

## PKP Cargo: inwestycje w czasie kryzysu

wnp.pl (Adam Brzozowski) - 14-11-2008 15:35



O planowanych inwestycjach PKP Cargo i sposobach ich finansowania, a także o konieczności nadrobienia opóźnień związanych ze stanem infrastruktury kolejowej w Polsce mówi wnp.pl prezes spółki Wojciech Balczun.

### **Transport kolejowy związany jest z przemysłem, głównie z węglem. Jak PKP Cargo radzi sobie współpracując z tym sektorem?**

- Polska jest uzależniona od węgla. Jeśli więc kopalnie zmniejszają jego wydobycie, powstaje luka, która musi być uzupełniana importem węgla. To również jest praca dla nas.

Jeśli chodzi o strukturę przewozów, w dalszym ciągu chcemy być liderem na rynku przewozów produktów masowych, a także rozwijać przewozy intermodalne. Przygotowujemy program inwestycyjny będący elementem naszej strategii, który zakłada zakup wagonów do przewozu węgla i kruszyw, ale też platform do przewozu kontenerów.

### **Poprzednie zarządy PKP Cargo zapowiadały duże inwestycje i niewiele z tego zostało zrealizowane. Teraz nasuwa się pytanie, czy uda się je wykonać, czy będą na to środki.**

- To zależy od wewnętrznych uwarunkowań w firmie, od zdolności przychodowej i umiejętności wypracowania marży. Ale podstawą jest sytuacja na rynkach. Kryzys finansowy i znaczny wzrost kosztu pieniądza jest ważnym czynnikiem wpływającym na nasz proces inwestycyjny. Uważamy, że damy sobie radę, opierając się na zewnętrznych źródłach finansowania. Do tej pory inwestycje realizowaliśmy z własnych środków, spółka nie była zadłużona. Ale z drugiej strony wyzbyliśmy się kilkuset milionów złotych rezerw gotówki. W 2008 r. udało się nam odzyskać część długu od spółki PKP Przewozy Regionalne. Te pieniądze będą bazą do zbudowania dźwigni finansowej, która pozwoli realizować inwestycje.

Poprzednie zarządy spółki mówiły, że zrealizują plany, ja też to powtórzę. A czy nam się to uda? Mamy wielką determinację, aby to zrobić, dlatego przebudowujemy firmę. Do jej rozwoju potrzebne są też zasoby, kompetentne struktury, pracownicy, którzy wezmą na siebie ciężar projektów inwestycyjnych.

### **Jakie inwestycje są najpilniejsze?**

- Są trzy rodzaje najważniejszych inwestycji: taborowe, informatyczne oraz budowa terminali przeładunkowych. W informatyce zaległości się ogromne, brakuje nam systemu ERP, systemu śledzenia wagonów do właściwego zarządzania przewozami oraz innych istotnych narzędzi.

Budowę terminali już przyspieszyliśmy. Wyprowadziliśmy na prostą inwestycję w Małaszewiczach. Przy współudziale środków z Unii Europejskiej planujemy tam przebudowę i modernizację terminala kontenerowego. Podjęliśmy kilka decyzji o kolejnych inwestycjach w centra logistyczne. Jest duże przyspieszenie w tym zakresie.

## **Jakie będą zewnętrzne źródła finansowania inwestycji?**

- Prowadzimy na ten temat rozmowy. Teraz pieniądze są trudniejsze do zdobycia. Dodatkowym źródłem środków na inwestycje może być wejście na giełdę.

## **Na łamach "Rzeczpospolitej" zachęcał pan do przygotowania "okrągłego stołu". O co chodzi?**

- Mój artykuł dotyczył pilnego podjęcia dyskusji o losach kolejowych przewozów towarowych w Polsce, w tym o losach największego przewoźnika, jakim jest PKP Cargo. Co prawda, poprawiamy efektywność spółki, ale są rzeczy, na które nie mamy wpływu. Chodzi przede wszystkim o koszty dostępu do infrastruktury, ceny energii trakcyjnej, ale też np. o wpływ Urzędu Transportu Kolejowego na funkcjonowanie branży. Te sprawy powodują, że konkurencyjność przewozów kolejowych nie jest wystarczająca, aby ten rynek się rozwijał.

