

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., jako lider na rynku napraw taboru zainteresowany rozwojem przewozów ładunków, które w konsekwencji umożliwią stabilne finansowanie napraw taboru i jego sukcesywną modernizację. Konkurencyjność Spółki, wizja na kolejne lata.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., będąc podmiotem, którego 100% udziałów należy do PKP CARGO S.A., z uwagą śledzi działania Właściciela w zakresie określania celów strategicznych i sposobów w jaki zamierza je osiągnąć. Zrewidowana z końcem stycznia br. strategia na najbliższe miesiące - tj. do końca 2023 roku oraz przedstawienie opinii publicznej celów, które mają stanowić podstawy strategii na lata 2024-2028, powinny być dla Spółki PKP CARGOTABOR osią działań pozwalających na jej rozwój, umocnienie pozycji i stania się jeszcze bardziej konkurencyjną na szeroko pojętym rynku kolejowym.

Planowany przez PKP CARGO S.A. wzrost do poziomu 50% udziału w krajowym rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 oraz umocnienie pozycji lidera przewozów w Strefie Trójmorza i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na terenie Unii Europejskiej, staje się dla naszej Spółki ogromną szansą, ale stawia przed nią jednocześnie ogrom wyzwań, z jakimi przyjdzie się zmierzyć w zapowiadany przez Zarząd Właściciela zadaniu doskonalenia procesów utrzymaniowych.

Prognozy rozwoju przewozów towarowych, mogące mieć wpływ na określenie kierunku przyszłościowych działań PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., zawarte są również w uchwale nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku w sprawie przyjęcia „Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do roku 2030”. Wyznaczone cele wspomnianego dokumentu zakładają inwestycje związane z udoskonaleniem infrastruktury transportowej oraz stworzeniem warunków sprzyjających sprawnemu funkcjonowaniu i dalszemu rozwojowi efektywnych systemów przewozowych. Realizacja założeń strategicznych odbywać ma się m.in. w oparciu o poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów i zmierzających do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Dodatkowo należy również wziąć pod uwagę fakt, że wskutek wydarzeń z ostatnich lat – wybuchu pandemii, czy też ataku zbrojnego na Ukrainę – wzrósł popyt na przewozy kolejowe, a co za tym idzie wzrosło zapotrzebowanie na sprawny tabor wagonowy. Świadczą o tym choćby potrzeby Naszego największego narodowego przewoźnika, który w trakcie trwania roku 2022 zwiększył Spółce PKP CARGOTABOR wolumen zleconych do naprawy wagonów na poziomach utrzymaniowych P3 i P4/P5, odpowiednio o 1000 przeglądów okresowych (poziom P3) i 500 napraw okresowych



(poziom P4/P5). W ostatnim przypadku dotyczyło to głównie wagonów węglarek serii Ea(n)(o)s, co miało związek z koniecznością zabezpieczenia potrzeb taborowych do transportu węgla z terenu polskich portów.

Obecna sytuacja geopolityczna, związany z nią ściśle kryzys energetyczny w Europie oraz zmiana kierunków importu węgla i paliw węglowych, pozwala traktować Polskę jako ważnego partnera w łańcuchu logistycznym¹. Dodatkowo, wyniki przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego w 2022 roku² konsultacji wskazują, że przedsiębiorcy chcący realizować swoje dostawy za pomocą transportu szynowego, oczekują nie tylko dostępu do nowoczesnego taboru jako takiego, ale również przystosowanego do wymogów technicznych, obowiązujących zarówno na terenie Polski, ale również poza jej granicami.

Przedstawiciele PKP CARGO S.A. również zdają się mieć świadomość oczekiwań ze strony rynku, angażując Spółkę PKP CARGOTABOR w realizację projektów unijnych, pozwalających na modernizację taboru i idealnie wpisujących się w pakiet działań na rzecz ochrony środowiska i ograniczenia tzw. śladu węglowego.

¹ por. Tomasz Furman, *Duży popyt na naprawy wagonów*, <https://www.rp.pl/transport/art37755401-duzy-popyt-na-naprawy-wagonow>, 11.01.2023 r.

² Urząd Transportu Kolejowego, *Raport z konsultacji z organizacjami reprezentującymi korzystających z usług kolejowych przewoźników towarowych*, Warszawa 2022

Przykładem powyższych działań może być projekt pod nazwą „Modernizacja akustyczna wagonów towarowych w celu dostosowania ich do wymogów funkcjonalnych i systemowych”, dzięki któremu obecne Sekcje Napraw Wagonów wymieniły żeliwne wstawki hamulcowe na kompozytowe w 9265 wagonach. Warto również wspomnieć, że jako Spółka bierzemy udział – w porozumieniu z Właścicielem – w projekcie, ukierunkowanym na wyposażenie 2200 wagonów (2000 węglarek budowy normalnej serii Ea oraz 200 węglarek budowy specjalnej serii Fals) w nowe monoblokowe zestawy kołowe oraz wstawki typu LL.



