

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu
PKP Cargo S.A.

Warszawa, 15 maja 2023

Materiał do debaty SEIMTS „O KONKURENCYJNOŚCI I ROZWOJU KOLEI W POLSCE W PERSPEKTYWIE DO 2030 ROKU”

Grupa PKP CARGO jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i w Unii Europejskiej od lat oferując kompleksowe usługi logistyczne. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym.

Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznicowe i trakcyjne, terminalowe czy spedycyjne.

Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Węgier, Holandii i Polski.

W 2022 roku Grupa PKP CARGO osiągnęła 5 390 mln zł przychodów z umów z klientami i zakończyła rok zyskiem netto w wysokości 148 mln zł, pomimo szeregu perturbacji związanych z inwazją Rosji na Ukrainę, a co za tym idzie istotną zmianą relacji handlowych i przeobrażeniu się łańcuchów dostaw.

Zbrojna agresja Rosji na Ukrainę, spowolnienie gospodarcze w Europie jak również sankcje nałożone na podmioty z Rosji i Białorusi negatywnie wpłynęły na przewozy na kolejowym Nowym Jedwabnym Szlaku i stanowiły istotny impuls do poszukiwania nowych strumieni ładunków nie w układzie równoleżnikowym a w układzie południkowym.

Wskazuje to jasno na konieczność intensyfikacji współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza i implikuje konieczność budowa połączeń w układzie północ-południe, gdzie istnieje w tym zakresie wyraźny deficyt w stosunku do korytarzy wschód-zachód. Istotną szansę na zmianę w tym zakresie niesie rewizja sieci europejskich korytarzy transportowych (TENT).

TENT jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych w państwach UE. W skład TENT wchodzi szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych.

Rewizja zakłada rozszerzenie sieci TENT na państwa trzecie (Mołdawię i Ukrainę) oraz uzupełnienie sieci o korytarz Morze Bałtyckie – Morze Czarne/Morze Egejskie, o co od długiego czasu zabiegała polska administracja. Rozszerzanie sieci TENT na Ukrainę oraz budowa nowego korytarza transportowego to działania, które w stwarzają nowe szanse rozwojowe dla Grupy PKP CARGO i możliwość przewozu ładunków niezbędnych do sprawnej odbudowy Ukrainy.

Warto zaznaczyć, że w wymiarze globalnym pandemia covid-19 oraz wojna na Ukrainie doprowadziły do rekonfiguracji szlaków handlowych i skracania globalnych łańcuchów dostaw. Podmioty gospodarcze coraz częściej dostrzegają potrzebę współpracy z kontrahentami położonymi bliżej ich docelowych rynków zbytu. Jest to dążenia do zmniejszenia ryzyka w łańcuchach dostaw przy jednoczesnym zwiększeniu nadzoru nad procesami logistycznymi i poprawie zrównoważonego rozwoju.

Na tym tle Polska wyrasta na regionalnego lidera, który na tej światowej tendencji może dużo zyskać. Zgodnie z przedstawionym raportem Agencji Reuters i jednego z największych armatorów Maersk, Polska jest postrzegana przez europejską część respondentów (menadżerów logistyki) badanych w raporcie, jako najbardziej atrakcyjne miejsce w Europie o najwyższym potencjale produkcyjnym. Biorąc pod uwagę opinie respondentów z całego świata, to Polska plasuje się jako czwarta najlepsza lokalizacja w świecie na dywersyfikację produkcji. Sam raport jest niezwykle istotnym źródłem wiedzy, również dla spółek z Grupy PKP CARGO, gdyż jasno wskazuje, że rynek transportu komponentów do powstających fabryk i jak również transport wysoko przetworzonych towarów na rynki zbytu będzie kluczowym czynnikiem rozwoju w transporcie lądowym.

Realizacja naszych założeń strategicznych w zakresie rozwoju przewozów towarowych wymaga zapewnienia taboru kolejowego o odpowiedniej funkcjonalności i jakości. W tym celu od wielu lat korzystamy z dostępnych źródeł dofinansowania inwestycji taborowych z programów Unii Europejskiej. Łącznie w dwóch ostatnich perspektywach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakupiliśmy 5 lokomotyw wielosystemowych Vectron oraz 1 466 nowoczesnych platform intermodalnych w różnych konfiguracjach, dostosowując strukturę wagonów do potrzeb naszych klientów.

Nowoczesne wagony i lokomotywy przyczyniają się do zwiększenia naszych możliwości operacyjnych w międzynarodowych przewozach intermodalnych w obszarze Trójmorza i na europejskim odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku. Dalszy rozwój PKP CARGO S.A. na kierunku południowym będzie bardziej dynamiczny poprzez wzbogacenie naszej floty lokomotyw o 24 lokomotywy dwusystemowe DRAGON2 dopuszczone do eksploatacji na terenie Polski, Czech i Słowacji. Do tej pory odebraliśmy z NEWAG S.A. 16 sztuk tego typu lokomotyw, kolejne 5 zasilą naszą flotę w ciągu najbliższych miesięcy, a ostatecznie 3 lokomotywy z tego kontraktu odbierzemy na początku przyszłego roku. Warto podkreślić, że są to pierwsze lokomotywy elektryczne 6-osiowe, dedykowane do ruchu towarowego, które zostały wyprodukowane w Polsce z dwoma systemami zasilania i możliwością eksploatacji w krajach sąsiednich.

