

**WOJENNA RZECZYWISTOŚĆ, GLOBALNA NIEPEWNOŚĆ.
ŚWIAT I EUROPA W CZASIE POLSKIEJ PREZYDENCJI W RADZIE UE.**

Janusz Piechociński

**Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja
Uczelnia Łukaszewski
Piechociński Consulting**

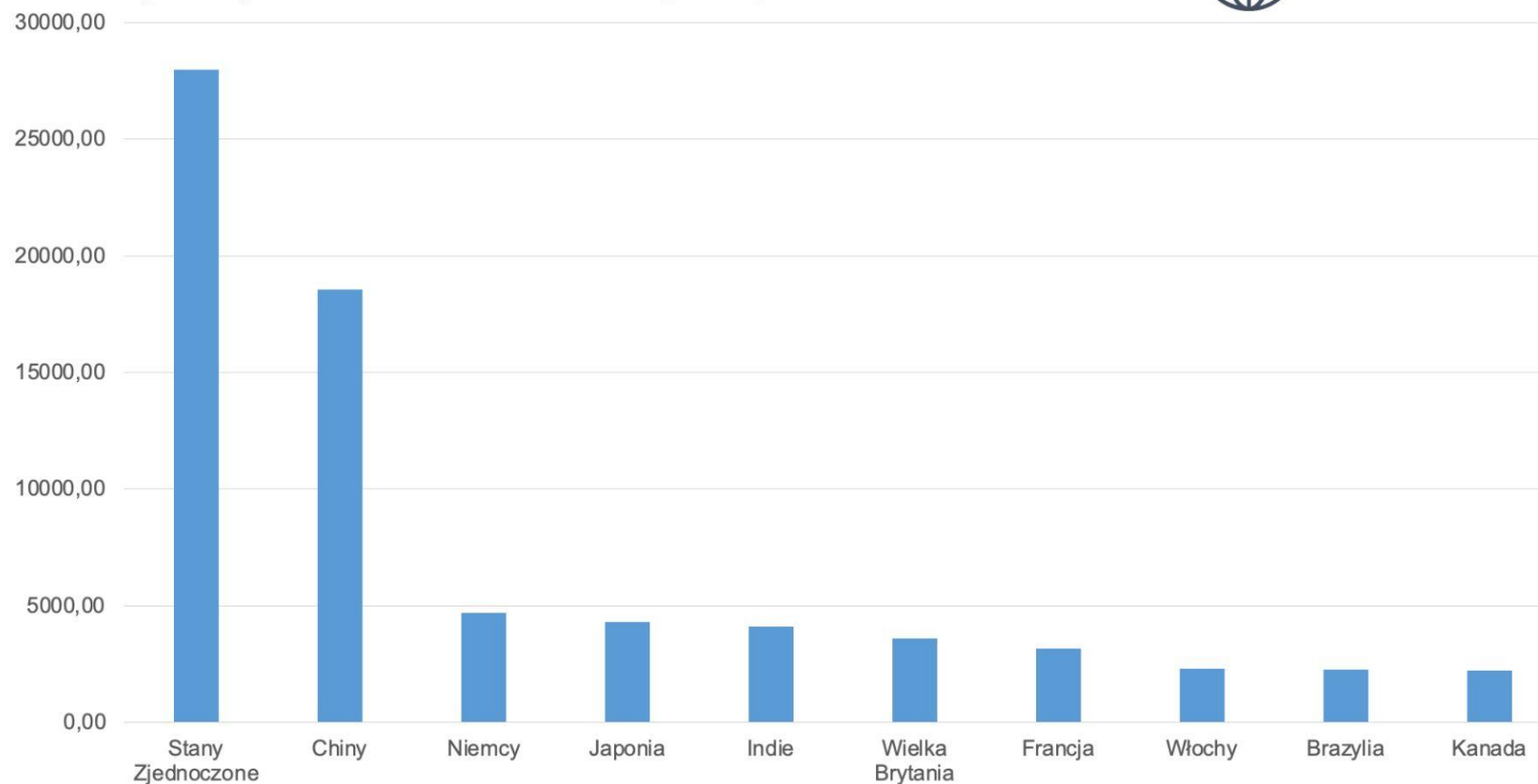


**I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA**

Największe gospodarki świata w 2024 roku PKB wyrażony w miliardach dolarów, ceny bieżące



OBSERWATOR
GOSPODARCZY



Źródło: Międzynarodowy Fundusz Walutowy, World Economic Outlook database: October 2023



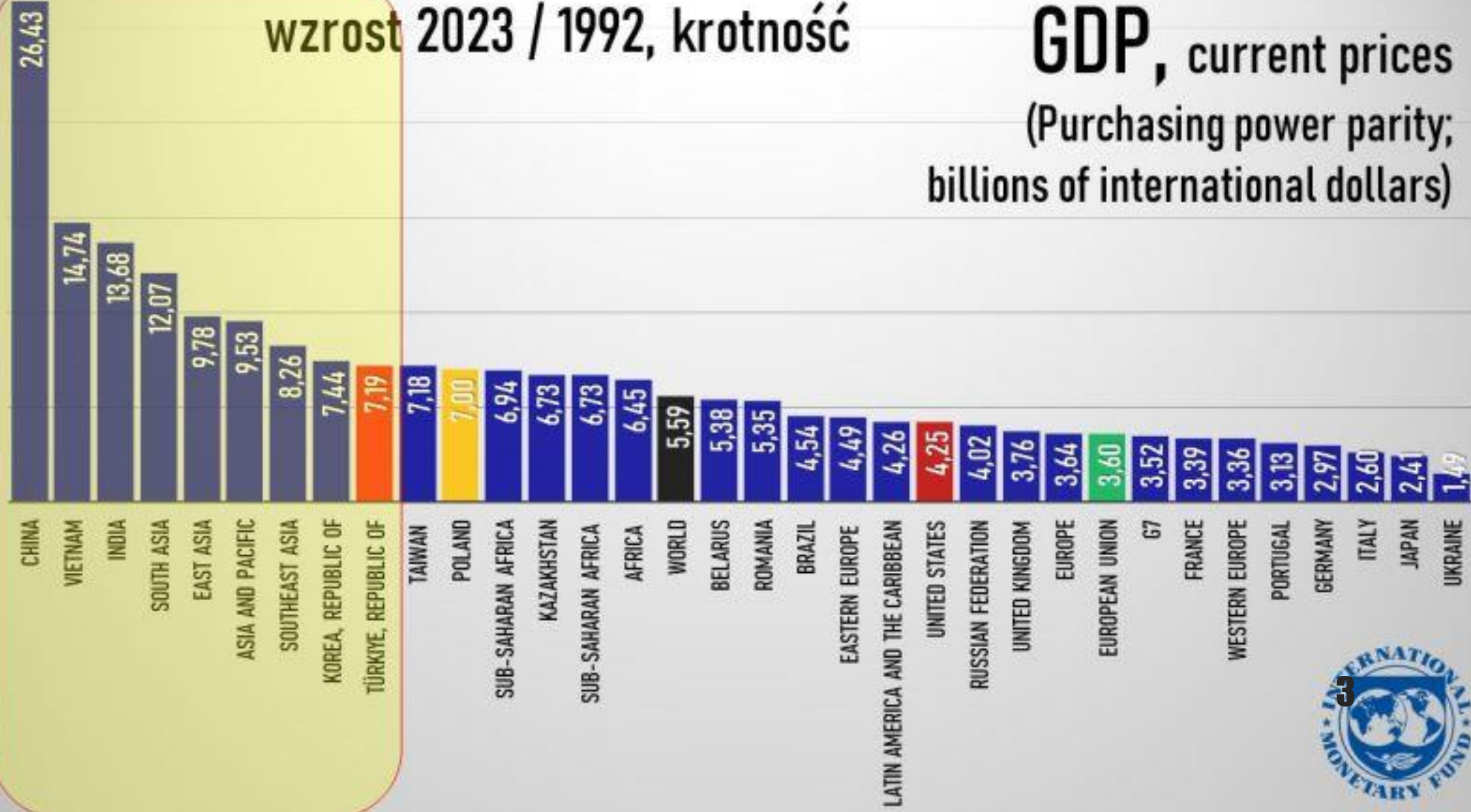
Pytania i wyzwania



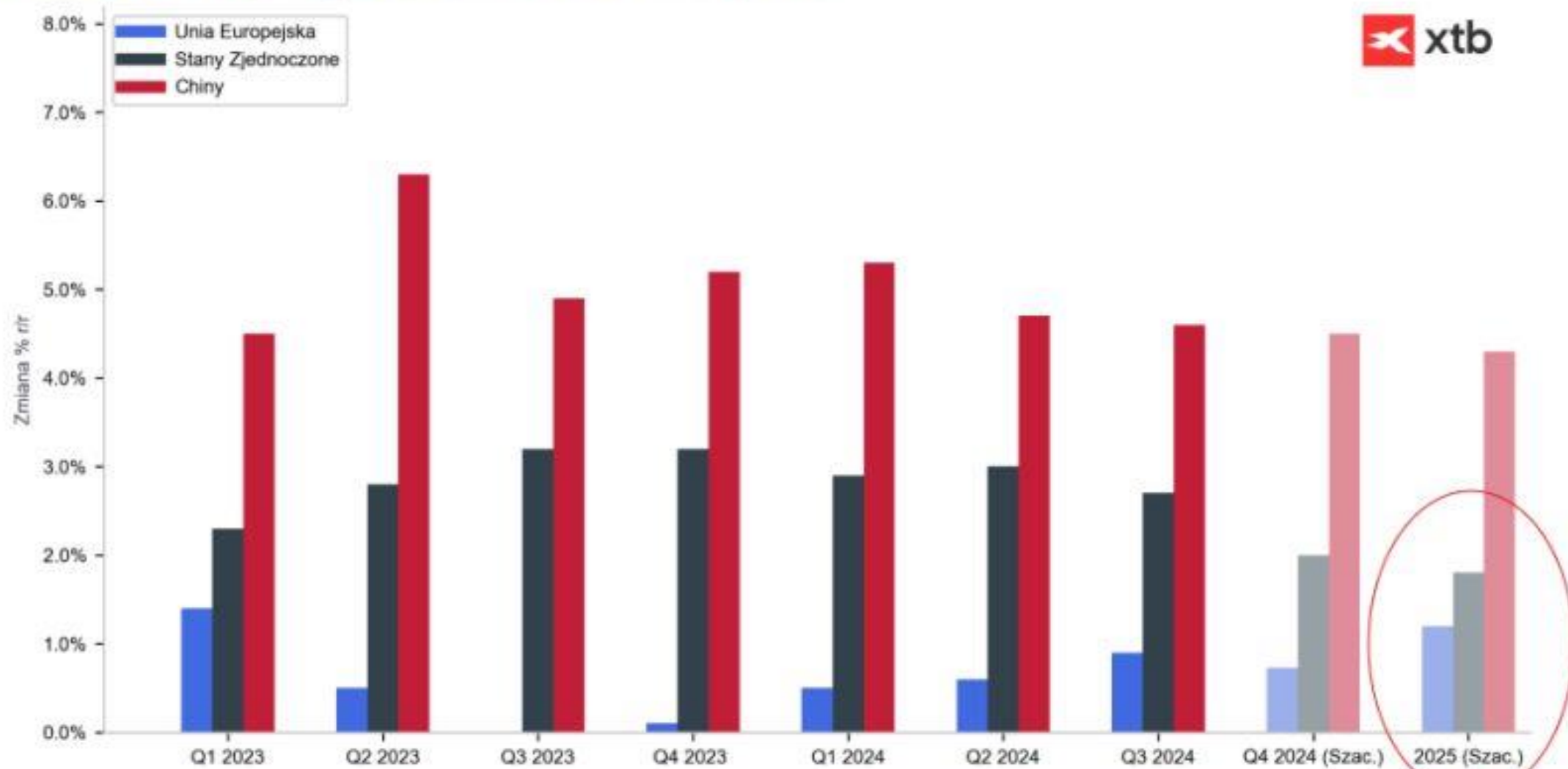
I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

wzrost 2023 / 1992, krotność

GDP, current prices
(Purchasing power parity;
billions of international dollars)



Wzrost PKB w głównych gospodarkach świata (% r/r)



Baza danych:
S&P Global, Bloomberg Finance L.P.

