

DEBATA – STAN I POTRZEBY ROZWOJOWE KOLEI W POLSCE

Konsolidacja działalności terminalowej Grupy PKP Cargo

w spółce PKP Cargo Terminale Sp. z o.o

Rozwój terminali przeładunkowych, zwłaszcza intermodalnych jest według mnie jedną z najpilniejszych potrzeb rozwojowych kolei w Polsce. Polska, odnosząc się do terminali kontenerowych, ma ich kilkadziesiąt, podczas gdy nasz sąsiad do którego lubimy się porównywać – Niemcy – dysponuje liczbą aż 150 terminali kontenerowych.

Jeżeli nawet przyjąć, iż liczba terminali w Polsce odpowiada naszej sieci transportowej i jest wystarczająca to jednak powinniśmy dążyć poprzez sprawniejszą organizację i szybszą oraz mniej zbiurokratyzowaną odprawę celną aby skutecznie konkurowały na obszarze UE z portami morskimi.

W 2008 r. został przyjęty przez Radę Ministrów "Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r." podkreślono w nim brak wystarczającej sieci sprawnie działających, z nowoczesnym parkiem maszynowym, lądowych terminali kontenerowych w Polsce.

Polska stawia na przewozy kontenerów, tak wskazuje rachunek ekonomiczny, czas w stosunku do transportu morskiego wskazuje bezwzględnie na kolej. Będzie więc trwał rozwój rynku usług przeładunku i składowania kontenerów oraz naczep samochodowych oraz nieuchronna koncentracja tego rynku w najbardziej sprawnych organizacyjnie podmiotach.

Grupa PKP Cargo w związku z nowymi wyzwaniami podkreślonymi powyżej przyjęła w strategii działania konsolidację działalności terminalowej w jednym podmiocie. W roku 2019 utworzono podmiot PKP Cargo Terminale który ma skupić w jednym ręku wszystkie terminale przeładunkowe.

W chwili obecnej cały czas trwają działania ukierunkowane na systematyczne włączanie kolejnych lokalizacji w skład firmy. Cały proces nastawiony jest przede wszystkim na eliminację nieefektywności procesów wewnętrznych, w tym konkurencji pomiędzy spółkami terminalowymi z Grupy PKPC oraz dążeniu do pełnego wykorzystania zdolności przeładunkowych terminali z Grupy PKPC.

Konsolidacja ma również pomóc w integracji sił sprzedażowych oraz ukierunkowanie priorytetów Grupy PKP Cargo w przewozach intermodalnych (wspólny kierunek segmentowy i regionalny).

Grupa oczekuje również zwiększenie efektywności działań marketingowych oraz redukcja kosztów promocji a także pozyskiwanie większych dotacji dzięki działaniu jako jeden wspólny podmiot na rynku.

Jestem również przekonany, że połączenie umożliwi między innymi również:

- Poprawę kontroli zarządczej dzięki centralizacji funkcji oraz przeniesieniu potencjału do nowych obszarów rozwojowych
- Szybsze podejmowanie decyzji inwestycyjnych z punktu widzenia spółki terminalowej
- Lepsze zarządzania brygadami technicznymi prowadzące do optymalizacji kosztów utrzymania
- Zmniejszenie cen jednostkowych w zakupach w wyniku zwiększenia wolumenu (suwnice, wózki kontenerowe, paliwo, smary, artykuły biurowe itd.)
- Powołanie nowej spółki terminalowej prowadzi do wprowadzenia spójnej oferty usług terminalowych. Pozwoli to na zachowanie wyższych cen i wyższych marż
- Szerszy, kompleksowy zakres usług terminalowych pozwoli na stworzenie atrakcyjniejszej oferty, co zwiększy wolumen sprzedaży
- Współdzielenie wiedzy oraz powierzchni operacyjnej również przyczyni się do zwiększonej efektywności pracy terminali

Działania konsolidacyjne pozwalają firmom na redukcję kosztów i poprawę rentowności. Nie traktuję jednak tego jako tylko kroki doraźne, traktuję to przede wszystkim jako inwestycję w przyszłość firmy, zarówno PKP Cargo Terminale ale również Grupy PKP Cargo bo nasze działania biznesowe są komplementarne i wspierają się wzajemnie.

Wraz z poprawą koniunktury po okresie pandemii będzie wzrastać efektywność spółek, zwłaszcza tych które nie bały się przeprowadzić restrukturyzacji. To przełoży się na ich postrzeganie przez klientów i zarazem pozycję na rynku.

Jacek Rutkowski