należy do grupy PCC SE z siedzibą w Duisburgu i prowadzącej działalność w sektorach chemicznym i energii odnawialnej.

Grupa PKP CARGO uruchamia pociągi intermodalne kursujące w relacjach między Polską a krajami UE (Włochy, Słowenia, Węgry, Niemcy i Holandia) oraz pomiędzy Chinami a Europą, które przejeżdżają przez terytorium Polski. Do połączeń w kierunku wschodnim i zachodnim wykorzystuje głównie terminal intermodalny w Małaszewiczach oraz w mniejszym stopniu przejścia graniczne w Hrubieszowie, Czeremsze, Kuźnicy i Siemianówce. W skład grupy PKP Cargo wchodzi trzy spółki: PKP Cargo Connect, specjalizująca się w organizowaniu krajowego i międzynarodowego transportu intermodalnego (zarówno szynowego jak i morskiego i drogowego); PKP Cargo International, zajmująca się przewozami kolejowymi i transportem intermodalnym w Polsce i innych krajach Europy środkowej oraz PKP Cargo Terminale, która posiada terminale przeładunkowe w Polsce (Braniewo, Dorohusk, Gliwice, Małaszewicze, Medyka, Sławków, Warszawa) oraz Czechach (Paskov). Ponadto w IV kwartale 2023 r. PKP Cargo Terminale zapowiada uruchomienie terminalu w Zduńskiej Woli Karsznicach (na styku głównej europejskiej linii komunikacyjnej wschód – zachód oraz trasy północ-południe łączącej m.in. Adriatyk, Bałtyk oraz Morze Północne).

Rail Transportation Service Broker (RTSB) jest operatorem, który skupia się na uruchamianiu intermodalnych pociągów pomiędzy Europą a Chinami, przede wszystkim z wykorzystaniem terminalu kontenerowego w Małaszewiczach. RTSB posiadając siedzibę w Niemczech, działa w 14 krajach: Austrii, Białorusi, Łotwie, Niemczech, Polsce, Portugalii, Szwajcarii, Węgrzech, USA, Rosji, Mongolii, Chinach, Kazachstanie i Turcji. Tygodniowo uruchamia ok. 60 pociągów w relacjach transkontynentalnych, a ponadto również pociągi w relacjach europejskich, między terminalem w Małaszewiczach a innymi terminalami w Europie (głównie w towarowym korytarzu RFC8).

SCHAVEMAKER¹²⁵ to niderlandzka firma zajmująca się logistyką na terenie Europy oraz łączącą Europę z Chinami. Posiada trzy terminale, dwa w Niderlandach i jeden w Polsce. Uruchamia regularne pociągi kontenerowe między Kątami Wrocławskimi a terminalem w Moerdijk, tym samym obsługując korytarz Morze Północne – Bałtyk (RFC8).

¹²⁴https://www.pccintermodal.pl/wp-content/uploads/2023/04/PL_PCCIntermodal_prezentacja2023.pdf

¹²⁵ <https://pl.schavemaker.com/uslugi/>

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

W poniższej tabeli znajduje się zestawienie kierunków pociągów intermodalnych uruchamianych przez wybranych operatorów oraz udostępniających stały rozkład jazdy publicznie¹²⁶.

Tabela 19. Zestawienie ofert regularnego serwisu operatorów intermodalnych

Podmiot	Trasa	Kierunek przewozu		Liczba pociągów tygodniowo
HUPAC	Duisburg - Brwinów (via Gądkki)	DE	PL	3
	Brwinów (via Gądkki) - Duisburg	PL	DE	3
	Antwerpia Combinant - Brwinów (via Gądkki)	BE	PL	1
	Brwinów (via Gądkki) - Antwerpia Combinant	PL	BE	1
	Gliwice Sosnica - Pordenone	PL	IT	2
	Pordenone - Gliwice Sosnica	IT	PL	2
PCC Intermodal	Hamburg - Frankfurt (Oder) - Poznań - Kutno - Kolbuszowa	DE	PL	5
	Kolbuszowa - Kutno - Poznań Hamburg - Frankfurt (Oder)	PL	DE	5
	Hamburg - Frankfurt (Oder) - Brzeg Dolny - Gliwice	DE	PL	5
	Gliwice - Brzeg Dolny - Frankfurt (Oder) - Hamburg	PL	DE	5
	Duisburg - Frankfurt (Oder) - Poznań - Kutno - Kolbuszowa	PL	PL	4
	Kolbuszowa - Kutno - Poznań - Hamburg - Duisburg	PL	PL	4
	Duisburg - Frankfurt (Oder) - Brzeg Dolny - Gliwice	DE	PL	4
	Gliwice - Brzeg Dolny - Frankfurt (Oder) - Duisburg	PL	PL	4
	Rotterdam - Frankfurt (Oder) - Poznań - Kutno - Kolbuszowa	NL	PL	7
	Kolbuszowa - Kutno - Poznań Hamburg - Rotterdam	PL	NL	7
	Rotterdam - Frankfurt (Oder) - Brzeg Dolny - Gliwice	NL	PL	7
	Gliwice - Brzeg Dolny - Frankfurt (Oder) - Rotterdam	PL	NL	7
	Antwerpia - Frankfurt (Oder) - Poznań - Kutno - Kolbuszowa	BE	PL	5
	Kolbuszowa - Kutno - Poznań Hamburg - Antwerpia	PL	BE	5
	Antwerpia - Frankfurt (Oder) - Brzeg Dolny - Gliwice	BE	PL	5
	Gliwice - Brzeg Dolny - Frankfurt (Oder) - Antwerpia	PL	BE	5
Baltic Rail	Wroclaw Olesnica – Katowice Wlosienica – Ostrava Paskov - Koper	PL	SLO	2
	Koper - (via Lichkov) - Wroclaw Oleśnica	SLO	PL	2
METRANS	Ostrava - Dąbrowa Górnicza	CZ	PL	3
	Dąbrowa Górnicza - Ostrava	PL	CZ	3
	Ceska Trebova - Małaszewicze - Chiny	CZ	PL (CN)	2
	Chiny - Małaszewicze - Ceska Trebova	(CN) PL	CZ	2
	Zhengzhou - Małaszewicze - Dąbrowa Górnicza	CN	PL	1
	Dąbrowa Górnicza - Małaszewicze - Zhengzhou	PL	CN	1
RTSB	Xi'an - Małaszewicze - Duisburg/Hamburg/Ludwigshafen/Budapeszt	CN	DE	4
	Xi'an - Małaszewicze - Tilburg	CN	NL	2
	Xi'an - Małaszewicze - Poznań	CN	PL	1
	Xi'an - Izov - Sławków	CN	PL	1
	Xi'an - Kaliningrad - Braniewo - Neuss	CN	DE	2
	Hamburg/Duisburg - Małaszewicze - Xi'an	DE	CN	2

