



Wszystkie fot. Jacek Goździewicz

Roman Czubiński

# KORONAWIRUS W BRANŻY KOLEJOWEJ: KRYZYS I PERSPEKTYWY WYJŚCIA

**P**andemia COVID-19 zaskoczyła całą branżę kolejową, stawiając w trudnej sytuacji zarówno przewoźników, jak i producentów taboru – wynika z sondażu przeprowadzonego wśród firm z branży kolejowej. Spadek zapotrzebowania na przewozy osób i towarów idzie w parze z zakłóceniami łańcuchów dostaw dla producentów i koniecznością zapewnienia środków ochronnych pracownikom. Część firm oczekuje zwiększenia kryzysowej pomocy finansowej udzielanej przez państwo.

## **Przewoźnicy pasażerscy: Bardzo duże spadki frekwencji**

Jest zrozumiałe, że skutki wprowadzonych w związku z pandemią ograniczeń przemieszczania się najmocniej uderzyły w przewoźników dalekobieżnych, których pociągi rzadziej są wykorzystywane w koniecznych dojazdach do pracy. Wskaźnik rezerwacji biletów w pociągach

PKP IC spadł aż o 94%. Przewoźnik usiłuje, o ile to możliwe, dopasować tymczasowo ofertę do zmienionych warunków. Średnia liczba pociągów uruchamianych przez PKP Intercity w dobie została ograniczona o ok. 60%. Kolejne 8% pociągów kursuje w relacjach skróconych. – Nie zostały jednak zawieszane żadne relacje w dalekobieżnych połączeniach kolejowych – twier-

dzi Anna Zakrzewska z biura prasowego spółki. – Jednocześnie PKP IC stale monitoruje frekwencję w swoich pociągach, co pozwala na reakcję, gdy spodziewana jest większa liczba podróżnych. W takich sytuacjach skład zostanie wzmocniony dodatkowymi wagonami, umożliwiając tym samym zajmowanie miejsc z zachowaniem odstępów pomiędzy podróżnymi – dodaje.

Według zapewnień Zakrzewskiej spółka mimo spadku przychodów zachowuje płynność finansową. Również ciągłość dostaw towarów i usług niezbędnych do realizacji przewozów jest utrzymana. – Przewoźnik pozytywnie odnosi się do działań rządu, wspierających przedsiębiorstwa (w tym spółki Skarbu Państwa) w czasie pandemii – deklaruje przedstawicielka PKP IC.

Mniej konkretnej informacji udziela Polregio. – Z uwagi na sytuację epidemiczną i niską frekwencję, w porozumieniu z władzami samorządów województw, część pociągów Polregio została zawieszona – mówi rzecznik spółki Dominik Lebda, nie podając jednak szczegółowych statystyk. Co oczywiste, przestały też kursować pociągi międzynarodowe. Jeszcze zanim to nastąpiło, przewoźnik objął je szczególnymi środkami ostrożności. – Przed zamknięciem międzynarodowego ruchu pasażerskiego w pociągach transgranicznych i obsługujących ruch do i z lotnisk były dystrybuowane ulotki Głównego Inspektoratu Sanitarnego. Pociągi te były objęte kontrolami sanitarnymi w zakresie pomiaru temperatury ciała pasażerów – zapewnia rzecznik. Pasażerom tych pociągów rozdawano też karty lokalizacji w formie ankiety po polsku i angielsku w celu umożliwienia ewentualnego kontaktu.

Kryzys nie ominął także spółek wojewódzkich. – Z powodu pandemii COVID19 dzienna liczba naszych pasażerów zmalała z 40 tys. do 5-6 tys. osób – informuje Beata Wagner z Wydziału Promocji i Marketingu Kolei Wielkopolskich. Liczba uruchamianych pociągów uległa redukcji o ok. 40%, co oznacza zmniejszenie dobowej pracy eksploatacyjnej o ok. 30%. Przewoźnik stara się pozostawić w siatce połączeń pociągi kursujące w godzinach szczytu. – Zmiany zostały dokonane przede wszystkim w tzw. godzinach pozaszczytowych, tak aby utrzymać najważniejsze kursy. Dbamy o to, aby wprowadzone ograniczenia kursów w żadnym stopniu nie wpłynęły na komfort podróżnych – zastrzega przedstawicielka KW.

