

Wielcy mali klienci

12 maja 2016

Spółka PKP Cargo często sama rezygnowała z obsługi klientów chcących przewieźć towar w jednym-dwóch wagonach. Dziś przewoźnik chce tych mniejszych nadawców odzyskać.

PKP Cargo ma skończyć z ignorowaniem drobnych klientów. Zapowiedział to Maciej Libiszewski, który kieruje tą spółką od grudnia 2015 r. Dotychczasową politykę koncentrowania się na obsłudze masowych zleceń szef PKP Cargo wymienia wśród błędów swoich poprzedników: – Jednym z przykładów ich zaniedbań jest niedocenienie znaczenia transportu rozproszonego, czyli oferowania klientom, z reguły mniejszym firmom, możliwości przewiezienia ładunków mieszczących się w jednym czy dwóch wagonach – mówił Libiszewski w rozmowie z „Gazetą Polską”. – Uznano, że poniżej pewnej wartości na poziomie kilkudziesięciu tysięcy ton nie ma sensu schodzić, że taki „mniejszy” klient nie jest istotny.

MYŚLENIE CAŁOPOCIĄGOWE

Na kolei zaspokajanie potrzeb drobniejszych nadawców i odbiorców schodziło w minionych latach na coraz dalszy plan. – Po otwarciu rynku przewozów towarowych nowi przewoźnicy skupili się na przewozach całopociągowych, które cechują się wysoką stopą zwrotu nakładów – wyjaśnia dr inż. Arkadiusz Drewnowski z Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. – Na walce z przewoźnikami spoza Grupy PKP o kontrakty na przewozy całopociągowe skoncentrowało się również PKP Cargo.

Istotą przewozów całopociągowych jest to, że cały skład załadowywany jest w jednym punkcie jednym rodzajem towaru, by bezpośrednio udać się do punktu docelowego, gdzie następuje rozładunek. Takim sposobem przewozi się na przykład węgiel kamienny z kopalni do elektrowni.

Organizacja przewozów rozproszonych – odpowiadających potrzebom mniejszych klientów – jest bardziej złożona. Najpierw pojedyncze wagony z różnymi rodzajami ładunków dowożone są z punktów ładunkowych i bocznic zakładowych do najbliższej stacji manewrowej. Tu ze zwiezionych wagonów zestawia się dłuższe składy, które następnie wyprawiane są do stacji manewrowych w innych częściach kraju. Potem z tych stacji pociągi zdawcze rozwożą wagony do okolicznych odbiorców.

W 2015 r. PKP Cargo przewiozło 116 mln ton towarów, z czego około 15% metodą rozproszoną. Dla porównania, w 2003 r. – na początku liberalizacji rynku kolejowych przewozów towarowych – PKP Cargo przewiozło w sumie 156 mln ton towarów, w tym prawie 40% w systemie rozproszonym.

POCIĄG DO CIĘŻARÓWEK

Przez kilkanaście lat segment przewozów rozproszonych skurczył się niemal czterokrotnie. – Systematyczne ograniczanie liczby pociągów zdawczych spowodowało wycofanie się pewnej grupy klientów ze współpracy koleją lub tej współpracy znaczne ograniczenie – mówi Bartosz Sojda z portalu LubelskaKolej.net. – Ładunki trafiły na drogi, przez co ruch tirów wzrósł tak drastycznie.

Analizy rynku wykazują, że popyt najsilniej na transport drogowy przesuwają się z kolejowych przewozów rozproszonych – w znacznie większym stopniu aniżeli z przewozów całopociągowych. Wniosek taki płynie z opublikowanego w 2012 r. przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów „Raportu z badania krajowego rynku przewozu towarów”.

Potwierdza to Arkadiusz Drewnowski: – O ile przewoźnicy kolejowi konkurują o ładunki nie z transportem samochodowym, lecz przede wszystkim między sobą, o tyle między przewoźnikami samochodowymi ostra walka konkurencyjna spowodowała, że skierowali się oni w stronę ładunków przewożonych koleją –

właśnie w segmencie przewozów rozproszonych. Kolej nie była w stanie odpowiedzieć atrakcyjną ofertą.

W efekcie setki klientów – takich jak lokalne składy opału i paliw, magazyny nawozowe, skupy złomu, mniejsze kopalnie kruszyw czy nadleśnictwa – przerzuciły się na transport drogowy. Czy teraz PKP Cargo będzie w stanie takie firmy odzyskać?

– Ruch rozproszony wymaga dużego doświadczenia i większych nakładów pracy niż w przypadku przewozów zwartych – przyznaje szef PKP Cargo Maciej Libiszewski. Po czym dodaje: – Posiadamy wysoko wykwalifikowaną kadrę i niezbędne zasoby do prowadzenia tego typu ruchu.

Niemniej istotne jest to, by potrzeby przewozów rozproszonych uwzględniane były przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. – Staramy się podpowiadać właściwe kierunki w zakresie prac modernizacyjnych na infrastrukturze kolejowej. Zależy nam w szczególności na przywracaniu punktów ładunkowych wzdłuż modernizowanych linii – podkreśla prezes PKP Cargo.

TIRY NA TORY

Przy odbudowywaniu przewozów rozproszonych czkawką mogą się odbić wcześniejsze decyzje spółki PKP Cargo, które wpisywały się w politykę ograniczania tego segmentu działalności: zwolnienia pracowników czy zmiany w strukturze użytkowanego taboru. – Ciężko odbudować bazę taborową i pracowniczą, ale jeszcze ciężiej odbudować zaufanie klientów – mówi Bartosz Sojda. Mowa o firmach, które jeszcze kilka lat temu swoje ładunki przewoziły pociągami – do momentu gdy spółka PKP Cargo często sama zrezygnowała z świadczenia tych usług, za powód podając zbyt małą skalę działalności. Tak oto kolej wepchnęła wielu swoich klientów w objęcia transportu drogowego.

Jeśli powiedzie się plan renesansu przewozów rozproszonych i PKP Cargo odzyska małych klientów, wówczas efektem może być zmniejszenie się ruchu tirów na drogach.

Z kolei dla samej spółki PKP Cargo odbudowana baza drobnych nadawców i odbiorców z różnych gałęzi gospodarki może stanowić dobre zabezpieczenie nie tylko na wahania koniunktury w przewozach ładunków masowych, ale także na sytuacje, gdy któryś z konkurencyjnych przewoźników kolejowych przejmuje duży kontrakt na przewozy całopociągowe. – Utrzymanie segmentu przesyłek rozproszonych to lepsze zagospodarowanie taboru i pracowników – mówi Bartosz Sojda. – Przesyłki rozproszone mają jeszcze jedną zaletę: budują bazę niewielkich, ale stabilnych przychodów, które przydają się szczególnie w kiepskich okresach, gdy nie wozi się kruszyw czy paliw.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: ZBS.net.pl