¹²⁶ Występuje także spore grono podmiotów oferujących połączenia w jednym korytarzu z niską częstotliwością co wpływa na możliwość zweryfikowania oferty, dlatego nie wszyscy operatorzy zostali uwzględnieni w zestawieniu.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Podmiot	Trasa	Kierunek przewozu		Liczba pociągów tygodniowo
	Poznań - Małaszewicze- Xi'an	PL	CN	1
	Neuss - Braniewo - Kaliningrad -Xi'an	DE	CN	2
	Ludwigshafen- Małaszewicze- Xi'an	DE	CN	1
	Chengdu - Małaszewicze - Tillburg	CN	NL	5
	Tillburg - Małaszewicze - Chengdu	NL	CN	4
	Chengdu - Małaszewicze - Lodz	CN	PL	6
	Lodz - Małaszewicze - Chengdu	EU	PL	5
	Hefei - Małaszewicze - Neuss	CN	DE	1
	Zhengzhou - Małaszewicze - Hamburg	CN	DE	2
	Hamburg - Małaszewicze - Zhengzhou	DE	CN	2
	Małaszewicze - Duisburg	PL	DE	7
	Duisburg - Małaszewicze	DE	PL	7
	Małaszewicze - Hamburg	PL	DE	7
	Hamburg - Małaszewicze	DE	PL	7
	Małaszewicze - Neuss	PL	DE	3
	Neuss - Małaszewicze	DE	PL	3
	Braniewo - Neuss	PL	DE	3
	Neuss - Braniewo	DE	PL	3
	Małaszewicze - Norymberga	PL	DE	1
	Norymberga - Małaszewicze	DE	PL	1
	Małaszewicze - Budapeszt	PL	HU	1
	Budapeszt - Małaszewicze	HU	PL	1
LTG Cargo	Kowno - Pruszków - Sławków	LT	PL	2
	Sławków - Pruszków - Kowno	PL	LT	2
Miratrans	Olsztyn - Ludwigshafen	PL	DE	2
	Ludwigshafen - Olsztyn	DE	PL	2
Schavemaker	Kąty Wrocławskie - Moerdijk	PL	NL	2
	Moerdijk - Kąty Wrocławskie	NL	PL	2

Źródło: opracowano na podstawie rozkładów jazdy udostępnianych na stronach internetowych operatorów (dostęp: wrzesień 2023 r.).



4.5 Wnioski z badań ankietowych

Analiza publicznie dostępnych danych opisujących zmiany oraz uwarunkowania gospodarcze i handlowe w ostatnich kilku latach prezentuje jedynie retrospektywny charakter tych procesów. Analiza nawet długoterminowych trendów traci jednak swój istotny wymiar predykcyjny wskutek wciąż silnie oddziałujących czynników takich jak: pandemia COVID-19 czy wojna rosyjsko-ukraińska.

W związku z potrzebą lepszego rozpoznania potrzeb w kierunkach przewozów importowo-eksportowych, przeprowadzone zostały badania ankietowe wśród przedstawicieli firm z branży TSL oferujących usługi przewozu intermodalnego, w tym i zrzeszonymi w Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego (dalej: IGTL). Kwestionariusz do badań ankietowych oraz pogłębionego wywiadu indywidualnego dot. potencjału rozwoju przewozów intermodalnych w relacjach eksportowo-importowych, obejmował zestaw dziesięciu pytań otwartych.

Z 36 wysłanych ankiet otrzymano siedem wypełnionych kwestionariuszy – od pięciu firm reprezentujących branżę TSL (w tym jeden uzupełniony pogłębionym wywiadem) oraz od dwóch podmiotów zrzeszonych w IGTL.

Jako główne problemy w organizacji przewozów intermodalnych wskazano niewydolność infrastruktury kolejowej powodującą utrzymującą się od lat niską prędkość handlową pociągów intermodalnych, w tym: niewystarczającą przepustowość linii kolejowych na głównych szlakach oraz odcinkach prowadzących do portów morskich, wynikającą m.in. z nieodpowiedniego zarządzania pociągami oczekującymi na wjazd do portu, braku przyportowego zaplecza przeładunkowego. Wąskie gardła w zakresie infrastruktury kolejowej występujące na odcinkach pomiędzy Gdańskiem a Gdynią ograniczają możliwości uruchomienia efektywnych połączeń w korytarzu północ-południe (Bałtyk – Adriatyk). Skutkiem jest m.in. konieczność wysyłania przez operatorów dwóch osobnych pociągów do portów w Gdańsku i w Gdyni. Dodatkowo zwrócono uwagę na niską przepustowość przejść granicznych pomiędzy Polską a Ukrainą, w tym bardzo długi czas odpraw celnych, fitosanitarnych i weterynaryjnych, a także brak odpowiedniej liczby terminali przeładunkowych przy granicy polsko-ukraińskiej oraz niewystarczającą liczbę lokomotyw normalnotorowych dedykowanych do obsługi pociągów. Większość ankietowych wskazywała także na potrzebę dodatkowych regulacji pozwalających na optymalizację zarządzania przewozami intermodalnymi m.in. w zakresie rozkładu jazdy. Jako kolejne ograniczenie wskazano brak wykwalifikowanej, młodej kadry u przewoźników kolejowych i u zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK) na niższych szczeblach operacyjnych (ustawiacze, maszyniści, odcinkowi).

Za czynniki, które miały wpływ na rozwój przewozów intermodalnych w Polsce w 2022-2023 r. uznano bardzo duży spadek stawek frachtu morskiego, kongestie w morskich terminalach kontenerowych (szczególnie Baltic Hub Gdańsk oraz bardzo duży wzrost cen energii elektrycznej). W kierunkach przewozowych zaobserwowano zwiększenie wielkości przewozów z południowej Polski oraz w kierunkach Polska – Europa Zachodnia, przewozów tranzytowych produktów rolnych z Ukrainy przez porty morskie w Polsce, Niemczech i na Litwie, a jednocześnie zmniejszenie przewozów kolejowych między Azją a Europą, Mocno zauważalny pod koniec 2023 r. pozostawał wpływ wojny w Ukrainie. Wśród kierunków rozwoju przewozów eksportowo-importowych wskazano przede wszystkim relacje północ-południe, w tym na Ukrainę i wzdłuż korytarza Bałtyk – Adriatyk. Można także oczekiwać wzrostu liczby połączeń ze Skandynawii do Europy Środkowej oraz dalszego zwiększenia wolumenu w relacjach z/do: Niemiec, Belgii, Niderlandów, Wielkiej Brytanii. Wśród przyszłościowych kierunków przewozów intermodalnych znalazły się także Francja, Włochy, Turcja i Hiszpania.

W ocenie badanych, praktycznie we wszystkich gałęziach przemysłu (spożywczy, meblarski, opakowań, maszyn i urządzeń, chemiczny, elektroniczny, FMCG) i grupach towarowych, istnieje potencjał w zakresie konteneryzacji, o ile tylko transport kolejowy będzie zdolny do obsługi dodatkowych wolumenów. Wśród grup ładunków, które wykazują największy potencjał eksportowo-importowy, wskazano produkty rolne, chemikalia, maszyny, meble, banki energii, wyroby papierniczo-celulozowe, a także stal, węgiel i materiały budowlane. Pod wpływem sytuacji w regionie Europy Środkowo-Wschodniej znaczenia nabrały przewozy towarów podwójnego zastosowania. Jako główny instrument wsparcia przewozów intermodalnych wskazano potrzebę poprawy konkurencyjności względem innych gałęzi transportu (szczególnie drogowego). Duże wahania cen energii elektrycznej wpływają na konieczność częstej zmiany oferty dla przewozów intermodalnych, a taka niestabilność nie sprzyja pozyskiwaniu nowych klientów. Dodatkowo wskazano, że ze względu na duże opóźnienia w dostawach realizowanych koleją są one często nieopłacalne (kary za niewywiązywanie się z umów, brak możliwości dokładnego oszacowania czasu realizacji zlecenia). Wskazano, że w tej kwestii transport drogowy jest dużo bardziej przewidywalny. Dodatkowo duże opóźnienia na kolei powodują, że w ogólnym rozrachunku transport drogowy wydaje się być bardziej efektywny ekonomicznie.

Jako kierunki przewozów intermodalnych wymagających wsparcia w latach 2023-2024 wskazane zostały kierunki łączące Polskę z jej południowymi sąsiadami: Czechami, Słowacją i Ukrainą. Za ważne uznaje się również wsparcie w kwestii konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego w aspekcie cen zakupu energii elektrycznej.

