

Handel i transport pomiędzy Polską a Azją Wschodnią – ryzyko i zarządzanie ryzykiem



© PAIH S.A.

Niniejsza publikacja ma charakter informacyjny. Została opracowana na podstawie informacji uznanych za wiarygodne i nie stanowi wykładni ani opinii prawnej.

Wydawca: Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A.

Dodatkowe informacje: redakcja@trade.gov.pl

Warszawa, marzec, 2026

Spis treści

Rodzaje ryzyka w handlu międzynarodowym.....	4
Główne szlaki handlowe pomiędzy Polską a Azją Wschodnią i ryzyka z nimi związane.....	6
Zarządzanie ryzykiem w handlu z Azją Wschodnią.....	10
Rekomendacje dla polskich przedsiębiorców.....	11

Handel i transport pomiędzy Polską a Azją Wschodnią – ryzyko i zarządzanie ryzykiem

W tej krótkiej analizie przedstawimy najważniejsze ryzyka związane z handlem z krajami Azji Wschodniej oraz krótko opiszemy sposoby zarządzania tym ryzykiem. Artykuł podzielony jest na trzy części. Część pierwsza przedstawia główne rodzaje ryzyka w handlu międzynarodowym. Część druga opisuje trzy główne korytarze transportowe pomiędzy Polską a Azją Wschodnią: szlak morski, północną trasę kolejową (Chiny-Kazachstan-Rosja-Białoruś) oraz tzw. Korytarz Środkowy, czyli trasę kolejową przez Azję Środkową z przeprawą przez Morze Kaspijskie. Oprócz charakterystyki korytarza przedstawiamy również ryzyka związane z handlem przy wykorzystaniu każdego z nich. Część trzecia przybliży czytelnikom podstawowe narzędzia zarządzania ryzykiem w handlu z Azją Wschodnią.

Handel międzynarodowy wiąże się z wyższym ryzykiem niż handel wewnątrzkrajowy. Fakt ten jest intuicyjnie zrozumiały dla każdego: zawieranie umów z kontrahentem z Polski, dostawa towarów wewnątrz kraju oraz rozliczenie transakcji to chleb powszedni prawie wszystkich polskich handlowców. Z drugiej strony handel z zagranicą to bardzo często wyprawa w nieznane. Jest tak w szczególności w przypadku handlu z odległymi geograficznie i kulturowo krajami Azji Wschodniej, takimi jak Chiny, Wietnam, Japonia czy Korea Południowa.

Rodzaje ryzyka w handlu międzynarodowym

Istnieje wiele podejść do klasyfikowania ryzyka związanego z handlem międzynarodowym. Najpopularniejsze podejścia grupują ryzyko wedle rodzaju, czyli poprzez wskazanie na poszczególne czynniki powodujące jego powstanie. W ten sposób ryzyko w handlu międzynarodowym można podzielić na następujące rodzaje: ryzyko rynkowe (cenowe), ryzyko kontrahenta, ryzyko logistyczne, ryzyko polityczno-regulacyjne oraz ryzyko geopolityczne.

Ryzyko cenowe (rynkowe). Ryzyko cenowe wynika ze zmienności cen na rynkach. Ponieważ pomiędzy chwilą zawarcia umowy a momentem sprzedaży towaru na rynku docelowym mija przeważnie długi czas, istnieje niebezpieczeństwo, że nieoczekiwany spadek cen obniży marżę sprzedawcy poniżej poziomu, który sprzedawca uważał za akceptowalny na początku transakcji. Ryzyko cenowe obejmuje również ryzyko niekorzystnej zmiany kursów walutowych. Sprzedawca i zagraniczny kontrahent najczęściej prowadzą interesy w dwóch różnych walutach, więc wahania kursu tych walut mogą negatywnie wpłynąć na marżę którejś ze stron.

