

Alina Lipińska-Słota

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

PKP CARGO S.A. NA RYNKU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

Wprowadzenie

Spółka PKP Cargo powstała na mocy ustawy z września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe i rozpoczęła swoją działalność 1 października 2001 r. w oparciu o liniową strukturę organizacyjną. Przyjęty system organizacyjny funkcjonował do końca 2008 r., natomiast w 2009 r. podjęto działania restrukturyzacyjne. Uproszczono organizację zarządzania przedsiębiorstwem. Do najważniejszych efektów restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP Cargo S.A. można zaliczyć reorganizację na szczeblu zakładów, polegającą na zmniejszeniu ich liczby z 42 do 16 oraz połączeniu w nich funkcji handlowych z eksploatacyjnymi i utrzymaniem taboru, restrukturyzację zatrudnienia, czyli zmniejszenie liczby zatrudnionych z 51 403 osób w 2001 r. do 28 804 na koniec 2009 r.¹. W 2009 r. redukcję zatrudnienia udało się zrealizować dzięki Programowi Dobrowolnych Odejsć. Stan zatrudnienia na koniec 2010 r. wynosił 26 750 osób. Docelowy poziom zatrudnienia około 21 000 pracowników PKP Cargo S.A. zamierza osiągnąć w 2015 r.². Zmiany wdrożone w 2009 r. pozwoliły przedsiębiorstwu na zwiększenie rentowności przewozów oraz poprawienie wyniku sprzedaży. Rok 2009 został zakończony stratą ze sprzedaży mniejszą o 68 704 tys. zł niż w 2008 r. Koszty działalności operacyjnej ograniczono o 23,8% w porównaniu z 2008 r. Ilość punktów utrzymania ograniczono do 61³. Znaczącym utrudnieniem przemian restrukturyzacyjnych był ich aspekt finansowy, np. redukcja zatrudnienia w 2009 r. kosztowała spółkę prawie 250 mln zł⁴.

¹ Raport roczny 2009, PKP Cargo, s. 11.

² Informacje ogólne o PKP Cargo S.A. Materiały udostępnione przez PKP Cargo S.A., e-mail z 14.07.2010 r.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

Przyjęcie Programu Naprawczego na 2010 r. zakładało m.in. redukcję zbędnego zaplecza, wykorzystanie posiadanego potencjału technologicznego, poprawę jakości napraw taboru i wydłużenie okresu międzynaprawczego wybranych serii wagonów, wdrożenie nowego cyklu przeglądu lokomotyw, a także likwidację nierentownych bocznicy, punktów ładunkowych oraz zbędnych stacji manewrowych i rozrządowych, zwiększenie efektywności usług przewozowych poprzez eksploatację dłuższych i cięższych składów pociągów, ograniczenie liczby magazynów, rezygnację ze zbędnych terenów, jak również rozważenie możliwości outsourcingu badań laboratoryjnych, wykonywanych dotychczas we własnych laboratoriach. Dzięki podjętym działaniom oraz aktywnej polityce handlowej w 2010 r. osiągnięto większy niż zakładano w planie zysk w wysokości 61,9 mln zł. Głównym źródłem przychodów PKP Cargo w 2010 r. była sprzedaż usług przewozowych, których udział w ogólnej wartości przychodów kształtował się na poziomie 91,0%. Poza usługami przewozowymi prowadzono sprzedaż usług trakcyjnych (1,9% przychodów) oraz towarów i materiałów (3,8% przychodów)⁵.

W dniu 1 stycznia 2011 r. wdrożono nową strukturę zarządzania przedsiębiorstwem opartą na bazie 10 zakładów. Podstawowym zadaniem zakładów jest realizacja celów spółki w zakresie: sprzedaży usług przewozowych, organizowania i realizacji dostaw towarów zgodnie z zawartymi umowami, przeładunku, magazynowania, przewozów przy użyciu środków innych przewoźników, obsługi trakcyjnej przewozów realizowanych przez spółkę, wynajmu pojazdów trakcyjnych, naprawy własnego taboru kolejowego, a także świadczenia usług naprawczych oraz utrzymania urządzeń technicznych i zaplecza warsztatowego⁶.