4.6 Lista kierunków z najlepszą ofertą i największym potencjałem

Pociągi intermodalne kursujące w Polsce można skategoryzować jako:

- wewnątrz krajowe, przede wszystkim realizowane w relacjach porty morskie – terminale lądowe. Takimi przewozami zajmuje się np. Maersk, jeden z największych operatorów kontenerowych na świecie, prowadzący żeglugę kontenerową na Bałtyku i rozwijający kolejną po kraju kontenery rozładowywane ze statków w Baltic Hub (Gdańsk);
- eksportowo-importowe, realizowane przeważnie pomiędzy największymi europejskimi portami jak Rotterdam czy Hamburg a polskimi terminalami intermodalnymi;
- tranzytowe (międzynarodowe przejeżdżające przez Polskę), kursujące m.in. w relacji Chiny – Polska – Niemcy, w Polsce obsługujące wybrane terminale intermodalne znajdujące się na trasie przejazdu.

Sieć połączeń pociągów intermodalnych uruchomianych przez operatorów intermodalnych, koncentruje się na dwóch głównych osiach:

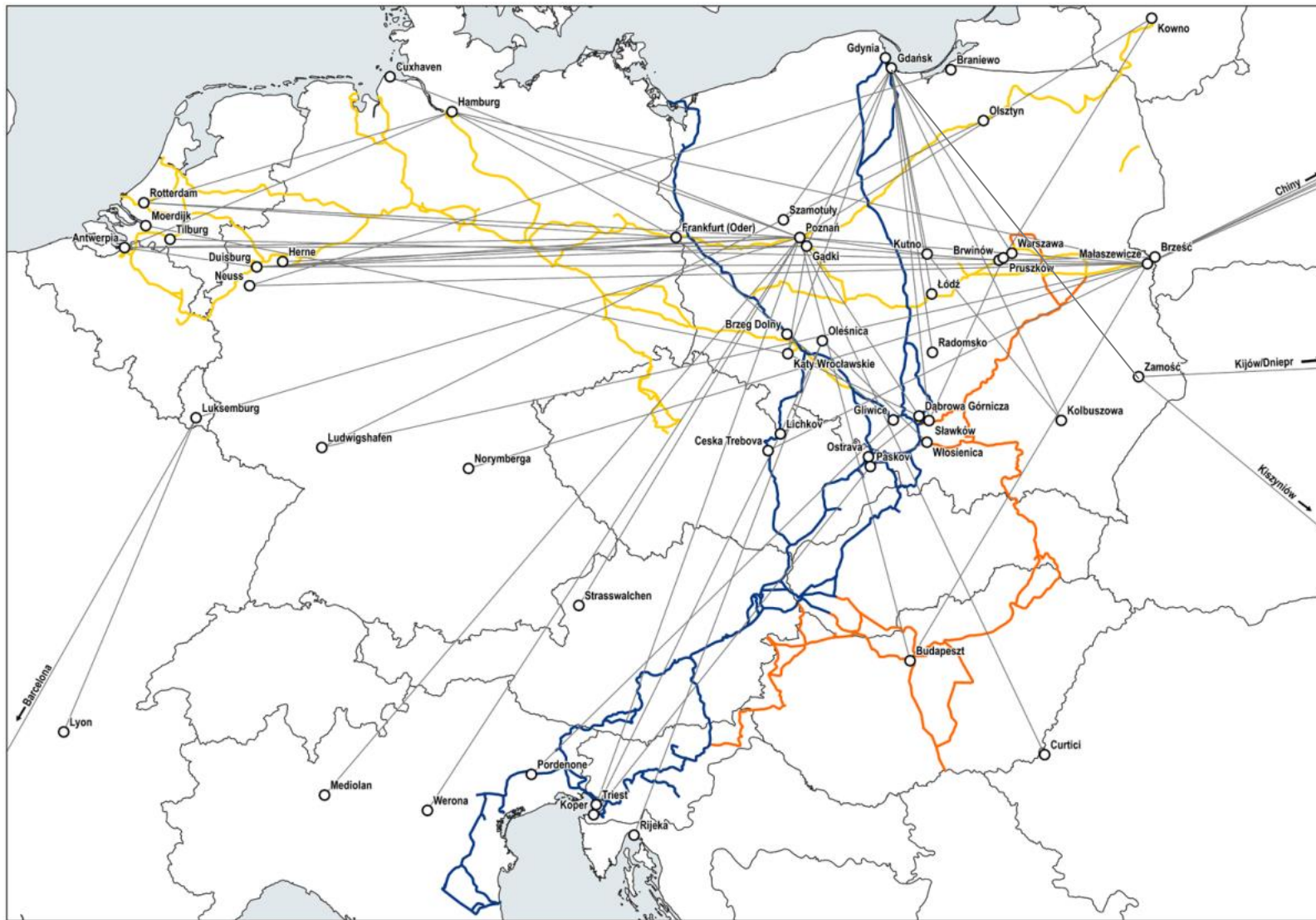
- północ – południe, łącząc trójmiejskie porty morskie z terminalami lądowymi w kraju,
- wschód – zachód, łącząc porty morskie w Belgii, Niderlandów, Niemiec z terminalami lądowymi w Polsce.

Jak ilustruje (Rysunek 101) najlepsza oferta jest dostępna w następujących kierunkach:

1. (Brześć/Małaszewicze) – Warszawa – Poznań – Hamburg (RFC8),
2. (Brześć/Małaszewicze) – Warszawa – Poznań – Rotterdam (RFC8),
3. (Brześć/Małaszewicze) – Warszawa – Poznań – Duisburg (RFC8),
4. (Brześć/Małaszewicze) – Warszawa – Poznań – Antwerpia (RFC8),
5. Gliwice – Rotterdam (RFC8),
6. Gdańsk/Gdynia – Łódź (RFC5),
7. Gdańsk/Gdynia – Poznań (RFC5),
8. Gdańsk/Gdynia – Warszawa (RFC5).

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędnego do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 101. Połączenia intermodalne oferowane przez operatorów w kolejowych korytarzach towarowych sieci TEN-T (RFC5, RFC8, RFC11)



Źródło: opracowanie własne Multiconsult Polska Sp. z o.o.



4.7 Lista kierunków z najniższą i brakującą ofertą

W odniesieniu do relacji importowo-eksportowych o relatywnie najniższej ofercie, za takie należy uznać kierunki łączące krajowe centra gospodarcze z Adriatykiem oraz krajami Europy Środkowo-Wschodniej i krajami bałtyckimi:

1. Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava (RFC5),
2. Dąbrowa Górnicza – Warszawa – Kowno (RFC5),
3. Gdańsk/Gdynia – Medyka/Hrubieszów (granica UA),
4. Wrocław – Koper (RFC5),
5. Małaszewicze – Katowice – Koper (RFC11).

W opinii menedżerów, wzrost przewozów w południowej części korytarza RFC5 jest uzależniony od możliwości prowadzenia pociągów z portów Adriatyckich do Trójmiasta w sposób pozwalający na jednoczesną obsługę Gdyni i Gdańska (jednym pociągiem). Historyczne uwarunkowania, które towarzyszyły powstaniu obu portów nie pozwoliły na utworzenie jednego obszaru konsolidującego potoki obsługujące oba porty w jednym punkcie obsługi. Zdaniem ankietowanych rozwiązaniem jest utworzenie obiektu określanego mianem centra dystrybucji, które pełniłoby funkcję podobną do stacji rozrządowej, konsolidującej i rozdzielającej ładunki kierowane do obu portów. Centrum dystrybucji zlokalizowane w bliskiej odległości od portów miałyby również pełnić funkcję depotu kontenerowego. W efekcie uzyskano by możliwość oferowania całopociągowego serwisu z centrum dystrybucji aż do portów Adriatyckich.

