

Kolej należy do najbardziej innowacyjnych gałęzi światowej gospodarki. W Polsce ton innowacjom na torach chce nadawać PKP CARGO.



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

Polscy producenci taboru już produkują pociągi i lokomotywy jeżdżące w różnych państwach Europy i poza Starym Kontynentem, tym niemniej wyścig technologiczny trwa i staramy się nie zostawać w tyle we wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań. W ten proces włączają się też przewoźnicy, a wśród promotorów unowocześniania polskiej kolei jest Grupa PKP CARGO.

Priorytet: obsługa klienta

- Innowacje mają służyć podniesieniu naszej konkurencyjności, przygotowaniu najlepszej oferty przewozowej dla klientów - podkreśla Czesław Warszewicz, prezes PKP CARGO S.A. Szef największej grupy kolejowej w Polsce zwraca uwagę, że tego procesu nie można sprowadzać li tylko do wymiany taboru na lokomotywy i wagony najnowszej generacji. Trzeba zacząć od innowacyjnego podejścia do klienta. **- Jesteśmy kojarzeni przez wiele osób tylko jako przewoźnik kolejowy, ale wdrażamy szereg działań, żeby rozszerzyć segment usług logistycznych, aby stać się w przyszłości jednym z liderów tego rynku** - wyjaśnia Warszewicz.

To zaś oznacza konieczność wdrażania najnowszych metod obsługi klientów, zapewniając im przewóz ładunków „od drzwi do drzwi”, a nie jedynie po torach, co dotyczy przede wszystkim klasycznego transportu intermodalnego, kontenerowego, choć nie można tej kwestii ograniczać. Takie narzędzia to nie tylko nowoczesny system informatyczny, ale przede wszystkim umiejętność scalania w jednym transporcie morskiego, rzeczno, 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 choćby 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 logoistyczne, które pozwolą wyprzedzić konkurencję i poszerzyć grono klientów.

- Nie boimy się konkurencji ani na polskim, ani na innych rynkach. Dlatego planujemy ekspansję PKP CARGO w obszarze euroazjatyckim, głównie przy obsłudze korytarza północ-południe, a w dalszej kolejności na Nowym Jedwabnym Szlaku - *mówi*

Czesław Warszewicz. Prezes upatruje przewag konkurencyjnych naszego przewoźnika nad innymi spedytorami także w znajomości specyfiki rynku Trójmorza i potrzeb klientów.

Tabor przyszłości

Innowacyjne podejście do kolejowych przewozów towarowych oznacza w PKP CARGO również dążenie do unowocześniania parku maszynowego. Nawet modernizacja mocno

wyekspluatowanych lokomotyw oznacza nie tyle ich odtworzenie, co zbudowanie w praktyce nowego pojazdu, bo co prawda ze starą ramą, ale z najnowocześniejszymi z dostępnych na rynku systemami napędu elektrycznego lub spalinowego, podwozia, urządzeniami bezpieczeństwa, kontroli ruchu itd.



Grupa PKP CARGO ma ambicje zdobycia dominującej pozycji na rynku usług logistycznych w korytarzach
północ-południe i wschód – zachód fot. mat. prasowe

Jednocześnie 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. PKP CARGO na tym nie poprzestaje, spółka bada krajowy i zagraniczny rynek pod kątem

możliwości zakupu najnowocześniejszych lokomotywy różnych typów, cztero- lub sześćoosiowych. Jeśli okaże się, że na rynku są producenci zdolni spełnić wysokie wymagania przewoźnika, będą rozpisywane kolejne przetargi na zakup lokomotyw.

Wybiegamy w przyszłość

Jednocześnie 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 Warszewicz.

Szef PKP CARGO wskazuje, że technologia wodorowa, choć znana naukowcom i inżynierom oraz stosowana w nielicznych krajach, jest jeszcze na początku drogi rozwoju. Jest jednak ogromna szansa, że uda się na kolei wykorzystać potencjał wodoru, który jest nazywany paliwem przyszłości.

- Ten projekt to kolejny krok, abyśmy się stali liderem innowacyjności w transporcie kolejowym, ponieważ lokomotywy o napędzie wodorowym wprowadziłyby nas na zdecydowanie wyższy poziom rozwoju -

argumentuje Czesław Warszewicz. Podnosi też, że technologia wodorowa pozwoliłaby na ograniczenie kosztów związanych z zakupem energii elektrycznej i paliw, co przełożyło się na ograniczenie emisji do atmosfery CO₂, związków azotu i innych szkodliwych gazów, co ma ogromne znaczenie

w kontekście zaostrzania przez Brukselę przepisów unijnej polityki klimatycznej.

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. To zadanie wymaga ogromu prac badawczo-rozwojowych, bo pojazdy autonomiczne to gigantyczne wyzwanie technologiczne. 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.



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

I choć na razie trudno sobie wyobrazić, aby w polskich i europejskich warunkach lokomotywy autonomiczne zastąpiły tradycyjne, to na pewno na kolei nie zabrakłoby dla nich zajęcia, zwłaszcza przy wymagających pracach manewrowych.

- Patrzymy optymistycznie na wspólne prace badawczo-rozwojowe nad nowymi lokomotywami, liczymy, że ich efektem będzie wybudowanie innowacyjnych pojazdów, które zwiększą efektywność naszej pracy, gdyż nowe lokomotywy będą wydajniejsze i przyczynią się do zmniejszenia kosztów, co ma istotne znaczenie w sytuacji rosnących cen paliw i energii - wskazuje prezes

Czesław Warsewicz.

Szef PKP CARGO zaznacza, iż jego Grupa niejako wręcz generuje popyt na innowacyjne pojazdy szynowe. Ich produkcja może być rynkowym sukcesem, gdyż będą odpowiadały oczekiwaniom i potrzebom klientów, w tym przypadku przewoźników kolejowych.