Kontakt: Iwona Skalska, tel. +48 603 068 326, iwona.skalska@cresa.com

**Transport intermodalny napędza rozwój magazynów**

**Rozwój połączeń intermodalnych na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz korytarza Bałtyk – Adriatyk stwarza wiele nowych możliwości dla deweloperów magazynowych. Intensywne prace przy modernizacji linii kolejowych trwają m.in. w Małaszewiczach, Bydgoszczy oraz na Pomorzu.**

– Połączenia intermodalne w najbliższych latach staną się priorytetowym sposobem przewożenia towarów w Polsce. Związane jest to m.in. ze wzrostem przeładunków morskich i rozbudową infrastruktury portowej. Przez ostatnie 10 lat ich liczba w całym kraju wzrosła aż o 70 proc., co na początku 2020 roku dało 38 aktywnych terminali intermodalnych zarówno morskich, jak i lądowych. Terminale budowane są nie tylko przez spółki skarbu państwa, ale również, chociaż w znacznie mniejszej skali, przez prywatnych przedsiębiorców – wyjaśnia **Michał Rafałowicz, Dyrektor Regionu Pomorskiego w Cresa Polska.** Przewozy intermodalne polegają na wykorzystaniu dwóch lub więcej środków transportu, ale tylko jednej jednostki ładunkowej – kontenera albo nadwozia wymiennego – na całej trasie przewozu. Cały proces odbywa się również w ramach jednej umowy z przewoźnikiem.

**Małaszewicze – kluczowa jest prędkość pociągów**

Wśród największych w Polsce suchych portów przeładunkowych, czyli miejsc w głębi kraju będących przedłużeniem portu morskiego w ramach przeładunku i dystrybucji towarów, znajduje się terminal w Małaszewiczach (gmina Terespol), przez które przebiega jedna z najkrótszych tras kolejowych, łączących Zachód Europy z Azją. Rozbudowa terminalu przeładunkowego o międzynarodowym znaczeniu ruszyła już latem ubiegłego roku i ma zakończyć się jeszcze w 2021 r. W ramach prac zostaną m.in. wydłużone tory oraz pas przeładunkowy, co stwarza możliwość wyładowania całego pociągu bez konieczności jego przestawiania. Małaszewicze mają stać się kluczowym punktem na trasie Nowego Jedwabnego Szlaku. Już dzisiaj przeładowuje się tutaj około 90 proc. wszystkich towarów sprowadzanych koleją z Chin.

– Jednym z największych wyzwań będzie stworzenie infrastruktury, która pozwoli pociągom towarowym rozwinąć prędkość na poziomie uzyskiwanym przez kolej TEN-T w Unii Europejskiej – przyjęto, że jest to ok. 40 km/h. Mimo nakładów na kolej w ostatnich latach, średnia prędkość przewozów intermodalnych w Polsce wynosi ok. 32 km/h i jest dość niska w porównaniu z innymi państwami UE (m.in. ze względu na problemy z przepustowością na krótkich odcinkach, szczególnie przy przejściach granicznych). Przykładowo w Holandii są to 64 km/h, a w Hiszpanii – 53 km/h. Niemniej, jeśli ciągłość finansowania i remontów w Polsce zostanie utrzymana, to do 2023 roku infrastruktura kolejowa powinna pozwolić na rozwinięcie średniej prędkości 45 km/h, co spełni standardy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Polska musi wydawać znaczne nakłady na inwestycje kolejowe, żeby te prędkości mogły się wyrównać. Wiemy, że infrastruktura kolejowa w Polsce pozwala już na osiągnięcie na niektórych odcinkach prędkości porównywalnej do maksymalnej prędkości samochodów ciężarowych, a nawet ją przekracza – wyjaśnia **Jakub Dudkiewicz, Starszy Doradca w Dziale Powierzchni Przemysłowych i Magazynowych Cresa Polska.**

**Wszystkie tory prowadzą do Trójmiasta**

Jednym z celów rozbudowy połączeń intermodalnych oraz inwestycji portowych jest również zwiększenie zainteresowania Polską wśród firm logistycznych z południa Europy oraz rozbudowa korytarza Bałtyk – Adriatyk. – Dzięki prowadzonym inwestycjom oraz suchym portom, w przyszłości Trójmiasto ma szansę konkurować z portami z Niemiec czy Holandii. Nasze porty charakteryzują duża dostępność oraz zdecydowanie niższe ceny obsługi niż na Zachodzie. Dlatego też z każdym rokiem przybywa firm, które swoje cele logistyczne postanawiają realizować na Pomorzu – mówi **Michał Rafałowicz.** Jedną z najważniejszych inwestycji w regionie jest modernizacja linii kolejowych sieci bazowej TEN-T, prowadzących do portów w Gdańsku i Gdyni, w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Inwestycja pochłonie ok. 2,5 mld zł i w prawie 40 proc. zostanie sfinansowana z unijnego programu „Łącząc Europę”, a zakończenie prac planowane jest jeszcze w tym roku.

Inwestycje portowe oraz coraz lepsze połączenia intermodalne z Pomorzem nie pozostają bez znaczenia dla rynku nowoczesnej powierzchni logistyczno-magazynowej w regionie. Już od dłuższego czasu analitycy Cresy obserwują tutaj wzmożone zainteresowanie – tak najemców, jak i deweloperów magazynowych. Całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej w Trójmieście wynosi 952.600 mkw., a kolejne 166.700 mkw. znajduje się w budowie, co oznacza, że już niedługo trójmiejski rynek magazynowy przekroczy swój pierwszy milion.