Już w 2010 r. podjęto działania mające na celu usprawnienie podziału zadań pomiędzy PKP Cargo i spółkami zależnymi. Utworzona została Grupa PKP Cargo Logistics, która jest jednym z największych na rynku europejskim operatorów oferujących kompleksowy pakiet usług logistycznych dostosowanych do indywidualnych potrzeb każdego klienta. Spółki Grupy PKP Cargo Logistics działają w ramach następujących dywizji:

- Przewozy – najważniejsza dywizja w działalności Grupy PKP Cargo Logistics. W ramach Grupy PKP Cargo Logistics realizowane są one przez spółki: PKP Cargo (przewozy krajowe i międzynarodowe) oraz PKP Cargo International (przewozy poza granicami Polski). Przewozy samochodowe i promowe w ramach Grupy PKP Cargo Logistics są realizowane przez PS Trade Trans.

⁵ Raport roczny 2010. PKP Cargo Logistics, s. 16.

⁶ Z tradycją w nowoczesność. Album 10 lat PKP Cargo, PKP Cargo Logistics, s. 35.

- Intermodal – obsługę przewozów intermodalnych realizuje spółka Cargosped, będąca wiodącym operatorem logistycznym na polskim rynku. Specjalizuje się ona w logistyce kontenerowej i spedycji kolejowej, przy wykorzystaniu własnych terminali kontenerowych oraz oddziałów i agencji celnych.
- Spedycja – realizacją usług spedycyjnych w ramach Grupy PKP Cargo Logistics zajmują się spółki: PS Trade Trans (spedycja międzynarodowa), Cargosped (spedycja krajowa) oraz PKP Cargo International (spedycja w krajach Europy Środkowowschodniej).
- Terminale – grupa PKP Cargo Logistics dysponuje łącznie 13 terminalami przeładunkowymi. Spośród sześciu zlokalizowanych na granicy wschodniej dwa działają jako odrębne spółki: PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze i PKP Cargo Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica. W ramach Grupy PKP Cargo Logistics obsługę terminali realizują także Cargosped (terminale w Gliwicach, Kobylnicy, Mławie, Warszawie i Braniewie) i PS Trade Trans (oferuje terminale w Zaborzu, Wólce, Dorohusku, Medyce i Sławkowie).
- Bocznicie – obsługę bocznic kolejowych w ramach Grupy PKP Cargo Logistics realizuje spółka PKP Cargo Service z siedzibą w Warszawie.
- Tabor – realizacją napraw taboru kolejowego w ramach Grupy PKP Cargo Logistics zajmuje się łącznie 11 podmiotów, w tym spółki PKP Cargo Wagon (5), PKP Cargo Tabor (4) oraz spółki Gorzów Wagony i Wagrem⁷.

Sytuacja na rynku przewozów kolejowych

W 2009 r. na skutek kryzysu ekonomicznego oraz trudnych warunków atmosferycznych w okresie zimy nastąpiły duże spadki przewozów, a w ich konsekwencji pogorszenie wyników finansowych wszystkich operatorów, w tym także PKP Cargo S.A. Masowe ograniczenia produkcji stali przez krajowych i zagranicznych producentów w 2009 r. spowodowały ponad 40% spadek realizowanych przez PKP Cargo S.A. przewozów rudy, metali i surowców hutniczych oraz ponad 30% spadek przewozów koksu w porównaniu z 2008 r. W 2009 r. nastąpił także spadek wydobywania i sprzedaży węgla kamiennego spowodowany ograniczeniami technologicznymi i mniejszym zapotrzebowaniem na energię, czego konsekwencją było zmniejszenie przewozów węgla przez PKP Cargo o 13,6% w porównaniu do 2008 r. W rezultacie spółka odnotowała