Modernizacja wagonów towarowych poprzez wymianę wstawek hamulcowych na zgodne z TSI Hałas

Cel projektu: Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem powodowanym przez wagony towarowe.

Beneficjent: PKP CARGO S.A.

www.mapadotacji.gov.pl

źródło: materiały PKP CARGO S.A.

Również rozwój handlu Europy z Państwem Środka, pokazuje ciągły wzrost zainteresowania transportem intermodalnym. Forma transportu kolejowego z wykorzystaniem kontenerów jest alternatywą, która dla przedsiębiorców może okazać się korzystniejszą pod względem ekonomicznym w stosunku do tradycyjnego transportu drogowego czy morskiego. Wymaga to jednak podjęcia systemowych działań, które przyczynią się do jeszcze dynamiczniejszego rozwoju tej gałęzi transportu. Organizacje biorące udział we wspomnianej wcześniej ankiecie UTK, wskazują na m.in.: konieczność zmiany lub dostosowania przepisów, na uproszczenie formalnych procedur, czy też na wprowadzenie ulg dla przedsiębiorstw korzystających z kolejowego transportu uznanego za bardziej ekologiczny.

Ankietowani – prócz prac legislacyjnych – zwracają uwagę na konieczność przeprowadzenia szeregu inwestycji, począwszy od zwiększenia ilości centrów załadunkowo-rozładunkowych przez rozbudowę infrastruktury kolejowej, na szybszej modernizacji istniejącej infrastruktury kończą. Wykazane działania staną się przyczynkiem do krótszego czasu realizacji przewozów, zwiększenia prędkości i przepustowości linii, przyczyniając się jednocześnie do ograniczenia wykorzystania transportu drogowego do niezbędnego minimum w łańcuchu dostaw.

Ankietowani przedsiębiorcy, wskazują że istnieje również potrzeba uruchomienia rządowych programów, wspierających firmy w zakupie nowoczesnego taboru. Władze PKP CARGO S.A., przy wsparciu Unii Europejskiej – w ramach działania 3.2 „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – rozpoczęły w 2019 projekt modernizacji taboru kolejowego, którego efektem jest zakup ponad 1100 sztuk platform kontenerowych oraz lokomotyw wielosystemowych, co w połączeniu z modernizacją centrum terminalowego w Małaszewiczach, pozwala wyjść naprzeciw potrzebom rynkowym.



Dostęp do zasobów taborowych – zarówno tych nowoczesnych, jak i będących w użytku od dłuższego czasu – wymaga również jego pełnej sprawności technicznej i zachowania obowiązujących norm pod względem bezpieczeństwa transportu.

To zadanie, które Spółka PKP Cargotabor realizuje jako jeden z największych podmiotów utrzymaniowych, wykorzystując wieloletnią tradycję i doświadczenie pracowników. Świadczy ona usługi z zakresu:

- a) napraw bieżących i okresowych wagonów towarowych i lokomotyw;
- b) przeglądów kontrolnych i okresowych wagonów i lokomotyw;
- c) regeneracji i produkcji zespołów i podzespołów do taboru trakcyjnego i wagonowego;
- d) modernizacji lokomotyw i wagonów;
- e) diagnostyki taboru kolejowego.

Chęć świadczenia usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb i oczekiwań klientów, wymaga od naszej Spółki ciągłego rozwoju, zarówno wśród dostępnych zasobów ludzkich, jak i w posiadanej infrastrukturze. W przypadku tych pierwszych dąży się do utrzymania lub odnawiania posiadanych przez pracowników uprawnień, a także do stworzenia warunków, w których posiadana wiedza jest rozszerzana i w których pozwala się na zdobycie nowej wiedzy oraz umiejętności z zakresu utrzymania, zwłaszcza nowo pozyskanego taboru, potwierdzonej przez ośrodki szkoleniowe odpowiednimi dokumentami.

