

NOWY JEDWABNY SZLAK – SZANSA DLA KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW TOWARÓW W POLSCE

Nowy Jedwabny Szlak - projekt rozwoju systemu połączeń transportowych z Chin do Europy, stwarza ogromną szansę dla kolejowych przewozów towarów w Polsce. Nasz kraj, między innymi ze względu na swoje położenie geograficzne, odgrywa w nim bardzo istotną rolę. Możliwości związane ze wzrostem transportu między Chinami i Europą zamierza wykorzystać PKP CARGO S.A. - lider towarowych przewozów kolejowych w Polsce oraz jeden z największych graczy na rynku europejskim. Już za dwa lata w swoim terminalu w Małaszewiczach będzie w stanie przyjąć ponad 3 tys. pociągów rocznie.

Polski rynek przewozów towarowych już teraz odnotowuje stabilny wzrost. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, w 2018 w naszym kraju przewieziono około 250 mln ton towarów, podczas gdy rok wcześniej było to niecałe 240 mln ton, a w 2016 około 222 mln ton. W najbliższych latach możemy spodziewać się przyspieszenia wzrostu w związku z rozwojem Nowego Jedwabnego Szlaku. - *Zamierzamy wykorzystać potencjał, jaki stwarza transport towarowy na trasie Chin - Europa. Bycie liderem w przewozach na unijnym odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku jest jednym z elementów naszej strategii na lata 2019 - 2023* - komentuje Czesław Warszewicz, prezes zarządu PKP CARGO.

Chiny będą się umacniać na pozycji lidera w handlu międzynarodowym. Pokazują to dane Światowej Organizacji Handlu (World Trade Organization - WTO), zgodnie z którymi wartość eksportu z Państwa Środka wzrosła w 2018 roku o 10 proc. w porównaniu z rokiem 2017, co przełożyło się również na ilość przewożonych towarów. Władze Chin podają, że w 2017 roku przez Nowy Jedwabny Szlak przewieziono kolejną 350 tys. TEU (twenty-foot equivalent unit - jednostka równa objętości kontenera o długości 20 stóp - około 39 m³), a w roku 2018 już 450 tys. Według ich prognoz za około 10 lat pociągi przewiozą na tej trasie 1 mln TEU.

Kluczowe położenie geograficzne

Polska jest jednym z kluczowych partnerów dla rozwoju Nowego Jedwabnego Szlaku - przede wszystkim ze względu na strategiczne położenie pomiędzy Chinami i Europą Zachodnią.

Dla przewozów kolejowych z Państwa Środka do Europy kluczowy jest terminal w Małaszewiczach, położony 5 km od granicy z Białorusią. Na przestrzeni ostatnich lat notuje skokowy wzrost liczby przyjmowanych pociągów. W 2018 roku było ich 2,2 tys., podczas gdy jeszcze w roku 2011 zaledwie 17. W 2018 ponad 98 proc. obsługiwanych kontenerów w Małaszewiczach jechało z lub do Chin.

- *Obecnie terminal w Małaszewiczach jest w stanie przyjąć rocznie 2 825 pociągów. Chcemy, aby nadal dynamicznie się rozwijał, dlatego zarządzająca nim spółka PKP CARGO CL Małaszewicze, należąca do Grupy PKP Cargo, pozyskała unijne dofinansowanie na jego rozbudowę. Po zakończeniu prac - do końca 2020 roku - będzie w stanie przyjąć 3285 pociągów* - informuje Czesław Warszewicz, prezes zarządu PKP CARGO.

Z perspektywy przewozów towarów w naszym kraju ważny jest również dostęp Polski do morza. W ostatnich latach polskie porty odnotowują znaczny wzrost objętości przewiezionych towarów. W gdańskim porcie w 2018 roku przeładowano prawie 2 mln TEU, czyli o blisko 400 tys. TEU więcej niż rok wcześniej i niemal 700 tys. TEU niż w 2016 roku, informują jego władze. Z kolei w Gdyni w 2018 roku przeładowano blisko 804 tys. TEU, podczas gdy w 2017 było to 710 tys. TEU – podały władze Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Z portów towary są przewożone w głąb lądu – bardzo często koleją.

Przyszłość należy do przewozów intermodalnych

Pomimo dynamicznego rozwoju przewozów kolejowych, większość towarów na Nowym Jedwabnym Szlaku jest przewożona właśnie drogą morską. Z tego powodu istotną rolę odgrywają przewozy intermodalne, czyli transport przy wykorzystaniu kilku rodzajów środków transportu np. na morzu i koleją, ale w tej samej jednostce transportowej, najczęściej w kontenerze. Brak konieczności przeładunku oznacza oszczędność czasu i pieniędzy dla właściciela towaru oraz mniejsze ryzyko uszkodzenia ładunku. Funkcjonowanie polskich portów i Nowy Jedwabny Szlak przyczyniają się również do wzrostu przewozów w regionie Trójmorza (między Morzem Bałtyckim, Adriatyckim i Morzem Czarnym).

- Rozwój przewozów kolejowych w regionie Nowego Jedwabnego Szlaku łączy się ze współpracą w regionie Trójmorza. Towary z Chin, które trafiają do polskich portów, są następnie transportowane do innych państw Europy Centralnej – stwierdza prezes PKP CARGO, Czesław Warsewicz. – Widzimy tu ogromny potencjał. Właśnie dlatego, oprócz przewozów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, jednym z filarów naszej strategii na lata 2019-2023 jest rozwój biznesu w regionie Trójmorza. W tym celu planujemy dalsze inwestycje – w transport intermodalny – między innymi platformy intermodalne oraz lokomotywy wielosystemowe, rozbudowę infrastruktury – na przykład terminala w Małaszewiczach, a także w kolejne akwizycje. Dobrym przykładem jest nabycie 80 proc. udziałów słoweńskiej spółki Primol-Rail, co daje nam dostęp do kolejnych rynków – stwierdza prezes PKP Cargo.

Rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku oraz przewozów w regionie Trójmorza to szansa, aby Polska stała się hubem dla przewozów towarowych w regionie. – Do 2023 roku zamierzamy być liderem kolejowych przewozów towarów na unijnym odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku oraz na obszarze Trójmorza – zapowiada Czesław Warsewicz. (PKP Cargo)