

Luksemburg uczynił z logistyki strategiczny kierunek rozwoju

Baza logistyczna

Luksemburg leży w samym sercu Europy, granicząc z trzema najbardziej uprzemysłowionymi gospodarkami Unii Europejskiej. Dzięki temu to niewielkie państwo stało się kluczowym miejscem dla rozwoju usług, m.in. finansowych, logistyki czy teleinformatyki. Sektor usług wytwarza ponad 85 proc. PKB Luksemburga, jednak z uwagi na niewielki rynek wewnętrzny jest on zorientowany głównie na zagranicę. Ten fakt oraz potrzeba zdywersyfikowania gospodarki opartej głównie na usługach i sektorze finansowym wzmacnia zainteresowanie Luksemburga rozwojem infrastruktury logistycznej, co pociąga za sobą spore inwestycje.

Tekst: Szymon Goździk, Prawnik, Kancelaria BSO Prawo & Podatki

Transport intermodalny

Cechą nowoczesnego transportu jest jego intermodalność, tzn. przewożenie towarów lub osób różnymi środkami transportu na całej trasie w ramach jednej umowy przewozu. Obniża to koszty, skraca czas dostawy i zwiększa zasięg towarów. W tym celu na trasie z Luksemburga do Francji uruchomiono tzw. autostradę kolejową, na której samochody ciężarowe wraz z ich ładunkami są przewożone koleją. Załadunek takiego pociągu zajmuje mniej niż 40 minut¹. To innowacyjne rozwiązanie pozwala odciążać zatłoczone drogi, skrócić czas przejazdu i zredukować zanieczyszczenie środowiska. Jednocze-

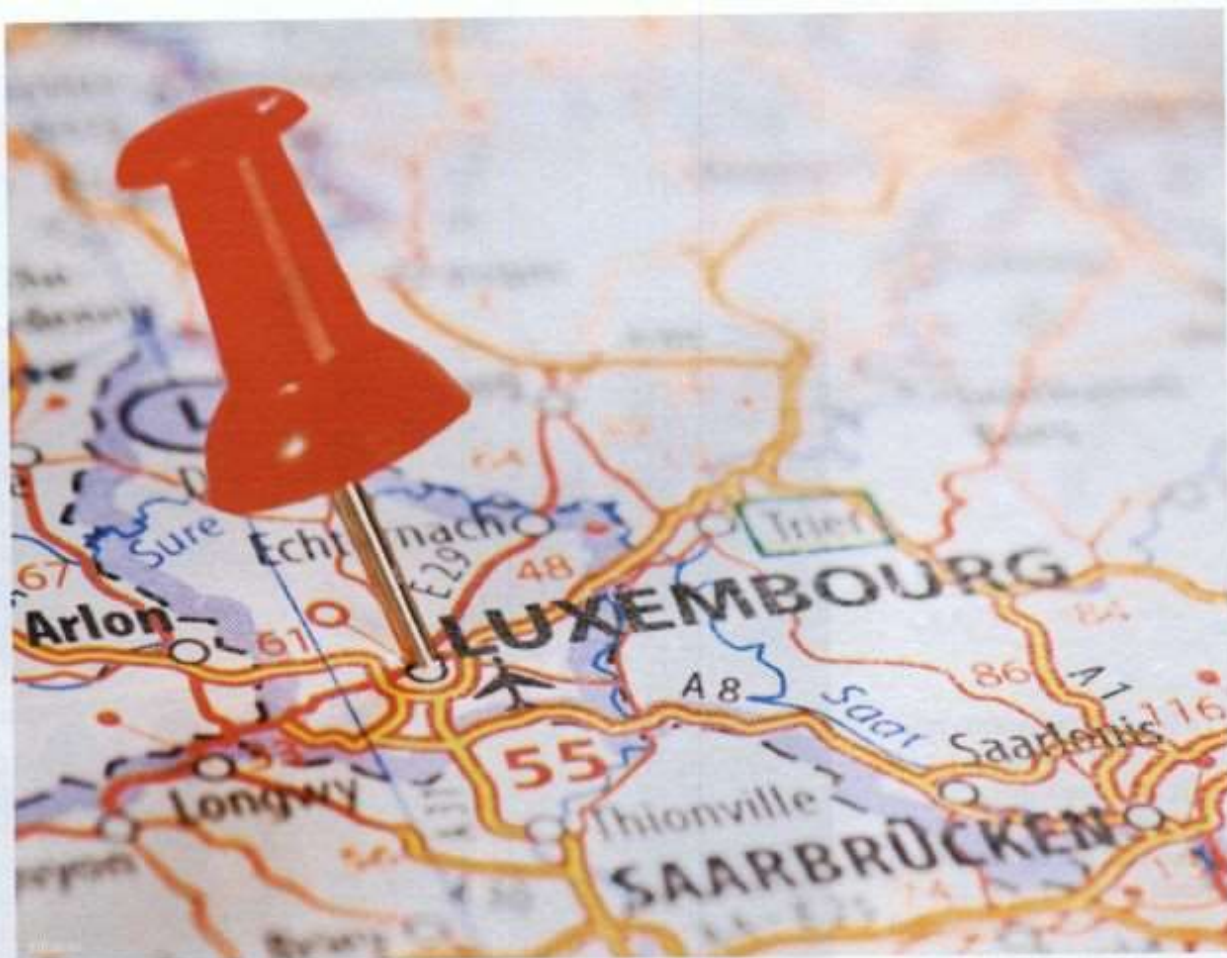
śnie po dotarciu do stacji docelowej samochody ciężarowe ruszają dalej, rozwозяc towary do miejsc, w których brakuje szlaków kolejowych. W ten sposób udaje się połączyć i wykorzystać zalety transportu kolejowego i samochodowego.

