

Największy polski kolejowy przewoźnik towarowy - PKP CARGO S.A. - nie chce ograniczać się do roli przedsiębiorstwa transportowego. Jednym z głównych kierunków rozwoju spółki jest przejęcie roli operatora logistycznego zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym.



pkp cargo fot. mat. prasowe

Te cele zapisano w przyjętej pod koniec 2018 roku Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023 z perspektywą do 20238 roku. Grupa ma w tym czasie zdobyć pozycję lidera i umocnić się na niej na obszarze Trójmorza i na unijnym odcinku Nowego Jedwabnego

Szlaku. Dotyczy to przede wszystkim przewozów intermodalnych, w ogromnej części transportu kontenerów. Ten segment rynku dynamicznie się rozwija, w skali roku wzrost przewozów intermodalnych sięga około 15-20% i ten boom ma utrzymać się jeszcze przez długi okres czasu.

Lądem z Chin do Europy

Dla Europy jednym z kluczowych kierunków wymiany handlowej jest Daleki Wschód, zwłaszcza Chiny. Najpopularniejszym środkiem transportu towarów są i będą statki – w ten sposób przewozi się około 90% ładunków – a mniejsze znaczenie mają połączenia lotnicze (1,2%) oraz kolejowe (0,6%). Jednak to transport kolejowy rośnie najszybciej, bo jeszcze w 2013 roku z Chin do UE jeździły pojedyncze pociągi, a teraz mamy do czynienia z regularnym i dynamicznie rosnącym ruchem na torach z Państwa Środka, przez Kazachstan, Rosję i Białoruś do Polski i dalej na Zachód oraz w odwrotnym kierunku.

W 2018 roku, w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, przejechało łącznie 6300 pociągów. Czesław Warszewicz, prezes PKP CARGO S.A., podkreśla, że jeszcze pięć lat wcześniej takich składów było tylko 300.

– Pociągów dynamicznie przybywa, w 2018 roku ich liczba była wyższa o 70% w porównaniu do 2017 roku – wyjaśnia Warszewicz. I zwraca też uwagę, że zmienia się struktura przewozów: w tamtym roku 57% stanowiły przejazdy z Chin do Europy, a 43 proc. w odwrotnym kierunku, podczas gdy w 2017 roku te proporcje były jak 65 do 35.

– Te dane dowodzą, jak dynamicznie rośnie wymiana handlowa między Chinami i Europą. Ważne jest to, 80% tych przewozów odbywa się przez nasz terminal w Małaszewiczach – argumentuje Czesław Warszewicz.

- Cały czas pracujemy nad tym, aby skracać czas przejazdu pociągów po Nowym Jedwabnym Szlaku – dodaje prezes PKP CARGO.

O rozwój NJS jest spokojny Radosław Pyffel, pełnomocnik zarządu PKP CARGO S.A. ds. rynków wschodnich. Opiera się on bowiem na idei „One Belt One Road – Jeden Pas Jedna Droga”, która ogłosił prezydent Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinping. Dlatego też chiński rząd i władze prowincji chętnie utrzymują stałe kontakty z PKP CARGO, ponadto Pekin patrzy przychylnie na NJS, bo ten projekt biznesowy, który jest dotowany przez Państwo Środka, staje się coraz bardziej opłacalny. – Chociaż chińskie spółki eksportujące swoje towary koleją do Europy są w dużej mierze dotowane przez państwo, coraz więcej tego typu spółek radzi sobie na rynku bez państwowej kroplówki – wyjaśnia Pyffel.