– Mijmy nadzieję, że sprawdzą się najbardziej optymistyczne prognozy i późną wiosną problem koronawirusa przestanie istnieć – mówi Wagner. Niezależnie jednak od tego, czy ta rachuba się spełni, konsekwencje dla wyników finansowych spółki będą niekorzystne. Choć skalę tego spadku będzie można ocenić dopiero po powrocie do normalnego działania, już dziś wiadomo, że wielu stałych pasażerów zwróciło bilety okresowe.

Rozkład jazdy Kolei Mazowieckich obowiązujący podczas pandemii jest zbliżony do obowiązującego

w soboty, niedziele i święta. – Pozostała jednak większość połączeń przyspieszonych, tak by umożliwić podróż do pracy i powrót do domu – zaznacza rzecznik KM, Donata Nowakowska. Spadek zapotrzebowania na przewozy mocno obniżył przychody ze sprzedaży biletów. Ostateczny wpływ pandemii na wyniki finansowe będzie zależał od wielu czynników, w tym – od czasu jej trwania, ale także od kondycji budżetu organizatora przewozów. – Spółka KM realizuje przewozy publiczne zlecone przez Samorząd Województwa Mazowieckiego, więc jej wynik finansowy będzie pośrednio uzależniony od sytuacji finansowej województwa. Jest to obecnie analizowane, ale to jeszcze zbyt krótki okres, aby się do tego jednoznacznie odnosić i wskazywać konkretne wartości – ocenia przedstawicielka KM. – Czynimy wszystko, aby obecna sytuacja jak najmniej odbiła się na naszych relacjach biznesowych, utrzymując w miarę możliwości normalny system pracy, a więc i prowadzonych zamówień. Występują nieznaczne ograniczenia w dostępie do niektórych towarów bądź usług, przez co, o ile nie są one niezbędne w danej chwili, staramy się uelastycznić nasze zamówienia – dodaje.

Na tle tendencji do ograniczania oferty wyróżnia się podejście warszawskiej SKM. – Zarząd Transportu Miejskiego w porozumieniu z SKM nie ograniczał liczby kursów i nie zmniejszał częstotliwości kursowania w celu zapewnienia jak najlepszej oferty przewozowej dla podróżnych na obszarze stołecznej aglomeracji – mówi rzecznik przewoźnika, Kamil Migąła. Jak przyznaje, pandemia wraz z wprowadzonymi przez władze obostrzeniami wpłynęła na ograniczenie liczby pasażerów SKM, na razie jednak za wcześnie na podawanie konkretnych liczb.

Na pytania o plany związane z odbudową oferty po zniesieniu ograniczeń w poruszaniu się odpowiedzieli tylko przewoźnicy samorządowi. Aby choć częściowo odrobić straty, KW planują ofensywę promocyjną. – W momencie, kiedy wszystkie pociągi Kolei Wielkopolskich ujęte w regularnym rozkładzie jazdy będą ponownie kursowały, na pewno będziemy jeszcze intensywniej zachęcać do podróżowania koleją. Zintensyfikujemy nasze działania promocyjne, będziemy ponownie podkreślać wymiar ekologiczny podróży pociągiem. Wierzymy, że obecna kryzysowa sytuacja będzie miała również pewne pozytywne efekty, takie jak większe docenienie i odpowiedzialność ludzi za świat wokół. Wybór transportu kolejowego na co dzień to właśnie jeden z przykładów świadomego wyboru z punktu widzenia ochrony środowiska – deklaruje Wagner. Powrót do rozkładu jazdy sprzed pandemii deklarują także Koleje Mazowieckie.