Źródło: XTB Research

Map of the World's Manufacturing Output



Pytania i wyzwania



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

TOP 20 WORLD BANKS BY TIER 1 CAPITAL

Rank	Bank	Country	Tier 1 capital (\$m)
1	ICBC	China	508,848
2	China Construction Bank	China	404,322
3	Agricultural Bank of China	China	377,137
4	Bank of China	China	341,245
5	JPMorgan Chase	US	246,162
6	Bank of America	US	196,465
7	Citigroup	US	169,568
8	Wells Fargo	US	159,671
9	HSBC Holdings	UK	156,292
10	Bank of Communications	China	150,742
11	China Merchants Bank	China	130,515
12	Mitsubishi UFJ Financial Group	Japan	126,440
13	Postal Savings Bank of China	China	124,491
14	Crédit Agricole	France	122,215
15	BNP Paribas	France	113,926
16	Industrial Bank	China	107,465
17	Goldman Sachs	US	106,766
18	Shanghai Pudong Development Bank	China	103,443
19	China Citic Bank	China	99,221
20	Banco Santander	Spain	93,695

Source: www.thebankerdatabase.com

China close to deflation while other large economies are fighting inflation

Headline consumer price, year-on-year change (%)



Source: Wind
FT Data: Andy Lin/@imandylin2

FINANCIAL TIMES



Pytania i wyzwania

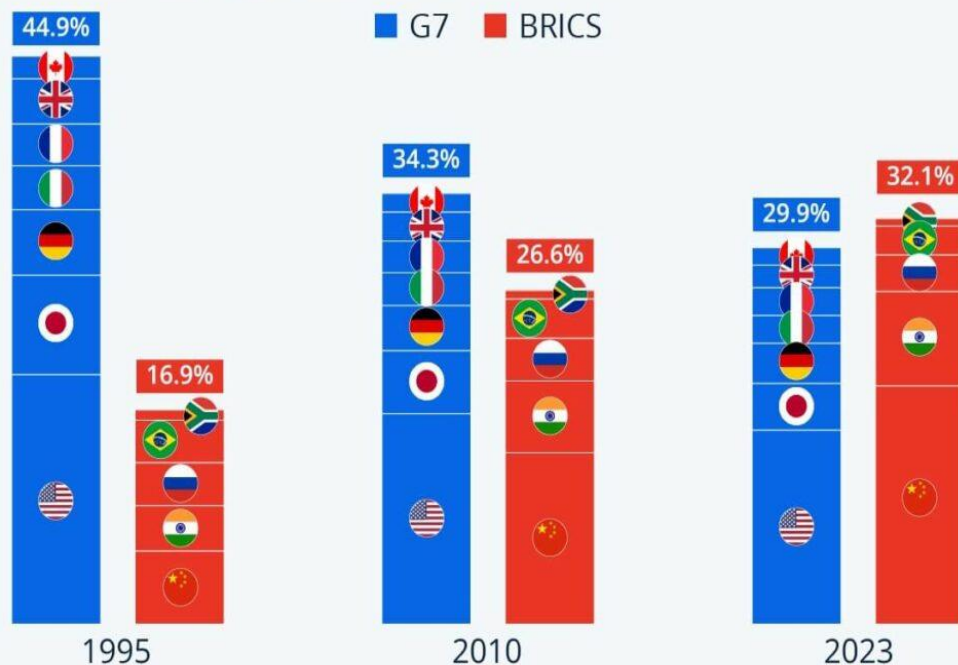


I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Rząd Indii ogłosił plan stworzenia funduszu rozwoju morskiego o wartości ok. 2,9 mld dolarów, żeby wesprzeć krajowy sektor budowy i naprawy statków.

The Rise of the BRICS

G7 and BRICS countries' share of global GDP at purchasing power parity



2023 data based on IMF estimates as of April 2023

Source: IMF World Economic Outlook



statista



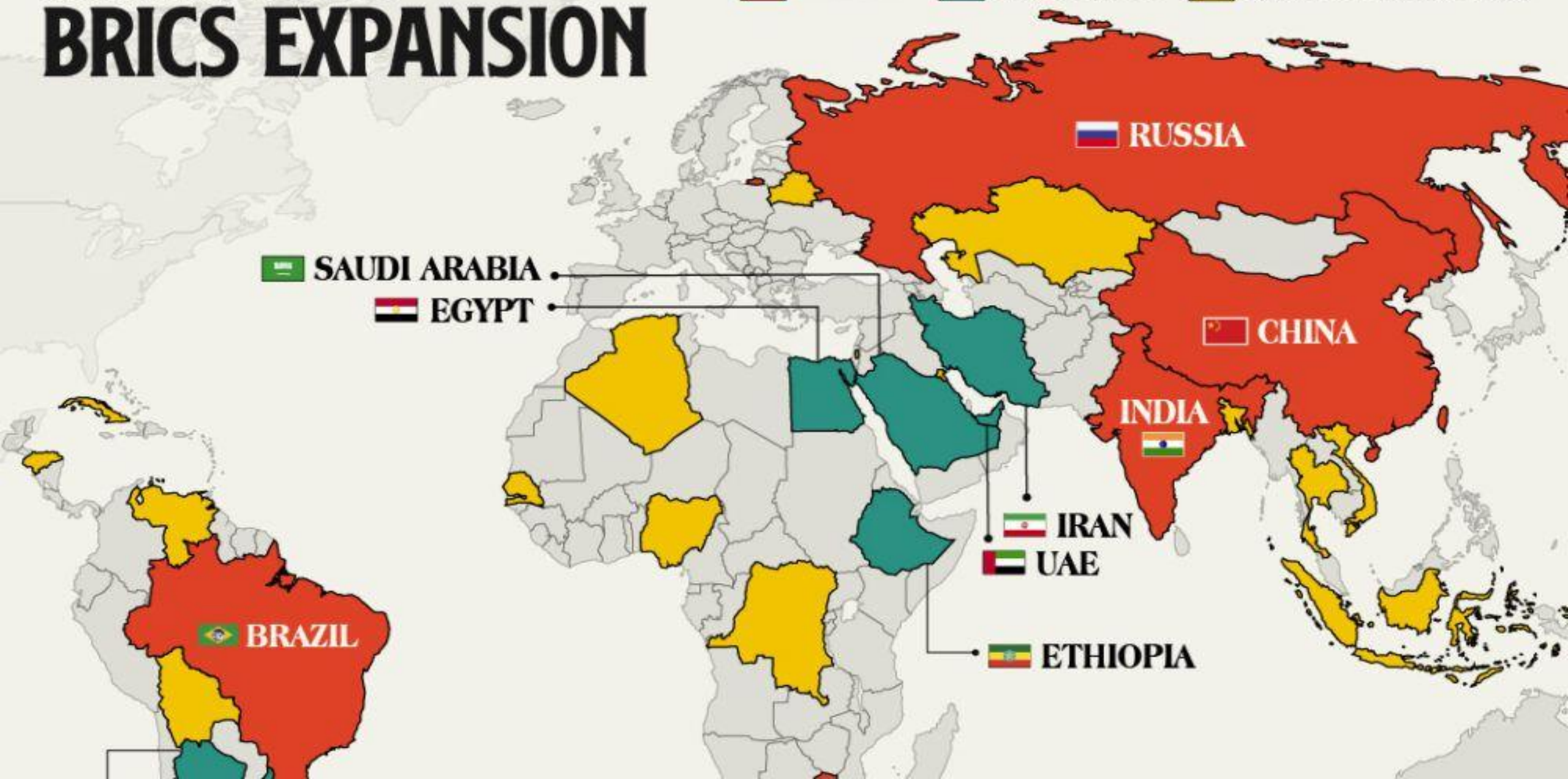
Pytania i wyzwania



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

VISUALIZING THE 2023 BRICS EXPANSION

▲ Members ▲ New Members ▲ Applied for membership



SAUDI ARABIA

EGYPT

RUSSIA

CHINA

INDIA

IRAN

UAE

ETHIOPIA

BRAZIL

Najważniejsze produkty importowane z Chin (2022 r.)



