

Czy PKP Cargo zbankrutuje z powodu ukraińskiej konkurencji?

7 lipca 2024

„Miesiące blokad na granicy polsko-ukraińskiej od dawna zamknęły drzwi dla większości transportu Kijowa do UE. Dla Ukrainy, która stara się utrzymać płynność eksportu, było to solą w oku” – czytamy na portalu [Railfreight.com](https://www.railfreight.com).

Jednak zmiana właśnie nadeszła. Polska otwiera teraz drzwi dla ukraińskiego transportu w dość znaczący sposób, udzielając Ukraińskim Kolejom (UZ) licencji na działalność na swoim rynku. UZ ogłosił, że jego polska spółka zależna cargo uzyskała 27 czerwca licencję na „pełne wejście na europejski rynek transportu kolejowego towarów”.

Wejście do Polski nie wydaje się końcem międzynarodowych ambicji UZ, ponieważ dąży ona do integracji europejskiej. – powiedział prezes UZ Jewhen Ljaszczenko. „Uzyskanie licencji to kolejny krok na drodze do stworzenia pełnoprawnego międzynarodowego operatora kolejowego, który będzie mógł zaoferować swoim klientom jedną usługę transportu transgranicznego” – dodał Ljaszczenko. „Pracujemy również nad rozwojem i koordynacją nowych tras międzynarodowych”.

Polski operator UZ, którego firma zarejestrowała już w czerwcu 2023 r. i który nosi nazwę „Ukraińskie Koleje Cargo Polska”, skupi się na zwiększeniu wolumenu przewozów towarowych na przejściach granicznych między Polską a Ukrainą. W przyszłości chce obsługiwać zarówno tory standardowe, jak i szerokotorowe. Operacje prawdopodobnie rozpoczną się w przyszłym roku, podaje UZ.

Koleje Ukraińskie (UZ) zwiększyły przychody i miały zysk netto w 2023 r. UZ liczą także na zwiększenie wolumenu przewozów

między Ukrainą a portami bałtyckimi i Rumunią.

Koleje Ukraińskie rozwijają alternatywne połączenia towarowe do portów Gdańsk, Gdynia i Konstanca jednakże nie one mogą zastąpić ukraińskich portów nad Morzem Czarnym, gdyż muszą także obsłużyć handel zagraniczny Polski i Rumunii. Zdaniem Ljaszczenko niewykorzystany potencjał mają porty krajów bałtyckich, zwłaszcza Kłajpeda, ale ograniczeniem jest konieczność dwukrotnego przeładunku między składami o rozstawie 1520 i 1436 mm, co powoduje, że koszt transportu zboża do Kłajpedy jest o 50% wyższy niż do Gdańska i wielokrotnie droższy niż transport do portów nad Morzem Czarnym. Obecnie Konstanca obsługuje głównie import Ukrainy, a polskie porty jej eksport.

Koleje Ukraińskie chcą pozyskać finansowanie w ramach mechanizmu „Korytarze Solidarności” z funduszu CEF 2 na modernizację linii kolejowych łączących Ukrainę z Unią Europejską. Jednym z projektów UZ będzie linia Mostyk-Sknyliv o rozstawie europejskim. Koleje Ukraińskie liczą też, że środki z tego funduszu pozwolą na polepszenie skomunikowania Kłajpedy z europejską siecią kolejową.

Opracowanie: Andrzej Kumor

Źródło: Goniec.net

Uzupełnienie „Wołnych Mediów”

W tym samym czasie firma PKP Cargo, która również transportuje towary z Ukrainy, planuje masowe zwolnienia grupowe i redukcję liczby pracowników o 30%. Zbieg okoliczności czy zwolnienie miejsca na rynku dla ukraińskiej konkurencji?