Wspomniane kierunki inwestycyjne będą dla nas również priorytetem w kolejnych latach umożliwiając dalsze unowocześnianie taboru wykorzystywanego zwłaszcza w przewozach intermodalnych. Fundusze unijne stanowią fundament w obszarze pozyskiwania nowego taboru i budowy nowych czy modernizacji istniejących terminali intermodalnych w Grupie PKP CARGO.

Wsparcie finansowe na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego jest niezwykle istotne, ale warto w tym miejscu wspomnieć, że transport intermodalny pod względem przewiezionej masy stanowi około 11% ogółu przewiezionych ładunków koleją. Aby sprostać konieczności przełożenia jak największej ilości ładunków z dróg na kolei, należałoby rozważyć również wsparcie dla terminali

multimodalnych obsługujących inne grupy ładunków. Takie działania polegające na wspieraniu, wzorem niektórych krajów unijnych, tworzenie terminali multimodalnych (platform multimodalnych) poprzez opracowywanie odpowiednich planów zagospodarowania przestrzennego i sprzyjające rozwiązania prawno-administracyjne postuluje również Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT).

Niewątpliwie atutem naszej spółki jest duży zasób taborowy. W eksploatacji wykorzystujemy obecnie 35 tys. wagonów i około 870 lokomotyw. Tak duża ilość lokomotyw i wagonów jest możliwa do świadczenia usług naszym klientom, dzięki zapleczu remontowemu jakim dysponujemy w ramach PKP CARGO S.A. i w ramach Spółki PKP CARGOTABOR. Posiadamy dostęp do warsztatów taborowych na terenie całego kraju i szeroki zakres kompetencji.

Wykonujemy serwis utrzymanie wagonów i lokomotyw na wszystkich poziomach utrzymania oraz nieustannie dbamy o rozwój naszych możliwości technicznych w zakresie: produkcji podzespołów (np. zestaw kołowe do wagonów), produkcji specjalistycznych kontenerów i przyrządów ładunkowych, unowocześniania lokomotyw w zakresie poprawy ergonomii pracy maszynistów i zwiększania bezpieczeństwa (np. zabudowa radiotelefonów w standardzie GSM-R). Samodzielnie również dokonujemy modernizacji wagonów towarowych w kierunku zmniejszania emisji hałasu.

Z udziałem dofinansowania UE planujemy w bieżącym roku wymienić zestawy kołowe na monoblokowe i wstawki hamulcowe na kompozytowe przy 2.200 wagonach, a w latach 2018-2022 przystosowaliśmy do wymogów TSI-HAŁAS 9.265 wagonów. Około 350 lokomotyw eksploatowanych w naszej flocie stanowią lokomotyw z silnikami diesla wykorzystywane do pracy manewrowej oraz do prowadzenia pociągów na liniach niezelektryfikowanych.

Pojawiające się nowe technologie w niskoemisyjnym transporcie nakreślają kierunki przyszłej modernizacji lub wymiany naszych pojazdów, ale dla przewoźnika towarowego nie są jeszcze dostępne oferty pojazdów, które mogłyby operacyjne zastąpić obecnie eksploatowane lokomotywy spalinowe. Spółka PKP CARGO S.A. bierze czynny udział w działaniach na rzecz rozwoju zeroemisyjnego szynowego transportu towarowego podejmując współpracę z innymi podmiotami gospodarczymi w zakresie tworzenia wymagań funkcjonalnych i zapewnienia możliwości przeprowadzenia testów.

Cały czas monitorujemy rynek dostawców taboru pod kątem nowych wdrożeń związanych z napędami wodorowymi. Na podstawie tych obserwacji można już wskazać obszary działalności naszej Spółki, gdzie w pierwszej kolejności tego typu rozwiązania będziemy mogli przetestować i wdrażać. Mam na myśli tutaj lokomotywy manewrowe pracujące na terminalach intermodalnych lub w portach. Cały czas istnieje jednak wiele barier uniemożliwiający powszechne wdrożenie do eksploatacji lokomotyw wodorowych, ale wierzę, że w niedalekiej przyszłości zostaną wyeliminowane.

Aby zahamować i w przyszłości odwrócić, dotyczący całej Europy, negatywny trend odpływu ładunków z kolei na drogi należy podjąć szereg systemowych działań, a przede wszystkim zrewidować przeszłe i obecne działania w tym zakresie, które wydają się być znacząco niewystarczające, szczególnie w kontekście wielkości intra europejskiej wymiany handlowej i wielkości ładunków, które powinny powrócić z dróg na tory. Oprócz czysto technologicznych i operacyjnych wyzwań zarówno PKP CARGO S.A. jak i inni przewoźnicy kolejowi borykają się z brakiem równych warunków funkcjonowania

przedsiębiorstw w transporcie lądowym. Mierzmy się ze spadającą liczbą bocznic przyłączonych do sieci kolejowej co w prosty sposób wpływa niestety negatywnie na poziom przewozów kolejowych. Pomimo pełnienia kluczowej roli w systemie logistycznym kraju, od lat obserwowana jest tendencja zamykania oraz degradacji bocznic kolejowych w Polsce.

