

Komentarz ZPP: Infrastruktura transportowa do rozbudowy

- Według prognoz zbiory zbóż w Polsce wyniosą około 34 mln ton, co przełoży się na konieczność wyeksportowania z kraju około 10 mln ton nadwyżki oraz zagospodarowania niemal 5 mln ton, które pozostało w kraju po ubiegłorocznej kampanii.
- Według danych USDA produkcja samej tylko pszenicy na Ukrainie wyniesie około 21 mln ton – o 3,5 mln ton więcej niż zakładano w poprzedniej prognozie.
- Wobec wypowiedzenia umowy zbożowej przez Rosję, gwarantującej bezpieczny transport towarów z ukraińskich portów na Morzu Czarnym, większych niż standardowe zapasów zbóż w polskich magazynach oraz zbiorów przewyższających prognozowane wartości należy spodziewać się zintensyfikowania tranzytu ukraińskich produktów z wykorzystaniem polskiej infrastruktury.
- Trwające od czasu rozpoczęcia wojny zwiększenie wolumenu ukraińskiego zboża przekraczającego granicę UE w Polsce nie jest sytuacją epizodyczną, a zmianą która na lata przeformułuje krajowy system rolny. Dlatego też konieczne jest zawarcie długoterminowych umów między polskimi i ukraińskimi firmami, które zabezpiecząby stabilność inwestycji w infrastrukturę tranzytową.
- Polskie władze stoją w obliczu konieczności nakreślenia długofalowego planu zwiększenia przepustowości granic, linii kolejowych, drogowych oraz infrastruktury portowej, co jest niezbędne dla prowadzenia efektywnej polityki tranzytowej oraz rozpoczęcia realizacji niezbędnych inwestycji, które – z uwagi na swój charakter – powinny być współfinansowane ze środków Unii Europejskiej.
- Zwiększenie wolumenu tranzytu ukraińskich produktów przez Polskę, przy jednoczesnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych, to realna szansa rozwojowa dla krajowych przedsiębiorstw oraz faktyczna pomoc dla pogrożonej w wojnie Ukrainy.

Prognozy dotyczące zbiorów zbóż w Polsce wskazują względnie jednoznacznie, że na krajowy rynek trafią w tym roku przeszło 34 mln ton ziarna. Oznacza to konieczność wyeksportowania nadwyżki rzędu 10 mln ton oraz około 4-5 mln ton zboża (to dwukrotnie więcej niż średnia z ostatnich lat), które pozostało w kraju po ubiegłorocznej kampanii. Polski eksport zbóż od lat harmonijnie radził sobie z właściwym zagospodarowaniem surowców, dostarczając je do odbiorców na rynkach zagranicznych – unijnym i pozawspólnotowym.

Sytuacja zmieniła się wraz z wybuchem wojny na terytorium Ukrainy. Nie rozstrzygając o błędach polityki kształtującej import ukraińskich towarów do Polski w ostatnich miesiącach, należy mieć na uwadze zmiany, które obecna sytuacja geopolityczna może przynieść w przyszłości. Rosja wypowiedziała obowiązującą od sierpnia 2022 roku umowę zbożową, co w zasadzie uniemożliwia eksport ukraińskiego zboża z portów Morza Czarnego. Zniesione zostały także gwarancje bezpieczeństwa dla statków – niezależnie od bandery – które transportują ukraińskie produkty bezpiecznym korytarzem. Ubezpieczyciele odmawiają wysłania statków w zagrożone obszary. Ataki rakietowe zniszczyły terminale zbożowe i olejowe w ukraińskich portach. To stworzyło presję na intensyfikację poszukiwania nowych kierunków eksportu ukraińskich produktów. Konieczne w tym kontekście było także wykrystalizowanie się nowych kanałów tranzytowych dla towarów z Ukrainy. Jednym z najważniejszych kierunków okazała się Polska.

Nie możemy zapominać, że mimo prowadzonych działań wojennych, także za naszą wschodnią granicą odbywały się żniwa. W wyniku zamknięcia szlaków czarnomorskich należy liczyć się z intensyfikacją wysyłek ukraińskich towarów także na polskich szlakach. Z uwagi na możliwość tranzytu tych produktów przez Polskę, spodziewać należy się, że znaczna część z nich trafi do odbiorców finalnych z wykorzystaniem polskiej infrastruktury granicznej, drogowej, kolejowej, przeładunkowej czy wreszcie portowej. Tymczasem ich przepustowość pozostaje dalece niewystarczająca.

Naiwnym jest także myślenie, że sprawa ukraińskiego zboża (ale także innych kategorii produktów) ma charakter przejściowy. Nawet w przypadku udrożnienia kanałów na Morzu Czarnym dla wielu przedsiębiorstw z Ukrainy Polska może okazać się kierunkiem

perspektywicznym w wieloletniej perspektywie. Niewłaściwą narracją jest tu demonizowanie ukraińskich towarów, które są ważne dla Polski zarówno w kontekście tranzytu jak i – w wielu przypadkach – importu. Kwestią wymagającą rozważenia i szczegółowego skonsultowania ze środowiskami biznesowymi jest ustalenie docelowych kwot na import ukraińskich produktów nad Wisłę. Niezależnie od tego wolumen towarów tranzytowych przez Polskę, będzie znacznie wyższy niż przed wojną.