W przypadku korytarza RFC11, słaba oferta przewozowa, prowadzi do ograniczenia konkurencyjności i obrotów handlowych firm działających w obszarze jego potencjalnego oddziaływania. Obszar ten obejmuje ważne centra gospodarcze Europy Środkowo-Wschodniej: Gdański Okręg Przemysłowy, Bydgosko-Toruński Okręg Przemysłowy, Łódzki Okręg Przemysłowy, Górnośląski Okręg Przemysłowy, Zagłębie Morawsko-Śląskie, Zachodnią Słowację z Bratysławą, Zachodni obszar Węgier, Słowenię i Północne Włochy.

Analiza ofert przewozowych operatorów intermodalnych działających w Polsce potwierdza ich najsilniejsze powiązanie z zapleczem portów polskich (korytarze RFC8 i RFC5 na odcinku od Trójmiasta w głąb kraju) oraz portami Niemiec, Niderlandów i Belgii. Ofertę tych portów uzupełniały rozwijające się dynamicznie przewozy między Europą a Chinami (RFC8) przez przejście graniczne Brześć/Małaszewicze. Część operatorów po rozpoczęciu działań wojennych w Ukrainie wycofała jednak swoją ofertę z tego korytarza, co kwalifikuje go również do kierunków o osłabionej lub brakującej ofercie. Niepewna przyszłość przewozów w kierunku wschód-zachód oraz procesów nearshoringu i friendshoringu w krajach regionu Europy Środkowo-Wschodniej zachęcają do rozwoju nowych połączeń pomiędzy Dalekim Wschodem a Europą z korzyścią dla korytarzy w układzie północ-południe: RFC5 i RFC11.

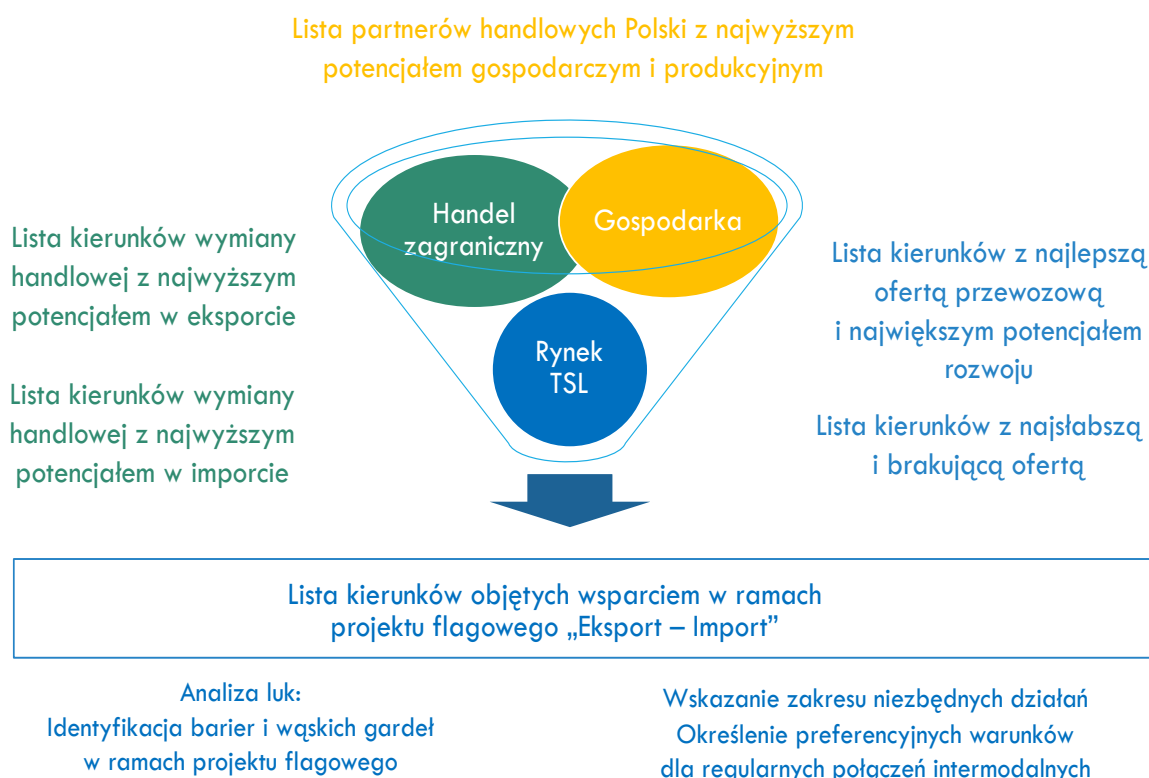
Umocnienie pozycji portów bałtyckich w tym rozbudowywanych i budowanych głębokowodnych terminali w Gdańsku (Baltic Hub do 2024 r.), Gdyni (Port Zewnętrzny do 2028/2029 r.) i Świnoujściu (Głębokowodny Terminal Kontenerowy w perspektywie do 2028/2029 r.) powinno tworzyć warunki dla wzrostu potoków towarowych na osi północ-południe nie tylko w obsłudze przemysłu krajowego, ale również Czech i Słowacji. Oczekiwana efektywność inwestycji portowych może być jednak ograniczona brakiem komplementarnej oferty przewozowej w transporcie kolejowym. Dla skutecznej rywalizacji o rynki naszych południowych sąsiadów konieczne jest ustanowienie szlaków zorientowanych na skomunikowanie ich centrów gospodarczych z polskimi portami.

5 PROJEKT FLAGOWY „EKSPORT – IMPORT”: PROPONOWANE KIERUNKI, PREFERENCYJNE WARUNKI I NIEZBĘDNE DZIAŁANIA

5.1 Lista kierunków rekomendowana do wsparcia w ramach projektu flagowego

Analiza przeprowadzona w pierwszych dwóch etapach badania pozwoliła na zidentyfikowanie kierunków wymiany handlowej z najwyższym potencjałem w eksporcie i imporcie Polski, a także kierunków z najlepszą oraz najłabszą ofertą w zakresie stałych połączeń pociągów kontenerowych.

Rysunek 102. Identyfikacja kierunków do wsparcia w ramach projektu flagowego



Źródło: opracowanie własne.

Do 2028 r. rynkami o największym potencjale eksportowo-importowym Polski w ujęciu wartościowym pozostaną: Niemcy, Chiny (z dużą przewagą importu) i Niderlandy. W dalszej kolejności znajdują się: Francja, USA, Czechy, Słowacja, Belgia, Włochy i Wielka Brytania.

Analiza oferty przewoźników kolejowych i operatorów transportu intermodalnego pokazała, że największa koncentracja przewozów intermodalnych nadal ma miejsce w dwóch kolejowych korytarzach towarowych: RFC8 oraz RFC5. Jednocześnie zakłócenia w łańcuchach dostaw wywołane pandemią COVID-19 oraz wojną w Ukrainie spowodowały zmiany w strategiach współpracy w globalnych sieciach dostaw, skutkujące rekonfiguracją łańcuchów transportowo-logistycznych. Zmiany te nie pozostały bez wpływu na kierunki przepływu towarów w Polsce.