⁷ Ibid., s. 42-48.

w 2009 r. największe w swojej historii spadki przewozów w porównaniu z poprzednim rokiem we wszystkich segmentach rynku. Przewozy ogółem spadły w 2009 r. w porównaniu z 2008 r. o 29,8 mln ton, czyli o 22,2%. W komunikacji krajowej przewieziono 65,2 mln ton towarów, czyli o 13,7 mln ton (17,4%) mniej niż w 2008 r. W relacjach międzynarodowych przewozy w 2009 r. wyniosły 39,4 mln ton, a więc były mniejsze w porównaniu z poprzednim rokiem o 16,1 mln ton, czyli o 29%. W szczególności przewozy w eksporcie były mniejsze o 32,7%, a w imporcie o 21,9% i utrzymywały się na poziomie odpowiednio 39,4 mln ton i 19,1 mln ton⁸.

W 2010 r. nastąpiła poprawa koniunktury. Spółka przewiozła w tym roku 119,6 mln ton ładunków, co stanowiło o 14,3% więcej niż w 2009 r. Udział PKP Cargo S.A. w rynku przewozów towarowych w Polsce w 2010 r. według wielkości przewiezionej masy ładunków wynosił 55,1%. Wykonano pracę przewozową w wysokości 31 587, 9 mln tkm, co dało PKP Cargo S.A. 64,9% udziału w rynku przewozów w Polsce⁹. W przewozach krajowych spółka odnotowała w 2010 r. wzrost przewozów o 3,7 mln ton w porównaniu z poprzednim rokiem. W eksporcie odnotowano wzrost przewozów o 6,3 mln ton, natomiast w imporcie o 3,2 mln ton, a w tranzyście o 1,8 mln ton¹⁰.

Główny udział w wielkości przewozów miały ładunki masowe, takie jak węgiel kamienny i kruszywa. Przewozy węgla kamiennego zwiększyły się z 47 152 tys. ton w 2009 r. do 52 729 tys. ton w 2010 r. i w 2010 r. stanowiły 44,1% wszystkich przewozów spółki. Kolejne miejsca w przewozach zajęły kamień, żwir i wapno (17,0% w przewozach ogółem), metale i wyroby (około 8,3% w przewozach ogółem) oraz koks i węgiel brunatny (około 6,7% w przewozach ogółem)¹¹.

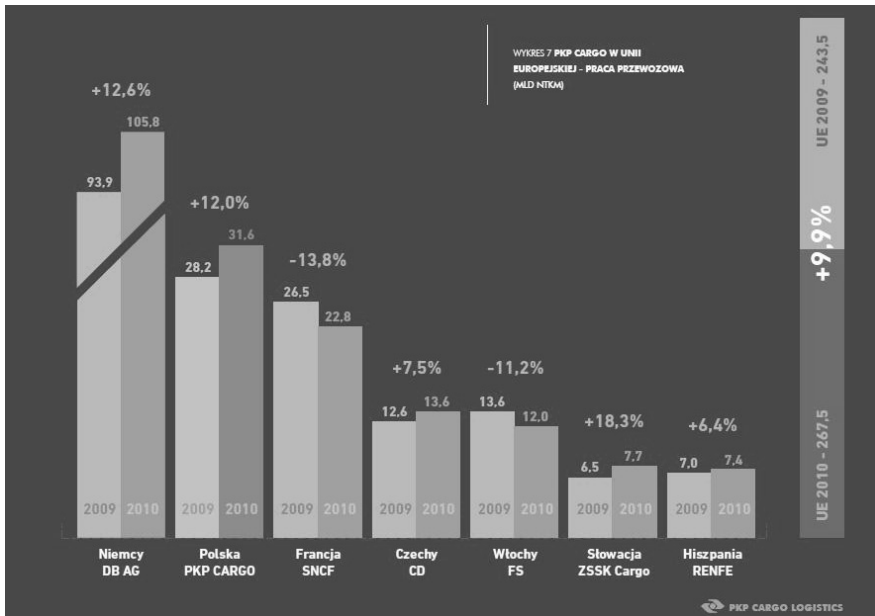
W perspektywie najbliższych kilku-, kilkunastu lat sytuacja nie zmieni się ze względu na duże uzależnienie przemysłu energetycznego od tego nośnika energii i wykorzystanie kruszyw w realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Będą także wzrastać przewozy realizowane w grupie „inne”, w których mieszczą się przewozy intermodalne. Aktualnie PKP Cargo S.A. jest pierwszym w Polsce i drugim w Unii Europejskiej (po DB AG) przewoźnikiem, biorąc pod uwagę zarówno wielkość przewiezionej masy ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej.