Maszyny, urządzenia elektryczne **57%**

Tekstylia, odzież, inne tekstylne **9%**

Produkty rolne **3%**

Produkty z tworzyw **3%**

Produkty stalowe **3%**

Obuwie, produkty obuwnicze **2%**

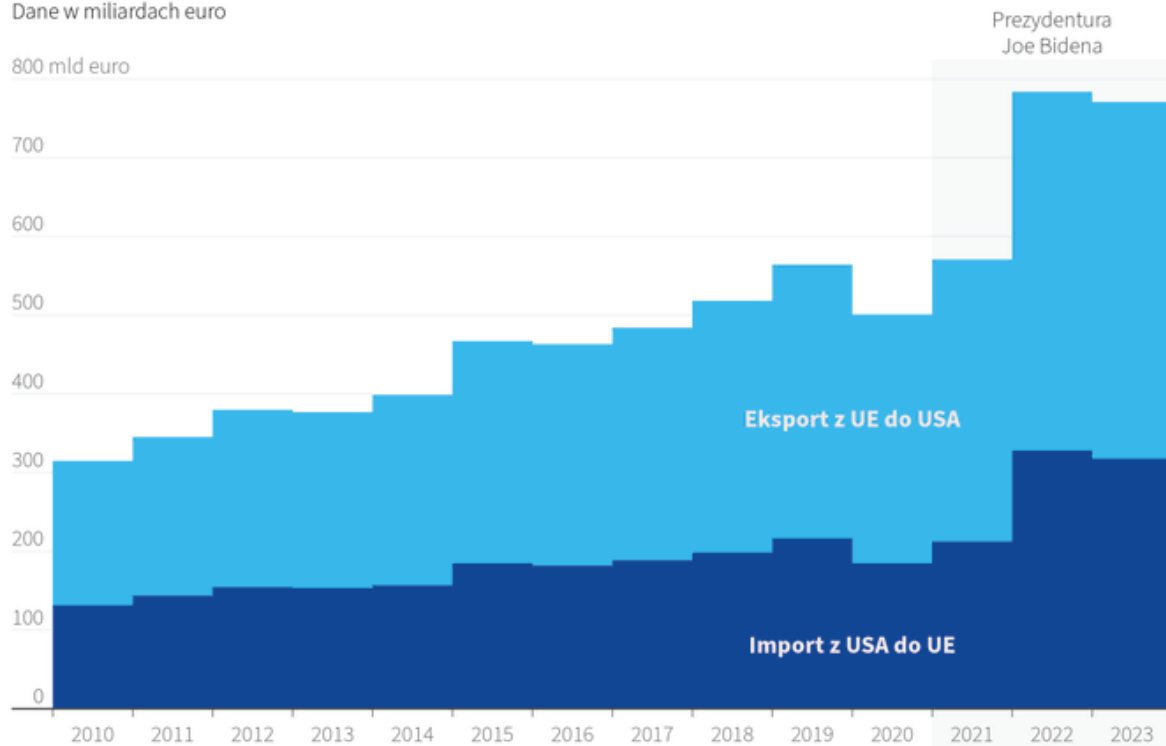
Gry i zabawki **1%**

Inne produkty **23%**

Unijny handel zagraniczny z USA

WYMIANA TOWAROWA UNII EUROPEJSKIEJ ZE STANAMI ZJEDNOCZONYMI

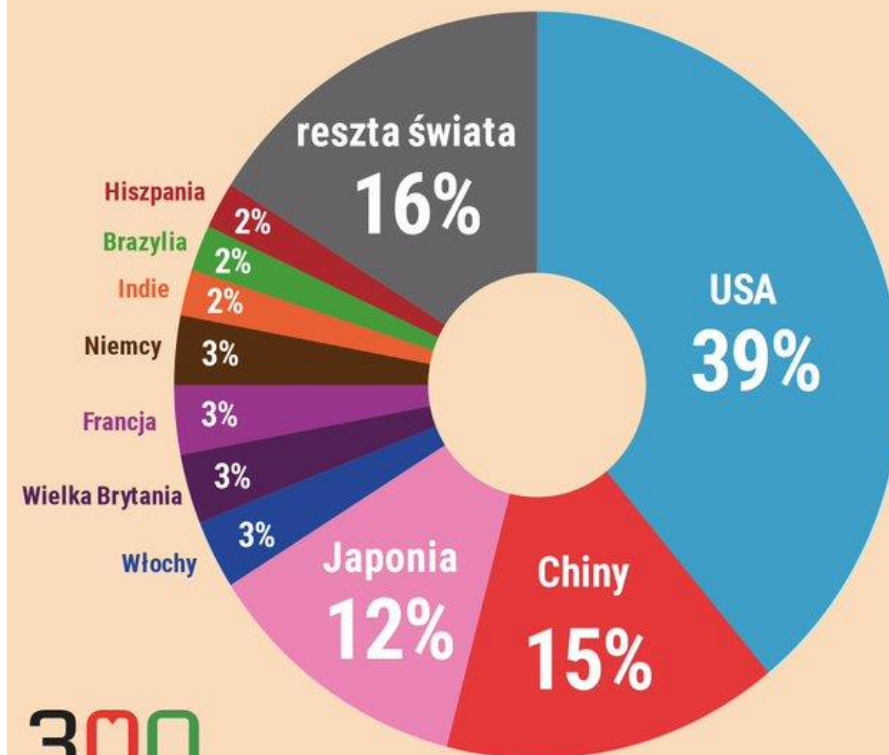
Dane w miliardach euro



Źródło: Eurostat

pap

Struktura światowego zadłużenia długoterminowego prognoza na 2024 rok



300
GOSPODARKA

Źródło: S&P Global Rating



Pytania i wyzwania



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

Ślad handlowy i inwestycyjny Unii Europejskiej w Stanach Zjednoczonych

Top 5 eksportów z USA do UE



Top 5 exports from United States to the EU

Goods

Oil & gas	\$64.5 billion
Pharmaceuticals & medicines	\$51.7 billion
Aerospace products & parts	\$35.3 billion
Medical equipment & supplies	\$17.4 billion
Motor vehicles	\$14.9 billion

Agriculture

Soybeans	\$3.6 billion
Tree nuts	\$2.2 billion
Other plant products	\$1.1 billion
Fruits, fresh	\$849.3 million
Other oilseeds and products	\$570.8 million

Services

Professional, scientific, and technical services	\$98.6 billion
Charges for IP (other than those falling in information)	\$48.1 billion
Finance and insurance	\$33.2 billion
Travel	\$18.9 billion
Information	\$16.3 billion

Top 5 sectors for job creation in United States from EU trade and investment

Goods

Aerospace products & parts	534.048	132,899
Oil & gas		125,284
Pharmaceuticals & medicines		124,107
Medical equipment & supplies		92,983
Motor vehicles		58,775

Agriculture

Soybeans	44.925	19,538
Tree nuts		12,021
Other plant products		5,688
Fruits, fresh		4,592
Other oilseeds and products		3,086

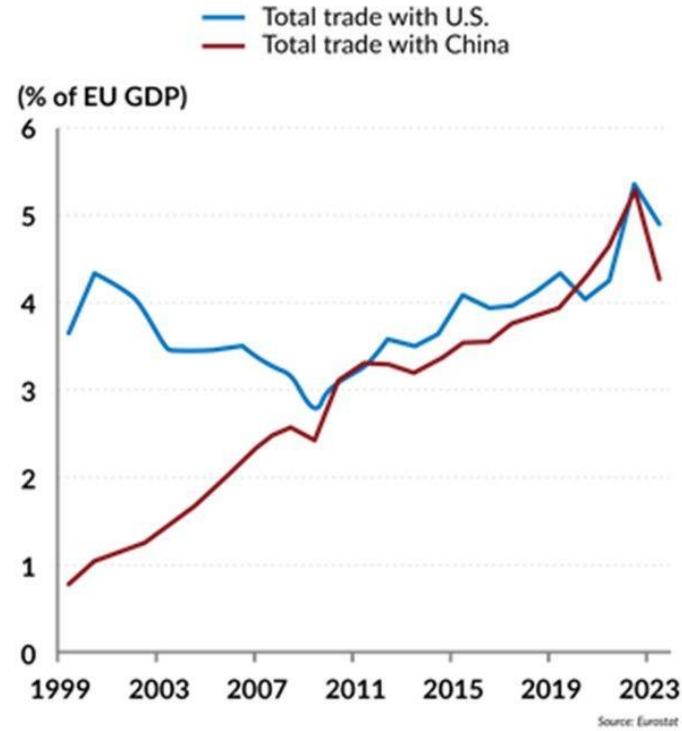
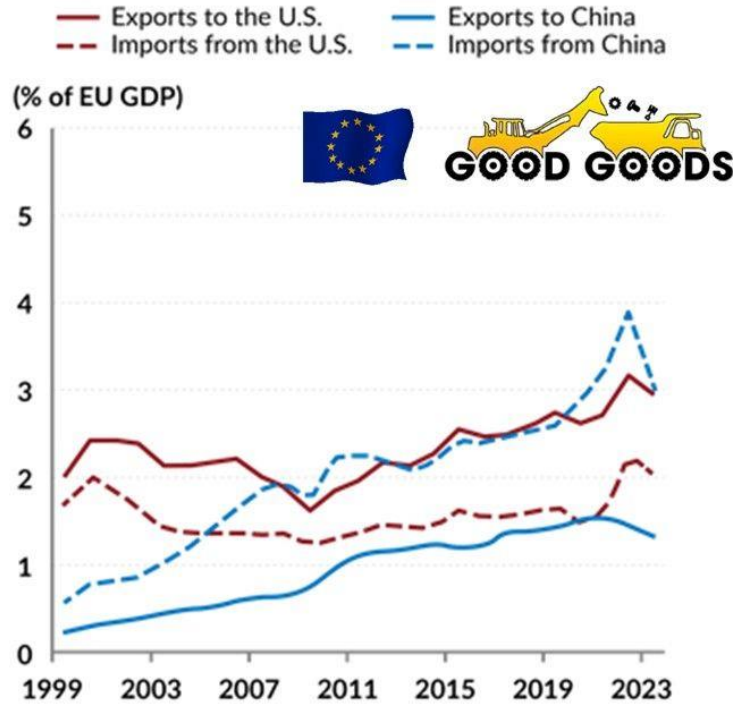
Services

Professional, scientific, and technical services	893.622	412,442
Charges for IP (other than those falling in information)		163,393
Travel		140,843
Finance and insurance		120,561
Information		56,383

1.472.595

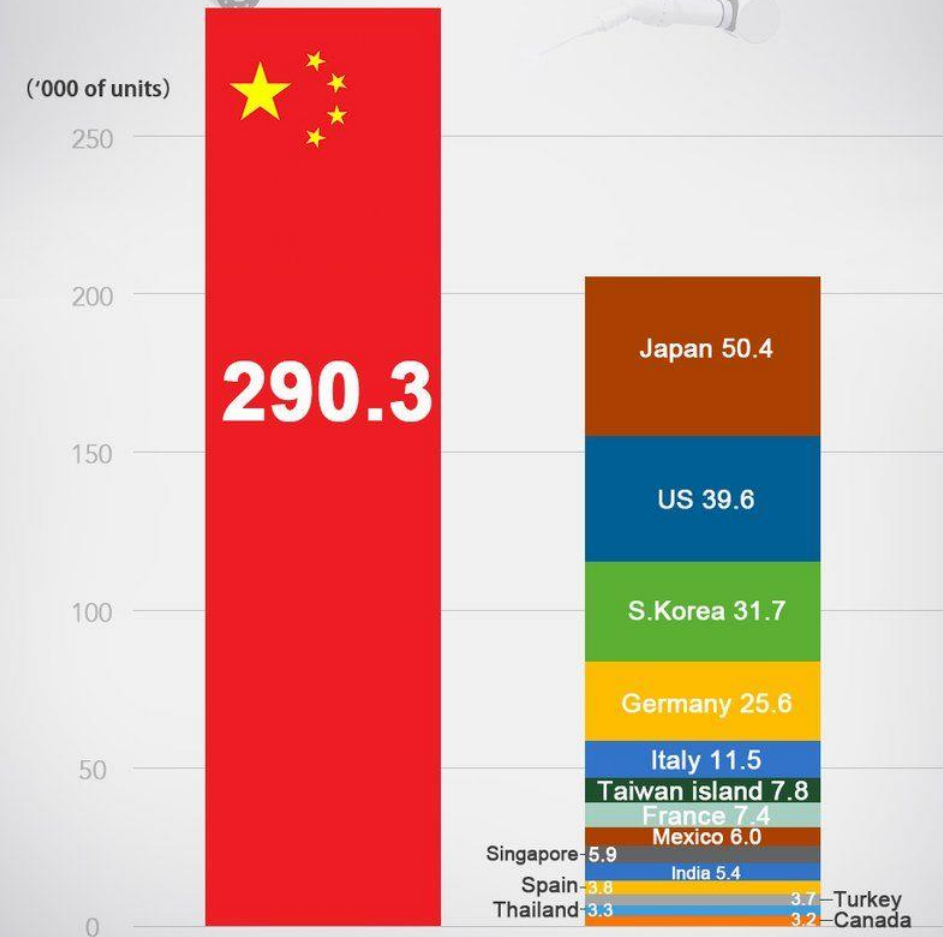
Handel towarami z USA i Chinami od 1999 roku

<https://www.gisreportsonline.com/r/us-eu-trade/>



China installs the MOST industrial robots in the world

(2022)



