



Veľvyslanectvo  
Poľskej republiky  
v Bratislave

## EKONOMIKA / Tlačová informácia / júl - august 2018

### 1. Poľsko je na vrchole hospodárskeho rastu, avšak investície súkromných firiem vzbudzujú rozčarovanie.

Rýchly nárast HDP a súčasne nízka miera inflácie, čiže slovami guvernéra Poľskej národnej banky Adama Glapińského „hospodársky zázrak“, je v Poľsku v tom najlepšom. Posledné údaje, ktoré hovoria o náraste HDP v II. štvrtroku o viac ako 5%, prevyšujú očakávania aj tých najväčších optimistov, ktorí predpokladali rast o 4,5 – 4,8%. V skutočnosti sú prognózy pre druhý polrok o niečo pesimistickejšie, ale všetko naznačuje, že za celý rok 2018 sa podarí dosiahnuť rast na úrovni 5%, čiže vyšší ako vo veľmi dobrom minulom roku (4,6%). Neskôr už má byť o niečo horšie. Rast HDP v budúcom roku spadne približne 3,8% a inflácia sa zrýchli. Súčasnému vývoju poľskej ekonomiky pomáhajú: priaznivý stav európskej ekonomiky, ktorý sa premieta do väčšieho dopytu po poľských produktoch, čiže do poľského exportu; veľký domáci dopyt, vyvolaný mnohými sociálnymi príspevkami, napr. program 500+ (extra prídavky na deti), zvyšovanie minimálnej mzdy, zvyšovanie plátov v mnohých odvetviach, boom bytovej výstavby a investície do infraštruktúry. O čo viac rastie počet a hodnota investícií spolufinancovaných z eurofondov a verejných investícií, o to viac chýbajú signály investičného oživenia v domácom priemysle. Nárast investícií, a to i len nevelký, sa týkal len zahraničných firiem. V dlhodobejšom horizonte to môže viesť k oslabeniu konkurencieschopnosti poľských firiem a aj hospodárskeho rastu. Hlavným dôvodom opatrnosti domácich investorov je nedostatok pracovnej sily. Určitým riešením tohto problému, podľa rád expertov, by mohlo byť zvýšenie prostriedkov na inovácie a nové technológie, napr. robotizáciu a automatizáciu. Ako však vyplýva z najnovších prieskumov, viac ako polovica podnikateľov zastáva názor, že automatizácia nenahradí ľudskú prácu. Nad riešeniami nahradzovania ľudskej práce uvažuje iba približne 30% firiem.

### 2. Pripravovaný Centrálny komunikačný port potiahne za sebou rozvoj železnice vo veľkom

Po určení umiestnenia Centrálného komunikačného portu (CKP) v obci Baranów, cca 40 km od Varšavy, sa objavujú nové podrobnosti tohto veľkého projektu, prirovnávaného k najväčším investíciám v dejinách Poľska, napr. k výstavbe, od úplných základov, morského prístavu Gdynia pred 2. svetovou vojnou. Táto investícia má zároveň predstavovať impulz pre poľskú ekonomiku na ďalšie roky. Totiž už sa nehovorí len o novom letisku, ktoré má byť jedným z najväčších prestupných letísk v Európe, ale taktiež o sieti nových ciest a železničných tratí, ktoré zlepšia dopravnú infraštruktúru celej krajiny. Obzvlášť zaujímavými sú plány výstavby úplne nových železničných vysokorýchlostných tratí (v dĺžke spolu okolo 800 km), ktoré majú zjednotiť premiestňovanie sa medzi najväčšími mestami a umožniť rýchly prejazd medzi letiskom a prakticky každou časťou Poľska. Avšak naďalej nie sú známe ani zdroje financovania CKP (štát sa spolieha na investorov z Ázie, zatiaľ však chýbajú podrobnosti), ani termín začatia výstavby. Zatiaľ čo na začiatku sa hovorilo o nákladoch okolo 8 miliárd euro, spolu so zverejnenými plánmi nových ciest a železníc sa hovorí o dvojnásobne vyšej sume. Odporcov tejto investície, nespokojných s v budúcnosti plánovaným uzavretím v súčasnosti funkčného letiska Fryderyka Chopina – Okęcie, je dostatok. Ale nálada sa ukludnila, keď predstavitelia vlády začali od tejto myšlienky upúšťať a začali vyhlasovať, že staré letisko, pohodlné – vzhľadom na svoju polohu približne 10 km od centra hlavného mesta, pravdepodobne zostane, ako letisko obsluhujúce najmä lety na kratšie vzdialenosti.