⁸ Ibid., s. 137.

⁹ Raport roczny 2010. PKP Cargo Logistics, s. 41.

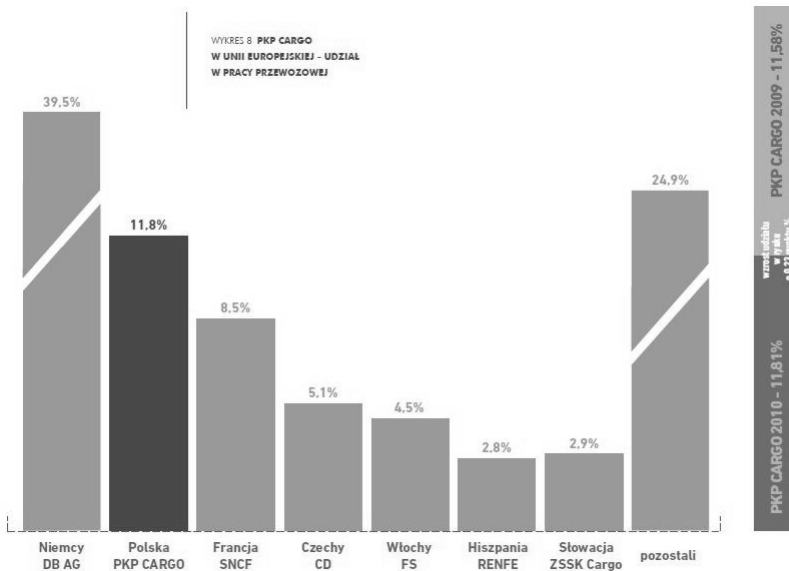
¹⁰ Z tradycją w nowoczesność. Album..., op. cit., s. 140.

¹¹ Raport roczny 2010..., op. cit., s. 38.



Rys. 1. Kształtowanie się wielkości pracy przewozowej wykonanej przez przewoźników poszczególnych krajów Unii Europejskiej

Źródło: Raport roczny 2010. PKP Cargo Logistics, s. 42.



Rys. 2. Udział poszczególnych przewoźników w wykonanej pracy przewozowej

Źródło: Ibid., s. 43.