Zarówno źródła statystyczne, jak i wyniki badań ankietowych i pogłębionych wywiadów z wybranymi uczestnikami rynku przewozów intermodalnych, wskazują na dwie znaczące zmiany w kierunkach przewozów intermodalnych. Pierwsza zmiana dotyczyła osłabienia oferty w kierunku wschód – zachód –

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

wschód między Chinami a Europą, czyli korytarzem przebiegającym przez terminale zlokalizowane w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze. Druga zmiana, związana z zaburzeniem łańcucha logistycznego łączącego Ukrainę z globalnymi odbiorcami jej towarów eksportowych przez porty Morza Czarnego, objawiła się przekierowaniem ich m.in. do polskich portów morskich. Większej wagi zaczyna nabierać również idea Korytarza Bursztynowego, który został ustanowiony jedenastym europejskim kolejowym korytarzem towarowym (RFC11) na kilka lat przed ostatnimi wydarzeniami rekonfigurującymi znaczenie globalnych łańcuchów dostaw¹²⁷. Obecnie nowy korytarz, w porównaniu z korytarzami RFC5 i RFC8, charakteryzuje się relatywnie niskim zainteresowaniem operatorów intermodalnych. Potencjał korytarza mogłyby wykorzystać liczne centra gospodarcze zlokalizowane w obszarze jego oddziaływania. Uwolnienie potencjału wymaga jednak nakładów nakierowanych na eliminację wąskich gardeł i barier infrastrukturalnych. Ponadto, przewoźnicy kolejowi i operatorzy intermodalni oczekują wzrostu popytu na przewozy w relacjach z Litwą, Włochami, Ukrainą, Turcją i Hiszpanią.

W wyniku porównania zidentyfikowanego potencjału eksportowego i aktualnej oferty przewozowej w zakresie pociągów intermodalnych powstała lista kierunków rekomendowanych do wsparcia w ramach projektu flagowego „EKSPORT – IMPORT” (Tabela 20).

Tabela 20. Zidentyfikowane kierunki przewozów intermodalnych rekomendowane do wsparcia w ramach projektu flagowego

Rekomendowany kierunek	Z wykorzystaniem korytarza(y)	Oferta przewozowa	
		najlepsza	niewystarczająca
Największy potencjał eksportowo-importowy (analiza ilościowa)			
Polska ↔ Niemcy	RFC5/RFC8		
Polska ↔ Chiny	RFC5/RFC8/RFC11 (korytarze lądowe; porty morskie Polski i zagraniczne)		
Polska ↔ Niderlandy	RFC5/RFC8		
Polska ↔ Francja	RFC5/RFC8		
Polska ↔ Stany Zjednoczone	RFC5/RFC8 (porty morskie Polski i zagraniczne)		
Polska ↔ Czechy	RFC5		
Polska ↔ Słowacja	RFC5		
Polska ↔ Belgia	RFC5/RFC8		
Polska ↔ Włochy	RFC5/inne		
Polska ↔ UK	RFC5 korytarze lądowe; porty morskie Polski i zagraniczne)		
Potencjał wzrostu wskazywany przez interesariuszy (analiza jakościowa)			
Polska ↔ Litwa	RFC5/RFC8		
Polska ↔ Ukraina	RFC5/nowy korytarz sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie		

¹²⁷ Dz. U. UE. L 28/49, DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2017/177 z dnia 31 stycznia 2017 r. w sprawie zgodności z art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 wspólnej propozycji utworzenia kolejowego korytarza towarowego zwanego „bursztynowym”.

Rekomendowany kierunek	Z wykorzystaniem korytarza(y)	Oferta przewozowa	
		najlepsza	niewystarczająca
Polska <-> Turcja	RFC5/RFC11/noworytarz sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie		
Polska <-> Hiszpania	RFC8/inne		

Źródło: opracowanie własne.

5.2 Analiza luk: popyt vs. wąskie gardła i bariery

Identyfikacja działań w zakresie eliminacji wąskich gardła i barier ograniczających funkcjonowanie i rozwój przewozów intermodalnych w relacjach importowo-eksportowych została wykonana w oparciu o metodę polegającą na analizie luk. Metoda pozwala na skonfrontowanie potencjalnego popytu na przewozy z istniejącą przepustowością infrastruktury kolejowej i pozostałymi barierami rozwoju transportu intermodalnego.

Biorąc pod uwagę wykonaną na wcześniejszym etapie diagnozę popytu na przewozy intermodalne w relacjach importowo-eksportowych, dokonano przeglądu wąskich gardła i barier występujących w trzech towarowych korytarzach (RFC5, RFC8, RFC11) oraz w relacji przewozowej Polska – Ukraina. Z uwagi na ustalony zasięg geograficzny analizy, przeglądem objęto wąskie gardła i bariery występujące na krajowych odcinkach korytarzy.

Tabela 21. Analiza luk – wąskie gardła oraz bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Obszar	Istotność*	Luka*	Wąskie gardło/bariera
Infrastruktura kolejowa	Bardzo duża	Bardzo duża	<p>Niewystarczająca zdolność przepustowa sieci kolejowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ograniczenia związane z robotami budowlanymi prowadzonymi w wielu miejscach na sieci kolejowej w całym kraju. Niewystarczająca przepustowość linii kolejowych m.in. nr 3, 6, 201 (północny odcinek), 260, 131, w tym mijanek. Niezadawalająca sprawność zarządzania przepustowością sieci i harmonizacją rozkładów jazdy pociągów towarowych i pasażerskich; zmiany priorytetu wprowadzane dla pociągów z wybranymi grupami ładunków (np. dla surowców energetycznych w okresie zimowych) mające niekorzystny wpływ na ruch pociągów intermodalnych. Niska przewidywalność czasu jazdy i niska punktualność pociągów intermodalnych m.in. wskutek opóźnień innych pociągów towarowych i pasażerskich.
	Bardzo duża	Duża	<p>Niewystarczająca dostępność torów stacyjnych o długości min. 740 m:</p> <ul style="list-style-type: none"> Brak wystarczającej liczby torów głównych dodatkowych i bocznych o długości 740 m na stacjach linii wiodących do portów morskich (w tym na liniach, gdzie przeprowadzono modernizacje). Niewystarczająca liczba torów odstawczych o długości powyżej 740 m w pobliżu portowych terminali intermodalnych.

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Obszar	Istotność*	Luka*	Wąskie gardło/bariera
	Średnia	Mała	Brak zapewnienia nacisku 22,5 ton/oś: <ul style="list-style-type: none"> Brakujące odcinki głównych korytarzy dostosowane do nacisku 22,5 ton/oś.
Konkurencyjność cenowa	Bardzo duża	Bardzo duża	Niska konkurencyjność cenowa: <ul style="list-style-type: none"> Wyższe koszty w transporcie kolejowym w stosunku do transportu samochodowego wynikające m.in. z wyższych nakładów inwestycyjnych i kosztów operacyjnych Brak przewidywalności zmian cen energii elektrycznej powodujący niestabilność cen oferowanych usług przez przewoźników kolejowych.
Przejścia graniczne	Bardzo duża	Bardzo duża	Długi czas trwania odpraw w eksporcie/importie towarów do UE: <ul style="list-style-type: none"> Długi czas odpraw celnych, kontroli fitosanitarnych i weterynaryjnych na stacjach granicznych przy wyjeździe do UE, szczególnie z Ukrainy. Niski poziom cyfryzacji służb granicznych uniemożliwiający przyśpieszenie procedur.
	Duża	Duża	Niewystarczająca przepustowość infrastruktury: <ul style="list-style-type: none"> Niedostateczna liczba torów stacyjnych na przejściach granicznych z Czechami, Słowacją, Ukrainą. Ograniczenia nacisku 22,5 ton/oś występujące na odcinkach transgranicznych.
Zasoby ludzkie	Duża	Bardzo duża	Niedobór i kwalifikacje kadr: <ul style="list-style-type: none"> Brak wykwalifikowanej młodej kadry. Niewystarczająca liczba maszynistów na rynku. Zbyt mała liczba maszynistów posługujących się językami obcymi: trudność z uzyskaniem prawa do kierowania pociągiem w krajach ościennych (wysokie wymagania egzaminacyjne).
Tabor	Średnia	Średnia	Niedobór taboru: <ul style="list-style-type: none"> Niedobory lokomotyw normalnotorowych dedykowanych do obsługi granicznej pociągów. Niedobór nowoczesnych specjalistycznych wagonów intermodalnych.