Najbardziej aktywnymi deweloperami w okolicach portu gdańskiego są: GLP, Panattoni oraz 7R, a jedną z największych inwestycji jest Pomorskie Centrum Logistyczne (GLP), położone w bezpośrednim sąsiedztwie Głębokowodnego Terminala Kontenerowego. Park będzie docelowo oferował najemcom 505 tys. mkw. Przy porcie będzie się również znajdował Park Gdańsk Port, budowany przez 7R, z planowanym zakończeniem budowy w drugim kwartale 2022 r. W dwóch budynkach powstanie tam łącznie ok. 119 tys. mkw. powierzchni. Kolejną inwestycją wartą uwagi są parki przemysłowe Panattoni, przy ul. Elbląskiej, w okolicach rafinerii Lotosu. Dzięki południowej obwodnicy stanowią dobrą alternatywę dla firm, które korzystają z portu, ale nie muszą mieć magazynu przy samym terminalu.

**Bydgoszcz zapleczem dla Pomorza**

Ważnym zapleczem lądowym dla portów morskich w niedalekiej przyszłości ma stać się terminal w Bydgoszczy Emilianowie. To jedna z ważniejszych inwestycji w kraju, na drodze nowego łańcucha logistycznego, łączącego Morze Bałtyckie z Adriatykiem. – Pierwszym krokiem do realizacji tego projektu było utworzenie w lipcu ubiegłego roku spółki celowej. Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo będzie pełnił rolę suchego portu oraz stanie się logistycznym hub-em kolejowo-drogowym i zapleczem dla portów zbożowych na Pomorzu – wyjaśnia **Jakub Dudkiewicz.** Oparty będzie o platformę kolejowo-drogową w pobliżu węzła linii kolejowej 201, drogę ekspresową S10, port lotniczy Bydgoszcz oraz port rzeczny nad Wisłą.

Rada miasta Bydgoszczy wystąpiła do Komisji Europejskiej o uznanie miasta za drogowo-kolejowy węzeł bazowy sieci TEN-T. Radni motywowali swoją prośbę faktem, że Bydgoszcz jako jedno z dużych miast w Polsce znajduje się w przebiegu linii kolejowej nr 131, tworzącej sieć bazową TEN-T. Nie bez znaczenia jest również fakt, że 131 łączy się z dedykowaną przewozom towarowym linią 201, która jest modernizowana oraz przygotowywana do prędkości dla pociągów towarowych przekraczających 100 km/h.

**Bydgoszcz na rynku magazynowym**

Terminal w Emilianowie mógłby pełnić również funkcję centrum logistycznego, na co może wskazywać fakt, że tą lokalizacją od dłuższego czasu interesują się najwięksi deweloperzy magazynowi w kraju. Jak wynika z danych firmy doradczej Cresa Polska, pod koniec pierwszego kwartału 2021 roku całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej w regionie Bydgoszczy i Torunia wynosiła ponad 413 tys. mkw., jednocześnie w trakcie budowy znajdowało się tutaj 11.800 mkw. – Najbardziej aktywnym deweloperem w regionie jest Panattoni, który od kilku lat z sukcesem działa w okolicach Bydgoszczy i dostarczył tu ponad 180 tys. mkw. nowoczesnej pow. magazynowej zarówno w projektach multi-tenant, jak i BTS. Obecnie deweloper ten prowadzi budowę kolejnych 95 tys. mkw., co stawia go na pozycji lidera zarówno pod względem dostarczonej powierzchni, jak i tej w budowie. Hillwood, jeden z czołowych deweloperów w Polsce, zabezpieczył tereny pod budowę ponad 100 tys. mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej, w okolicy planowanego terminala intermodalnego – mówi **Jakub Dudkiewicz.** – Właścicielem dużego parku w Bydgoszczy, z możliwością rozbudowy, jest również Fortress REIT (dotychczas Waimea Logistic Park Bydgoszcz) – nowy gracz na rynku nieruchomości komercyjnych w Polsce. Tereny inwestycyjne w mieście posiadają też firmy 7R, która rozpoczyna budowę swojego pierwszego centrum logistycznego, oraz P3 – wylicza **Jakub Dudkiewicz.**

**Tory bardziej eko niż koła**

Modernizacja linii kolejowych to nie tylko prędkość i walka na konkurencyjnym europejskim rynku. Transport torowy uważany jest również za najbardziej przyjazny środowisku. Tymczasem szacuje się, że udział transportu w ogóle w światowej emisji gazów cieplarnianych do atmosfery to około 25 proc. Jednocześnie wiadomo, że pociągi emitują średnio trzy razy mniej zanieczyszczeń niż transport drogowy oraz osiem razy mniej niż lotniczy. – Dlatego Unia Europejska, stawiając na inwestycje przyjazne środowisku, zdecydowała się wspierać projekty kolejowe. Inwestycje w ich budowę oraz modernizację będą finansowane z różnych europejskich źródeł, nie tylko z głównego budżetu UE. Kolej może stać się jednym z największych beneficjentów europejskiego programu Zielonego Ładu – podsumowuje **Michał Rafałowicz.**