

Spółki kolejowe inwestują ogromne pieniądze w rozwój i modernizację. Jednocześnie ten rozwój w coraz większym stopniu oparty jest na innowacjach. PKP Cargo śmiało można zaliczyć do promotorów unowocześniania kolei.



Dragon 2 to sześćoosiowa lokomotywa, która pozwoli PKP CARGO na prowadzenie najcięższych pociągów fot. mat. prasowe

Czesław Warsewicz, prezes PKP CARGO S.A. podkreśla, że innowacje mają służyć podniesieniu konkurencyjności firmy i przygotowaniu najlepszej oferty przewozowej dla klientów.

Przewóz od drzwi do drzwi

Innowacyjne podejście pozwala na projektowanie coraz lepszych metod obsługi klientów zapewniając im np. przewóz ładunków „od drzwi do drzwi”, a nie jedynie po torach, co dotyczy przede wszystkim klasycznego transportu intermodalnego, kontenerowego. Osiągnięcie tego celu może umożliwić nie tylko nowoczesny system informatyczny, ale przede wszystkim umiejętność scalania w jednym transporcie morskiego, rzecznego, lotniczego, drogowego i kolejowego. I oferowania klientom coraz to nowych usług logistycznych, gdyż rynek dynamicznie się rozwija i za jakiś czas zapewne pojawią takie rozwiązania, o których teraz nikt nawet nie myśli.

Dlatego istotne jest rozbudowywanie terminali przeładunkowych i wyposażanie ich w najnowocześniejsze urządzenia, które przyspieszają przepływ towarów. To bardzo ważne, bo z roku na rok rośnie rynek przewozów w PKP CARGO, a klienci zgłaszają się z coraz bardziej wymagającymi zleceniami i liczą, że nasz narodowy przewoźnik sobie z nimi poradzi.

Prezes Warszewicz zaznacza, że PKP CARGO łatwiej jest stawiać sobie tak ambitne cele, bo można liczyć na efekt skali, synergii działań wielu spółek w ramach jednej dużej organizacji biznesowej. Ważna jest także współpraca międzynarodowa zarówno w ramach Grupy PKP CARGO, jak i z podmiotami zewnętrznymi. Wspólnie można bowiem opracować choćby nowe produkty logistyczne, które pozwolą wyprzedzić konkurencję i poszerzyć grono klientów.

Pozycja rynkowa PKP CARGO pozwala firmie na planowanie ekspansji na rynkach zagranicznych, konkretnie w obszarze euroazjatyckim, głównie przy obsłudze korytarza północ-południe, a w dalszej kolejności na Nowym Jedwabnym Szlaku. Można również

upatrywać przewag konkurencyjnych naszego przewoźnika nad innymi spedytorami także w znajomości specyfiki rynku Trójmorza i potrzeb klientów.

Najnowsze lokomotywy i wagony

Grupa PKP CARGO inwestuje w najnowsze lokomotywy i wagony. Jednym z ostatnich przykładów jest zakup trzech ciężkich lokomotyw Dragon 2 wyprodukowanych przez Newag w Nowym Sączu. To pierwsza na polskim rynku sześćoosiowa lokomotywa rodzimej produkcji, zdolna do prowadzenia pociągów o masie przekraczającej 4000 ton. Spółka bada również krajowy i zagraniczny rynek pod kątem możliwości zakupu najnowocześniejszych lokomotyw różnych typów, cztero- lub sześćoosiowych.



Lokomotywy autonomiczne to jedno z najbardziej zaawansowanych technologicznie projektów na kolei fot. mat. prasowe

Innym innowacyjnym projektem, w który zaangażowało się PKP CARGO, to budowa

dwusystemowej lokomotywy autonomicznej. Partnerami spółki w tym przedsięwzięciu mają być bydgoska Pesa i Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” z Poznania. PKP CARGO i pozostali partnerzy stawiają sobie ambitny cel wybudowania lokomotywy na poziomie 3 automatyzacji – pojazd byłby sterowany przez komputer wykorzystujący układ kamer i czujników, a człowiek byłby obecny w kabinie do przejęcia kontroli nad pociągiem w nadzwyczajnych sytuacjach.

PKP CARGO jest otwarte na rozwiązania taborowe, które dopiero raczkują, a nawet są jeszcze tylko pewną wizją przyszłości. Przykładem może być projekt budowy lokomotyw na wodór. Jednym z partnerów kolejarzy w tym przedsięwzięciu jest Jastrzębska Spółka Węglowa, która dysponuje potencjalnymi bogatymi zasobami wodoru, a do projektu włączają się także producenci taboru. – Przekażemy lokomotywę do testów i prac badawczych, a gdy pojazd zostanie wdrożony do produkcji, to na pewno będzie pierwszym nabywcą wodorowej lokomotywy – zapewnia prezes Warsewicz.

(Oprac. na podstawie materiałów PKP CARGO)