Dla Polski jest to szansa stania się silnym krajem tranzytowym, ale także traderem ukraińskiego zboża. Już dziś choćby Port w Gdańsku dysponuje znacznymi możliwościami magazynowymi i przeładunkowymi. W ubiegłym roku w Porcie Gdańsk przeładunki zbóż oscylowały wokół wolumenu 2 mln ton, co stanowiło dotychczasowy rekord portu. Było to także o 19 proc. więcej, niż przed rokiem. Pierwsze sześć miesięcy 2023 r. to kolejny znaczący wzrost przeładunków agro. Jako kraj możemy zająć się skupem i tranzytem blisko 6-8 mln ton ukraińskich zbóż rocznie. Pozwoli to na wykorzystanie infrastruktury transportowej i portowej oraz innych zasobów w Polsce. Przekłada się na to blisko 20-30 tys. dodatkowych miejsc pracy dla Polaków oraz kontrolę nad tranzytem. Tradingiem zajmować powinny się podmioty reprezentujące krajowy kapitał znajdujące się pod ścisłą kontrolą władz lub same władze, co jest konieczne dla zachowania ścisłego rozdziału między tranzytem, a importem. Mamy wszystko, aby zaznaczyć naszą pozycję na tym rynku, ale wciąż pozostaje to potencjał uśpiony. Tymczasem nasza infrastruktura transportowa przez kolejne lata obciążana będzie w stopniu znacznie przekraczającym ten sprzed lutego 2022 r. Wymaga to sprawnych działań polskich władz, które niezwłocznie muszą podjąć decyzje obliczone na zwiększenie przepustowości przejść granicznych z Ukrainą, rozbudowy infrastruktury kolejowej, przechowalniczej na granicach czy w portach – między innymi przez rozpoczęcie realnych prac względem powstaniu agroportu w Gdańsku oraz – jak planowano – w Świnoujściu. Wszystkie te inwestycje odbywać powinny się, biorąc pod uwagę potencjalne korzyści dla UE, przy udziale środków pochodzących z Unii Europejskiej. Wcześniej przedsiębiorstwa działające na gruncie polskiego prawa muszą doprowadzić jednak do podpisania długoterminowych kontraktów ze stroną ukraińską, które zabezpieczą stabilność ich inwestycji w wieloletniej perspektywie.

Konieczne są dziś usprawnienie dokumentacji tranzytowej T-1 tak, by odbiorcy mogli przyjąć także część (nie tylko całość) towaru, odbiurokratyzowanie procedur wydania decyzji przez WIJHARS, zwiększenie personelu WIJHARS i SANEPID na przejściach kolejowych, otwarcie dodatkowych przygranicznych punktów WIJHARS i SANEPID na przykład na przejściu Werchrata/Rawa Ruska, rozbudowa przejścia kolejowego Dorohusk/Jagodzin poprzez dodanie torów kolejowych, dla towarów znajdujących się w tranzycie umożliwienie czasowego przechowywania towarów w polskich składach celnych, uproszczenie procedur odprawy celnej po stronie ukraińskiej i szeregu innych postulowanych przez przedsiębiorców rozwiązań.

Tymczasem wciąż brakuje nam strategicznych decyzji, które ustrzegłyby Polskę przed koniecznością wdrażania kolejnych doraźnych programów pomocowych. Ukraińskie zboże będzie przekraczać polską granicę – czy to w tranzycie, czy imporcie. Im szybciej zaakceptujemy ten stan rzeczy, tym szybciej na decyzjach zyskają polskie przedsiębiorstwa zajmujące się szeroko pojętym transportem i handlem. To także szansa dla całej krajowej gospodarki, a także realna pomoc dla udręczonej wojną Ukrainy,

Sytuacja cenowa na rynku zbóż jest wciąż niejasna. To szczególnie istotne w kontekście stosowania przez Rosję cen dumpingowych niższych o nawet 30 USD za tonę niż w przypadku innych państw UE. Ceny zbóż notowały w tygodniu spadki na rynkach, co stanowiło pokłosie prognozy wskazującej na wyższe zbiory na Ukrainie. Według danych USDA produkcja pszenicy na Ukrainie wyniesie około 21 mln ton – o 3,5 mln ton więcej niż zakładano w poprzedniej prognozie. Teoretycznie polscy rolnicy mogą wstrzymać się ze sprzedażą ziarna, ponownie licząc na wyższe ceny. Jeśli sytuacja ta nie wydarzy się w tym roku, nie można wykluczyć że stanie się tak w kolejnych latach. Obecne możliwości infrastrukturalne Polski mogą wówczas nie wystarczyć, a wtedy krajowi producenci zostaną ze swoim zbożem w magazynach. Krajowa konsumpcja od lat waha się w przedziale 24-26 mln ton, a nadwyżki muszą zostać zagospodarowane. Już tegoroczne żniwa w Polsce i na Ukrainie mogą przyczynić się do powrotu demonów ostatnich miesięcy.

We wrześniu musimy się liczyć z nieprzedłużeniem unijnych środków zapobiegawczych dotyczących importu zbóż z Ukrainy. To daje Polsce mandat na negocjowanie dedykowanych

środków unijnych przeznaczonych na magazynowanie ukraińskiego zboża i rozwój innej infrastruktury (np. terminale) koniecznej do przyjęcia zwiększonego wolumenu produktów.