PKP Cargo S.A. na rynku europejskim

PKP Cargo S.A. podjęła działania mające na celu realizację samodzielnej działalności przewozowej poza granicami Polski, w szczególności systemowych przewozów towarowych własnym taborem i drużynami trakcyjnymi na terenie Czech (we współpracy z OKD Doprava, obecnie Advenced World Transport), Słowacji (we współpracy z ZSSK Cargo) i Niemiec (we współpracy z Railion Deutschland AG). W tym celu rozpoczęto starania o wydanie Certyfikatu Bezpieczeństwa (część B), jaki uprawnia do samodzielnego wykonywania kolejowych przewozów towarów na sieciach wymienionych państw. Uzyskanie takiego certyfikatu jest równoznaczne z akceptacją i stosowaniem się do uregulowań i przepisów wewnętrznych obowiązujących w tych krajach, certyfikacją personelu, posiadaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji użytkowanego taboru kolejowego¹². W styczniu 2010 r. PKP Cargo S.A. otrzymała taki certyfikat od urzędu czeskiego, natomiast w grudniu 2010 r. i w lutym 2011 r. stosowne dokumenty wydały urzędy w Niemczech i Słowacji. Otrzymane certyfikaty bezpieczeństwa upoważniają spółkę do przewozów wszelkich typów ładunków, łącznie z ładunkami niebezpiecznymi, na całym obszarze kolei czeskich, niemieckich i słowackich¹³. Ponadto spółka dysponuje nowoczesnymi lokomotywami TRAXX F140 MS umożliwiającymi realizowanie przewozów międzynarodowych.

Od kwietnia 2010 r. PKP Cargo S.A. realizuje samodzielnie przewozy w Czechach. W drugim półroczu 2010 r. było to ponad 200 pociągów miesięcznie. Dla przedsiębiorstwa Trenitalia w relacji Tychy-Breclav uruchomiono 50-60 pociągów tygodniowo z samochodami FIAT, a dla USS Steel w relacji Świnoujście-Cadca 5 pociągów tygodniowo z koksem. Od marca 2011 r. na zlecenie przedsiębiorstwa Mosolf spółka uruchomiła polsko-niemieckie przewozy transgraniczne w relacji Tychy-Wustermark koło Berlina, skąd samochody są kierowane na Grimaldi Europa Terminal w Antwerpii lub do centrum techniczno-logistycznego w Mosolf w Etzin. Z Antwerpii samochody trafiają do Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Maroka, natomiast z centrum przeładunku i sortowania samochodów w Etzin transportem drogowym są rozwożone wewnątrz Niemiec. Zgodnie z umową zawartą pomiędzy PKP Cargo S.A. i Mosolf uruchamianych jest 6 przewozów całopociągowych w tygodniu, co pozwala na transport 7,2 tys. samochodów miesięcznie. W ramach samodzielných przewozów polsko-niemieckich uruchomiono także 7 pociągów tygodniowo w relacji Dąbrowa Górnicza-Bremen. Pociągami przewożone są półprodukty hutnicze dla Arcelor Mittal. Od maja 2011 r. realizowane są samodzielne przewozy na terenie Słowacji. Z Koszyc

¹² Z tradycją w nowoczesność. Album..., op. cit., s. 124.

¹³ Ibid., s. 125.

do polski przewożony jest żużel. W początkowym okresie połączenie jest obsługiwane przez 3 pociągi tygodniowo, jednak docelowo ilość ta ma zostać zwiększona¹⁴. PKP Cargo S.A. podpisały także z przedstawicielami Kolei Litewskich „Ramową umowę pomiędzy PKP CARGO S.A. i LG S.A. o wspólnej działalności w sferze sprzedaży usług przewozowych”. Omówiono kierunki działań, które pozwolą na stworzenie dogodnych warunków wzrostu wzajemnych przewozów towarowych i uzgodniono sposoby optymalizacji współpracy organizacyjno-eksploatacyjnej na przejściu granicznym Trakiszki-Mockawa¹⁵.

Podsumowanie

Restrukturyzacja PKP Cargo S.A. przyniosła wiele wymiernych efektów. Wydaje się jednak, że spółka powinna położyć większy nacisk na jakość świadczonych usług. Pewne działania już zostały podjęte. Zadaniem pionu handlowego spółki jest konstruowanie oferty pod indywidualne potrzeby klienta i z uwzględnieniem zmieniającego się otoczenia rynkowego. Wdrożona została także nowa strategia cenowa, polegająca na wyliczaniu rentowności każdego przewozu z osobna¹⁶. Należy zwiększyć ilość specjalistycznego taboru przystosowanego do określonych ładunków i nowoczesnych technologii przeładunkowych, a także zwiększyć ilość i przepustowość terminali przeładunkowych oraz poprawić ich zaplecze logistyczne.