WOLUMEN IMPORTU PRZESYŁEK O NISKIEJ WARTOŚCI (DE MINIMIS) DO UE27 I USA W 2024 ROKU



4,6 MLD

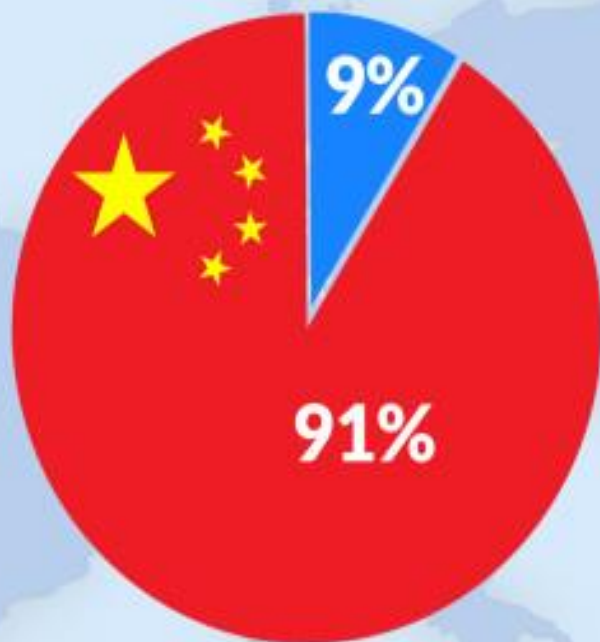
DE MINIMIS ≤ 150 €



1,36 MLD

DE MINIMIS ≤ 800 \$

UDZIAŁ CHIŃSKICH PRZESYŁEK W IMPORCIE DE MINIMIS W 2024 ROKU



■ CHINY ■ RESZTA ŚWIATA

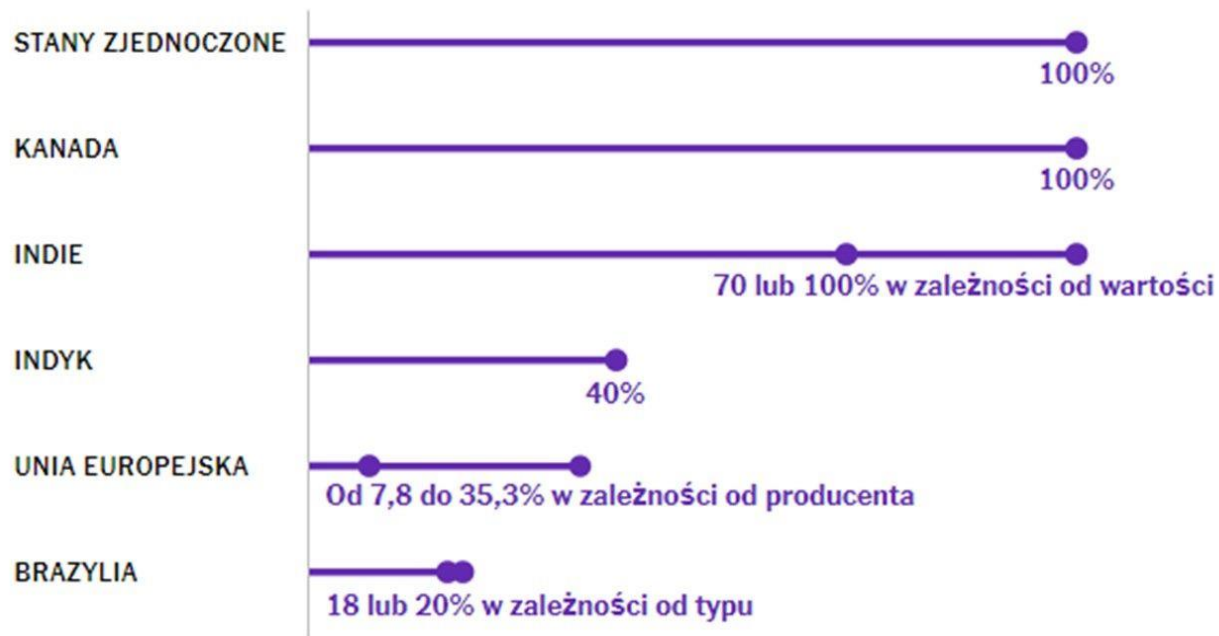
IMPORT FRACHTU LOTNICZEGO DO USA Z CHIN I EU27 W 2024 ROKU (W MILIONACH TON)



* KALKULACJE DLA ŚREDNIEJ ŁADOWNOŚCI KONTENERA 20-STOPOWEGO RÓWNEJ 25 T

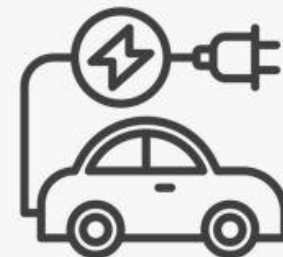
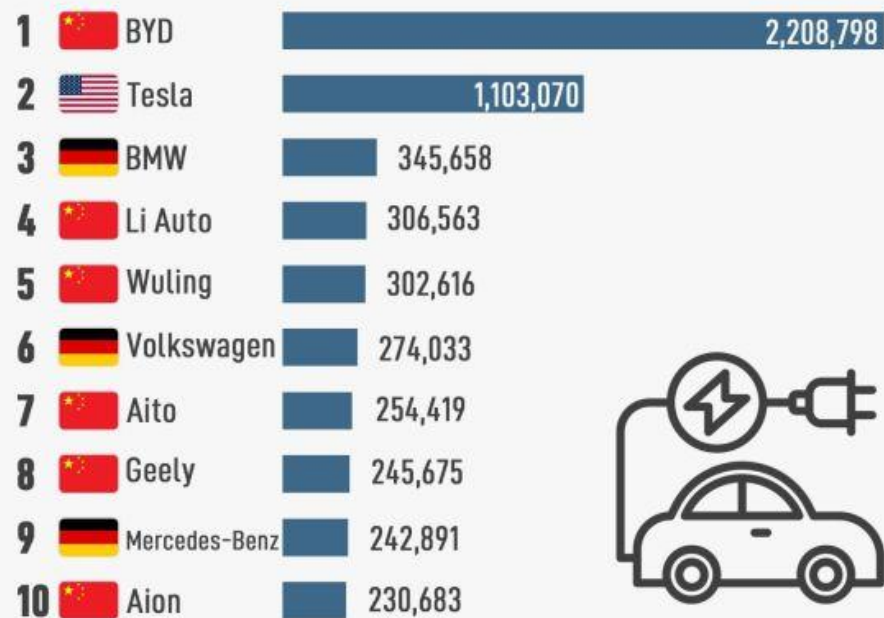


Dodatkowe cła na chińskie samochody elektryczne na głównych rynkach światowych



TOP BRANDS IN GLOBAL EV SALES

Sales volume (Jan-Aug, 2024)



Source: EV volumes



- 12 marca Trump zgodnie z zapowiedzią przywrócił wprowadzone przez niego w 2018 r. cła na stal importowaną ze wszystkich krajów oraz podwyższył stawkę na aluminium z 10 do 25 proc. Decyzja ta najbardziej dotknie Kanadę, Meksyk, Brazylię, UE, Japonię, Wielką Brytanię i Koreę Płd., czyli dużych eksporterów, którzy byli dotąd całkowicie lub częściowo wyłączeni z ceł ogłoszonych w 2018 r. UE jest trzecim największym eksporterem zarówno stali, jak i aluminium do USA.
- 12 marca Komisja Europejska poinformowała o nałożeniu ceł odwetowych przez UE na towary z USA o wartości 26 mld euro. W pierwszej kolejności KE odwiesi cła z czasów pierwszej prezydentury Donalda Trumpa, a potem nałoży nowe, np. na wołowinę i cukier. 1 kwietnia wygaśnie zawieszenie ceł nałożonych przez UE w odwecie na cła USA za pierwszej prezydentury Trumpa w 2018 i 2020 r. Wśród towarów proponowanych do objęcia nowymi cłami znalazły się wyroby ze stali i aluminium, a także drób i wołowina oraz orzechy i cukier.
- Reuters dotarł do projektu rozporządzenia, które proponuje, aby opłaty były nakładane na każdy statek, który wpływa do portu w USA, niezależnie od tego, gdzie został zbudowany i jaką ma banderę, jeśli jest częścią floty, która obejmuje statki zbudowane w Chinach lub pływające pod banderą tego kraju, opłaty w wysokości do 1,5 mln dolarów. Zgodnie z projektem, Stany Zjednoczone nałożyłyby również cła na chiński sprzęt do przeładunku towarów.

Wojny celne

Logistyka morska może być jedną z głównych ofiar wojen celnych:















amerykańskie cła to 301 mld dolarów dodatkowych opłat za import. To pięciokrotny wzrost średnich taryf, z 2,4 do 11,7 %



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Eksportowa elita: Kraje świata o przyroście eksportu towarów między 2019 a 2023 rokiem przekraczającym kwotę 100 mld dolarów

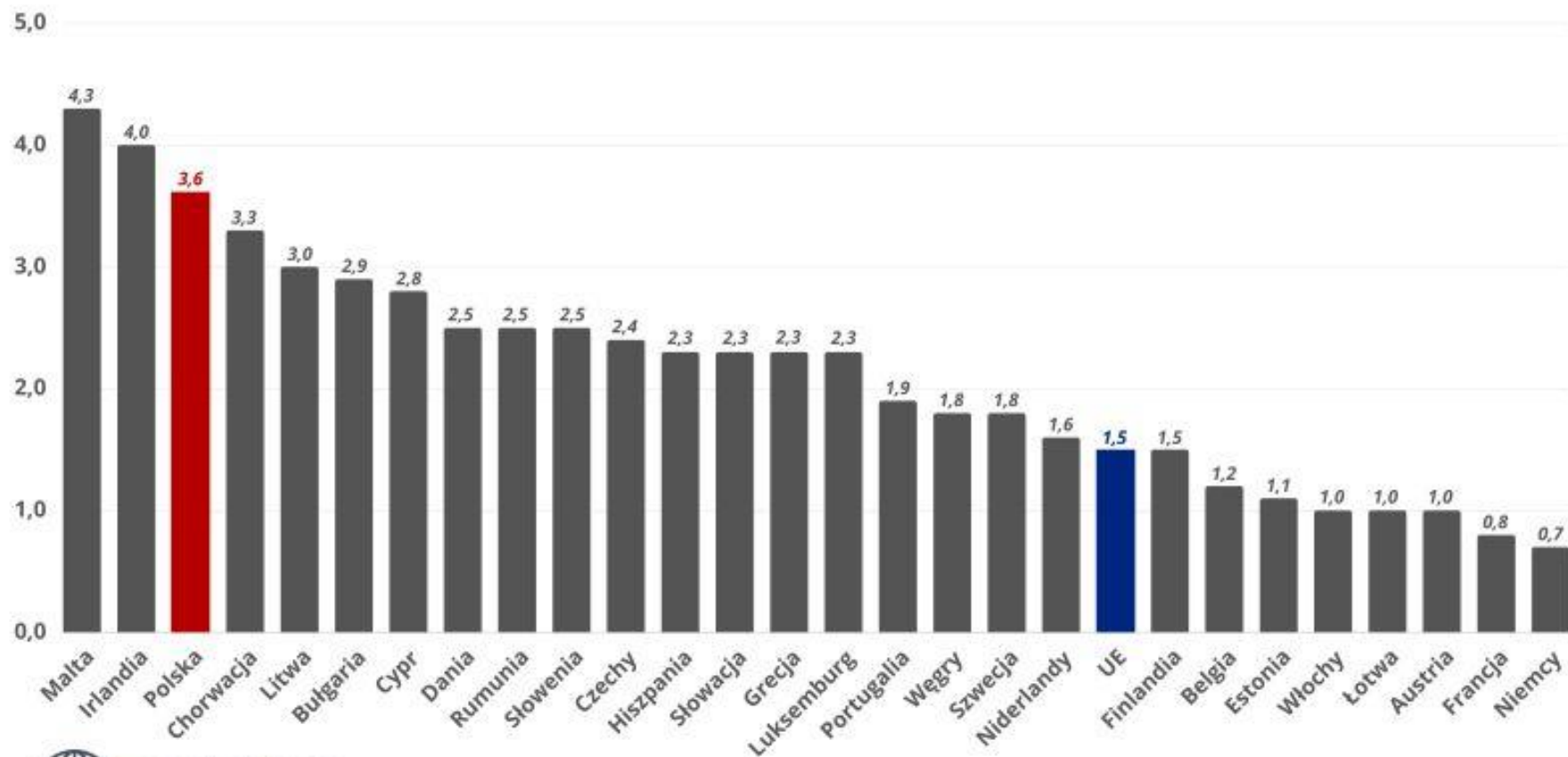


	Przyrost eksportu, 2023 vs 2019	Wzrost procentowy
Chiny 	889	+36%
USA 	375	+23%
Niemcy 	214	+14%
Wietnam 	188	+71%
Holandia ² 	164	+29%
Włochy 	138	+26%
Meksyk 	131	+29%
Kanada 	121	+27%
Belgia ² 	121	+27%
Brazylia 	115	+52%
Indie 	107	+33%
Szwajcaria 	106	+34%
Tajwan 	102	+31%
Polska 	102	+41%


Polska była jednym z zaledwie 14 państw świata, które pomiędzy 2019 a 2023 rokiem zwiększyły swój eksport o ponad 100 mld dolarów.