Spółka PKP CARGOTABOR jest podmiotem utrzymaniowym, którego kompetencje potwierdza szereg posiadanych certyfikatów, m.in.:

- a) Certyfikat zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, potwierdzający zaakceptowanie systemu utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w Unii Europejskiej, zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/779;
- b) Świadectwa Uzanego Wykonawcy PKP CARGO S.A. w zakresie utrzymania taboru trakcyjnego oraz wagonowego, możliwości prowadzenia czynności utrzymaniowych taboru trakcyjnego oraz naprawy i regeneracji zespołów, podzespołów i elementów pojazdów kolejowych;
- c) Świadectwo kompetencji wykonawcy usługi utrzymania pojazdów kolejowych wydane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- d) Certyfikaty Transportowego Dozoru Technicznego z zakresu:
 - ✓ spawania pojazdów szynowych i ich części składowych zgodnie z normą PN-EN 15085-2;
 - ✓ jakości spawania materiałów metalowych zgodnie z normą PN-EN ISO 3834-2.



źródło: pkpcargotabor.com

W przypadku zaplecza technicznego, prowadzone są zarówno prace modernizacyjne istniejących obiektów jak i doposażanie stanowisk naprawczych, podnoszących jakość świadczonych usług. Pozwala to stać się bardziej atrakcyjnym podmiotem na rynku pracy, a co za tym idzie pozyskać pracowników z odpowiednio wysokimi kwalifikacjami.

Chęć sprostania wymaganiom ze strony klienta i wzrost liczby podmiotów utrzymaniowych, nakazuje podjęcie działań i inwestycji zwiększających nie tylko konkurencyjność na rynku usługowo-pracowniczym, ale pozwalających sprostać wciąż ewoluującym przepisom prawa z zakresu BHP czy ochrony środowiska. Mowa tu między innymi o chęci rozbudowy sieci punktów utrzymaniowych wyposażonych w nowoczesne stanowiska do śrutowania i malowania taboru, cyfrowe stanowiska do obróbki lub regeneracji zestawów kołowych. Rozważane jest również zaangażowanie nowoczesnych technologii w proces prac spawalniczych.

Doświadczona kadra, posiadane certyfikaty, odpowiednie wyposażenie i dostępna infrastruktura, w połączeniu ze stałym podnoszeniem efektywności działań operacyjnych, może mieć znaczący wpływ na skrócenie czasu zarówno poszczególnych czynności utrzymaniowych, jak i całego procesu naprawczego taboru. W następstwie pozwoli ograniczyć koszty wykonywanych prac, co będzie obopólną korzyścią, zarówno dla naszej Spółki, jak i dla zlecającego naprawę. Dodając do tego rozbudowaną do piętnastu sieć Sekcji Napraw Taboru PKP CARGOTABOR, może to również wpłynąć na proces pozyskania nowych klientów, dla których łatwiejszy dostęp i szybkie usprawnienie uszkodzonego taboru ma spore znaczenie dla zachowania ciągłości i punktualności prowadzonych dostaw.

Dynamiczny rozwój, optymalizacja procesów i wynikająca z tego poprawa jakości, determinuje również wzrost poziomu bezpieczeństwa, zarówno w ujęciu lokalnym jak i globalnym. Lokalnie – w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w Spółce, minimalizując ryzyko błędu ludzkiego; globalnie – patrząc z perspektywy uczestników procesu przewozowego tj. przewoźników zlecających naprawy, a następnie zarządców infrastruktury czy odbiorców przewozów, ograniczając możliwość uszkodzenia taboru lub jego podzespołów i zmniejszając tym samym ryzyko wypadku i konieczności wypłaty odszkodowań z tym związanych.

Planowany wzrost przewozów, przewidywania rynku dotyczące rozwoju transportu intermodalnego oraz nacisk kładziony na doskonalenie procesów, otwiera przed naszą Spółką perspektywę rozwoju innej gałęzi działalności operacyjnej, jaką jest szeroko rozumiana produkcja. Wśród rozważanych działań są m.in.:

- ✓ zrobotyzowanie stanowisk spawalniczych do produkcji drzwi wagonów serii Ea, które w dalszej perspektywie – po odpowiednim doposażeniu – będą mogły służyć również do produkcji klap rozładunkowych dla wagonów samowyładowczych serii Fals i Falns;
- ✓ zaprojektowanie oraz zakup wraz z dostarczeniem, montażem i uruchomieniem linii technologicznej do produkcji zbiorników sprężonego powietrza, wykorzystywanych do naprawy i utrzymania taboru kolejowego.



Utworzenie nowych stanowisk, rozbudowa parku maszyn oraz chęć zrobotyzowania niektórych procesów wytwórczych i naprawczych, pozwoli na produkcję nie tylko wspomnianego już asortymentu, ale również innych części czy podzespołów wykorzystywanych do utrzymania wagonów i lokomotyw oraz na zoptymalizowanie kosztów związanych z zakupem i świadczeniem usług przez zewnętrznych dostawców.