Ryzyko kontrahenta. Jest to ryzyko niewywiązania się zagranicznego kontrahenta ze zobowiązań umowy, np. wtedy, gdy odmawia on zapłaty za towar, który został już wyprodukowany lub wysłany, albo gdy nie dotrzymuje terminów dostaw. Strony transakcji w handlu międzynarodowym dzielą duże odległości; ponadto funkcjonują one pod dwoma różnymi reżimami prawnymi. Z tych powodów rozwiązywanie sporów metodami prawnymi jest przeważnie o wiele kosztowniejsze aniżeli w przypadku transakcji pomiędzy podmiotami rezydującymi w jednym kraju. Ponadto niższe są również tzw. koszty reputacyjne ponoszone przez stronę, która nie wywiązuje się z umów: strona poszkodowana nie ma na ogół możliwości, by skutecznie

poinformować innych partnerów biznesowych nierzetelnego kontrahenta, że ten jest niewiarygodny. Wszystko to rodzi u stron międzynarodowej transakcji handlowej dodatkową pokusę niepełnego bądź nierzetelnego wywiązywania się z warunków umowy, a nawet oszustwa.

Ryzyko logistyczne. Ryzyko logistyczne to ryzyko zajścia niekorzystnych zdarzeń w toku przewozu towarów pomiędzy punktem wyjścia towaru od sprzedawcy a punktem dostawy. Do zdarzeń takich zaliczyć można na przykład opóźnienia transportowe, wystąpienie zatorów w porcie, awarie sprzętu, pomyłki w dokumentacji czy straty kontenerów. Ryzyko logistyczne wzrasta, gdy na trasie przewozu znajduje się więcej „wąskich gardeł”. Do wąskich gardeł zaliczyć można wszystkie punkty, w których towar zmienia środek lokomocji, jest przeładowywany, przechodzi kontrolę celną, kontrolę jakości lub zgodności z lokalnymi normami, a także miejsca, w których często występują zatory w transporcie.

W uproszczeniu można powiedzieć, że im większa jest liczba krajów (a właściwie obszarów celnych), przez które przejeżdża towar (krajów tranzytowych), tym wyższe jest ryzyko logistyczne.

Ryzyko polityczne i regulacyjne. Ryzyko polityczne obejmuje takie czynniki jak niestabilność rządów w krajach, przez które prowadzony jest tranzyt, możliwość wystąpienia konfliktów wewnętrznych, nacjonalizacji, a także nieoczekiwanych zmian w polityce handlowej. Zdarzenia takie mogą skutkować koniecznością zawrócenia transportu, a nawet przepadnięciem transportowanego towaru. Ryzyko polityczne jest szczególnie wysokie, gdy trasa przewozu towarów prowadzi przez kraje niestabilne politycznie, a także takie, których rządy pozostają w nieprzyjaznych stosunkach z rządami krajów eksportera lub importera.

Ryzyko regulacyjne dotyczy natomiast nieoczekiwanych zmian w przepisach lub nieznajomości bądź niewłaściwego zrozumienia przepisów obowiązujących w innych krajach. Skutkiem powyższego może być nałożenie na towar dodatkowych opłat, niedopuszczenie towaru na rynek docelowy, a nawet konfiskata.

Ryzyko geopolityczne. Pod tą nazwą kryją się zagrożenia dla handlu międzynarodowego wynikające z wojen i innych konfliktów międzynarodowych, sankcji, terroryzmu i innych czynników natury geopolitycznej. Mogą one prowadzić do całkowitego wyłączenia określonego szlaku handlowego z użytkowania (w przypadku pełnoskalowej wojny prowadzonej na jego trasie) albo do znaczącego podniesienia ceny korzystania z niego, jeśli spedytorzy zrezygnują z jego obsługi lub staną w obliczu rosnących kosztów.

Główne szlaki handlowe pomiędzy Polską a Azją Wschodnią i ryzyka z nimi związane

Istnieją trzy główne szlaki handlowe pomiędzy Europą (w tym Polską) a krajami Azji Wschodniej. Oprócz najpopularniejszego szlaku morskiego są to również północny i południowy szlak kolejowy. Ta część materiału krótko opisuje każdy z nich, a także przedstawia właściwe im czynniki ryzyka.

Szlak morski. Szlak morski jest najczęściej wykorzystywanym i najtańszym połączeniem między Polską a Chinami, a co za tym idzie także szerzej pojętą Azją Wschodnią. Oparty jest na kontenerowcach wypływających z głównych chińskich portów – takich jak Szanghaj, Ningbo czy Shenzhen – które kierują się przez Morze Południowochińskie i Ocean Indyjski, a następnie przepływają Kanał Sueski, by przez Morze Śródziemne dotrzeć do krajów

Europy. Dla ładunków przeznaczonych do Polski kluczowym punktem jest port w Gdańsku (będący jednocześnie największym w kraju terminalem kontenerowym), który obsługuje połączenia dalekomorskie i zapewnia dalszą dystrybucję drogą lądową do głównych ośrodków logistycznych w głębi Polski. Typowy czas tranzytu na szlaku morskim wynosi 30–45 dni, zależnie od obłożenia portów i warunków sezonowych.