Źródło: ITC, Analizy Pekao

► Prognozy realnego wzrostu PKB w Unii Europejskiej w 2025 rok (rok do roku w %)

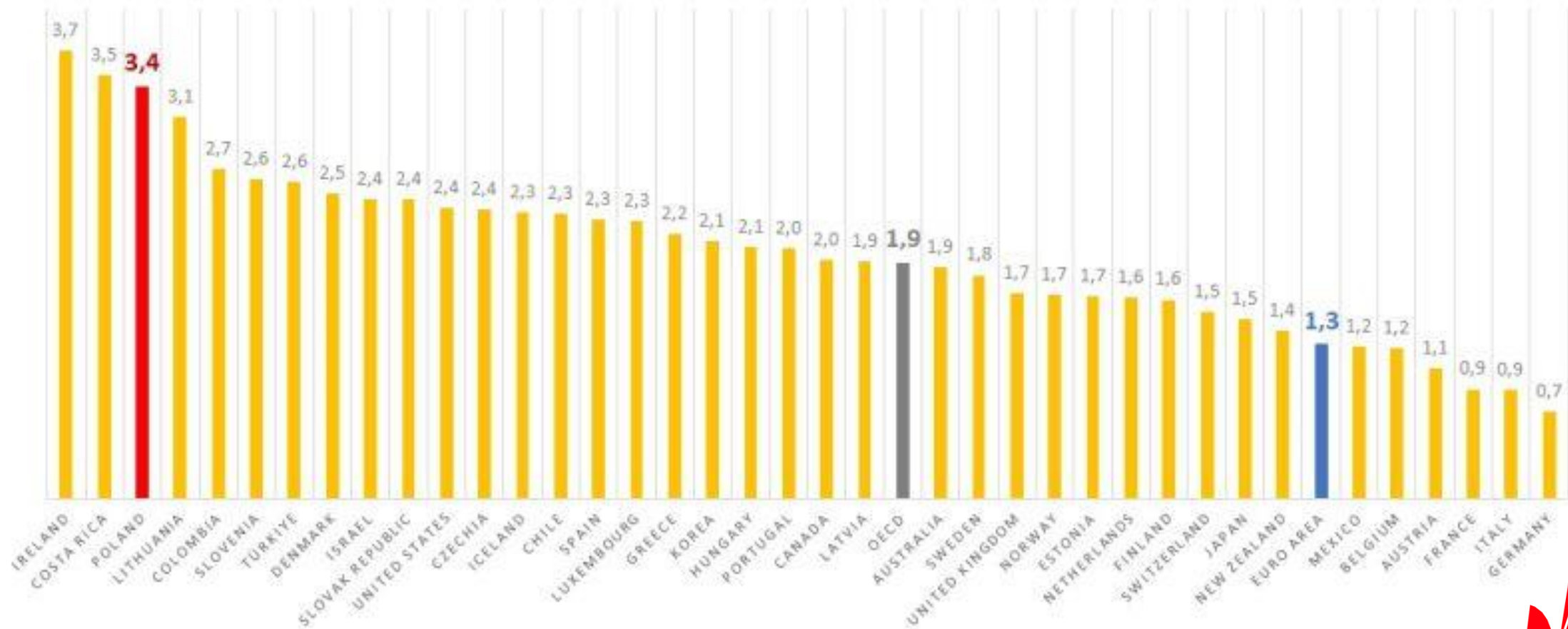


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komisji Europejskiej



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

PROGNOZA WZROSTU GOSPODARCZEGO NA 2025 R. - OECD ECONOMIC OUTLOOK



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

Nato defence spending as % of GDP

Selected countries' 2023 estimates from highest to lowest



Source: Nato



NATO Defense Spending

Percentage of GDP by Country



The average expenditure on defense expenditure across all NATO member states was 2.71 percent in 2024, compared with 2.53 percent in the previous year.

01		Poland	4.12%	16		Hungary	2.11%
02		Estonia	3.43%	17		Czechia	2.10%
03		United States	3.38%	18		Türkiye	2.09%
04		Latvia	3.15%	19		France	2.06%
05		Greece	3.08%	20		Netherlands	2.05%
06		Lithuania	2.85%	21		Albania	2.03%
07		Finland	2.41%	22		Montenegro	2.02%
08		Denmark	2.37%	23		Slovakia	2.00%
09		United Kingdom	2.33%	24		Croatia	1.81%
10		Romania	2.25%	25		Portugal	1.55%
11		N Macedonia	2.22%	26		Italy	1.49%
12		Norway	2.20%	27		Canada	1.37%
13		Bulgaria	2.18%	28		Belgium	1.30%
14		Sweden	2.14%	29		Luxembourg	1.29%
15		Germany	2.12%	30		Slovenia	1.29%

Source: Statista
www.rankingroyals.com

RankingRoyals

Niemcy pozostają głównym partnerem handlowym Polski, co ma kluczowy wpływ na branżę transportową w Polsce. W 2024 roku wartość eksportu do Niemiec wyniosła niemal 94,8 mld EUR i spadła o 3,9 proc. r/r. Natomiast udział Niemiec w eksporcie zmniejszył się w porównaniu z 2023 o 1,1 pkt proc. i wyniósł 27,0 proc. w 2024 roku niemieckie PKB spadło o 0,2 proc. w porównaniu z 2023 rokiem. Rok wcześniej odnotowano spadek na poziomie 0,3 proc. Ostatni przypadek dwuletniej recesji w Niemczech miał miejsce w latach 2002-2003. W 2024 polscy przewoźnicy odpowiadali za 19,05 proc. wpływów z niemieckiego myta. Od 1 lipca 2024 roku niemieckie opłaty drogowe objęły wszystkie pojazdy o DMC powyżej 3,5 tony. Wcześniej dotyczyło to tylko samochodów powyżej 7,5 tony.



GERMANY'S ECONOMY

Equals All of These Countries Combined



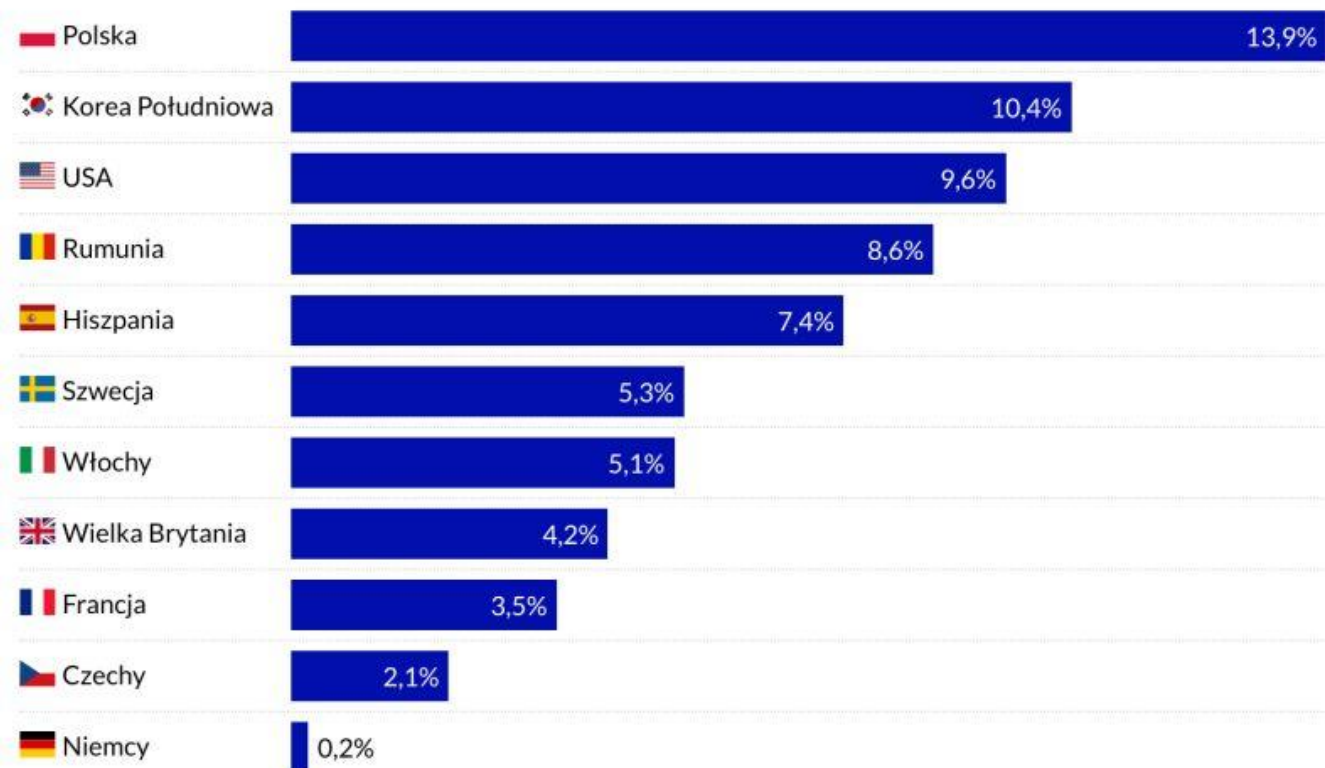
2024 GDP
\$4.6T Germany
\$4.6T Highlighted countries



Figures rounded. Source: International Monetary Fund (2024)

Polska gospodarka jest liderem wzrostu gospodarczego po pandemii, a 2024 r. umocnił ten trend. Polska wyprzedza nie tylko państwa europejskie, ale też USA, czy Koreę Południową

Zmiana wielkości PKB w III kw. 2024 r. w stosunku do III kw. 2019 r. (w lokalnej walucie)

