

Gdańsk, 23 września 2015 r.

KOMUNIKAT PRASOWY

PKP CARGO tworzy nowoczesną flotę na Europę i kupuje 15 lokomotyw wielosystemowych za blisko 315 mln zł

PKP CARGO kupiło 15 lokomotyw wielosystemowych od Siemens. Lokomotywy te będą prowadzić pociągi PKP CARGO w Polsce i sześciu innych krajach Unii Europejskiej. Siemens będzie dostarczać pojazdy już od stycznia 2016 roku, ostatnie z nich trafią do PKP CARGO w 2017 roku. Podpisana umowa zawiera opcję zakupu po ustalonej cenie kolejnych pięciu lokomotyw, o czym PKP CARGO zadecyduje do końca 2017 roku. Lokomotywy wielosystemowe umożliwiają płynne przewożenie ładunków pomiędzy krajami, w których występują różne systemy zasilania.

Umowa została podpisana podczas Międzynarodowych Targów Trako odbywających się w Gdańsku. Wartość umowy to 75 mln euro netto (blisko 315 mln zł).

– Ofensywa PKP CARGO trwa. Kupujemy nowoczesne lokomotywy za ponad 300 mln zł. To największa nasza inwestycja w tabor na przestrzeni wielu lat, jeden z większych przetargów tego typu w tej części Europy. Po zakupie czeskiego AWT wykonaliśmy kolejny realny krok w kierunku budowy międzynarodowej pozycji PKP CARGO i wzmocnienia naszej obecności na rynkach ościennych. Lokomotywy wielosystemowe to nowoczesny tabor, dzięki któremu nasza oferta przewozów międzynarodowych dla klientów z Polski i zagranicy będzie jeszcze bardziej konkurencyjna – mówi Adam Purwin, Prezes Zarządu PKP CARGO.

Lokomotywa wielosystemowa jest przystosowana do przejazdu pod różnymi systemami zasilania bez konieczności zatrzymywania pociągu. Pozwala to na płynną obsługę połączeń transgranicznych w krajach, gdzie występują różne rodzaje napięć na sieci kolejowej. Dzięki temu przejazd z Niemiec do Węgier przez Polskę, Czechy i Słowację może być realizowany przy wykorzystaniu jednej lokomotywy.

Siemens i Newag w przetargu

Siemens jako jedyny z dwóch startujących w przetargu producentów przedstawił kompleksową ofertę na dostawę 15 lokomotyw i sprzętu potrzebnego do ich obsługi. Drugi z nich, polski Newag, zaoferował cztery lokomotywy do obsługi korytarza Polska – Niemcy. Oferta Siemens okazała się zdecydowanie korzystniejsza.

– Przetarg był skonstruowany w taki sposób, by umożliwić uczestnictwo jak największej liczby producentów lokomotyw. Zależało nam jednocześnie na szybkiej realizacji umowy, bo jedynie dobrze wyposażona flota lokomotyw wielosystemowych pozwala na realizację planu ekspansji międzynarodowej – mówi Wojciech Derda, Członek Zarządu PKP CARGO ds. Operacyjnych

– Dzięki specjalnej konstrukcji lokomotyw Vectron możemy spełnić oczekiwania PKP CARGO. Szczególnie istotne w tym wypadku są możliwości dostosowania lokomotyw do realizowania przewozów na terenie określonych państw europejskich, a także zapewnienie dostaw w możliwie krótkim czasie – mówi Marek Bielski, Członek Zarządu Siemens Sp. z o.o., Dyrektor Branż Mobility i Building Technologies.

W przetargu PKP CARGO wymagało od oferentów doświadczenia w zakresie produkcji lokomotyw elektrycznych oraz posiadania homologacji przynajmniej w jednym z krajów, w których nowe lokomotywy będą eksploatowane. Podpisana umowa zawiera mechanizmy chroniące PKP CARGO przed nadmiernymi przestojami lokomotyw, m.in. wskaźniki gotowości technicznej i niezawodności. Przekroczenie ustalonych poziomów tych współczynników spowoduje wypłatę kar umownych na rzecz PKP CARGO, które pokryją koszty taboru zastępczego.

Głównym przedmiotem umowy jest dostawa 15 lokomotyw wielosystemowych. Dwanaście z nich będzie miało homologację w Polsce, Niemczech, Czechach, Słowacji, Austrii i na Węgrzech, a trzy dodatkowo w Holandii. Ponadto zwycięskie konsorcjum dostarczy PKP CARGO sprzęt komputerowy, oprogramowanie oraz systemy diagnostyczne i informacyjne niezbędne do eksploatacji pojazdów. Siemens będzie również serwisował dostarczone lokomotywy przez osiem lat.

Umowa zawiera też zapis o możliwości zakupu dodatkowych pięciu lokomotyw wielosystemowych po takiej samej cenie, jak 15 już zamówionych. Łączna cena pięciu opcjonalnych pojazdów to 26 mln euro (około 110 mln zł). Na decyzję o zakupie PKP CARGO będzie miało czas do końca 2017 roku.