Choć fracht morski jest wolniejszy od transportu lądowego, to oferuje nieporównywalnie większą przepustowość i bardzo konkurencyjne stawki, co czyni go idealnym dla dużych wolumenów ładunków masowych i kontenerowych. Szacuje się, że przez szlak morski przechodzi co najmniej 80%, jeśli nie ponad 90% całkowitego wolumenu towarowego handlu międzynarodowego Europy z Chinami mierzonego w kontenerach (TEU), [jak podaje Parlament Europejski](#).

Korzystanie ze szlaku morskiego w handlu z Azją Wschodnią obarczone jest umiarkowanym ryzykiem geopolitycznym, które powodują trzy główne czynniki. Pierwszym z nich jest kwestia Tajwanu. Napięcia pomiędzy Chińską Republiką Ludową a Tajwanem mogą poskutkować wybuchem wojny o wyspę, a także szerszej wojny w regionie z udziałem Stanów Zjednoczonych, która prawdopodobnie całkowicie uniemożliwiłaby handel morski. Drugim czynnikiem ryzyka jest spór o Morze Południowochińskie pomiędzy roszarczającymi swą kontrolę nad akwenem Chinami z jednej strony a Filipinami, Wietnamem, Tajwanem, Malezją oraz Brunei, chcącymi utrzymać dotychczasowy stan posiadania, z drugiej. Sytuacja na Morzu Południowochińskim jest analogiczna do tej na Tajwanie: możliwa eskalacja konfliktu rzuca cień na bezpieczeństwo handlu morskiego pomiędzy Chinami a Europą. Trzecim, obecnie najmniej istotnym czynnikiem ryzyka geopolitycznego jest możliwość zamknięcia Kanału Sueskiego z powodu

konfliktu Izraela z państwami arabskimi, jak stało się w latach 1956–7 oraz po raz drugi w latach 1967–1975. Poprawne stosunki egipsko-izraelskie czynią taki scenariusz jednak mało prawdopodobnym.

Istotnym czynnikiem ryzyka logistycznego jest jednak ograniczona przepustowość samego Kanału Sueskiego, a ściślej: możliwość jego zakorkowania lub zablokowania. W roku 2021 kanał został zablokowany na sześć dni przez kontenerowiec Ever Given, który utknął na mieliźnie.

Północny szlak kolejowy. Północny korytarz kolejowy to lądowy element Inicjatywy Pasa i Szlaku, łączący środkowe i zachodnie Chiny (np. miasta Chongqing, Xi'an oraz Chengdu) z Europą przez Kazachstan lub Mongolię (zależnie od trasy) oraz Rosję i Białoruś. Wszystkie trasy północnego korytarza kolejowego łączą się w rosyjskim Jekaterynburgu, a następnie prowadzą dalej do Unii Europejskiej przez polsko-białoruskie przejście graniczne Brześć-Małaszewicze. Szlak ten skraca czas transportu do ok. dwóch tygodni, co czyni go atrakcyjnym dla przewozu ładunków o wysokiej wartości. Krótki czas przewozu ogranicza także ryzyko cenowe w porównaniu z transportem morskim.

Główną zaletą tego korytarza jest szybkość i przewidywalny harmonogram. Cechuje się jednak znaczącym ryzykiem politycznym oraz geopolitycznym, jako że Rosja i Białoruś to kraje objęte sankcjami, zaś Kazachstan bywa politycznie niestabilny, o czym świadczy np. fala protestów w 2022 roku, które doprowadziły do wprowadzenia stanu wyjątkowego. Niektórzy europejscy przewoźnicy wycofali się z obsługi tras przez Rosję (np. Maersk) lub ograniczyli operacje w tym kraju; korzystanie z transportu kolejowego przez Rosję może być źle widziane przez partnerów handlowych w Europie, nawet jeśli nie narusza sankcji. Szacuje się, że od wybuchu wojny na Ukrainie

północny szlak kolejowy [stracił ok. 30% ruchu](#) mierzonego w kontenerach (TEU) w porównaniu z rokiem 2021.

