

POLSKO VYHLÍŽÍ GLOBÁLNÍ OŽIVENÍ

Náš větší severní soused po léta láká české exportéry velkým trhem, logistickou blízkostí, některými podobnými historickými zkušenostmi a jazykovou spřízněností. Jak se koronavirová krize promítá do vzájemných obchodních vztahů a jaké šance nabízejí probíhající změny v dodavatelských řetězcích podnikatelům na obou stranách hranice, na to jsme se zeptali Iva Šipla a Magdaleny Okenicové ze zahraniční kanceláře agentury CzechTrade Polsko.



Ing. Ivo Šipl, ředitel zahraniční kanceláře CzechTrade Polsko



Bc. Magdalena Okenicová, zástupkyně zahraniční kanceláře CzechTrade Polsko

Podle statistických dat prošlo zatím Polsko koronavirovou krizí velice dobře.

MO: Podle předběžného odhadu polského Hlavního statistického úřadu (GUS) z konce ledna 2021 byl hrubý domácí produkt vloni reálně nižší o 2,8%. V roce 2019 naopak dosáhl navýšení o 4,5%.

Je to méně, než se předpokládalo loni na jaře, kdy pandemie propukla a ostře ochromila ekonomiku. Tehdy HDP ve druhém čtvrtletí poklesl o 9,3%. Podobně jako v ČR nejvíce utrpěly gastronomie a hotelnictví. Naproti tomu o 1,1% posílily IT obory.

V loňském roce klesla domácí poptávka o 3,7%, investice o 8,4% a soukromá spotřeba o celá tři procenta. Odborníci naznačují, že polskou ekonomiku zachránil hlavně průmysl a vývoz. Očekává

se, že čísla za rok 2021 budou výrazně optimističtější.

Ve srovnání s jinými evropskými zeměmi, které již zveřejnily předběžné údaje za rok 2020, se polská recese zdá být slabá (Německo pokles o 5%, Francie o 8,3%, Španělsko až o 11 %).

E-shopy na vzestupu

V Česku rostla popularita internetového obchodování již před pandemií a s jejím příchodem narostl počet e-shopů a objem jejich obchodů až dramatičticky. Jaká je situace v Polsku?

IŠ: V současné době je tam zaregistrováno přibližně 40 tisíc online obchodů, což z Polska dělá jeden z největších a nejdynamičtější se rozvíjejících trhů v Evropě. Hodnota polského trhu e-commerce představovala za rok

2019 zhruba 50 miliard zlotých a podle odhadů by se letos měla vyšplhat až na 80 miliard.

Míří tam i čeští provozovatelé digitálního obchodování?

IŠ: Ano, osobně spolupracuji s několika společnostmi, které nabízejí platební systémy, platformy pro založení e-shopů a podobně.

Na polské Burze cenných papírů jsou v současné době nejúspěšnější technologické společnosti. Jakým oborům se tam daří nejlépe?

IŠ: Už jsme zmínili segment IT a samozřejmě během pandemie výrazně posílily i společnosti se zdravotnickým materiálem a ochrannými pomůckami. Například hodnota akcií polského producenta jednorázových rukavic, společnosti Mercator Medical, loni v jednom okamžiku vystřelila až na čtyřicetinasobek.

Z vítězů v oblasti technologických společností spojených s e-commerce bych rád ještě zmínil Allegro, polskou platformu pro elektronický obchod, pohybující se na trhu již od roku 1999, jež zaujímá dominantní postavení. Jde o obdobu platformy Aukro. Jednotlivci i firmy ji využívají k přímému nákupu i prodeji. Jsou na ní i známé značky, přestože disponují rovněž vlastním e-shopem. V roce 2020 na Allegru působilo přibližně 117 tisíc subjektů. Když subjekt vstoupil na varšavskou burzu, hodnota jeho akcií posílila o 60%.

Dále bych chtěl uvést polskou vydavatelskou, obchodní a vývojářskou společnost CD Projekt, která působí na poli

videoherního průmyslu. V Česku je známá svým produktem Cyberpunk 2077. V současné době se však CD Projekt RED stal obětí ransomwaru.

Mezi zajímavé aktéry a současné jedničky varšavské burzy určitě patří i těžební a metalurgická společnost KGHM Polska Miedz, jedna z největších polských firem. V těžbě mědi patří do první desítky společností na světě a v těžbě stříbra je druhá. Současný růst cen průmyslových kovů podporuje lepší se výhled globální ekonomiky a mezi nejvíce rostoucí komodity patří právě měď, která dosáhla osmiletého maxima, a stříbro. Poláci, kteří se stále více obávají o své úspory, hledají možnosti investovat. Kromě nemovitostí jsou to právě drahé kovy.

Jsou Poláci v investování odvážnější než Češi?