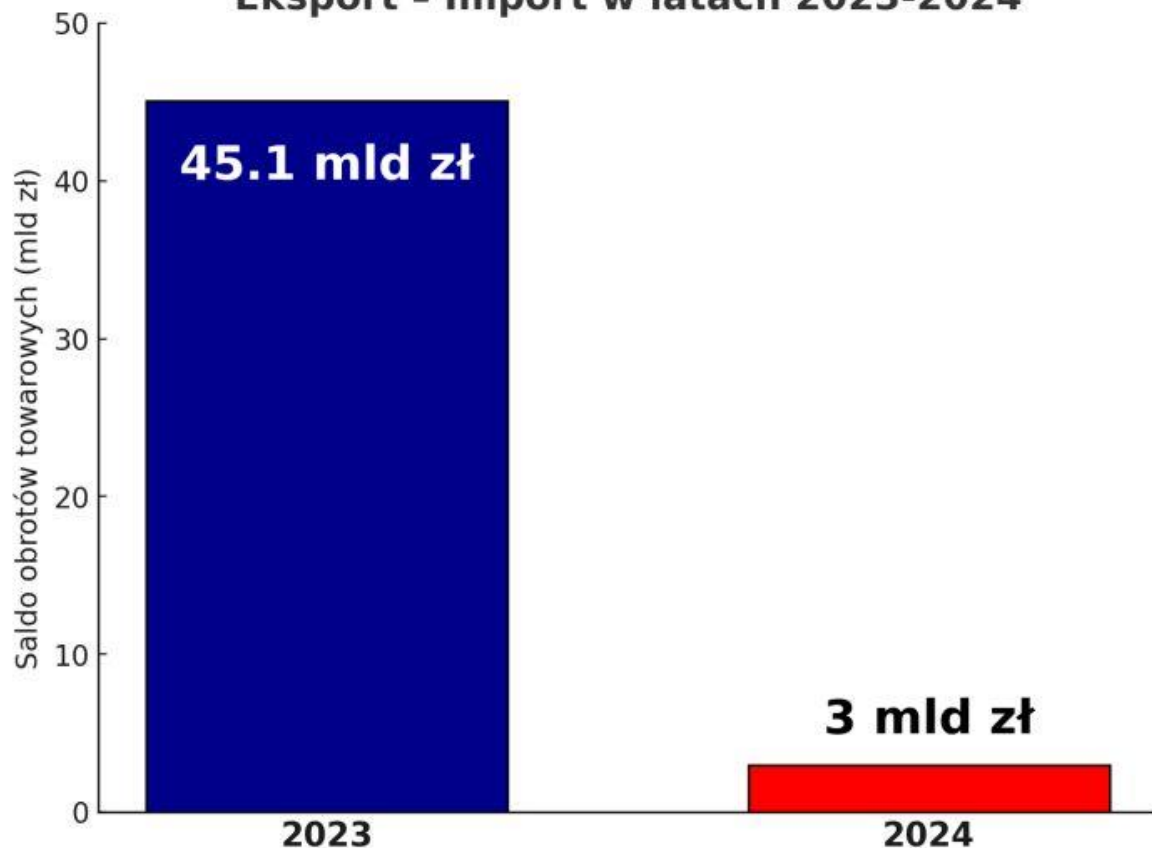


Źródło: XYZ na podstawie danych International Financial Statistics (MFW)



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Dodatknie saldo obrotów towarowych w handlu zagranicznym Eksport - Import w latach 2023-2024



Opracowanie własne na podstawie danych GUS

PRZEMYSŁ W LICZBACH



8 mln	LICZBA ZATRUDNIONYCH	2,7 mln
2,1 bln euro	PRODUKCJA SPRZEDANA	0,47 bln euro
270 000	LICZBA ROBOTÓW	24 808
28 355	LICZBA ROBOTÓW ZAINSTALOWANYCH W 2023	2 685
429	LICZBA ROBOTÓW NA 10 TYS. PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU WYTWÓRCZEGO	78
1 492	W TYM: W AUTOMOTIVE	275
275	W POZOSTAŁYCH BRANŻACH	58
4 500 euro	PRZECIĘTNE WYNAGRODZENIE BRUTTO	1 600 euro



A gdzie My jesteśmy?



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

Lp.	Spółka	Kraj	Moce przewozowe (tys. TEU)		Liczba statków		Udział w rynku (%)
			2024	2023	2024	2023	
1	MSC	Szwajcaria/ Włochy	5 649,0	4 832,7	802	740	18,2
2	APM Maersk	Dania	4 142,9	4 185,7	676	696	14,6
3	CMA CGM	Francja	3 578,8	3 409,8	622	604	12,6
4	COSCO Shipping Lines	Chiny	3 088,8	2 886,9	495	464	10,9
5	Hapag-Lloyd	Niemcy	1 963,9	1 798,9	266	246	6,9
6	ONE (Ocean Network Express)	Japonia	1 799,8	1 534,4	231	206	6,3
7	Evergreen Line	Tajwan	1 644,9	1 668,6	211	213	5,8
8	HMM	Korea Płd.	783,7	816,4	70	75	2,8
9	Yang Ming Marine Transport Corporation	Tajwan	708,7	705,6	94	93	2,5



Floty kontenerowe



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

- **Wśród operatorów flot kontenerowych w pierwszej piątce znajdują się 4. armatorzy z UE. Alphaliner na pierwszej pozycji MSC z 20% udziałem w rynku, na drugim Maersk z 14,3%, na trzecim Grupę CMA CGM z siedziba w Marsylii, która posiada 12,5% udział w rynku.**

Europejska żegluga jest atutem geopolitycznym Europy i kamieniem węgielnym bezpieczeństwa łańcucha energetycznego, żywnościowego i dostaw na kontynencie – zauważa się w komunikacie opublikowanym w połowie września przez European Community Shipowners' Associations (ECSA). **Europejscy armatorzy kontrolują 39,5% światowego tonażu.** To czyni Europę liderem w globalnych łańcuchach transportowych i – zdaniem ECSA - przyczynia się do konkurencyjności gospodarki europejskiej, która jest w dużym stopniu uzależniona od handlu morskiego. Europejska żegluga jest atutem geopolitycznym Europy i kamieniem węgielnym bezpieczeństwa łańcucha energetycznego, żywnościowego i dostaw na kontynencie – zauważa się w komunikacie opublikowanym w połowie września przez European Community Shipowners' Associations (ECSA).



Floty kontenerowe



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

- **Chiny kontrolują obecnie 65% światowego portfela zamówień na budowę statków.** Amerykański sektor budowy statków komercyjnych spadł do mniej niż pięciu statków rocznie, w porównaniu z 70 w 1975 r., podczas gdy Chiny budują obecnie 1 700 statków rocznie. Clarksons Research podaje, że „Globalna produkcja stoczniowa wzrosła o 13% w 2024 r., przy czym największy wzrost zanotowały Chiny (o 18% r/r) Zamówienia w stoczniach UE spadły i ich udział utrzymuje się na poziomie 4%. Chiny od kilku lat wyraźnie dominują w światowym budownictwie okrętowym. W ChRL działa siedem z 10 największych stoczni.
- **Światowa flota statków morskich, zgodnie z danymi UNCTAD, szacowana była na początku 2024 roku na 108 787 jednostek (+100 GT) o łącznej nośności wynoszącej 2,35 mld DWT, co oznacza wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 3,4%. Uzyskany przyrost nośności wpisuje się w średnią dla okresu ostatniej dekady, a jednocześnie jest znacznie niższy od wyników osiągniętych w czasie boomu inwestycyjnego w latach 2005-2012 (+7,5% średniorocznie).** Największą grupę wśród światowej floty stanowią masowce, których łączne DWT przekroczyło poziom jednego miliarda. Flota licząca 13,6 tys. statków odpowiada za 42,7% światowego tonażu. Na drugiej pozycji tankowce z 28,3% udziałem (0,67 mln DWT), których łącznie funkcjonuje 12,5 tys. sztuk. Trzecią grupą są kontenerowce-14,0% tonażu. Pozostała część globalnej floty składała się z wielu typów statków, z których największy udział posiadały gazowce (4,0%), statki offshore (3,8%) oraz drobnicowce (3,6%). Flota statków do przewozu chemikaliów to kolejne 2,2%, a promy to 0,4% globalnego tonażu.



Flota



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Ok. 22 proc. światowego wolumenu przewozów kontenerowych jest dotkniętych zmianą trasy ze względu na zwiększoną – o 32 proc. – odległość z Azji do Europy. Wzrost popytu na transport kontenerowy o 5,6 proc., w porównaniu z pierwszą połową grudnia ubr, wraz ze stłumionym popytem i zatłoczeniem w portach, wchłonął od początku roku wzrost floty o 5,5 proc. i zwiększył wykorzystanie zdolności przewozowych z 84 do 95 proc.

W przypadku rozejmu na Bliskim Wschodzie stawki spotowe mogą spaść nawet o 75 proc. Stracą również przewoźnicy samochodowi oraz armatorzy zbiornikowców do przewozu produktów i chemikaliów, w mniejszym stopniu przewoźnicy ropy naftowej.

- Jeśli jednak kryzys w żegludze morskiej na Morzu Czerwonym utrzyma się przez cały rok, to jak szacuje, żegluga morska będzie musiała wykonać dodatkowo rekordową pracę przewozową 3600 mld tonomil, co oznacza wzrost o 5,8 proc. rdr. **w 2023 r. wolumen przewozów towarów drogą morską wyniósł ok. 12,1 mld ton, a w 2024 r. – 12,5 mld ton, tj. wzrośnie o 3,3 proc.**
- Globalne rynki gazu pozostają w kruchej równowadze przy ograniczonym wzroście podaży. **Popyt rośnie stale, o 1,5% w 2023 r., i z oczekiwanym przyspieszeniem do 2,1% do końca 2024 r.** Azja nadal jest kluczowym graczem i źródłem popytu na gaz, podczas gdy Ameryka Północna i Bliski Wschód są liderami w eksporcie –Global Gas Report 2024.



Clarksons Research



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

- Duński operator kontenerowy Maersk ogłosił plany zmiany tras głównych linii z Azji, które od 2025 roku będą kończyć się w największych portach Morza Północnego, takich jak Bremerhaven, Felixstowe, Rotterdam i Hamburg. Decyzja ta ma na celu poprawę jakości usług i ich niezawodności. Maersk zamierza obsługiwać pozostałe porty poprzez połączenia dowozowe, przy użyciu statków o podobnej wielkości do tych operujących na liniach oceanicznych.
- Według szacunków Maerska, dostawa kontenerów do Gdańska przez port przeładunkowy w Wilhelmshaven potrwa 36 dni. Podobne zmiany będą dotyczyć portów w Belgii oraz Skandynawii, a Maersk przewiduje, że taka reorganizacja pozwoli skrócić czas dostaw z Azji nawet o 2 dni.
- **Zmiany w trasach dostaw z Azji przez Maerska oznaczałyby ubytek klientów w polskich terminalach, na czym najbardziej ucierpi terminal Baltic Hub, który w 2023 przeładował 2,05 mln TEU i obsłużył 600 statków, osiągając rekordowy przeładunek podczas jednego zawinięcia statku przekraczający 13 tys. TEU. Zysk za 2023 rok wyniósł 56 mln dol., co stanowiło trzykrotny wzrost w porównaniu do 2022 roku.**