Opisany powyżej proces uniezależniania się został dodatkowo wsparty poprzez przejęcie Zakładu Produkcji Aparatury Trakcyjnej z siedzibą w Łodzi, traktowanego przez PKP CARGO S.A. jako uznanego wykonawcy w zakresie aparatury elektrycznej WN i NN do taboru trakcyjnego. Działania te stanowią istotny krok w zapewnieniu dostępności pakietów naprawczych aparatury elektrycznej dla serii lokomotyw użytkowanych przez spółki z Grupy, pozwalając na jednoczesne zapewnienie dostaw dla innych przewoźników, również tych spoza sektora kolejowego.

Rozwój Spółki, dynamiczna koniunktura na rynku transportu kontenerowego oraz pozyskanie kadry wspomnianego wcześniej Zakładu – mającej wiedzę i wykształcenie w segmencie konstruktorskim – pozwala myśleć o wykorzystaniu tego potencjału w procesie produkcyjnym kontenerów transportowych. Warto wspomnieć, że PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. posiada już doświadczenia zdobyte podczas projektu z lat 2020-2021, na dostawę specjalistycznych kontenerów 20-stopowych ISO przystosowanych do przewozu cukru luzem (zdj. 1.), których odbiorcami były PKP Cargo Connect Sp. z o.o. oraz Krajowa Spółka Cukrownicza S.A. (obecnie Krajowa Grupa Spożywcza).

W ramach zadania opracowano dokumentację konstrukcyjną zgodną z oczekiwaniami Zamawiających. Początkowo stała się podstawą do stworzenia prototypu, by finalnie - po zakończeniu eksploatacji obserwowanej



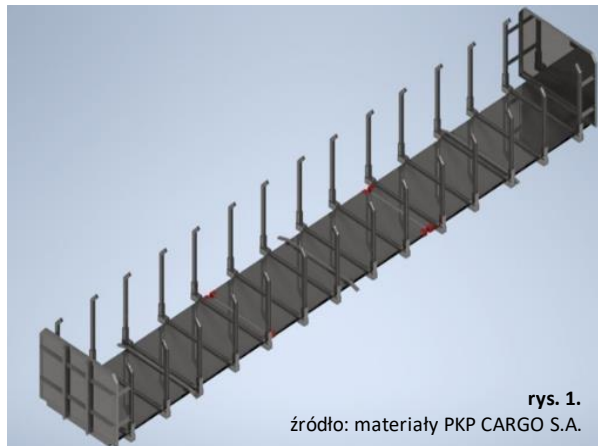
zdj. 1.
Źródło: pkpcargotabor.com.

oraz wprowadzeniu koniecznych zmian - pozwolić na wdrożenie produkcji seryjnej i przekazanie do eksploatacji 129 sztuk kontenerów. Każdy z nich jest w stanie przewieźć jednorazowo do 25 ton sypkiego materiału z wykorzystaniem zarówno transportu drogowego w postaci naczep samochodów ciężarowych, jak i kolejowego – m.in. na wagonach serii Sgs i Rgmmms w składach całopociągowych.

Z zapisów umów, zawartych przez ww. podmioty wynika, że w latach 2020-2030, w kontenerach powinno zostać przewiezionych 2 mln ton cukru, w ramach transportów odbywających się pomiędzy oddziałami cukrowni Krajowej Grupy Spożywczej a Terminalem Cukrowym na terenie Gdańskiego portu.

Możliwość wykonania prac przez dostępną kadrę, na nowoczesnym sprzęcie, realizowana na podstawie opracowanej samodzielnie lub powierzonej przez podmiot zamawiający dokumentacji, pod czujnym okiem nadzoru konstrukcyjnego, spawalniczego i komórek kontroli jakości – umożliwi nie tylko produkcję kontenerów uniwersalnych czy specjalistycznych ale również innych konstrukcji zgodnych z oczekiwaniami Właściciela czy innych klientów zewnętrznych.

Przykładem takiej konstrukcji może być przyrząd ładunkowy do przewozu drewna (rys. 1.) na wagonach. Jego prototyp wykonany w 2020 roku na podstawie opracowania przygotowanego przez właściwe Biura PKP CARGO S.A., został zamontowany na wagonie typu 412Z/Gn serii Sgs, a po jazdach próbnych i dokonanych odbiorach, trafił do eksploatacji obserwowanej.



rys. 1.
źródło: materiały PKP CARGO S.A.

