

W perspektywie długoterminowej, po okresie zachwiania, rynek intermodalny powróci do dwucyfrowych wzrostów

Komentarz Lidii Dziewierskiej, prezes zarządu Loconi Intermodal SA

(Gdynia, 31.03.2020) - Rok 2019 był kolejnym bardzo dobrym okresem dla przewozów intermodalnych. Już czwarty rok z rzędu ich dynamika wzrostu oscylowała na poziomie co najmniej 15%, biorąc pod uwagę liczbę przewiezionych jednostek (TEU). Oznacza to jednocześnie, że odnotowaliśmy bezprecedensowy, czterokrotny wzrost tego segmentu rynku na przestrzeni ostatnich 10 lat. Aby sobie to łatwiej wyobrazić, w przeliczeniu na pociągi intermodalne, w samym 2019 roku w Polsce przejechało każdego tygodnia średnio o 57 pociągów intermodalnych więcej niż w 2018 (przyjmując średnio 80 TEU/per pociąg).

W samym tylko 2019 roku średnio tygodniowo uruchamialiśmy w Polsce w sumie ok. 512 pociągów, podczas gdy jeszcze w 2009 było ich średnio 120, licząc wszystkie kierunki. Przyrost jest znaczący i konsekwentny, mimo występujących średniookresowo wahań czy wątpliwości dotyczących trwałości i perspektyw tego rynku. Co jednak warto szczególnie podkreślić - są to przyrosty generowane na infrastrukturze, która wciąż, według powszechnych opinii, pozostawia wiele do życzenia. Pamiętajmy, że są to wyniki odnotowywane też w dobie dość dużych ograniczeń przepustowych na terminalach lądowych, portowych oraz na granicy wschodniej, w trakcie trwających lub jeszcze nie podjętych modernizacji linii kolejowych i przejść granicznych oraz ograniczonych zasobów przewozowych. Wyobraźmy sobie więc, jakie wzrosty moglibyśmy lub będziemy generować, kiedy zakończą się inwestycje kolejowe w portach, na terminalach lądowych i na głównych szlakach kolejowych. W mojej ocenie potencjał rynku na przenoszenie ładunków z dróg na tory jest wciąż tak duży, że udział przewozów intermodalnych w przewozach kolejowych w Polsce w perspektywie kolejnych 10 lat powinien wzrosnąć do min. 20%. Należy to rozpatrywać niezależnie od wpływu pandemii koronawirusa i kryzysu gospodarczego na przewozy intermodalne w tym roku.

Potencjał w przewozach z/do polskich portów morskich

Warto też zwrócić uwagę, że udział przewozów intermodalnych z/do polskich portów morskich w ogólnej liczbie przewozów stanowi tylko ok. 30%. Według danych zebranych przez Loconi Intermodal w 2019 roku, z/do portów wyjeżdżało średnio tygodniowo o 18 pociągów więcej niż w 2018 roku, z czego 44% tego wzrostu wygenerowane zostało przez samo Loconi dzięki dodatkowo uruchamianym pociągom w 2019 roku (8 pociągów tygodniowo więcej niż średnio w roku 2018). Większość wzrostu w przewozach intermodalnych (70%) odnotowanego w 2019 roku zostało wygenerowane przez przewozy na kierunku wschód - zachód. W samym porcie Gdynia przeładunki kolejowe wzrosły o 23 tys. TEU r/r (13% wzrostu r/r), co stanowi 9% udziału w ogólnym przyroście TEU na kolei odnotowanym w 2019 w porównaniu do roku 2018. W Gdańsku na terminalu DCT, według

wyliczeń Loconi w oparciu o ogólnie dostępne dane (sam terminal DCT nie podaje oficjalnie danych), wzrost liczby przeładowanych TEU mógł wynieść ok 50 tys. TEU, co stanowiłoby wówczas ok. 20% ogólnego przyrostu kontenerów na kolei w Polsce. To imponujący wzrost, biorąc pod uwagę wciąż ograniczoną przepustowość kolejową na DCT z uwagi na trwające tam prace budowlane na bocznicy kolejowej.

Wpływ koronawirusa na rynek przewozów intermodalnych

W ujęciu krótkoterminowym, nie sposób zignorować wpływu pandemii koronawirusa na stan przewozów intermodalnych w Polsce. W mojej ocenie, globalny kryzys epidemiczny będzie miał znaczący wpływ na poziom obrotów intermodalnych w Polsce i może skutkować brakiem kolejnego wzrostu albo nawet spadkiem przewozów intermodalnych w Polsce w ujęciu ogólnym w 2020 roku. Po pierwsze, z powodu wstrzymania produkcji w Chinach, które miało miejsce w I kwartale br. zaburzone zostały łańcuchy dostaw, a wiele połączeń oceanicznych oraz kolejowych z Chin do Polski lub via Polska zostało zawieszonych.