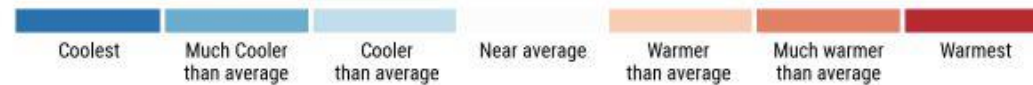
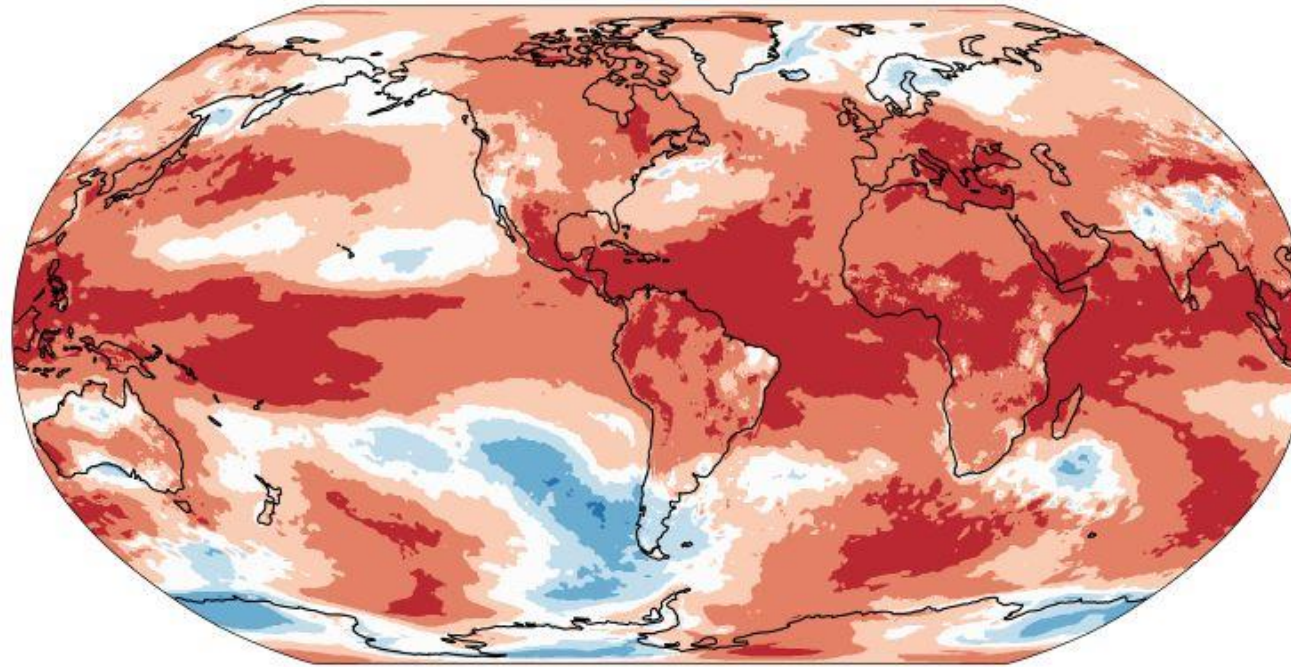
Przewozy kontenerowe



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Anomalies and extremes in surface air temperature for June 2023 – May 2024

Data: ERA5 1979-2024 • Reference period: 1991-2020 • Credit: C3S/ECMWF



PROGRAMME OF
THE EUROPEAN UNION



Zmiany klimatu postępują i uderzają w gospodarkę światową



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

- Moody's: trwające ataki na szlaki żeglugowe na Morzu Czerwonym spowodowały gwałtowny wzrost składek z tytułu ryzyka wojennego. Oszacowanie ryzyka, to nie tylko wyzwanie dla ubezpieczycieli działających w biznesie morskim. To również problem dla agentów i spedytorów, armatorów i operatorów statków. Wielu menedżerów flot po prostu zmieniło trasy statków. Zakłócenia na szlakach żeglugowych wzbudziły obawy dotyczące potencjalnych strat, co skłoniło przedsiębiorstwa żeglugowe do ponownej oceny swojego ubezpieczenia w obliczu zwiększonego ryzyka. Do armatorów liniowych dołączyli operatorzy flot masowców i właściciele zbiornikowców
- Rynek ubezpieczeń wyraźnie się „zacieśnia”, a stawki mogą w dalszym ciągu rosnać. W styczniu 2024 r. **wskaźniki ryzyka wojny wzrosły z zaledwie 0,01% wartości statku na początku grudnia do 0,7% w połowie stycznia br.** Oznacza to, że **koszt ubezpieczenia kontenerowca o wartości 100 mln dolarów wzrósł z 10 tys. dolarów za rejs do 700 tys. dolarów obecnie**
- Realne zagrożenia i pogarszająca się sytuacja w zakresie bezpieczeństwa żeglugi zmusiła operatorów do zmiany trasy statków wokół południowego krańca Afryki. Połączenia liniowe oraz wielu operatorów masowców i zbiornikowców wydłużyło podróż o około 3 tys. mil morskich, a czas dostaw przedłużył się o 8 do 10 dni.



Ataki na szlaki żeglugowe



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Porównanie odległości w milach morskich między portami w Azji i Rotterdamie Szlakiem Polarnym i przez Kanał Sueski

Punkt nadania ładunku	Przylądek Dobrej Nadziei	Kanał Sueski	Szlak Polarny	Różnica [%]
Jokohama, Japonia	14 448	11 133	7 010	27%
Pusan, Korea Południowa	14 084	10 744	7 667	29%
Szanghaj, Chiny	13 796	10 577	8 046	24%
Hongkong, Chiny	13 014	9 701	8 594	11%
Ho Chi Minh, Wietnam	12 258	8 887	9 428	6%



Rosja zapowiedziała, że w 2025 roku żegluga przez korytarz arktyczny będzie całoroczna



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	52 154	48 038	53 213	68 220	80 957	77 390	-4,40%
Port Gdynia	23 957	24 662	26 692	28 197	29 399	26 896	-8,52%
Port Szczecin-Świnoujście	32 175	31 178	33 220	36 810	35 323	32 362	-8,38%
Łącznie	108 286	103 878	113 125	133 227	145 678	136 649	-6,20%



Polskie Porty



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

- Zakłócenia w żegludze napędzają popyt na przewozy cargo lotniczego.
- W pierwszej połowie 2024 r. globalny popyt na usługi lotniczego transportu ładunków osiągnął rekordowy poziom.
- Praca przewozowa lotniczego transportu towarowego liczona w tonokilometrach wzrosła w I poł. br o 13,4% w porównaniu z 2023 r. Było to także o 4,3% więcej niż w pierwszej poł. 2022 r. Cargo lotnicze pobiło tym samym rekord wolumenu przewozów osiągnięty w 2021 r. W samym czerwcu praca przewozowa była większa o 14,1% w porównaniu z czerwcem ubr. i o 0,9% większa niż w maju br. — poinformowało Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Lotniczego (IATA).
- **Największy wzrost wolumenu odnotowali przewoźnicy lotniczy z regionu Azja — Pacyfik (+24%) i Europy (+40%). Większy wzrost odnotowano na trasach międzynarodowych (+15,6%). Największe wzrosty zanotowano na trasach Azja — Europa, dla której czerwiec był z siódmym z rzędu miesiącem z dwucyfrowym wzrostem i Azja — Afryka.**
- Globalna zdolność przewozowa lotniczego transportu towarów mierzona w dostępnych tonokilometrach wzrosła w I poł. 2024 r. o 9,4% rok do roku a w samym czerwcu była o 8,8% wyższa niż w czerwcu 2023 r. choć o 1,7% mniejsza niż w maju br. Wzrost zdolności przewozowej napędzany był głównie większą dostępnością pojemności luków bagażowych na połączeniach międzynarodowych, która wzrosła o 16,8% w czerwcu rdr. W tym czasie pojemność na dedykowanych frachtowcach wzrosła 4,1%. Średni współczynnik obciążenia ładunków lotniczych, który wpływa na rentowność tych usług wynosił 45,8% w czerwcu, tj. o 1,2 punktów proc. więcej niż w maju i 2,1 p. proc. więcej niż w czerwcu ubr.



Lotnicze cargo



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Wolumeny kontenerów transportowanych z Chin do Europy (w tym Rosji) w latach 2013-2024



źródło: opr. własne na podstawie danych China Railway / New Silk Road Discovery



Napięcia w korytarzach morskich wspierają kolej



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDELLOWA
POLSKA-AZJA

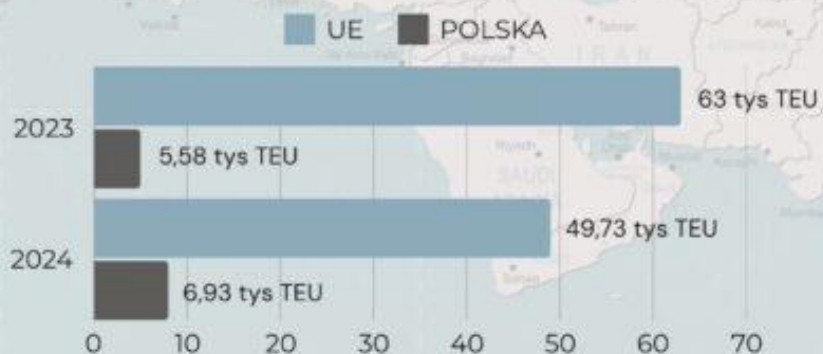
TRANSPORT KOLEJOWY CHINY ↔ UE

Po dwóch latach spadków, wolumen kolejowych przewozów towarowych między Chinami a krajami Unii Europejskiej ożywił się. Rok 2024 zakończył się ich wzrostem o **80 proc.** licząc liczbą ładunków w kontenerach transportowanych w obu kierunkach, w porównaniu do 2023 r.



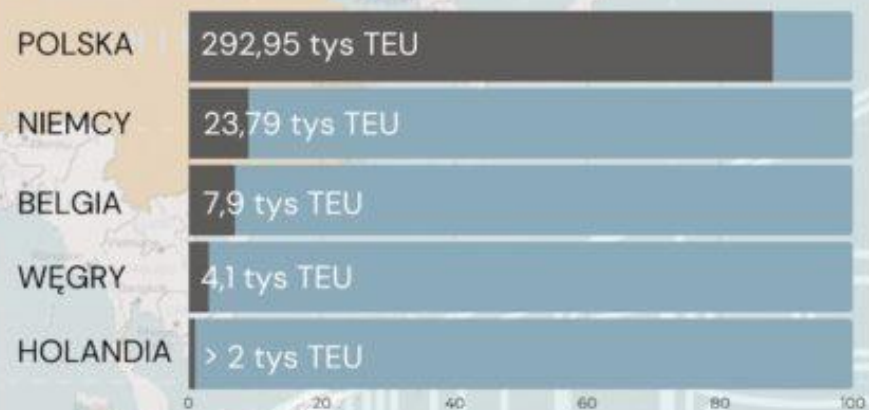
PRZEWOZY UE - CHINY

Z krajów UE do Chin przewieziono w 2024 r. towary w ok. 49,73 tys. TEU, tj. o 26,7 % mniej w porównaniu z 2023



PRZEWOZY CHINY - UE 2024

Dominujący udział w łącznym transporcie z Chin do UE, miały przewozy z Chin do Polski (88,5 %) – był to wolumen 292,95 tys. TEU, który wzrósł 149 % rdr.



- W 2024 r. (liczone do 24 grudnia) przewozy koleją towarów w kontenerach z Chin do Europy przekroczyły 330,7 tys. TEU i wzrosły o 131 proc. w porównaniu z 2023 r., wynika z danych Euroazjatyckiego Sojuszu Kolejowego (European Rail Alliance; podajemy obliczenia własne). Średni czas przewozu wyniósł 9,7 dnia, co oznacza, że zrealizowano cel na 2024 r., by dziennie pociągi kontenerowe pokonywały dystans po 1300 km (w 2019 r. – 1008 km/dziennie).
- Dominujący udział w łącznym transporcie z Chin do UE, bo 88,5 proc., miały przewozy z Chin do Polski – był to wolumen 292,95 tys. TEU, który wzrósł 149 proc. rdr. Do Niemiec trafiło 23,79 tys. TEU, o 84,9 proc. więcej, a ponadto m.in. do Belgii – 7,9 tys. TEU (+7,7 proc.), na Węgry – 4,1 tys. TEU (-0,2 proc.), do Holandii – ponad 2 tys. TEU (+55,7 proc.).
- Z krajów UE do Chin przewieziono w 2024 r. towary w ok. 49,73 tys. TEU, tj. o 26,7 proc. mniej w porównaniu z 2023 r. Zdecydował o tym spadek o prawie 1/3 przewozów z Niemiec do Chin (39,1 tys. TEU), który trwa od historycznie największego wolumenu z 2021 r. (150 tys. TEU). Z Polski do Chin odprawiono ładunki w 6 938 TEU, co oznacza wzrost o 24,3 proc. rdr.
- Łącznie w 2024 r. Nowym Jedwabnym Szlakiem w obie strony – Chiny kraje UE – przewieziono ponad 380,4 tys. TEU, w porównaniu z 211 tys. TEU w 2023 r. – o 80,2 proc. więcej. Tymczasem według statystyk opublikowanych przez China Railway Container Transport (CRCT), w 2024 r. na trasie Chiny – Europa – Chiny uruchomiono 19 392 pociągi (o 10,7 proc. więcej rdr), a łącznie wysłano nimi 2 077 216 TEU towarów (o 9,2 proc. więcej). Jeżeli dane CRCT są kompatybilne z danymi ERA (odnośnie wolumenów w TEU), to można szacować, że w 2024 r. transport Chiny – UE – Chiny miał mniej niż 20 proc. udziału w łącznych przewozach NJS. Dominującymi kierunkami dla kolei chińskich były trzy kraje: Kazachstan, Rosja i Białoruś.