* Skala czterostopniowa: mała, średnia, duża, bardzo duża.

Źródło: opracowanie własne.

5.3 Wskazanie niezbędnych działań w zakresie wyeliminowania wąskich gardeł

Eliminacja wąskich gardeł (infrastrukturalnych, technologiczno-organizacyjnych, regulacyjnych) należy do kluczowych czynników poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i dalszego rozwoju przewozów intermodalnych.

Problem wąskich gardeł na polskiej sieci kolejowej dotyczy zarówno odcinków infrastruktury liniowej, jak i stacyjnej w węzłach kolejowych, na stacjach granicznych oraz liniach zapewniających dostęp do portów morskich. Wnioski zawarte w sprawozdaniach komisarzy Komisji Europejskiej odpowiedzialnych za rozwój korytarzy kolejowych znajdujących się w sieci bazowej TEN-T, biur korytarzy towarowych, a także opinie

różnego rodzaju interesariuszy wskazują na stopniową poprawę parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, jednak wiele luk nadal pozostaje do wyeliminowania.

Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie

Do 2030 r. na krótkich odcinkach korytarza, głównie w obszarach dużych aglomeracji miejskich lub stacji, osiągnięcie docelowych parametrów technicznych dla pociągów towarowych będzie wymagało dodatkowych inwestycji punktowych, w tym w miejscach lokalizacji terminali i centrów logistycznych. Za krytyczne uznaje się usunięcie wąskich gardeł występujących na odcinkach transgranicznych. Do 2027 r. przewiduje się ukończenie prac na odcinku Katowice (PL) – Ostrawa (CZ), które ma skutkować osiągnięciem wymaganych standardów nacisku osi i prędkości konstrukcyjnej. W relacji Katowice (PL) – Żylna (SK) zmodernizowano odcinek między Katowicami i Bielskiem-Białą, a ukończenie całego połączenia jest planowane do 2030 r. Na odcinku Opole (PL) – Ostrawa (CZ) rozpoczęcie prac mających na celu uzyskanie wymaganego standardu prędkości planuje się od roku 2024. Ma to szczególne znaczenie biorąc pod uwagę fakt, że po stronie czeskiej infrastruktura została już dostosowana. W innej sytuacji jest dalszy odcinek połączenia Katowice (PL) – Żylna (SK), gdzie na odcinkach Zwardoń – Skalité i Krásno nad Kysucou – Čadca do roku 2030 przewiduje się podniesienie prędkości do 90 km/h, a na odcinku transgranicznym (bezpośrednio przy granicy) prace nie zostały jeszcze zaplanowane¹²⁸.

Zasadniczo do roku 2030 przewiduje się dostosowanie odcinków korytarza towarowych przebiegających wewnątrz kraju do wymaganych standardów technicznych. Po tym okresie ograniczenia nacisku osi oraz prędkości w ruchu towarowym mogą jeszcze występować pomiędzy Szczecinem a Świnoujściem oraz na odcinku Popowice – Mikołajów – Brochów.

Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie

Stacje i całe węzły kolejowe wzdłuż korytarza są sukcesywnie modernizowane. Pomimo to w węzłach kolejowych największych polskich aglomeracji występują jeszcze ograniczenia prędkości m.in. w Warszawie, Łodzi, Katowicach, Szczecinie, Poznaniu, Wrocławiu i Krakowie. Podobnie pod względem dostosowania do minimalnych nacisków osi, gdzie ograniczenia można spotkać w Łodzi i częściowo w Warszawie, Wrocławiu i Poznaniu. Ponadto cała sieć kolejowa znajdująca się w korytarzu ma status zelektryfikowanej poza odcinkami Ełk – granica PL/LT oraz Szczecin Podjuchy – granica PL/DE.

Korytarz również wymaga prac w zakresie znoszenia barier operacyjnych na granicach państw, przez które przebiega. W szczególności poprawy wymaga prędkość na odcinkach, gdzie występują jej ograniczenia, m.in.: Rail Baltica po polskiej stronie do granicy z Litwą, Szczecin – granica PL/DE, Opole – Katowice (głównie: Jelcz Miłoszyce – Kędzierzyn Koźle) oraz Tarnów – Medyka. Niezbędne jest także wyeliminowanie ograniczeń w zakresie minimalnego nacisku 22,5 ton/oś na odcinkach: Ełk – PL/LT, Wrocław – Opole oraz Szeligi/Mszczonów – Piława. W kontekście kolejowych przewozów intermodalnych największą barierą stanowi jednak brak pełnego dostosowania linii do obsługi pociągów o długości do 740 m. Wśród odcinków wymagających ulepszenia znajdują się: (E20) granica PL/DE – Zbąszynek, (Rail Baltica) Warszawa – granica PL/LT, (E30) Wrocław – Opole – Katowice oraz Szczecin – granica PL/DE¹²⁹.

¹²⁸ EC (2022a), *The Fifth Work Plan of the European Coordinator of the Baltic - Adriatic*, czerwiec, https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-10/5th_workplan_nsb.pdf.

¹²⁹ EC (2022b), *The Fifth Work Plan of the European Coordinator of the North Sea – Baltic TEN-T Core Network Corridor*, czerwiec, https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-10/5th_workplan_nsb.pdf.



Korytarz Bursztynowy (RFC11)

Plan implementacji korytarza na terenie kraju zakłada potencjalne zniesienie wszelkich wąskich gardeł do roku 2030¹³⁰. Realizacja całej listy działań planowana jest do sfinansowania nie tylko przy udziale Instrumentu CEF, ale również środków z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W celu uzyskania pełnej operacyjności korytarza do roku 2030 niezbędne jest ograniczenie liczby lub całkowita eliminacja wąskich gardeł poprzez¹³¹:

- zwiększenie przepustowości oraz uzyskanie wymaganych standardów nacisku osi, prędkości oraz długości pociągów towarowych na odcinkach: Muszyna (granica państwa) – Tarnów oraz Zwardoń (granica państwa) – Bielsko-Biała – Czechowice-Dziedzice;
- uzyskanie wymaganych standardów nacisku osi, prędkości oraz długości pociągów towarowych na odcinkach: Podłęże – Kraków Prokocim Towarowy – Oświęcim – Mysłowice Brzezinka; Podłęże – Raciborowice; Jaworzno Szczakowa – Tunel oraz Tłuszcz – Warszawa Praga;
- uzyskanie wymaganych standardów prędkości oraz długości pociągów towarowych na odcinkach: Raciborowice – Tunel – Radom – Dęblin – Łuków oraz Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga.

Na podstawie doświadczeń z realizacji inwestycji w europejskich korytarzach towarowych zasadne jest priorytetowe traktowanie projektów o charakterze transgranicznym, w szczególności dotyczące infrastruktury kolejowej w bezpośrednim sąsiedztwie granicy kraju.

Oprócz eliminacji wąskich gardeł związanych z infrastrukturą kolejową niezbędne są działania organizacyjne związane z optymalizacją rozkładu jazdy pociągów, które pozwolą na:

- nadanie stałego priorytetu pociągom intermodalnym w ruchu pozostałych pociągów towarowych;
- możliwość realizacji rozkładu jazdy zgodnie z warunkami ustalonymi na etapie sprzedaży dostępu do trasy;
- ograniczenie liczby i czasu trwania zatrzymań pociągów towarowych z powodu braku przepustowości.