Transport kolejowy

Przykładem inwestycji w sektorze transportu szynowego jest kolejowy terminal towarowy w Bettembourg, określany mianem centralnego punktu na europejskiej sieci logistycznej. Rozbudowano go w 2015 r., zwiększając tym samym czterokrotnie jego możliwości w zakresie przeladunku towarów. Pozwala to

na sprawny rozładunek i załadunek dużej ilości pociągów oraz samochodów ciężarowych.

CFL Cargo, a także siostrzana CFL Multimodal – to spółki luksemburskiego państwowego przewoźnika towarowego, które zapewniają połączenia kolejowe z Luksemburga m.in. do głównych ośrodków kontynentalnej Unii, Turcji, a także w rejony Morza Północnego, Bałtyku i Morza Śródziemnego. W 2009 r. na terenie Luksemburga znajdowało się 271 km linii kolejowych, z czego większość zelektryfikowanych w systemie 25 kV/50 Hz. Jest to odmienny system zasilania od tego zastosowanego w Polsce, jednak niektórzy polscy przewoźnicy posiadają loko-



Z Luksemburga do Francji uruchomiono tzw. autostradę kolejową, na której samochody ciężarowe wraz z ich ładunkami są przewożone koleją. Załadunek takiego pociągu zajmuje mniej niż 40 minut. To innowacyjne rozwiązanie pozwala odciążać zatłoczone drogi, skrócić czas przejazdu i zredukować zanieczyszczenie środowiska.

motywy wielosystemowe, potrafiące pracować w różnych systemach zasilania (np. nowoczesne lokomotywy Siemens Vectron należące od 2016 r. do PKP Cargo). Pozwala to zaoszczędzić czas niezbędny dla wymiany lokomotywy na stacjach granicznych i koszty z tym związane. Ponadto już dziś funkcjonują nowe kolejowe terminale przeładunkowe pod Poznaniem i pod Wrocławiem, z których korzysta wiele znanych przedsiębiorstw logistycznych. Fakty te są kolejnymi argumentami w toczącej się od kilku lat dyskusji nad możliwością utworzenia bezpośredniego kolejowego połączenia towarowego między Polską a Luksemburgiem, a tym samym połączenia nas z jednym z naj-

ważniejszych węzłów logistycznych w Europie². Obecnie większość towarów z Polski transportowanych jest po drogach. Zajmuje nawet dwa dni, by dowieść je do Luksemburga i aż cztery, by trafiły do Barcelony. Połączenie kolejowe skróciłoby czas nawet o połowę – przekonywał na konferencji poświęconej rozwojowi transportu kolejowego pomiędzy Polską a Luksemburgiem w 2015 r. Alain Krecké z CFL Cargo³.

Transport wodny

Luksemburg jest zapleczem głównych portów europejskich, takich jak Antwerpia, Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam i Hamburg. Jeśli

chodzi o żeglugę rzeczną, Luksemburg posiada port rzeczny – Port de Mertert, który może być wykorzystywany do dostarczania surowców, produktów rolniczych, przemysłowych metalurgicznych i przemysłu naftowego do innych portów śródlądowych lub na Morzu Północnym.

Transport lotniczy

Międzynarodowe Lotnisko Findel w Luksemburgu jest jednym z najnowocześniejszych i najlepiej wyposażonych transportowych portów lotniczych w Europie. Wielu przewoźników ładunków lotniczych, którzy działają w Luksemburgu,

oferuje codziennie połączenia międzykontynentalne. Niektórzy z nich zapewniają natomiast specjalistyczne usługi transportowe, np. LuxairCargo posiada centralę farmaceutyczną i medyczną ze specjalnymi magazynami chłodniczymi, które są wykorzystywane do transportu i składowania produktów medycznych i farmaceutycznych.

Freeport Luksemburg

Działający od września 2014 r. Freeport Luksemburg to kolejny przykład wzmożonej troski Luksemburga o rozwój logistyki. Ten port wolnocłowy z siedzibą na lotnisku Findel jest wyjątkowo chronionym, w pełni monitorowanym obiektem. Jest on przystosowany do bezpiecznego przechowywania dzieł sztuki, biżuterii, samochodów kolekcjonerskich, ważnych dokumentów itd. Jego powierzchnia to 22000 mkw. i obejmuje cztery piętra. Składowanie towarów w Freeport Luksemburg jest zwolnione z podatku VAT.