Trwający spadek obrotów przeładunków na terminalach obsługujących połączenia z Chin wynosi w poszczególnych tygodniach nawet do 50%. Co prawda serwisy kolejowe i morskie do Polski zostały przywrócone, jednak jest to chwilowy stan z uwagi na kolejne decyzje dotyczące ograniczeń w handlu w większości krajów Europy.

Zamknięcie się rynków zbytu w Europie będzie równoznaczne z ograniczeniem obrotu towarowego właśnie w tych branżach, które stanowią znakomitą część w przewozach kontenerowych. Skutkiem zamkniętych centrów handlowych oraz wielkopowierzchniowych sklepów jest eliminacja lub znaczne ograniczenie sprzedaży w takich branżach jak: odzieżowa, elektroniczna, tekstylna, obuwnicza, artykułów gospodarstwa domowego, meblarska, RTV, czy AGD. Do tego dochodzą kolejne zamknięcia lub ograniczenia produkcji w Polsce oraz innych krajach Europy. . Chociaż chwilowo wzrosła sprzedaż online, to trudno sobie wyobrazić, aby jej skala pozwoliła zrekompensować spadki sprzedaży stacjonarnej. Wielu naszych klientów już nas poinformowało o tym, że znaczna część polskich importerów całkowicie lub w znaczącej części wstrzymuje zamówienia towarów z Azji lub od innych dostawców na okres najbliższych 2 do 4 miesięcy. Również eksporterzy zlokalizowani w Polsce będą się mierzyć ze spadkiem zamówień w wielu branżach. Zdaje się, że będzie to również wiązało się ze spadkiem obrotów towarowych na wszystkich terminalach portowych.

Patrząc szerzej, obecnie nie ma kraju w Europie, który już nie prognozuje znaczącego spadku PKB. W tej sytuacji trudno sobie wyobrazić, iż globalny obrót towarowy zostanie utrzymany na wysokim poziomie. Oczywiście pojawiają się też nowe możliwości dla operatorów kolejowych. Wynika to chociażby z większego zainteresowania przewozami kolejowymi wewnątrz europejskimi w dostawach towarów wymagających pilnego uzupełnienia stocków. W czasie ograniczeń dla przewozów transportem drogowym pomiędzy krajami Europy,

pojazdy ciężarowe zastępują pociągi. To samo dzieje się w przewozach towarów z Chin, transport kolejowy jest alternatywą dla transportu morskiego. Nie sądzę jednak, żeby mogło to zrekompensować globalny spadek obrotów kontenerowych, który zaraz dotkliwie odczuje rynek intermodalny. Wpływ na to będzie miał też spadek konsumpcji w wyniku utraty źródła dochodów przez znaczną część społeczeństwa z powodu kryzysu epidemicznego.

Nie zmienia to jednak faktu, że w perspektywie długoterminowej, po jednorocznym czy nawet dwuletnim okresie chwilowego zachwiania, potencjał gospodarczy pozwoli rynkowi intermodalnemu powrócić do dwucyfrowych wzrostów.

LOCONI Intermodal SA.

Lider na polskim rynku operatorów intermodalnych. Spółka akcyjna z siedzibą w Gdyni, działa od 2011 r. Organizuje kompleksowy, terminowy i bezpieczny łańcuch dostaw przy wykorzystaniu transportu kolejowego na możliwie najdłuższym odcinku trasy oraz transportu drogowego na odcinku ostatniej mili. Posiada sieć terminali przeładunkowych, zapewniając całopociągowe połączenia intermodalne między trójmiejskimi portami morskimi i terminalami w: Radomsku, Gądkach k/Poznań, Warszawie, Kątach Wrocławskich i Dąbrowie Górniczej. W 2019 r. Loconi zajęło pierwsze miejsce pod względem ilości przeładowanych kontenerów na kolei w polskich portach morskich. W zeszłym roku Loconi obsłużyło 219 tys. TEU. Obecnie zatrudnia ponad 110 osób. Zespół Loconi to pasjonaci, którzy wierzą, że intermodal jest najlepszą alternatywą dla transportu drogowego. Więcej na www.loconi.pl

W przypadku pytań prosimy o kontakt z:

Martyna Kowalewska
PRlogistics.pl
tel. 888 337 115
e-mail: loconi@prlogistics.pl