Coś zupełnie innego obserwujemy w Europie. W Niemczech stawki oferowane przez tamtejszego operatora są wyższe niż w PKP CARGO, a koszty dostępu do infrastruktury są niższe niż w Polsce. Tam marża z przewozów pozwala na rozwój, na akwizycje w Europie. Nasze możliwości są mocno ograniczone. Prywatni konkurenci również mówią, że marże mają minimalne, a część przewozów realizują poniżej progu rentowności. PKP Cargo jest w jeszcze trudniejszej sytuacji niż prywatne spółki. One koncentrują się na przewozach całopociągowych, a my, zobligowani ustawowo, realizujemy przewozy rozproszone, które stanowią ponad 30 procent ogółu przewozów. Uważam więc, że w Polsce brakuje spójnego systemu transportowego tworzonego przez państwo.

## **Czyli nawołuje Pan do zmiany całych kolei w Polsce?**

- Chodzi o nadrobienie opóźnień związanych ze stanem infrastruktury kolejowej w Polsce i zdjęcie ciężaru jej modernizacji z przewoźników. Chcemy mieć szansę działać w ramach dofinansowywanego przez budżet systemu zrównoważonego rozwoju transportu, jak to się dzieje w Europie, gdzie dostrzeżono niekwestionowane atrybuty kolei, jak jej aspekt ekologiczny i bezpieczeństwo.

## **W tym roku miała miejsce podwyżka cen PKP Cargo. Czego można się spodziewać w przyszłości?**

- Trudno teraz mówić o takich prognozach. Od stycznia 2009 roku spodziewamy się kolejnego wzrostu kosztów dostępu do infrastruktury oraz cen energii trakcyjnej, co wpłynie na wzrost naszych kosztów operacyjnych.

W przewozach kolejowych od kilku lat mamy do czynienia z wojną cenową, która obniżyła stawki, a upusty od taryfy sięgają 60-70-proc. Wiemy, że prywatni operatorzy wdrażają programy racjonalizacji kosztów. My robimy to samo.

## **Realizowana jest inwestycja w Małaszewiczach. A jakie jest zainteresowanie spółki Sławkowem?**

- Jesteśmy w trakcie rozmów z Ministerstwem Skarbu, z Agencją Rozwoju Przemysłu, z Centralą Zaopatrzenia Hutnictwa i oczywiście wyrażamy zainteresowanie uczestnictwem w projekcie „Sławków”..

## **W jaki sposób, objęciem akcji CZH?**

- Został już przyjęty model, ale nie chciałbym go jeszcze ujawniać. Chcemy być w tym

biznesie. Moim zdaniem Polska, mając układ tranzytowy wschód-zachód i północ-południe Europy, mając przebiegające przez nią korytarze kolejowe, mając porty morskie, mając na wschodzie granicę, która jest granicą Unii Europejskiej, mając suchy port w Małaszewiczach i potencjalnie ogromne centrum logistyczne „podpięte” do szerokiego toru w Sławkowie, posiada wielkie atrybuty. Nie powinniśmy ich zmarnować. Patrząc przez pryzmat nowego układu sił w Europie, trzeba zrobić wszystko, abyśmy w tym układzie zajęli właściwe miejsce.

### **Kolejne rządy interesowały się Sławkowem, ale...**

- Może zabrakło im dostatecznej determinacji, aby promować podejście biznesowe przy tego typu projektach. Sam mocno się zaangażowałem w rozmowy międzynarodowe w sprawie Sławkowa, m.in. z portami w Hamburgu i Odessie oraz z operatorami tworzącymi nowe koncepcje przewozu towarów. W przypadku Sławkowa trzeba wykorzystać efekt synergii z tymi operatorami.

Wywiad przeprowadził 28 października 2008 roku Adam Brzozowski.