Południowy szlak kolejowy (tzw. Korytarz Środkowy przez Morze Kaspijskie). Południowy szlak, znany także jako Korytarz Transkaspijski lub Korytarz Środkowy, łączy zachodnie Chiny z Polską bez konieczności tranzytu przez Rosję i Białoruś. Towary przewożone są koleją przez Kazachstan do portów Aktau lub Kuryk, a następnie przepływają promem przez Morze Kaspijskie do Azerbejdżanu, skąd koleją jadą przez Gruzję i Turcję. Z Turcji ładunki wjeżdżają do Europy przez Bułgarię, aby ostatecznie dotrzeć do Polski. Typowy czas tranzytu wynosi 20–30 dni, zależnie od rozkładów promów i sprawności odpraw granicznych. Czas ten nie jest znacząco krótszy od czasu frachtu morskiego.

O ile korytarz ten jest politycznie bezpieczniejszy od trasy północnej, to konieczność wielokrotnej zmiany środka transportu, a co za tym idzie konieczność wielokrotnego wykonywania operacji kontenerowych w terminalach, czyni go szczególnie ryzykownym pod względem logistycznym. Aby zmniejszyć to ryzyko, państwa leżące na trasie Korytarza transkaspijskiego inwestują w infrastrukturę portową i kolejową oraz w cyfryzację procedur celnych, co stopniowo poprawia niezawodność korytarza. Mimo to relatywnie długi czas przewozu, wysoka cena (ok. dwukrotnie wyższa od ceny frachtu morskiego) oraz względnie duże ryzyka logistyczne oraz polityczne (wynikające z dużej liczby krajów tranzytowych) sprawiają, że jest on niszowy.

Szlak transportowy	Opis trasy	Typowy czas tranzytu	Kluczowe zalety	Ryzyka geopolityczne	Ryzyka logistyczne
Szlak morski	Porty Chin → Morze Południowochińskie → Ocean Indyjski → Kanał Sueski → Europa → Polska	30–45 dni	Najniższy koszt, największa przepustowość, dominuje w handlu	Napięcia wokół Tajwanu; spory o Morze Południowochińskie; potencjalne zakłócenia w rejonie Kanału Sueskiego	Ryzyko blokad i zatorów na trasie, sezonowe opóźnienia
Północny szlak kolejowy	Chiny → Kazachstan/Mongolia → Rosja → Białoruś → przejście Brześć–Małaszewicze → Polska	~14 dni	Szybki, stabilny harmonogram, dobry dla ładunków wysokiej wartości	Sankcje na Rosję i Białoruś; ryzyko polityczne; niechęć partnerów do korzystania z trasy przez Rosję	Możliwe opóźnienia i ograniczenia regulacyjne; spadek przepustowości
Południowy szlak kolejowy (Transkaspijski)	Chiny → Kazachstan → prom przez Morze Kaspijskie → Azerbejdżan → Gruzja → Turcja → UE → Polska	20–30 dni	Omija Rosję i Białoruś; relatywnie bezpieczniejszy politycznie	Zależność od wielu krajów tranzytowych, ryzyka regionalne	Liczne przeładunki; słabsza infrastruktura; wysoka cena; dłuższy czas transportu

Zarządzanie ryzykiem w handlu z Azją Wschodnią

Ryzyko w handlu międzynarodowym można ograniczyć różnymi metodami. Jedną z nich, szczególnie nadającą się do ograniczania ryzyka cenowego, jest korzystanie z pochodnych instrumentów finansowych takich jak, kontrakty forward, futures, a także opcje walutowe. Są to narzędzia, dzięki którym handlowcy uzyskują pewność, po jakiej cenie kupią bądź sprzedadzą towar w przyszłości. Instrumenty te chronią przed niekorzystnymi zmianami w cenach towarów lub w kursach walutowych, choć na ogół uniemożliwiają również wykorzystanie wahań cen na korzyść handlowca, np. wtedy, gdy cena towaru sprzedawcy na rynku docelowym nieoczekiwanie wzrośnie.