Na razie jednak przewoźnik ogranicza zamówienia, które obecnie nie są priorytetowe (np. dotyczące właśnie materiałów promocyjnych). – Analizujemy plan finansowy pod kątem oszczędności w wydatkowaniu

**RAPORT**

**Wszyscy przewoźnicy zapewniają, że troska o bezpieczeństwo pasażerów i pracowników jest ich priorytetem. Zwiększono częstotliwość sprzątanania i dezynfekcji pojazdów, wydzielono w nich strefy bezpieczeństwa dla personelu (w SKM wyłączono też z użytkowania pierwsze i ostatnie drzwi w każdym EZT), drużyny konduktorskie i inni zatrudnieni otrzymali środki ochrony osobistej oraz dokładne instrukcje postępowania w razie podejrzenia choroby u siebie lub kogoś z podróży.**

środków finansowych w 2019 r. i przesunięcia działań inwestycyjnych na lata kolejne – informuje przedstawicielka KW. Na bieżąco są natomiast realizowane zamówienia na części zamienne i materiały eksploatacyjne oraz zakupy konieczne do przeprowadzania przeglądów i napraw pojazdów. Spółka analizuje możliwość skorzystania z rządowego pakietu antykryzysowego, jednak – jak ocenia Wagner – ocena jego rozwiązań oraz konkretne decyzje będą możliwe, gdy poznamy już skalę strat po ustaniu pandemii.

Wszyscy przewoźnicy zapewniają, że troska o bezpieczeństwo pasażerów i pracowników jest ich priorytetem. Zwiększono częstotliwość sprzątanania i dezynfekcji pojazdów, wydzielono w nich strefy bezpieczeństwa dla personelu (w SKM wyłączono też z użytkowania pierwsze i ostatnie drzwi w każdym EZT), drużyny konduktorskie i inni zatrudnieni otrzymali środki ochrony osobistej oraz dokładne instrukcje postępowania w razie podejrzenia choroby u siebie lub kogoś z podróży. – W czasie kontroli biletów obsługa pociągu ogranicza do niezbędnego minimum bezpośredni kontakt z podróżnymi poprzez kontrolę wzrokową dokumentów przewozu, tj. niedotykanie biletów, dokumentów poświadczających uprawnienia do ulgi, kart płatniczych, biletów zakodowanych na kartach, telefonach komórkowych itp. Zaprzestano kasowania biletów papierowych znakownikiem, ograniczono się do skanowania przy użyciu terminala – precyzuje rzecznik Polregio. Jeśli legalizacja konkretnego typu biletu (np. okresowego lub karnetu) wymaga wpisania danych jego właściciela, podróżny wpisuje je sam. W taborze wyposażonym w przyciski do samodzielnego otwierania drzwi wyłączono je na czas pandemii, wprowadzając centralne sterowanie drzwiami z kabiny maszynisty (z wyjątkiem wagonów piętrowych KM, w których takiej możliwości nie ma). Wszyscy musieli też dostosować się do rozporządzenia ministra zdrowia o możliwości przewozu podróży w liczbie odpowiadającej maksymalnie 50% dostępnych miejsc siedzących w pociągu. W celu dalszego ograniczenia niebezpiecznych kontaktów pasażerów

są zachęceni do kupowania biletów przez Internet lub aplikację mobilną.

PKP IC wprowadziły na czas epidemii możliwość zajmowania dowolnych miejsc w wyznaczonej klasie, zawieszając obowiązywanie miejscówek. Informację o tym fakcie pasażerowie otrzymują od drużyn konduktorskich, mogą też znaleźć ją na rozwieszanych w taborze plakatach informacyjnych. W kasach i na pokładzie pociągów wprowadzono też możliwość zbliżeniowej płatności za bilety do 100 zł bez konieczności wciskania kodu PIN na klawiaturze. KW natomiast zainstalowały we wszystkich jednostkach dozowniki z płynem dezynfekującym.

Przewoźnicy udostępniają na pokładach pociągów i w mediach społecznościowych przygotowane przez Ministerstwo Zdrowia materiały informacyjne, dotyczące przeciwdziałania i zwalczania choroby. Wielu z nich wprowadziło specjalne oferty dla personelu medycznego (u poszczególnych przewoźników mogą z nich korzystać różne jego grupy) – Ponadto PKP IC oddelegowało 12 konsultantów swojej infolinii do wsparcia Telefonicznej Informacji Pacjenta, uruchamianej przez Narodowy Fundusz Zdrowia – uzupełnia.