### 3. Veľká investícia firmy LPP

„Vytvoriť svetovú značku, na ktorú budú Poliaci pyšní – to je heslo Marka Piechockiego, jedného z najbohatších a zároveň najtajomnejších Poliakov (nikde na internete nenájdeme jeho fotky; všetky kúpil a odstránil), zakladateľa a šéfa odevného koncernu LPP z Gdanska, výrobcu takých značiek oblečenia, akými sú **Reserved, Cropp, House, Mohito** a **Sinsay**. Sú to značky prítomné aj na Slovensku a tunajšia pobočka LPP má centrálu v Banskej Bystrici a v roku 2017 zvýšila obrat o 24,6% v porovnaní s predchádzajúcim rokom, pričom zdvojnásobila svoj zisk. Tento úspech firmy na Slovensku je odzrkadlením jej globálnej expanzie a prísneho dodržiavania pravidla investovania do rozvoja firmy. Od roku 1991, keď LPP vznikla ako malá, rodinná firma s výhradne poľským kapitálom, 20 rokov nevyplácala žiadne dividendy a všetok zisk investovala. V súčasnosti zamestnáva na celom svete 25 tisíc osôb (z toho v centrále v Gdansku 2 100, a na Slovensku 371), má viac ako 1700 obchodov a za minulý rok vykázala príjmy vo výške 1,7 miliardy euro. Napriek šíriacim sa klebetám, že odevy LPP sú šité výhradne v Ázii, pravdou je, že 65 až 70% výrobkov vzniká v Poľsku. A práve dynamický rozvoj firmy, ako aj rozvoj siete predajní v celej Európe, bol dôvodom prijatia rozhodnutia o výstavbe veľké firemného logistického v meste Brześć Kujawski v strednej časti Poľska v blízkosti autostrády A1. Náklady na jeho výstavbu dosiahnu takmer 100 miliónov euro a prácu si v ňom nájde viac ako 1000 osôb. Do predajní na celom svete bude z neho týždenne expedovaných až 10 miliónov kusov odevov a doplnkov. Jedná o jednu z mála súkromných investícií poľského kapitálu v súčasnosti a má byť ukončená na prelome rokov 2021/2022.

### 4. Zásoby Ukrajincov sa míňajú. Budú liekom na nedostatok rúk na prácu v Poľsku Filipínci?

Poľská vláda nedávno podpísala s vládou Uzbekistanu dohodu, na základe ktorej príde do Poľska tritisíc uzbeckých imigrantov, ktorý v Poľsku získajú zamestnanie. Podobné dohody majú byť podpísané s viacerými ďalšími ázijskými krajinami, spomedzi ktorých sa ako najslubnejšie javia Filipíny. Prichádzať by odtiaľ mali najmä opatrovatelia starších osôb. Filipíny sú ľudnatou krajinou a navyše väčšina obyvateľstva je katolíckeho vyznania, čo by malo minimalizovať obavy z prílivu islamských extrémistov. Filipínska vláda však od poľskej vlády očakáva pre svojich obyvateľov garancie a tie sú práve predmetom prebiehajúcich jednaní. O nevyhnutnosti rozumnej imigračnej politiky presvedča Ministerstvo investícií a rozvoja, poukazujúc tiež na ďalšie krajiny, ktorých by sa mohli týkať dvojstranné zmluvy, napr. Vietnam, alebo Nepál. Nové smery kontrolovanej imigrácie sú potrebné, keďže hlavná zásobáreň poľského trhu práce, ktorou sú občania Ukrajiny, sa začína vyprázdňovať. Podľa najnovších údajov poľskej Hraničnej stráže, počet prekročení hranice touto skupinou sa v 1. polroku tr. znížila a predstavovala 4,7 milióna v porovnaní s 5,0 miliónom pred rokom. Ešte viac, pretože približne o ¼ sa znížil počet prehlásení poľských zamestnávateľov o zámere zamestnať Ukrajincov. V snahe zadržať tento nepriaznivý trend, zavádza vláda ďalšie zjednodušenia procesu zamestnávania cudzincov. Strategicky však uvažuje o novej migračnej politike, ktorej podoba sa kreuje v rozhovoroch medzi rezortmi: vnútra, práce a investícií a rozvoja. Znepokojenie o zabezpečenie ďalšieho ekonomického rozvoja štátu sa však stretáva s tradičnými obavami o bezpečnosť súvisiacu so zvýšeným prílivom cudzincov.