Przyszłość przewozów towarowych wymaga wdrożenia nowoczesnych rozwiązań logistycznych. Coraz częściej mówi się nie o rynku transportowym, lecz o rynku transportowo-spedycyjno-logistycznym, na którym funkcjonują operatorzy oferujący tzw. zintegrowane pakiety usług logistycznych, a więc szeroki zakres usług, nie ograniczając się jedynie do przewozu. PKP Cargo pełniąc funkcję operatora logistycznego pod marką rynkową PKP Cargo Logistics, jako strategiczne cele do 2015 r. stawia sobie: umocnienie pozycji lidera na polskim rynku przewozowym, zwiększając udział w rynku dzięki poprawie konkurencyjności, podniesieniu rentowności i wydajności oraz stałe wzmacnianie relacji biznesowych z klientami; ekspansję na rynki zagraniczne poprzez budowę własnej sieci międzynarodowych połączeń; rozwijanie nowych usług logistycznych, takich jak przewozy samochodowe, magazynowanie, obsługa i utrzymanie bocznic; rozwijanie usług intermodalnych; doskonalenie oferty na rynku prze-

¹⁴ Ibid., s. 127.

¹⁵ http://www.pkp-cargo.pl/Umowa_PKP_CARGO_i_Kolei_Litewskich,572,pr,302,j,1.html (14.11.2010).

¹⁶ PKP Cargo łapie drugi oddech, „Rynek Kolejowy” 2010, nr 6, s. 46.

wozów rozproszonych poprzez optymalizację systemu planowania przewozów na stałych ciągach komunikacyjnych (stała siatka połączeń), kompleksową ofertę (łączenie ofert dla różnych technologii przewozu), zwiększenie niezawodności i pewność dostawy oraz precyzyjny system informowania klienta o ładunku; dalsze stabilne inwestowanie, w szczególności w tabor trakcyjny i wagonowy, w informatyzację spółki i projekty kapitałowe; kontynuację procesu restrukturyzacji¹⁷.

Wykorzystanie logistyki w przewozach ładunków pozwoli na zwiększenie wydajności poszczególnych form transportu, w tym także transportu kombinowanego, preferowanego ze względu na jego proekologiczny charakter. Dzięki temu można będzie wykorzystać mniejszą liczbę jednostek transportowych do przewozu większej masy ładunków. W Unii Europejskiej podkreśla się konieczność modernizacji kolei i żeglugi śródlądowej, rozwoju transportu dalekomorskiego i jego powiązań z transportem lądowym. Zwraca się także uwagę, aby w transporcie na duże odległości, w korytarzach transportowych, doprowadzić do zmiany form transportu na bardziej przyjazne środowisku. Jednocześnie bardzo ważna jest optymalizacja każdej z form transportu, tak aby były one energooszczędne, bezpieczne i proekologiczne. Coraz większego znaczenia nabiera komodalność, czyli wydajne wykorzystanie różnych form transportu z osobna i form łączonych, która z założenia powinna doprowadzić do optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów¹⁸.

PKP CARGO ON FREIGHT TRANSPORTATION MARKET

Summary

In the article was characterized railway freight transportation market. Author described actions taken by PKP Cargo S.A. as part of reorganization for strengthen their position on domestic freight transportation market and for enter to EU market as well. In the article was exposed changes which occurred during last few years in railway freight transportation and was described their determinate factors. Also was presented strategic aims of PKP Cargo Logistics till year 2015.

¹⁷ Z tradycją w nowoczesność. Album..., op. cit., s. 206.

¹⁸ [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com\(2006\)0336/_com_com\(2006\)0336_pl.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com(2006)0336/_com_com(2006)0336_pl.pdf) (2.11.2009).