Jedyną spółką pasażerską, która skomentowała propozycje rządu mające ratować gospodarkę, są Koleje Mazowieckie. Według ich przedstawicielki przewoźnik, jako duży przedsiębiorca, ma ograniczone możliwości skorzystania z pakietu antykryzysowego. – Odnosi się on w szczególności do małych przedsiębiorstw, najbardziej dotkniętych pandemią – przypomina Nowakowska. Spółka może jedynie skorzystać z przesunięcia terminów sprawozdawczości i zapłaty składek ZUS. – Z Agencji Rezerw Rządowych Spółka otrzymała środki ochrony osobistej w postaci maseczek jednorazowych, płynu dezynfekującego i rękawiczek nitrylowych, które tylko częściowo pokryły zapotrzebowanie – uzupełnia.

### **Przewoźnicy towarowi: Przede wszystkim bezpieczeństwo i ciągłość logistyki**

Z innego rodzaju wyzwaniami muszą mierzyć się spółki przewożące ładunki. Do najważniejszych należy utrzymanie ciągłości procesu logistycznego. – W obecnej sytuacji kluczowe jest zapewnienie dostaw i ciągłości operacyjnej przewoźników towarowych. Z uwagi na to oraz bezpieczeństwo pracowników CTL Logistics wdrożył szereg procedur zapobiegających ewentualnemu rozpowszechnianiu się wirusa. Przewozy krajowe i transgraniczne towarów, usługi w portach oraz na kłunastu bocznicach są stale monitorowane, a służby CTL pracują 24 godziny na dobę na miejscu lub zdalnie, aby procesy nie były zachwiane – informuje przedstawiciel spółki, Łukasz Rusiniak. Spółka na bieżąco wymienia informacje o zagrożeniach z zakładami górniczymi oraz innymi nadawcami i odbiorcami ładunków, a także

## RAPORT

z innymi przewoźnikami kolejowymi. Sytuacja związana ze zmianami maszynistów pociągów międzynarodowych na granicy jest obserwowana wspólnie ze Strażą Graniczną oraz UTK.

Jak dodaje przedstawiciel spółki, wszyscy klienci grupy CTL otrzymują bieżące informacje nie tylko o sytuacji na przejściach czy w portach, ale również o dostępności lokomotyw i wagonów oraz o ewentualnych zagrożeniach związanych z pracami remontowymi czy o opóźnieniach w związku z trudnościami w alokacji pracowników za granicą. Są informowani również o wydarzeniach na globalnym rynku przewozowym oraz o prognozach w tym zakresie.

Więcej informacji na temat wywołanych pandemią zmian przekazuje Lotos Kolej. Spadek przewozów rozpoczął się dla firmy dopiero w drugim kwartale. – Robimy wszystko, by w tej trudnej sytuacji ochronić pracowników – mówi prezes zarządu, Anatol Kupryciuk. Wprawdzie praca przewozowa wykonana do końca marca była nawet wyższa od założonej, jednak na początku kwietnia Lotos Kolej zaczął odczuwać spadki. – Do świąt wielkanocnych wolumen przewiezionych towarów wyniósł o ponad 10% mniej, niż zakładaliśmy – informuje nasz rozmówca. Dzięki ogromnemu zaangażowaniu i odpowiedzialności załogi udaje się uniknąć zakłóceń procesu przewozowego, a spółka – jak twierdzi prezes – utrzymuje wysoką jakość obsługi klientów.