MO: Nejsou. Aféry v oblasti investování, o nichž v minulosti informovala média, rozhodně nepovzbudily jejich odvahu a volí spíše konzervativnější produkty.

Nejoblíbenější vůz v Polsku je Škoda Octavia

Našemu obchodu s Polskem kraluje autoprůmysl. Od roku 2009 se obchodní bilance z pohledu ČR dostávala do pasiva. Jak je tomu nyní?

MO: Jen těžko můžeme nabídnout ucelený pohled, protože distribuční a výrobní řetězce patří výhradně do kompetence automobilových koncernů. Nejen v ČR a v Polsku vytvářejí a koordinují vlastní sítě dodavatelů a odběratelů pro celý koncernový ekosystém. Navíc probíhá globální transformace automotive do elektromobilů, dochází k přeprodům a změnám vlastníků v jednotlivých korporacích, což ovlivní strukturu celého odvětví.

Každopádně však můžeme říct, že české i polské firmy z oboru automotive intenzivně kooperují a mají o spolupráci stále zájem. Agentura CzechTrade pravidelně pořádá kontraktní burzu Automotive CEE Day Opole pro subdodavatele a zadavatele objednávek v automobilovém průmyslu. Co se týká prodeje vozů, na polském trhu zaujímá velmi významné postavení koncern Škoda Auto. Aktuálně byl uveřejněn žebříček



Varšava je rychle se měnící moderní město s pohnutou historií

padesáti nejpopulárnějších automobilů v Polsku, podle něhož byl loni model Škoda Octavia již asi pátým rokem s výrazným nárůstem nejprodávanějším automobilem v Polsku, následovaný Toyotou Corollou.

Ještě předloni si mohly české stavební a dopravní společnosti slibovat zajímavou podnikatelskou příležitost při budování centrálního dopravního uzlu (CPK) mezi Varšavou a Lodží, který by měl do roku 2028 propojit vysokorychlostní železnici, dálniční síť a letiště Solidarity. Jak pokračují přípravy tohoto projektu?

IŠ: Koordinaci příprav má na starosti státní firma CPK. Jako strategický poradce bylo vybráno mezinárodní letiště Inčchon v Jižní Koreji, respektive jeho expertní tým, ale k podpisu tříleté smlouvy v ceně tří milionů eur ještě nedošlo. Rozbíhá se výkup pozemků v místech plánované výstavby, připravuje se master plan, který by vedení CPK rádo podepsalo do konce tohoto čtvrtletí, a letos v lednu byla uzavřena smlouva s polskou společností Multiconsult na geologický průzkum terénu, na němž by mělo stát letiště.

MO: V rámci tohoto projektu plánuje CPK rovněž propojení do Česka prostřednictvím vysokorychlostní železnice, která současně urychlí dopravu na trati Katovice–Ostrava a Wrocław–Praha. Letos v lednu byl vypsán tendr na provedení technické, ekonomické a environmentální studie v úseku z polských Katovic na státní hranici a dále pokračující do Ostravy. První stavební práce na této trati započnou v roce 2026 a hotovo má být v roce 2029.

Nedávno byly v našich médiích uveřejněny výsledky průzkumu veřejného mínění, zda by Češi předsedli na vysokorychlostní železnici, bude-li k dispozici. Osmdesát procent oslovených by upřednostnilo automobil. Co Poláci?

MO: Když se dívám na mladší generaci, nepropadala bych skepsi. Oni přemýšlí ekologicky. Polsko dlouhou dobu zuby nehty bránilo těžbu uhlí a v nové energetické strategii vidíme obrovský posun směrem k obnovitelným zdrojům.

Polsko vyvinulo svůj první elektromobil IZERA a připravuje výstavbu továrny na jeho výrobu. Mercedes Benz právě spustil výrobu elektromotorů v Jaworu, staví se dobíjecí stanice a místní vláda dotuje firmám nákupy elektromobilů. Věřím, že si moderní rychlovlaky brzy získají přízeň.

Jak se v Polsku prosazuje sdílená ekonomika?

IŠ: Nejvýznamnější společností v oblasti carsharingu je společnost Panek, která se se svou sítí sdílených automobilů řadí mezi největší v Polsku. K rozšíření jejích služeb došlo zejména v době, kdy byla uvedena v platnost řada restriktivních opatření spojených s koronavirem, a lidé hledali způsob, jak nahradit výpadky hromadné dopravy, především té meziměstské a příměstské. V Polsku se v posledních letech živě diskutuje také o vodíkovém pohonu. Třeba skupina Pesa zkouší ve spolupráci s PKN Orlen vyvíjet lokomotivy na vodík. ■

S OBĚMA ZÁSTUPCI CZECHTRADE V POLSKU

MLUVIL A VĚRA VORTELOVÁ

FOTO: ARCHIV CZECHTRADE A SHUTTERSTOCK