Nie ma mowy o wzroście udziału przewozów kolejowych w przewozach towarów w transporcie lądowym bez dobrze rozwiniętego systemu bocznic, które dla kolejowego transportu towarowego są tym czym dworce dla kolejowego transportu pasażerskiego, kluczowym punktem wejścia ładunku na sieć kolejową. Bez analogicznego systemowego wsparcia finansowego dla przedsiębiorców w tym obszarze nie będzie możliwości przełożenia większej ilości ładunków z dróg na tory.

Bardzo mocno należy też akcentować również kwestie kosztu dostępu do infrastruktury kolejowej. Przewoźnicy kolejowi płacą za każdy przejechany kilometr infrastruktury kolejowej natomiast przewoźnicy drogowi mogą liczyć na dużo łagodniejsze traktowanie, gdyż tylko około 20% dróg jest objętych systemem poboru opłat, pomimo faktu iż Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku zakłada tworzenie warunków pozwalających na obniżenie kosztów transportu kolejowego i podniesienia jego konkurencyjności względem innych gałęzi transportu – w celu zahamowania negatywnych zjawisk w kolejowych przewozach towarów i zakłada dążenie do zrównoważenia polityki opłat za dostęp do infrastruktury transportowej w horyzoncie realizacji strategii tj. do 2030 r.

Dla PKP CARGO S.A. koszt dostępu do infrastruktury kolejowej rokrocznie wynosi ponad 500 mln zł, koszt ten ma około 11% udział w kosztach operacyjnych spółki i konsekwentnie negatywnie wpływa na możliwość konkurencyjności z transportem drogowym. Bez względu na negatywne czynniki zewnętrzne PKP CARGO podejmuje szereg działań w celu optymalizacji własnych procesów operacyjnych. Kluczową rolę odgrywają tutaj nowoczesne technologie.

PKP CARGO S.A. wdraża obecnie SAP Transportation Management System, który jest systemem oferującym całościowe wsparcie dla zarządzania transportem. Wdrażany system, wraz z modułem SAP SD będzie obsługiwał wszystkie obszary procesu przewozowego. System oferuje holistyczne zarządzanie transportem – będzie jedna, kompletna platforma do zarządzania transportem, wszystkie operacje związane z przewozem mają być wykonywane w jednym systemie, dzięki czemu wszystkie dane będą przechowywane i przetwarzane w jednym miejscu, przez co dostęp do nich będzie możliwy w czasie rzeczywistym, co również ułatwi ich analizę w systemie Business Intelligence.

Ponadto PKP CARGO S.A. uczestniczy w projekcie Digital Platform-Rail, który poprzez utworzenie platformy cyfrowej ma zapewnić płynną wymianę danych operacyjnych w wymiarze międzynarodowym (europejskim) pomiędzy wszystkimi uczestnikami procesu przewozowego. Projekt ten został zainicjowany przez europejskie koleje towarowe będące członkami koalicji Rail Freight Forward. Projekt będzie prowadzony w okresie 2023-2026 jako studium, bez fazy wdrożeniowej.

Prace będą koncentrowały się na zapewnieniu zgodności z przepisami TAF TSI, które mają zostać wdrożone do 2026r. W ramach platformy cyfrowej przewidzianej w ramach projektu będzie odbywała się wymiana danych operacyjnych (cyfrowa obsługa pociągu, cyfrowe przekazanie pociągu, cyfrowy skład pociągu, telematyczne dane wagonowe, cyfrowy list przewozowy). PKP CARGO jest również aktywnym uczestnikiem projektu DAC - Digital Automatic Coupling (samoczynny sprzęg cyfrowy). DAC

jest określany jako rozwiązanie przełomowe dla sektora kolejowego, które zakłada przyspieszenie czynności sprzęgania wagonów i lokomotyw dzięki ich pełnej automatyzacji. Jest to projekt zaliczony przez członków Rail Freight Forward do priorytetowych technologii, które pozwolą na osiągnięcie celu koalicji, tj. zwiększeniu udziału kolejowych przewozów towarowych w rynku transportowym - 30% udział do 2030r. W ubiegłym roku PKP CARGO testowało to rozwiązanie na polskiej sieci kolejowej oraz na bocznicach swoich klientów.

PKP CARGO widzi szerokie perspektywy rozwoju stojące w najbliższych latach przed transportem kolejowym towarów. Aby te szanse wykorzystać będziemy budujemy nową strategię Grupy PKP CARGO na lata 2024-2028, jednocześnie aktywizując sprzedaż i poprawiając efektywność obsługi klienta, poprzez doskonalenie procesów przewozowych i ich cyfryzację oraz odpowiednie dostosowanie struktury i zasobów spółki do zmieniających się wymagań rynkowych.