Po ustąpieniu zagrożenia warunki prowadzenia działalności mogą być znacznie trudniejsze niż przed wybuchem pandemii. Z myślą o tym Lotos Kolej przygotowuje własny program antykrzysowy. – Powinniśmy być przygotowani na to, że spowolnienie gospodarcze, a tym samym spadek popytu na kolejowe przewozy towarowe, może być o wiele dłuższy niż okres zachorowań spowodowany koronawirusem – ocenia Kupryciuk. – Spadek popytu na kolejowe przewozy towarowe zawsze będzie miał negatywny wpływ na wyniki finansowe spółki. W celu zminimalizowania tych skutków pandemii przygotowaliśmy i wdrażamy własny program antykrzysowy. Głównym celem programu jest ochrona miejsc pracy naszych pracowników – deklaruje. Lotos

Kolej prowadzi rozmowy z kontrahentami i klientami na temat zmian niektórych założeń biznesowych, niemożliwych do przewidzenia przed wybuchem pandemii. Prezes zastrzega, że wachlarz podejmowanych działań będzie zależny od szybko zachodzących na rynku zmian.

Kupryciuk pozytywnie ocenia założenia rządowego pakietu antykrzysowego. – Rozwiązuje on wiele problemów spowodowanych epidemią. Istotnym tematem dla spółek kolejowych było odroczenie terminu badań okresowych dla pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Maszyniści i rewidenci, manewrowi, dyżurni ruchu, którym kończył się termin badań, a wykonanie ich w obecnym czasie byłoby niemożliwe, nie mogliby z tego powodu świadczyć pracy. Każda pomoc państwa przedsiębiorcom w tym trudnym okresie jest oceniana pozytywnie – argumentuje prezes. Jak twierdzi, sugestie zgłaszane przez firmę „na ogół” są brane pod uwagę podczas pracy nad kolejnymi aktami prawnymi. Bezpośrednia pomoc finansowa jest kierowana głównie do mniejszych firm, z których wiele jest obecnymi lub potencjalni klientami Lotos Kolej. Przewoźnik ma nadzieję, że dzięki tej pomocy pozostaną oni na rynku i będą mogli nadal z nim współpracować.

Obaj przewoźnicy towarowi, którzy odpowiedzieli na nasze pytania, podkreślają, że w gronie ich pracowników nikt nie zachorował dotychczas na COVID19. Nie było nawet podejrzeń zakażenia. Po części to z pewnością zasługa zastosowanych w firmach środków bezpieczeństwa. Oprócz wymienionych wcześniej zmian organizacyjnych obie spółki starają się zachować ostrożność także poprzez działania na poziomie wewnętrznym. Ich obiekty są regularnie dezynfekowane. Personel, którego obecność na miejscu nie jest konieczna, przeniesiono w tryb pracy zdalnej (poprzez wideokonferencje, zdalne narzędzia dostępu VPN lub Skype), a pozostałym zatrudnionym rozdano środki ochronne i zwiększono odległość między stanowiskami. Przy wjeździe do zakładów CTL Logistics odbywa się dodatkowo mierzenie temperatury ciała. – Intranet Grupy CTL został podpo-

## RAPORT

rządkowany najważniejszym informacjom dotyczącym koronawirusa i zasadom zachowania w tym szczególnym okresie – dodaje Rusiniak.

Prowadzący pociągi CTL są dowożeni i odwożeni taksówkami. – Mamy stały kontakt z korporacjami taksówkarskimi w celu diagnozowania dynamicznie zmieniającej się sytuacji w branży, a także z branżą hotelarską – informuje Rusiniak. Sposób dowożenia maszynistów i rewidentów na miejsce pracy przeorganizowano także w Lotos Kolej, zmniejszając liczbę osób przemieszczających się jednym samochodem. Kabiny lokomotyw spółki są ozonowane. Przystosowano kilka pomieszczeń do pełnienia w razie potrzeby funkcji izolatki. – Dokładamy wszelkich starań, by nasi pracownicy czuli się bezpiecznie podczas wykonywania swoich obowiązków. Wszyscy wiemy, że wiele zależy od nas samych i od tego, jakie środki ostrożności podejmujemy – podsumowuje Kupryciuk.

Przewoźnicy i ich właściciele powołują własne sztaby kryzysowe, mające ułatwić szybkie podejmowanie i wprowadzanie w życie decyzji. Są też w stałym kontakcie z regionalnymi zespołami zarządzania kryzysowego w całej Polsce oraz Kolejowym Zespołem Zarządzania Kryzysowego w Warszawie.