Poprawa procesów utrzymaniowych, będąca jedną z dróg do realizacji celów strategicznych PKP CARGO S.A., możliwa jest przez ciągłe ich doskonalenie i optymalizację w oparciu o doświadczenie pracowników i z wykorzystaniem dostępnej techniki i technologii. Staje się również mocnym argumentem ku temu, by stać się liczącym – jeszcze bardziej niż do tej pory – graczem na rynku utrzymaniowym. Poza zadaniami realizowanymi na potrzeby Właściciela, istnieje szeroka grupa przewoźników kolejowych, dla których PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. - posiadający odpowiedni certyfikat – może sprawować funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, tzw. ECM (Entity in Charge of Maintenance) realizując wszystkie cztery jego funkcje.

Świadczone usługi wykonywane przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i w ramach obowiązujących przepisów, a także idące w parze z rozwojem infrastruktury utrzymaniowej, pozwalają na skrócenie czasu poświęconego na przywrócenie do eksploatacji niesprawnego taboru wagonowego i trakcyjnego, który dla podmiotów świadczących usługi w zakresie transportu jest podstawowym narzędziem pracy i instrumentem finansowania ich dalszej działalności.

Doświadczona kadra, zdobywająca nowe kwalifikacje, pozwoli w perspektywie czasookresu rozszerzyć wachlarz oferowanych usług, również tych wychodzących poza kanon stanowiący trzon działalności gospodarczej Spółki. Jeśli dodać do tego dostęp do nowoczesnych technologii, umożliwiających optymalizację poszczególnych procesów utrzymaniowo-produkcyjnych i poprawę ich jakości, jest szansą na stanie się konkurencyjnym dostawcą materiałów i usług na szeroko rozumianym rynku gospodarczym.

Należy pamiętać, że istnieje głęboka zależność pomiędzy doskonaleniem procesów utrzymaniowych a poprawą procesów przewozowych. Wzrost liczby przewożonych towarów, a w konsekwencji potrzeba zwiększonego zaangażowania ze strony naszej Spółki w proces utrzymaniowo-naprawczy, wymaga również stanowczych i przemyślanych kroków ze strony Właściciela. Nadzieją są zadania, które mają stanowić narzędzia w realizacji głównych celów ogłoszonej zrewidowanej strategii, o których wspomniano na początku niniejszego artykułu. Mowa tu o poprawie procesu sprzedażowego poprzedzonej opracowaniem efektywnej struktury sprzedaży i zwiększonej jej aktywności oraz dostosowaniem zasobów do wyzwań rynkowych, co w konsekwencji ma doprowadzić do poprawy sytuacji ekonomicznej i finansowej, zarówno samej Spółki PKP CARGO S.A. jak i Spółek zależnych należących do Grupy.

Użycie wspomnianych narzędzi jest z kolei zależne w pewnej mierze od zarządcy infrastruktury kolejowej. To właśnie jakość dostępnej infrastruktury, a co za tym idzie przepustowość linii, były - w ankiecie UTK - wskazywanymi przez przedsiębiorców głównymi barierami z jakimi borykają się korzystając z przewozów realizowanych przy użyciu transportu kolejowego. Dodatkowo, zwrócono uwagę na koszty związane z dostępem do infrastruktury oraz konieczność jej rozwoju pod kątem prowadzonych załadunków i rozładunków towarów, zwłaszcza w przypadku transportu intermodalnego. Rozbudowa sieci kolejowych punktów przeładunkowych dla kontenerów w znaczący sposób zmieniłaby organizację transportu, ograniczając wykorzystanie transportu samochodowego.

Zależności pomiędzy zarządcą infrastruktury, przewoźnikiem kolejowym oraz podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie, jakim jest Spółka PKP CARGOTABOR, wskazują na konieczność ścisłej współpracy wychodzącej naprzeciw potrzebom obecnego rynku transportowego. Współpracy, pozwalającej na zaspokojenie oczekiwań ze strony klienta, poczynając od zmian legislacyjnych – przy współpracy z instytucjami rządowymi - i uproszczenia procedur formalnych, przez rozbudowę infrastruktury i sieci kolejowej oraz preferencyjne warunki finansowe za możliwość korzystania z niej, na dostępności do sprawnego i bezpiecznego taboru kończąc. Będzie to miało realny wpływ na zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego, który z jednej strony pozwoli przedsiębiorcom szybciej i sprawniej dotrzeć do odbiorców zamawianych towarów, pozwalając jednocześnie na oszczędność zainwestowanego czasu i pieniędzy, z drugiej – dostawy realizowane drogą kolejową

będą doskonale wpisywać się w światowe trendy, kładące nacisk na ochronę środowiska i ograniczenia szkodliwych emisji.