Porty - najważniejsze

Na pewno jednak dominujące znacznie w obsłudze ładunków płynących z Chin i transportowanych w tamtym kierunku zachowają porty. Pekin wysyła swoje towary i odbiera produkty europejskie z wielu portów, coraz więcej kontenerów jest obsługiwanych także przez terminale leżące nad Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym, stąd i naturalnym kierunkiem ekspansji międzynarodowej PKP CARGO jest obszar Trójmorza. Grupa chce wozić jak najwięcej ładunków między portami a terminalami lądowymi. – Porty mają kluczowe dla nas znaczenie. Oczekujemy w kolejnych latach utrzymania się wysokich wzrostów przewozów lądowych między Chinami i Unią, ale nie ma szans na to, aby kolej zastąpiła statki. Przewozy morskie nadal będą dominujące, a my chcemy z kolei zwiększać swoją obecność na rynku przewozów między portami o odbiorcami i nadawcami ładunków na lądzie – mówi prezes Czesław Warszewicz. – Wozimy i chcemy wozić coraz więcej kontenerów nie tylko między państwami Trójmorza, ale również do i z Europy Zachodniej – deklaruje Warszewicz. Tym bardziej, że drogą morską dociera do Europy i jest stąd także większość towarów w ramach wymiany handlowej z innymi kontynentami.

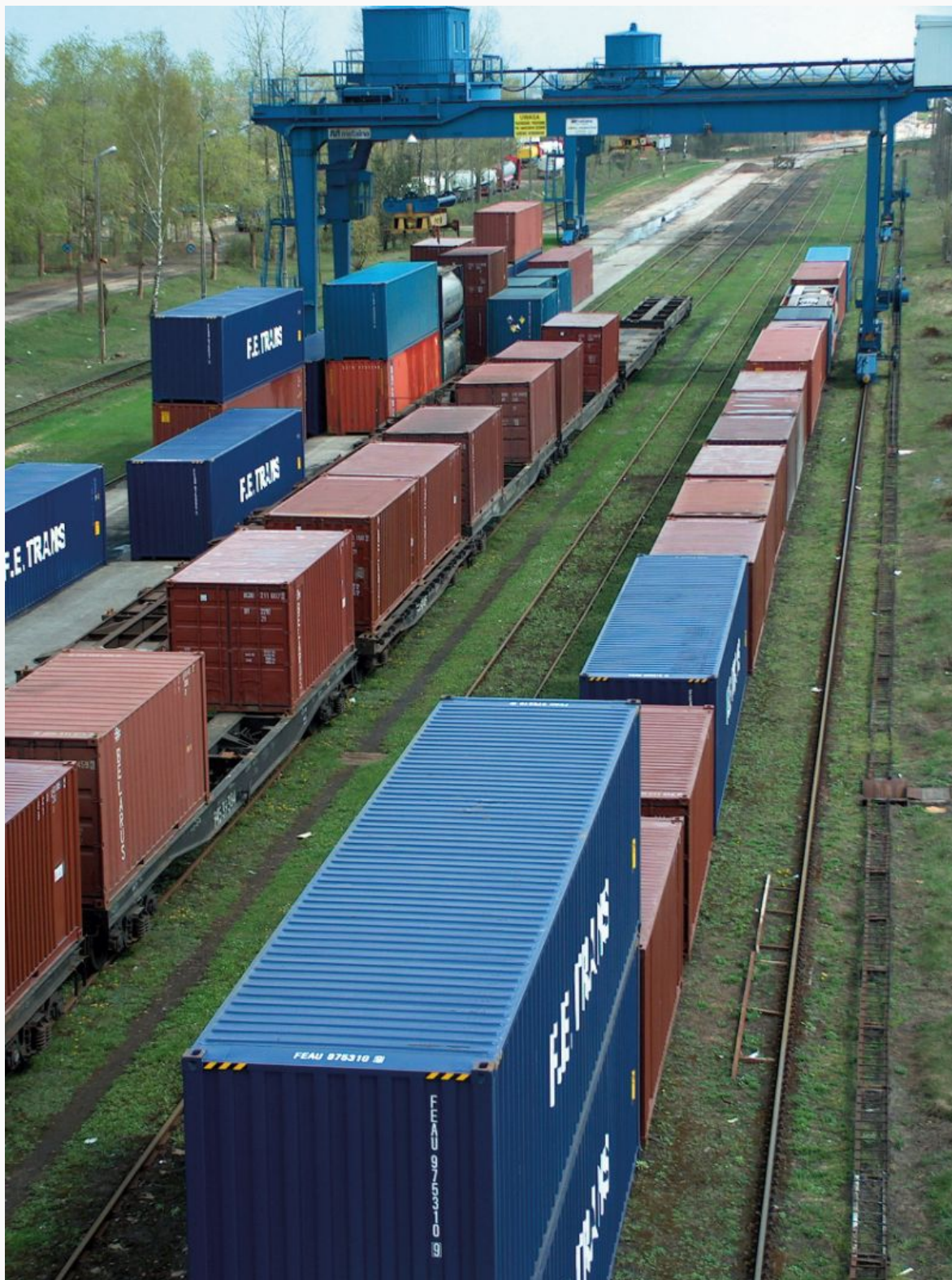
Oczywiście wymiana z ChRL jest największa i jej coraz większa część będzie wysyłana drogą lądową, dlatego PKP CARGO chce być bardziej obecne na rynku chińskim i planuje utworzenie tam, być może jeszcze w tym roku, spółki zależnej lub biura handlowego. Chodzi o to, aby zająć się kompleksową obsługą ładunków wyjeżdżających lub przyjeżdżających do Chin. To jeden z elementów przekształcania PKP CARGO z przewoźnika w operatora logistycznego.