### **Producenci: Państwowe wsparcie konieczne dla przetrwania**

Firmy produkujące tabor na razie bronią się przed wstrzymaniem produkcji. Trudność stanowią zakłócenia łańcucha dostaw, a także mniejsze zasoby dostępnej siły roboczej. – Widać zwiększoną absencję pracowników, co wpływa na nasze możliwości produkcyjne – przyznaje prezes Stadler Polska, Tomasz Prejs. – Podobnie jak wiele innych firm, walczymy o utrzymanie ciągłości operacyjnej, jednocześnie wprowadzając wszelkie zalecane działania prewencyjne i środki ochrony, aby minimalizować ryzyko zakażenia naszych pracowników – uzupełnia. Ewentualne wstrzymanie produkcji wiązałoby się z groźbą utraty miejsc pracy nie tylko w fabryce w Siedlcach i innych zakładach Stadlera w naszym kraju (zatrudniają one łącznie ok. 1400 osób), ale także u kontrahentów, którzy w przypadku utraty zapotrzebowania na swoje wyroby stanęliby wobec poważnych problemów. Wiele spośród tych podmiotów (razem ok. 2000) to małe firmy lokalne. – Dlatego robimy wszystko, by nie dopuścić do zatrzymania pracy zakładu – podkreśla Prejs.

Problemy po stronie współpracujących zakładów tworzą zakłócenia w łańcuchu produkcyjnym w skali globalnej. – Od tygodni na bieżąco otrzymujemy informacje od naszych dostawców o opóźnieniach w dostawach komponentów do produkcji czy konieczności zamknięcia zakładów. Powodowało to występowanie braków materiałowych, co w oczywisty sposób wpły-

wało na opóźnienia w realizacji naszych projektów. Na bieżąco informowaliśmy o sytuacji naszych klientów – mówi Prejs. Na przełomie marca i kwietnia perturbacje te zmusiły wręcz firmę do zmiany planów produkcyjnych i częściowego wstrzymania dostaw do zakładu. – Nasi klienci zostali o tym poinformowani – zaznacza prezes. – Opóźnienia w realizacji projektów, a co za tym idzie – straty, będą duże. Już teraz widać, że znacząco wpłyną nie tylko na naszą branżę, ale na całą gospodarkę – ocenia.

O wyjście z kryzysu z możliwie jak najmniejszymi stratami walczy także poznańska Fabryka Pojazdów Szynowych. – Choć sytuacja jest trudna, nie planujemy zwolnień personelu ani innego rodzaju drastycznych kroków – mówi w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym” członek zarządu firmy, Małgorzata Rogalewicz. Jak ocenia, czasowe ograniczenie zdolności produkcyjnych branży oraz popytu jest nieuniknione. Choć sytuacja może ulec dalszym niekorzystnym zmianom, nastawienie zarządu spółki jest raczej optymistyczne. – W ramach działań podejmowanych przez przewoźników może dojść do korekty ich planów inwestycyjnych w obszarze realizowanych strategii taborowych. Liczymy jednak, że do istotnych ograniczeń nowych inwestycji nie dojdzie – deklaruje przedstawicielka FPS.

Fabryka dokłada starań, by realizować kontrakty z portfela zamówień z jednoczesnym wprowadzeniem wszelkich zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Również w jej przypadku pandemia zaburzyła jednak łańcuchy dostaw, zwłaszcza w przypadku komponentów sprowadzanych z krajów, w których liczba zachorowań jest największa w Europie: Hiszpanii, Włoch i Francji. – Dostawy są praktycznie wstrzymane – przyznaje dyrektor ds. zakupów Robert Dumański. Zarząd FPS z niecierpliwością oczekuje na zniesienie obowiązujących w tych państwach zakazów pracy i ponowne otwarcie zakładów. Również tempo pracy polskich kooperantów uległo wyhamowaniu, choć zakłócenia ciągłości nie były tak mocne – ograniczenie podaży i zmniejszenie zdolności utrzymania rytmu dostaw wynikają w tym przypadku głównie z powodów kadrowych.

