

Co dalej z blokadą transportu kolejowego z Ukrainy do Polski?

23 stycznia 2022

Polskie Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania w celu odwołania decyzji Kijowa ws.bezterminowego ograniczenia tranzytu kolejowego przez Ukrainę oraz zakazu użytkowania wagonów własności kolei ukraińskich na terytorium Polski – poinformował rzecznik resortu Szymon Huptyś.



Jak zaznaczył, prowadzone są rozmowy w tej sprawie na szczecelu ministrów infrastruktury oraz między partnerami biznesowymi. W sprawę aktywnie zaangażowane jest także MSZ oraz Ambasada RP na Ukrainie. „Niestety postępowanie strony ukraińskiej biznesowo oraz prawnie pozostaje nieuzasadnione. Liczymy na to, że w wyniku rozmów strona ukraińska podejmie decyzję o zniesieniu ograniczeń i ponownie będzie możliwość podejmowania wspólnych działań na rzecz rozwoju przewozów na towarowych korytarzach kolejowych biegnących przez terytoria obydwu państw” – podkreślił Huptyś.

W czasie wtorkowej konferencji prasowej członek zarządu PKP Andrzej Olszewski przekazał, że od 30 listopada ub.r. obowiązuje bezterminowy zakaz nałożony przez Koleje Ukraińskie (UZ) przyjmowania do przewozów wszystkich przesyłek nadawanych z 15 wybranych krajów (m.in. Chiny, Rosja, Kazachstan) do Polski tranzytem przez terytorium Ukrainy.

„Prowadzone przez Koleje Ukraińskie działania w praktyce oznaczają spadek przekazywania towarów w tranzycie przez terytorium Ukrainy w relacji wschód-zachód kierowanych do Polski i powodują całkowite wyeliminowanie tranzytu. Jesteśmy

jedynym krajem europejskim dotkniętym takim bezterminowym zakazem” – wyjaśniał Olszewski. „To już drugi miesiąc, w którym międzynarodowe łańcuchy dostaw prowadzące przez Ukrainę do Polski zostały przerwane i nie wiemy, jak długo ta sytuacja będzie się utrzymywała” – mówił. Poproszone o komentarz Ukraińskie koleje państwowe Ukrzaliznycia poinformowały w piątek, że „do rozwiązania sprawy wznowienia tranzytu kolejną przez Ukrainę do Polski potrzebne są obopólne działania dwóch krajów”.

Jak podkreślono, „obecnie istnieją dwa problemy: sytuacyjny – nagromadzenie wagonów – i systemowy – przestarzała infrastruktura i polityka taryfowa”. „Problem sytuacyjny polega na tym, że na granicy z Polską w tamtym roku codziennie gromadziło się od 1800 do 3200 wagonów, tworząc korki na trasie” – tłumaczy biuro prasowe Ukrzaliznyci. Jak zaznaczono, najtrudniejsze miejsce na trasie tranzytowej do Polski to niezelektryfikowany odcinek Kowel-Izów-granica-Hrubieszów. „Tym odcinkiem polskie koleje mogły puszczać każdej doby 8-9, a czasami też 7 pociągów towarowych zamiast 10” – napisano w odpowiedzi. „Te wielkości były niewystarczające do zaspokojenia rosnącego popytu na przewozy między Chinami i Polską oraz eksportu z kraju” – uważa ukraiński przewoźnik. Oprócz tego polska strona zbudowała kilka terminali kolejowych (największy z nich w Sławkowie), które mogą przyjmować znacznie więcej ładunków, niż jest w stanie przepuścić infrastruktura.

„By usunąć wskazane wąskie gardła w logistyce między krajami Ukrzaliznycia rozpoczęła i w tym roku zakończy elektryfikację 94 km torów na odcinku Kowel-Izów-granica” – poinformowały stronę polską ukraińskie koleje. Ma to umożliwić „znaczne przyspieszenie ruchu i zwiększenie wagi pociągów” – stwierdzono. „Natomiast polskie koleje nie prowadzą żadnych prac infrastrukturalnych w celu modernizacji odcinka i odcinek Hrubieszów-granica, o łącznej długości 1,5 km, pozostaje niezelektryfikowanym i wąskim gardłem trasy” – oświadczyła

strona ukraińska. „Na granicy znowu będą gromadzić się więc wagony i będzie tracony czas na zmianę lokomotyw elektrycznych na spalinowe” – podkreślono.

Źródło: pl.SputnikNews.com