Ponadto, poprawa oferty przewozów intermodalnych w relacjach eksportowo-importowych wymagających odprawy celnej oraz kontroli fitosanitarnej i weterynaryjnej na wschodniej granicy Polski, nie jest możliwa bez istotnego skrócenia czasu trwania tych czynności. W tym celu niezbędne jest podjęcie kompleksowych działań optymalizujących procesy odpraw na przejściach będących granicami UE.

¹³⁰ Amber Rail Freight Corridor Implementation Plan, Annex of the CID Book 2024, 9 stycznia 2023, https://rfc-amber.eu/assets/downloads/corridor_information_document/Amber%20RFC%20CID%20Book%20Annex_TT2024_v2_final_v4.pdf

¹³¹ Bez uwzględnienia inwestycji, których zakończenie przewidziano do końca 2023 r.

5.4 Wskazanie preferencyjnych warunków dla regularnych połączeń pociągów intermodalnych

W celu rozwoju regularnych połączeń pociągów intermodalnych w kierunkach, które zostały wskazane do wsparcia w ramach projektu flagowego „EKSPORT-IMPORT”, rekomenduje się zastosowanie systemu zachęt w postaci uzyskania preferencyjnych warunków w przypadku:

- uruchomienia co najmniej 2-3 par pociągów tygodniowo na nowo oferowanej przez przewoźnika/operatora trasie, kursujących minimum 1 rok;
- utrzymywanie częstotliwości kursowania pociągów co najmniej 2-3 par pociągów tygodniowo w drugim roku;
- zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów do minimum 4-6 par pociągów tygodniowo na nowo oferowanej przez przewoźnika/operatora trasie, w drugim lub trzecim roku od uruchomienia;
- zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów powyżej 6 par pociągów tygodniowo na oferowanym wcześniej kierunku.

Wysokość i mechanizm dofinansowania uruchomienia nowych kierunków kursowania pociągów oraz utrzymania atrakcyjnej dla załadowców częstotliwości pociągów powinny być przedmiotem osobnej analizy.

Ponadto, rekomendowane jest wypracowanie mechanizmu pozwalającego na zagwarantowanie stabilnego poziomu cen energii elektrycznej, który ograniczyłby dalszy wzrost kosztów związanych z przejazdem pociągów intermodalnych i pozwolił przewoźnikom utrzymywać stosunkowo stałe koszty zakupu energii trakcyjnej, bez konieczności podnoszenia wysokości cen frachtu.

**SPIS TABEL I RYSUNKÓW**

Tabela 1. Analiza PESTEL	14
Tabela 2. Przegląd dokumentów strategicznych dot. rozwoju gospodarki Polski	20
Tabela 3. Interesariusze systemu przewozów intermodalnych w kontekście celów Analizy	22
Tabela 4. Mocne i słabe strony polskiego przemysłu	29
Tabela 5. Prognozy dynamiki wzrostu realnego PKB według wybranych grup krajów (% , r/r)	53
Tabela 6. Prognozy dynamiki wzrostu eksportu i importu towarów i usług wg krajów (% , r/r)	104
Tabela 7. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w eksporcie Polski	145
Tabela 8. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w imporcie Polski	146
Tabela 9. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w relacjach eksportowych Polski	147
Tabela 10. Lista grup towarowych z najwyższym potencjałem w relacjach importowych Polski	148
Tabela 11. Lista partnerów handlowych oraz kierunków wymiany handlowej najwyższym potencjałem	148
Tabela 12. Scenariusze zmian w strukturze handlu zagranicznego w korytarzach TEN-T	150
Tabela 13. Przewozy ładunków w Polsce według gałęzi transportu w 2021 i 2022 r.	151
Tabela 14. Praca przewozowa w Polsce według gałęzi transportu w 2021 i 2022 r.	151
Tabela 15. Przewozy ładunków w transporcie krajowym według stref odległości (według masy)	152
Tabela 16. Praca przewozowa w transporcie krajowym według stref odległości (wg tono-km)	152
Tabela 17. Dynamika zmian ładunków strukturze ładunków przewożonych koleją (2022/2021)	157
Tabela 18. Terminale intermodalne w Polsce o statusie OIU w 2022 r.	161
Tabela 19. Zestawienie ofert regularnego serwisu operatorów intermodalnych	167
Tabela 20. Zidentyfikowane kierunki przewozów intermodalnych rekomendowane do wsparcia w ramach projektu flagowego	175
Tabela 21. Analiza luk – wąskie gardła oraz bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce	176
Rysunek 1. Metodyka badania	10
Rysunek 2. Skumulowany wzrost realnego PKB Polski na tle średniej dla UE i strefy euro w latach 2015–2022 (2015=100)	24
Rysunek 3. Dynamika wzrostu realnego PKB Polski (1 kw. 2021 – 2 kw. 2023; analogiczny okres poprzedniego roku = 100)	25
Rysunek 4. Udział w wartości produkcji sprzedanej wyrobów w 2022 r. (według grup działów PKWiU)	26
Rysunek 5. Produkcja sprzedana (ceny stałe) i wskaźnik cen w przetwórstwie przemysłowym w Polsce w latach 2020 – I. półrocze 2023 r. (analogiczny okres roku poprzedniego=100)	27
Rysunek 6. Grupy wyrobów, w których Polska jest liderem eksportu wśród krajów UE-28	28
Rysunek 7. Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne dla gospodarki światowej i wybranych krajów w latach 2021–2023	51
Rysunek 8. Dynamika cen głównych surowców energetycznych w latach 2021–2023 (maj 2021=100)	52
Rysunek 9. Prognozy wzrostu realnego PKB dla gospodarki światowej i wybranej grupy krajów	52
Rysunek 10. Prognoza wzrostu realnego PKB w krajach G20 na lata 2023 i 2024 (% , r/r)	53
Rysunek 11. Prognoza wzrostu realnego PKB w latach 2023 i 2028 (% , r/r)	55
Rysunek 12. Prognozy wzrostu realnego PKB w wybranych krajach UE i Wielkiej Brytanii w 2023 i 2024 r.	56
Rysunek 13. Prognozy wzrostu realnego PKB w Wielkiej Brytanii w latach 2023–2027 (2021=100)	57
Rysunek 14. Prognozy wzrostu realnego PKB w Polsce w latach 2023–2026 (% , r/r)	58
Rysunek 15. Prognozy tempa wzrostu inwestycji w Polsce w latach 2023–2026 (% , r/r)	58
Rysunek 16. Długoterminowy trend wzrostu realnego PKB Polski oraz prognoza na lata 2023–2028 na tle tendencji globalnych (% , r/r)	58
Rysunek 17. Udział najważniejszych partnerów w eksporcie Polski w latach 2004-2022 (%)	60
Rysunek 18. Struktura eksportu Polski w 2022 r. wg krajów	61
Rysunek 19. Struktura importu Polski w 2022 r. wg krajów	62
Rysunek 20. Udział najważniejszych partnerów w imporcie Polski w latach 2004-2022 (%)	62
Rysunek 21. Udział najważniejszych grup towarowych SITC w eksporcie i imporcie Polski w latach 2004-2022 (%)	63
Rysunek 22. Obroty handlu zagranicznego Niemiec w latach 2000-2022 (mld EUR)	64
Rysunek 23. Struktura eksportu Niemiec w 2022 r. wg krajów	65
Rysunek 24. Struktura importu Niemiec w 2022 r. wg krajów	65
Rysunek 25. Struktura eksportu Francji w 2022 r. wg krajów (świat i Europa)	67
Rysunek 26. Struktura importu Francji w 2022 r. wg krajów	68