– Zauważalne są też zmiany w obszarze rozliczeń. Oczekuje się szybszego obrotu pieniędzmi. Częściej występują przedpłaty. Pojawiają się obawy dotyczące trudności rozliczeniowych nawet w perspektywie początku drugiego półrocza bieżącego roku – informuje Rogalewicz. Na nadspodziewaną skalę rosą także ceny niektórych wyrobów gotowych. – Podłożem tych wzrostów są często spekulancie wręcz ceny surowców importowanych do Polski, które wzrosły kilkudziesięciokrotnie – ocenia. W efekcie efektywność łańcucha dostaw spadła poniżej planowanego poziomu. – Zakłócenia te w oczywisty sposób przełożą się na zmiany lub opóźnienia w realizacji planów produkcyjnych spółki – uprzedza nasza rozmówczyni. Nie ma natomiast pro-



blemów z rozliczaniem VAT. Mimo spadku koniunktury nie doszło do zwolnień pracowników, nie ma też takich planów w najbliższej przyszłości.

Nie otrzymaliśmy szczegółowej odpowiedzi na pytanie o scenariusze dalszego działania. – Spółka koncertuje wysiłki na realizowaniu bieżącej produkcji, tym samym na minimalizowaniu negatywnych skutków pandemii. Skupiamy się na realizacji zamówień, ograniczaniu skutków wynikających z zakłóceń dostaw, szybkim reagowaniu na zachodzące zmiany. Musimy być elastyczni. Opóźnienia w realizacji projektów są nie do uniknięcia. Sytuacja jest trudna – mówi tylko Rogalewicz. Wszystko to wpłynie negatywnie na wyniki spółki, jednak na razie – bez znajomości konkretnej skali zaburzeń dostaw i produkcji, a w konsekwencji realizacji zamówień – trudno, według naszej rozmówczynie, ocenić skalę tych strat. Działania w celu ich odrobienia firma podejmuje na bieżąco. – Każdy dzień przynosi nowe wyzwania i zmiany. Koncentrujemy się na optymalizacji procesów, wdrażaniu odpowiedzialnego, lecz elastycznego planowania i organizacji produkcji w dobie zachodzących zmian i możliwości ograniczanych przez pandemię – zapewnia członek zarządu FPS.

Przetrwanie firm budujących i remontujących tabor kolejowy jest – zdaniem zarządu FPS – szczególnie ważne, ponieważ po ustąpieniu pandemii właśnie one mogą stać się dla całej gospodarki kołem zamachowym. – Dzięki uzyskanym wcześniej zamówieniom będziemy

generowali popyt na komponenty i usługi w dłuższym okresie. Jeśli nie nastąpią korekty planów inwestycyjnych naszych zamawiających, nie załamię się import, powinniśmy jako FPS utrzymać stałą i dość wysoką ekspozycję popytową co najmniej do końca przyszłego roku – przewiduje Dumański. – Suma takich ekspozycji ze strony polskich firm odegra ważną rolę na rynku wewnętrznym w trudnym czasie powrotu. To jest też czas próby dla mądrej polityki wewnętrznej stymulującej gospodarkę. Jak nigdy dotąd potrzebne są wewnętrzne impulsy inwestycyjne ze strony państwa – kontynuuje. Jak przekonuje, szeroki i racjonalnie zaplanowany program inwestycji państwowych w dłuższej perspektywie będzie znacznie efektywniejszy od pomocy doraźnej, choć w wielu przypadkach potrzebna może jednak okazać się także ta ostatnia. – W zakresie płynności ważne jest, aby instytucje finansowe, takie jak banki, pomimo trudnej sytuacji rynkowej nie wstrzymywały udzielania finansowania nowych projektów. Pozwoli to na zachowanie płynności finansowej i stworzy możliwość realizacji kontraktów – uzupełnia Rogalewicz.

Jak dodaje Prejs, Stadler Polska liczy na zrozumienie perspektywy pracodawców – także tych największych – i wsparcie ich działań przez rząd. – W naszym przypadku utrzymanie ciągłości produkcji w perspektywie długoterminowej pozwoli utrzymać miejsca pracy – przekonuje prezes, nie wdając się jednak w ocenę podjętych już przez władze państwowe działań.

□