Pierwsze Vectrony w styczniu 2016 roku

Pierwsze trzy z 15 nowych maszyn pojawią się w parku taborowym PKP CARGO już z końcem stycznia 2016 roku, a trzy kolejne miesiąc później. Ostatnie pojazdy (z homologacją na siedem krajów UE) zostaną dostarczone z końcem pierwszego półrocza 2017 roku.

Dotychczas PKP CARGO posiadało tylko jedną własną lokomotywę wielosystemową, a resztę dzierżawiło (leasing operacyjny). Takie rozwiązanie umożliwiło szybkie i elastyczne reagowanie na zmieniające się warunki przewozowe oraz pozwoliło na zdobycie certyfikatów bezpieczeństwa za granicą. Obecnie PKP CARGO ma ustabilizowany poziom wykorzystania lokomotyw wielosystemowych. W takich warunkach zakup jest najkorzystniejszą opcją, ponieważ umożliwia skuteczniejszą konkurencję cenową z zagranicznymi przewoźnikami.

Budowa europejskiej floty

Pierwszymi lokomotywami wielosystemowymi używanymi przez PKP CARGO była seria EU43 (Bombardier Traxx). PKP CARGO od 2008 wykorzystywało roku sześć takich pojazdów do obsługi połączeń między Polską a Niemcami. W 2012 roku lokomotywy Bombardiera zostały zastąpione maszynami serii EU45 (Siemens EuroSprinter). Obecnie PKP CARGO eksploatuje dziesięć lokomotyw tego typu. Prowadzą one pociągi m.in. z kontenerami, samochodami, stalą, węglem, koksem, rudą żelaza, zrębka i częściami samochodowymi. Obsługują one trzy główne korytarze: Polska-Czechy-Austria, Polska-Niemcy-Holandia i Niemcy-Polska-Czechy-Słowacja-Węgry.

Dzięki pozyskanym certyfikatом PKP CARGO może samodzielnie prowadzić przewozy w dziewięciu krajach Unii Europejskiej. Obecnie PKP CARGO prowadzi samodzielnie pociągi na terytorium ośmiu państw Unii Europejskiej: Polski, Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Holandii, Węgier i Litwy. Posiada również uprawnienia do poruszania się na terytorium Belgii. Oprócz lokomotyw wielosystemowych, do obsługi połączeń za granicą PKP CARGO wykorzystuje lokomotywy spalinowe (w Niemczech, Czechach, na Słowacji i Litwie) oraz elektryczne lokomotywy jednosystemowe (w Czechach i na Słowacji).

PKP CARGO jest największym towarowym przewoźnikiem kolejowym w Polsce, z udziałem w rynku przekraczającym 56 proc. w ujęciu pracy przewozowej (I półrocze 2015). Z obsługi przewozów towarów importowanych lub eksportowanych pochodzi ponad 40 proc. pracy przewozowej

PKP CARGO. Oprócz przewozów towarów koleją, Grupa PKP CARGO jest również spedytorem oraz operatorem terminali i bocznic. Zajmuje się też naprawą i utrzymaniem taboru kolejowego.

Kontakt:

Biuro Prasowe PKP CARGO

(+ 48) 663 290 777

media@pkp-cargo.eu

Mirosław Kuk

Rzecznik Prasowy PKP CARGO

(+48) 783 915 134

m.kuk@pkp-cargo.eu

Grupa PKP CARGO jest liderem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i drugim największym operatorem w Unii Europejskiej. Powstała w 2001 roku. Oferuje klientom zintegrowane usługi logistyczne, łącząc transport kolejowy (największa flota taboru w Polsce), samochodowy oraz morski. Świadczy samodzielne przewozy towarowe dla kilku tysięcy klientów na terenie Polski, Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, Belgii, Holandii, Węgier i Litwy. W marcu 2015 roku spółka podpisała umowę o strategicznej współpracy z HZ Cargo, chorwackim przewoźnikiem kolejowym, a w maju przejęła 80 proc. udziałów w Advanced World Transport, drugim co do wielkości kolejowym przewoźniku towarowym w Czechach.

W skład Grupy PKP CARGO wchodzi spółki zależne, odpowiedzialna m.in. za przewozy intermodalne (Cargosped), krajową i międzynarodową spedycję kolejową (PS Trade Trans) oraz serwis i utrzymanie taboru (PKP CARGOTABOR).

W 2014 roku Grupa PKP CARGO osiągnęła 4,3 mld zł przychodów, przewożąc 111 mln ton ładunków.

30 października 2013 roku PKP CARGO zadebiutowało na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, stając się pierwszym kolejowym przewoźnikiem towarowym w UE notowanym na giełdzie. Wartość oferty publicznej, w której PKP S.A. sprzedała niemal 50 proc. akcji PKP CARGO, wyniosła 1,42 mld zł. Spółka obecnie wchodzi w skład indeksu mWIG40. Jej głównym akcjonariuszem pozostaje PKP S.A.

Grupa PKP CARGO prowadzi aktywną działalność z zakresu CSR. Stosuje standardy odpowiedzialnej polityki pracowniczej, realizuje szereg działań na rzecz ochrony środowiska, jest także mecenasem zabytków techniki kolejowej, zgromadzonych m.in. w unikalnej na skalę europejską Parowozowni Wolsztyn.