Rysunek 27. Struktura eksportu USA w 2022 r. wg krajów	70
Rysunek 28. Struktura importu USA w 2022 r. wg krajów	70
Rysunek 29. Struktura eksportu Wielkiej Brytanii w 2022 r. wg krajów	72
Rysunek 30. Struktura importu Wielkiej Brytanii w 2022 r. wg krajów	73
Rysunek 31. Struktura eksportu Niderlandów w 2022 r. wg krajów	75
Rysunek 32. Struktura importu Niderlandów w 2022 r. wg krajów	76
Rysunek 33. Struktura eksportu Włoch w 2022 r. wg krajów	77
Rysunek 34. Struktura importu Włoch w 2022 r. wg krajów	78
Rysunek 35. Struktura eksportu Czech w 2022 r. wg krajów	80
Rysunek 36. Struktura importu Czech w 2022 r. wg krajów	80
Rysunek 37. Struktura eksportu Chin w 2022 r. wg krajów	83
Rysunek 38. Struktura importu Chin w 2022 r. wg krajów	84
Rysunek 39. Struktura eksportu Belgia w 2022 r. wg krajów	85
Rysunek 40. Struktura importu Belgii w 2022 r. wg krajów	86
Rysunek 41. Struktura eksportu Hiszpanii w 2022 r. wg krajów	88
Rysunek 42. Struktura importu Hiszpanii w 2022 r. wg krajów	89
Rysunek 43. Struktura eksportu Słowacji w 2022 r. wg krajów	90
Rysunek 44. Struktura importu Słowacji w 2022 r. wg krajów	91
Rysunek 45. Struktura eksportu Litwy w 2022 r. wg krajów	92
Rysunek 46. Struktura importu Litwy w 2022 r. wg krajów	93
Rysunek 47. Struktura eksportu Ukrainy w 2022 r. wg krajów	94
Rysunek 48. Struktura importu Ukrainy w 2022 r. wg krajów	95
Rysunek 49. Struktura eksportu Arabii Saudyjskiej w 2022 r. wg krajów	96
Rysunek 50. Struktura importu Arabii Saudyjskiej w 2022 r. wg krajów	97
Rysunek 51. Dynamika wzrostu wolumenu handlu towarami i realnego PKB w latach 2015-2022 oraz prognozy na lata 2023-2024 (r/r)	98
Rysunek 52. Wartość globalnego handlu towarami i usługami latach 2018-2022 (bln USD)	99
Rysunek 53. Dynamika wzrostu wartości globalnego handlu towarami w 2022 r. (%)	99
Rysunek 54. Wskaźniki charakteryzujące globalny handel towarami w latach 2021–2023	100
Rysunek 55. Udział poszczególnych regionów we wzroście globalnego handlu w latach 2021–2022 oraz prognoza na 2023–2024	100
Rysunek 56. Wskaźnik intensywności handlu zagranicznego towarami dla wybranych regionów (2019=100; prognoza dla 2023 i 2024)	101
Rysunek 57. Dynamika wzrostu handlu towarami w latach 2015–2022 oraz prognozy na lata 2023–2024 (kwartalnie, 2015=100)	102
Rysunek 58. Ceny energii oraz bilans handlowy krajów UE z krajami spoza obszaru UE	102
Rysunek 59. Kwartalna dynamika wzrostu eksportu i importu towarów w podziale na regiony w latach 2019-2022 oraz prognozy na lata 2023-2024 (kwartalnie, 2019=100)	103
Rysunek 60. Wolumen handlu zagranicznego oraz wskaźnik intensywności handlu zagranicznego Wielkiej Brytanii w latach 2015-2022 (2019=100)	105
Rysunek 61. Prognozowana wartość obrotów światowego handlu towarami w 2022 r. (2015=100; kwiecień 2022)	106
Rysunek 62. Potencjał eksportowy Polski: rynki	109
Rysunek 63. Potencjał eksportowy Polski na rynek światowy: towary	110
Rysunek 64. Potencjał eksportowy Niemiec: rynki	116
Rysunek 65. Potencjał eksportowy Niemiec do Polski	117
Rysunek 66. Potencjał eksportowy Francja: rynki	118
Rysunek 67. Potencjał eksportowy Francji do Polski	119
Rysunek 68. Potencjał eksportowy USA: rynki	120
Rysunek 69. Potencjał eksportowy USA do Polski	121
Rysunek 70. Potencjał eksportowy Wielkiej Brytanii: rynki	122
Rysunek 71. Potencjał eksportowy Wielkiej Brytanii do Polski	123
Rysunek 72. Potencjał eksportowy Niderlandów: rynki	124
Rysunek 73. Potencjał eksportowy Niderlandów do Polski	125
Rysunek 74. Potencjał eksportowy Włoch: rynki	126
Rysunek 75. Potencjał eksportowy Włoch do Polski	127
Rysunek 76. Potencjał eksportowy Czech: rynki	128

Analiza potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych jako działania niezbędne do realizacji celu 2A w ramach „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

Rysunek 77. Potencjał eksportowy Czech do Polski	129
Rysunek 78. Potencjał eksportowy Chin: rynki	130
Rysunek 79. Potencjał eksportowy Chin do Polski	131
Rysunek 80. Potencjał eksportowy Belgii: rynki	132
Rysunek 81. Potencjał eksportowy Belgii do Polski	133
Rysunek 82. Potencjał eksportowy Hiszpanii: rynki	134
Rysunek 83. Potencjał eksportowy Hiszpanii do Polski	135
Rysunek 84. Potencjał eksportowy Słowacji: rynki	136
Rysunek 85. Potencjał eksportowy Słowacji do Polski	137
Rysunek 86. Potencjał eksportowy Litwy: rynki	138
Rysunek 87. Potencjał eksportowy Litwy do Polski	139
Rysunek 88. Potencjał eksportowy Ukrainy: rynki	140
Rysunek 89. Potencjał eksportowy Litwy do Polski	141
Rysunek 90. Potencjał eksportowy Arabii Saudyjskiej: rynki	142
Rysunek 91. Potencjał eksportowy Arabii Saudyjskiej do Polski	143
Rysunek 92. Obroty handlu zagranicznego Polski w latach 2020-2023 (ceny bieżące; analogiczny okres poprzedniego roku=100)	149
Rysunek 93. Kierunki eksportu Polski z najwyższym i najniższym wzrostem w 1 kw. 2023 r.	149
Rysunek 94. Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w Polsce w latach 2013-2022 (mln ton)	153
Rysunek 95. Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w Polsce w latach 2013-2022 (mld tonokm)	153
Rysunek 96. Struktura przewozów ładunków według grup ładunków w 2022 r. oraz zmiany w porównaniu z rokiem poprzednim	155
Rysunek 97. Struktura przewożonych towarów (mln ton) wg grup towarowych w latach 2019-2022 (wg masy)	155
Rysunek 98. Masa towarów w pozostałych grupach przewożonych koleją (tys. ton)	156
Rysunek 99. Wielkość przewozów intermodalnych koleją w Polsce (TEU)	163
Rysunek 100. Europejskie kolejowe korytarze towarowe TEN-T (RFC5, RFC8, RFC11)	164
Rysunek 101. Połączenia intermodalne oferowane przez operatorów w kolejowych korytarzach towarowych sieci TEN-T (RFC5, RFC8, RFC11)	172
Rysunek 102. Identyfikacja kierunków do wsparcia w ramach projektu flagowego	174