### 5. Vznikne vysokorýchlostná železnica spájajúca hlavné mestá krajín V4?

Ministri dopravy Slovenska a Poľska: Árpád Érsek a Andrzej Adamczyk sa 16. júla tr. stretli na hraničnom prechode Barwinek – Vyšný Komárnik, s cieľom podpísať dve dohody z oblasti dopravy: o mieste prekročenia hranice plánovanou cestou Via Carpatia, ako aj o výstavbe nového hraničného mosta na prechode Chyžne/Trstená. Počas tlačovej konferencie sa samozrejme najviac hovorilo o potrebe výstavby Via Carpatia, ako aj o prínosoch, ktoré táto nová cesta spájajúca Klajpedu a grécky Solún, bude mať na hospodársky menej rozvinuté regióny východného Poľska a východného Slovenska. Verejne sa však nehovorilo o ďalšom, pre Vyšehradskú skupinu, zaujímavom a dôležitom dopravnom projekte, avšak ministri mali možnosť diskutovať o ňom počas bilaterálneho stretnutia hneď po ukončení slávnostného

podpisovania. Jedná sa o projekt rýchleho železničného spojenia Varšava – Praha – Bratislava – Budapešť, ktorý bol vyhlásený maďarským premiérom Viktorom Orbánom. V súčasnosti prebieha spracovanie štúdií, ktorých výsledkom má byť predstavenie najlepších variantov trasovania a približne predstaviť náklady na tento projekt. Nikto však nepochybuje o jeho správnosti. Ďalší postup v tejto otázke a možno aj bližšie podrobnosti môže priniesť stretnutie ministrov dopravy dotknutých krajín počas Ekonomického fóra (<http://www.forum-ekonomiczne.pl>) v poľskej Krynici už na začiatku septembra tohto roka.

>>>

Viac informácií radi poskytneme na adrese:

**Veľvyslanectvo Poľskej republiky v Bratislave:**

Piotr Drobniak – radca minister pre ekonomické záležitosti ([piotr.drobniak@msz.gov.pl](mailto:piotr.drobniak@msz.gov.pl) )

Mája Vargová – expert pre ekonomické záležitosti ([maja.vargova@msz.gov.pl](mailto:maja.vargova@msz.gov.pl))

V rámci poľsko – slovenskej spolupráce aktívne pôsobia dve obchodné a priemyselná komory, ktorých aktivity sú zdrojom nových kontaktov a podnikateľských impulzov:

**Slovensko - poľská obchodná komora** so sídlom v Žiline, predseda Stanislav Kučírek, [www.spok.sk](http://www.spok.sk), e-mail: [zahrza@za.scci.sk](mailto:zahrza@za.scci.sk)

**Poľsko – slovenská obchodná a priemyselná komora** so sídlom v Krakove, predseda Piotr Cebulski, [www.polskoslowackaizba.pl](http://www.polskoslowackaizba.pl), e-mail: [office@proslovakia.com.pl](mailto:office@proslovakia.com.pl)