Przyszłość w logistyce

Czesław Warszewicz podkreśla, że przejmowania roli operatora, a w praktyce 3 partnera logistycznego (3PL), ma kluczowe znaczenie dla biznesu PKP CARGO. – Nie chcemy być tylko przewoźnikiem, ale naszą ambicją jest obsługa klientów w ciągu całego procesu przemieszczania ładunków, według koncepcji „od drzwi do drzwi” – wyjaśnia prezes Warszewicz. – Klient powierza nam ładunek i nie martwi się już niczym, wie, że towar zostanie dostarczony we wskazane miejsce, w odpowiednim czasie i po odpowiednim koszcie – dodaje. Warszewicz zwraca uwagę na to, że bycie operatorem logistycznym to naturalny kierunek rozwoju dla PKP CARGO, zapewnia bowiem osiągnięcie wyższej wartości dodanej przy świadczeniu usług, co przekłada się na podnoszenie wartości przedsiębiorstwa dla akcjonariuszy, a dla pracowników oznacza perspektywę polepszenia warunków pracy.

Prezes Warszewicz zaznacza, że aby sprostać tym wyzwaniom, PKP CARGO musi podnosić jakość świadczonych usług i kompetencje zawodowe swoich pracowników. Istotny jest także rozwój informatyzacji spółki i inwestycje taborowe. Przykładem takich działań jest zakup blisko 950 platform intermodalnych do przewozu kontenerów, a wkrótce zostanie rozstrzygnięty kolejny przetarg na następnych 220 platform – te będą specjalnie dedykowane do obsługi połączeń w obszarze Trójmorza, czyli w korytarzu transportowym północ-południe. Ponadto PKP CARGO powiększy swój park maszynowy o nowe lokomotywy – trwa pierwsze z postępowań przetargowych na zakup 31 ciężkich sześćoosiowych lokomotyw, z których część będzie wykorzystywana w intermodalu.

Rozwojowi tego sektora ma służyć również powołanie spółki PKP CARGO Terminale, która będzie stopniowo integrować działalność blisko 30 terminali należących do Grupy. Dzięki temu można wykorzystać efekt synergii i skali działalności, aby sprawniej, szybciej obsługiwać napływające ładunki. Tak duży podmiot będzie też mógł sporo zaoszczędzić na wydatkach inwestycyjnych i bieżących kosztach utrzymania, podnosząc efektywność swojej działalności.



CL Małaszewicze fot. mat. prasowe

Ponadto, że by usprawnić międzynarodową wymianę towarową, PKP CARGO nawiązuje współpracę z innymi kolejami w Europie. Będzie też zacieśniać współpracę z portem w Duisburgu na Renie, który jest końcowym hubem na NJS. Czesław Warsewicz ma też nadzieję, że podobny hub powstanie w centralnej Polsce, abyśmy nie byli tylko krajem tranzytowym dla ładunków krążących między Europą a Chinami i innymi państwami i kontynentami.