Transport drogowy

Luksemburg jest bardzo dobrze usytuowany również pod względem międzynarodowego transportu drogowego. Działalność gospodarcza przyczynia się do roz-

woju wysoce wyspecjalizowanych operatorów transportu drogowego. Ze względu na małą powierzchnię kraju wszystkie firmy rozwinęły kompetencje międzynarodowe i są widoczne na wielu drogach Unii Europejskiej.

Klaster ds. logistyki

Kolejnym przykładem projektu mającego na celu rozwój sektora infrastruktury w Luksemburgu jest Klaster ds. logistyki. Skupia on przedsiębiorstwa świadczące usługi spedycyjne, korzystające z usług spedycyjnych, wspierające realizację usług spedycyjnych, publiczne ośrodki badawcze i inne instytucje. Klaster łączy swoich członków jako platforma koordynacyjna, informacyjna i komunikacyjna. Reprezentuje ich interesy, wyrażając wspólne stanowiska w sprawach związanych z inwestycjami i rozwojem

logistyki w Luksemburgu. Pomaga rozwijać współpracę i tworzenie nowych partnerstw krajowych i międzynarodowych. Ponadto motywuje i wspiera swoich członków w badaniach, innowacji i ulepszaniu oferowanych usług. Klaster logistyki jest również członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Logistyki wraz z trzydziestoma innymi narodowymi stowarzyszeniami logistycznymi z Europy.

Operatorzy logistyczni na poziomie światowym

Czołowi dostawcy, tacy jak np. Cargolux, China Airlines, Cobelfret, DB Schenker, DHL, Kuehne + Nagel, Morrison Express, Nippon Express, Panalpina, TNT, Jangcy et Yusen Air & Sea wybrali Luksemburg jako bazę dla działań logistycznych, by otworzyć się na cały rynek europejski.





Luksemburski Klaster ds. logistyki skupia przedsiębiorstwa świadczące usługi spedycyjne, korzystające z usług spedycyjnych, wspierające realizację usług spedycyjnych, publiczne ośrodki badawcze i inne instytucje. Klaster łączy swoich członków jako platforma koordynacyjna, informacyjna i komunikacyjna. Reprezentuje ich interesy, wyrażając wspólne stanowiska w sprawach związanych z inwestycjami i rozwojem logistyki w Luksemburgu.

Część z nich jest członkiem Klastera ds. logistyki i działa również w Polsce. Z branży logistycznej należy wymienić przede wszystkim DB Schenker jako globalnego operatora logistycznego z Grupy Deutsche Bahn, firmę Kuehne + Nagel, oferującą usługi logistyki zintegrowanej z centrum operacyjnym we Wrocławiu czy specjalizującą się w usługach kurierskich DHL. Jeśli chodzi o przemysł, są to Shell, Goodyear, Guardian czy największy luksemburski producent stali ArcelorMittal, realizujący w Polsce program rozwojowy poprzez inwestycje w zakładach w Siemianowicach Śląskich, Sosnowcu, Dąbrowie Górniczej i Krakowie.

Ułatwienia fiskalne w obrocie pomiędzy Polską a Luksemburgiem Od 1995 r. pomiędzy Polską a Luksemburgiem obowiązuje umowa w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie po-

datków od dochodu i majątku. Umowa ta ma za zadanie rozstrzygnięcie konfliktów w sytuacji, kiedy podatnik byłby zobowiązany do zapłaty podatku jednocześnie w Polsce i Luksemburgu przy transakcjach międzynarodowych. Daje to tym samym spore oszczędności podatnikom, a w konsekwencji znosi blokadę fiskalną w wymianie handlowej pomiędzy tymi państwami. Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania pomiędzy Polską a Luksemburgiem, zyski pochodzące z eksploatacji statków morskich, powietrznych lub pojazdów drogowych w komunikacji międzynarodowej mogą podlegać opodatkowaniu tylko w tym państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu danego przedsiębiorstwa. Dotyczy to także zysków pochodzących z uczestnictwa przedsiębiorcy w umowie poolowej, we wspólnym przedsię-

biorstwie lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym. Gospodarka Luksemburga jest jedną z najbardziej konkurencyjnych na świecie. Geograficzne położenie w centrum zachodniej Europy sprawia, że kraj ten jest wyjątkowo atrakcyjny pod względem logistycznym. To z kolei powoduje, że wiele państw – tym także Polska – jest zainteresowanych rozwijaniem połączeń i wymianą z Luksemburgiem. Oprócz opisanych atutów Luksemburga jako logistycznego centrum Europy, przedsiębiorcy z Polski i Luksemburga mogą być zachęcani brakiem podwójnego opodatkowania oraz realizowanymi na dużą skalę inwestycjami infrastrukturalnymi, które coraz bardziej skracają dystans pomiędzy tymi państwami.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=MTvSOiTXFzw>

² <http://wgospodarce.pl/informacje/12892-polska-i-luksemburg-porozumienie-dla-kolei>

³ Tamże.