Transport kolejowy



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

China Railway Express routes

- Eastern route
- Central route
- Existing Western route
- Planned Western route
- Cross-sea train-ferry intermodal transport



Source: China Railway Express Construction and Development Plan (2016-20)

SCMP



Szlaki kolejowe z Chin do Europy



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

- Podczas VIII Międzynarodowych Targów Jedwabnego Szlaku w Xi'an we wrześniu 2024 r. ogłoszono, że Chiny formalnie dołączą do Środkowego Korytarza.
- Rosnąca aktywność Chin na szlakach do Azji Środkowej, Transkaspijskiego i Kaukazu Południowego to nie tylko kwestia efektywności. Jest to również strategiczna dywersyfikacja mająca na celu ograniczenie ryzyka związanego z niestabilnością geopolityczną w innych regionach. Korytarz Środkowy stanowi alternatywę pozwalającą ominąć zagrożenia, a jednocześnie wykorzystać coraz bardziej budowaną integrację logistyczną Azji Środkowej.

W lipcu 2024 r. prezydent Kazachstanu Kasym-Żomart Tokajew ratyfikował umowy z Chinami mające na celu dalszy rozwój Korytarza Środkowego, wzmacniając zarówno infrastrukturę drogową, jak i kolejową. W Astanie odbyło się 25 września spotkanie ministrów transportu Kazachstanu i Chin podczas, którego uzgodniono prognozowane wolumeny transportu ładunku na transkaspijskim korytarzu intermodalnym Chiny — Europa. W latach 2025 — 2026 planowane jest uruchomienie tym szlakiem 600 pociągów rocznie, w 2027 r. do 1000 pociągów, a w 2029 Chińczycy i Kazachowie chcą odprawić 2000 składów. czas transportu towarów z Chin na Morze Czarne został skrócony do zaledwie 10–12 dni. Współpraca Azerbejdżanu z Kazachstanem, Gruzją i Turcją doprowadziła do znacznych inwestycji.

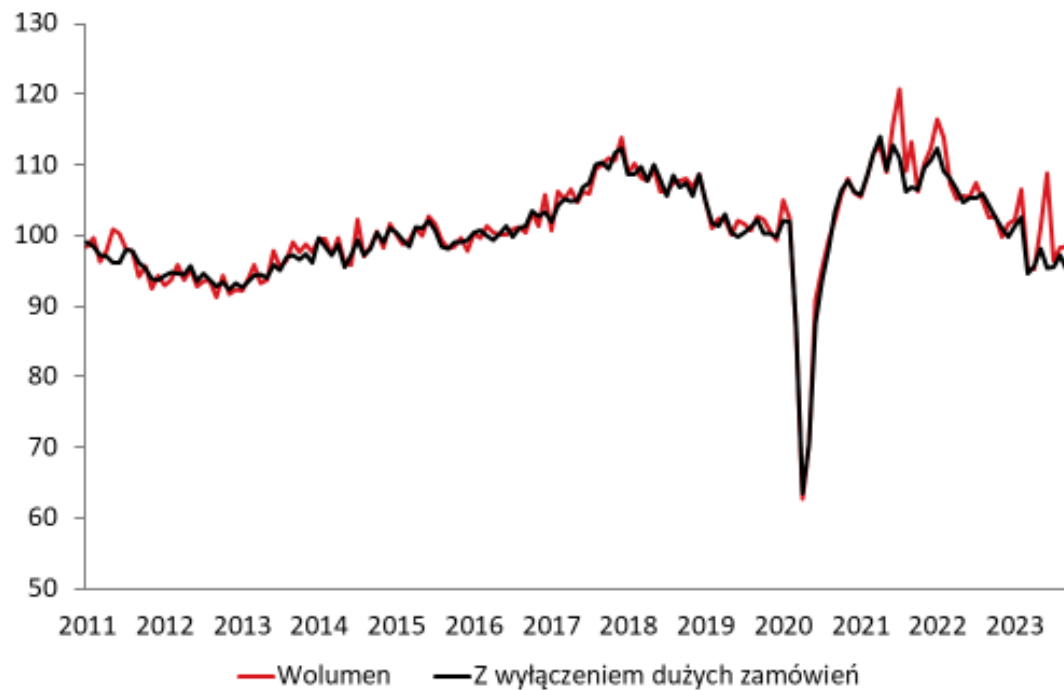


Środkowy Korytarz



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Zamówienia w niemieckim przemyśle (2015 = 100)



Źródło: Macrobond, Pekao Analizy

Obroty towarowe według ważniejszych krajów styczeń-grudzień 2024

EKSPORT (mld PLN)



IMPORT (mld PLN)



#HandelZagraniczny



2024

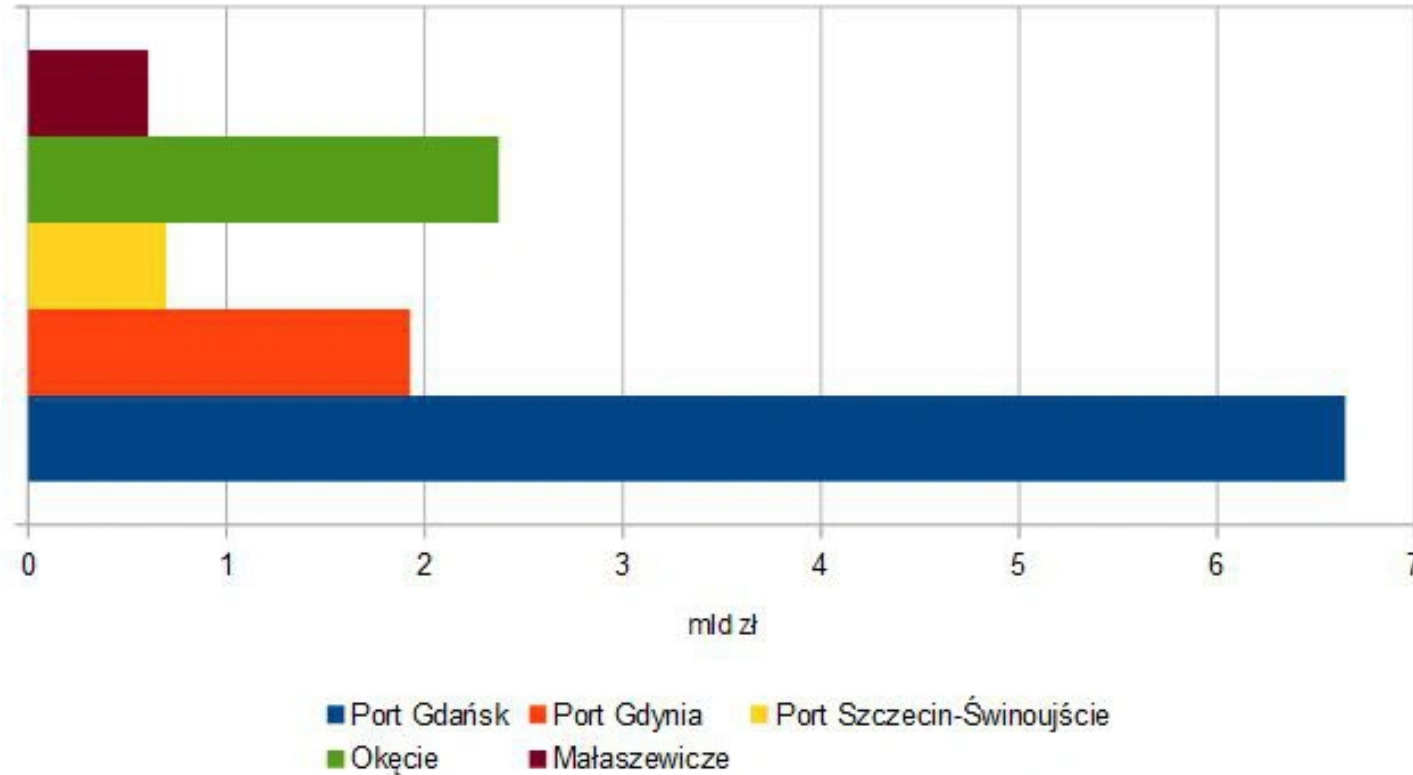


Wyzwania polskiej gospodarki



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA - AZJA

Przychody polskich terminali z tytułu cła, akcyzy i VAT w 2023 roku



Polska znajduje się na piątym miejscu w Europie pod względem całkowitych zasobów logistyczno-magazynowych. Na koniec 2024 roku sięgnęły one w naszym kraju 33,9 mln mkw., co oznacza wzrost o 9,2 proc. w ujęciu rocznym. W budowie jest 1,76 mln mkw. i to najniższy wynik od 3 kw. 2020 roku.



Wyzwania polskiej gospodarki



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

- W latach 2000. znacząco wzrosła rola Polski w światowym handlu. W 2023 r. Polska była 22. największym eksporterem na świecie. W porównaniu do 2001 r. nasz kraj awansował aż o dziesięć miejsc. Tym samym pod względem wielkości eksportu wyprzedziliśmy m.in. Brazylię, Arabię Saudyjską czy Turcję.
- Natomiast w imporcie w 2023 r. byliśmy 20. największym odbiorcą towarów na świecie. Od 2001 r. awansowaliśmy o sześć miejsc w rankingu światowych importerów. Udział Polski w globalnej wymianie towarowej wzrósł w latach 2001-2023 o 0,95 p.p. w przypadku eksportu i o 0,66 p.p. w imporcie. **W 2023 r. udział Polski w światowym eksporcie towarów wyniósł 1,52% i był na najwyższym poziomie w historii dostępnych danych.**
- Polski Fundusz Rozwoju w swoich analizach podkreśla, że wśród dziesięciu działów towarowych, dla których Polska odnotowuje najwyższą wartość wskaźnika ujawnionej przewagi komparatywnej (RCA)¹, aż sześć z nich to działy związane z produktami rolnymi i przetwórstwem rolno-spożywczym:
 - tytoń i przemysłowe namiastki tytoniu,
 - przetwory z mięsa, ryb lub skorupiaków,
 - mięso i podroby jadalne,
 - przetwory ze zbóż, mąki, skrobi lub mleka,
 - kakao i przetwory z kakao,
 - produkty pochodzenia zwierzęcego, gdzie indziej niewymienione ani niewłączone



Gdzie jesteśmy? Gdzie chcemy być ?



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
HANDLOWA
POLSKA-AZJA

Nastroje konsumenckie Polska vs EU

LISTOPAD 2024



An NIQ Company



Dziękuję za uwagę!

Kontakt:

info@polandasia.com

www.polandasia.com



Janusz Piechociński
Izba Przemysłowo-Handlowa Polska-Azja



I Z B A
PRZEMYSŁOWO
H A N D L O W A
P O L S K A - A Z J A