Ryzyko kontrahenta, polityczno-regulacyjne oraz geopolityczne są natomiast grupami ryzyka, które można ograniczyć przy wykorzystaniu specjalnych ubezpieczeń. KUKE (Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych) oferuje takie ubezpieczenia gwarantowane przez Skarb Państwa, podobne usługi świadczy również Bank Gospodarstwa Krajowego. Na rynku funkcjonuje również szereg prywatnych przedsiębiorstw

ubezpieczeniowych, które ubezpieczają międzynarodowe transakcje handlowe, w tym handel z Azją Wschodnią. Warto porównać różne ubezpieczenia od ryzyka handlowego przed wyborem oferty. Analogiczną funkcję, choć głównie wobec ryzyka logistycznego, pełnią tzw. ubezpieczenia cargo, czyli ubezpieczenia towaru w transporcie, oferowane przez większość dużych firm ubezpieczeniowych.

W ograniczaniu ryzyka handlowego pomaga także dywersyfikacja: sprzedaż (kupno) zróżnicowanego towaru szerokiej grupie kupców (od szerokiej grupy sprzedawców) zlokalizowanych w wielu krajach, najlepiej oddalonych od siebie geograficznie i niepowiązanych politycznie. Metodą dywersyfikacji jest między innymi popularna od lat strategia „China plus 1”, polegająca na robieniu zakupów w Chinach, a także w co najmniej jednym innym kraju regionu. Jednak zorganizowanie w ten sposób operacji handlowych z azjatyckimi partnerami może okazać się dużym wyzwaniem, zwłaszcza dla przedsiębiorców dopiero rozpoczynających swoją przygodę w handlu z Dalekim Wschodem.

Rekomendacje dla polskich przedsiębiorców

W związku z powyższym można sformułować kilka najważniejszych zaleceń dla polskich handlowców prowadzących handel towarowy z krajami Azji Wschodniej:

- stosowanie ubezpieczeń handlowych oraz zabezpieczanie przyszłych cen przy pomocy instrumentów finansowych (forward, opcje walutowe);
- monitorowanie sytuacji politycznej w regionach kluczowych dla poszczególnych tras, szczególnie napięć wokół Tajwanu, sporów

o Morze Południowochińskie oraz zmieniającego się statusu sankcji na Rosję i Białoruś;

- stosowanie powszechnie używanych w transakcjach międzynarodowych umów, np. opartych na standardzie [INCOTERMS](#), by obniżyć ryzyko kontrahenta;
- dywersyfikacja krajów-importerów lub eksporterów, dywersyfikacja tras transportowych
- utrzymywanie odpowiedniego poziomu zapasów na wypadek utrudnień w dostawach z Azji
- wybór wiarygodnego operatora logistycznego o sprawdzonej marce

Materiał został przygotowany we współpracy z Fundacją Instytut Studiów Azjatyckich i Globalnych im. Michała Boyma.

ZASTRZEŻENIE

Powyższy materiał jest chroniony prawami autorskimi, które przysługują Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu S.A. („PAIH”) i można go wykorzystywać w sposób dozwolony przez przepisy ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tj. Dz. U. z 2019, poz. 1231), ale jedynie w celach niekomercyjnych (tj. na użytek własny). Nie jest dozwolone komercyjne wykorzystanie przekazywanych treści. Ponadto, materiał ten można wykorzystać, jeżeli przepisy lub zgoda uprawnionego zakładają, że wykorzystanie w celach niekomercyjnych nie wymaga pozwolenia ze strony uprawnionego. Dla innych sposobów wykorzystania materiału niezbędne jest uzyskanie pozwolenia od uprawnionego z tytułu autorskich praw majątkowych. PAIH nie ponosi odpowiedzialności z tytułu jakiegokolwiek szkody bezpośredniej lub pośredniej jakiegokolwiek rodzaju, w tym szkody za utratę zysków, wynikłej z całkowitego lub częściowego wykorzystania informacji udostępnionych przez PAIH w niniejszym materiale. W związku z tym, każdy odbiorca tych informacji powinien sprawdzić przydatność i poprawność wyżej wymienionych informacji zgodnie z ich przeznaczeniem i korzystać z tych informacji na własną odpowiedzialność. PAIH oraz jej pracownicy nie ponoszą w żadnym wypadku odpowiedzialności za jakąkolwiek decyzję lub działanie podjęte w oparciu o wyżej wymienione informacje, ani za jakiegokolwiek konsekwencje wynikające z decyzji podjętych w oparciu o te informacje.

www.trade.gov.pl



**Polska Agencja
Inwestycji i Handlu**
Grupa PFR