



Raport Instytutu Jagiellońskiego

„Co hamuje i napędza polską kolej?” – Część I. Przewoźnicy towarowi. –

Warszawa, 3 października 2013 roku



Instytut Jagielloński

00-514 Warszawa, ul. Marszałkowska 84/92 lok. 115
tel. /fax (+48) 22 621 71 09 | www.jagiellonski.pl | instytut@jagiellonski.pl

Jagiellońskie idee dla nowoczesnej Europy!

Spis treści

Cel opracowania	3
Wstęp - informacje o rynku towarowych przewozów kolejowych oraz o jego liberalizacji ..	5
Odbicie rynku	5
Prognozy.....	6
Rynek zliberalizowany	7
Podsumowanie rozdziału	11
Rozdział I – Kontrola a rozwój rynku.....	12
1.1 Rynek krajowy.....	12
1.2 Rynek europejski	13
1.3 Nieunikniona konsolidacja	16
1.4 Potencjalne spółki do przejęcia.....	19
Podsumowanie rozdziału	21
Rozdział II – Infrastruktura kluczem w walce z innymi gałęziami transportu.....	23
2.1 Stan infrastruktury	23
2.2 Inwestycje zrealizowane	24
2.3 Inwestycje planowane.....	25
2.4 Stawki dostępu	25
2.5 Kolej kontra drogi	27
Podsumowanie rozdziału	28
Rozdział III - Prywatyzacja - szansą na rozwój	30
3.1 Podstawy prywatyzacji	30
3.2 Przewoźnik na sprzedaż	30
Podsumowanie rozdziału	31
Rozdział IV – Perspektywy rynku przewozów towarowych przy zwolnionym/zaciągniętym hamulcu.	32
4.1 Infrastruktura i stawki dostępu do niej.....	33
4.2 Otoczenie prawne i konkurencyjne.....	34
4.3 Prywatyzacja.....	35
Podsumowanie.....	36



Cel opracowania

Instytut Jagielloński już po raz kolejny przyjrzał się polskiemu rynkowi kolejowemu. Opracowanie „Co hamuje i napędza polską kolej? – część I przewoźnicy towarowi” to analiza najważniejszych barier w rozwoju polskich przewoźników kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem lidera tego rynku – spółki PKP Cargo.

Ostatnie kilka lat upłynęły pod znakiem osłabienia koniunktury gospodarczej, co negatywnie odbiło się na kondycji rynku transportu towarów koleją – uważanego za papierek lakmusowy gospodarki. Na tory trafiało coraz mniej ładunków i choć sytuacja ulega poprawie, to rynek wciąż nie wrócił do poziomu sprzed spowolnienia gospodarczego, które zaczęło się w 2008 roku. W tym samym czasie transport drogowy rozwijał się w tempie ok. 8,4 proc. rocznie.

Transport kolejowy jest jednak preferowaną gałęzią transportu przez Unię Europejską. W budżecie unijnym na lata 2014 – 2020 mają znaleźć się większe środki na rozwój i modernizację europejskiej kolei niż na infrastrukturę drogową. Najbliższe lata zadecydują o kształcie nie tylko polskiego, ale i europejskiego rynku transportu towarów koleją.

To w jakim kierunku pójdzie kolej w Polsce, czy spółki kolejowe będą miały szansę się rozwijać na terenie kraju i UE, czy raczej kolej straci na znaczeniu na rzecz transportu drogowego zależy tylko i wyłącznie od warunków, jakie stworzymy kolei. Elementów, jakie mogą hamować rozwój polskich, kolejowych przewoźników towarowych jest wiele, zaczynając od samych władz spółek, rządzących, stanu infrastruktury kolejowej, możliwości inwestycyjnych, a na związkach zawodowych (a właściwie na ich chęci do dialogu z władzami spółek) kończąc.

Decydującą barierą mogą być jednak kwestie prawne. Nasz największy, polski, kolejowy przewoźnik towarowy jest także drugim przewoźnikiem w Europie. Jest obecnie w przededniu przełomowych zmian, jakim jest planowany debiut spółki na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie w IV kwartale 2013 r. Spółka ma dużą szansę stać się głównym graczem na rynku środkowo-europejskim, jednak w tym celu musi mieć szansę na dalszy etap rozwoju – konsolidację, a więc przejęcia innych przewoźników (a trzeba zauważyć, że nie ma lepszego momentu na zakup niż w czasie spowolnienia gospodarczego). Tą drogą poszli także inni przewoźnicy europejscy jak niemiecki Deutsche Bahn czy francuski SNCF. W przypadku polskiego przewoźnika rozwój może zostać zahamowany i to nie przez władze



innych państw (którym nie na rękę rozwój naszych narodowych spółek), ale przez polskie prawo i ustawodawstwo oraz urzędników.

Rynek transportu towarów kolejną w Polsce jest jednym z najbardziej zliberalizowanych rynków spośród wszystkich państw UE. Działa na nim 55 przewoźników¹ – w tym spółki zależne od głównych przewoźników europejskich takich jak: DB Schenker czy SNCF. Nasz rynek jest także wyjątkowy pod innym względem - jest jedynym z krajowych rynków, na którym narodowy przewoźnik ma mniej niż 50 proc. udziałów w masie obsługiwanych towarów (np. rumuński, narodowy, kolejowy operator towarowy CFR Marfa ma ok. 60 proc. udziałów w rynku krajowym). Mimo to, PKP Cargo wciąż postrzegane jest przez urząd antymonopolowy (UOKiK) jako podmiot dominujący na polskim rynku. Można się więc spodziewać, że jeśli PKP Cargo zechce konsolidować rynek, UOKiK nie wyrazi na to zgody. Oczywiście byłaby to decyzja bezprecedensowa w Europie (konkurencyjni przewoźnicy otrzymywali takie zgody, choć wydawane przez Brukselę, a nie ich krajowe urzędy antymonopolowe), ale wszystkiego można się spodziewać. Dlatego tak, jak miało to miejsce w przypadku innych europejskich przewoźników, PKP Cargo jako drugi, kolejowy przewoźnik towarowy w Unii Europejskiej, a więc przewoźnik działający na rynku nie tylko krajowym, ale przede wszystkim europejskim, powinien w takich sprawach podlegać bezpośrednio Brukseli. Ponadto rynek przewozów kolejowych powinien być postrzegany jako rynek europejski lub unijny, ponieważ istotna część wolumenów jest transportowana w eksporcie, imporcie i tranzycie. UOKiK powinien więc zmienić swoją definicję rynku krajowego przewozów towarowych, gdyż z tego punktu widzenia jest ona niewłaściwa.

Dalsze podporządkowanie regulacjom i organom krajowym może ograniczać dalszy rozwój i budowanie marki PKP Cargo na rynku międzynarodowym, a co za tym idzie zaszkodzi naszej gospodarce.

¹ UTK



Wstęp - informacje o rynku towarowych przewozów kolejowych oraz o jego liberalizacji

Polski rynek kolejowych przewozów towarowych jest drugim, po rynku niemieckim, rynkiem w Unii Europejskiej biorąc pod uwagę wielkość realizowanych przewozów. W 2012 roku masa towarów przewieziona przez przewoźników na polskich torach wyniosła 231,3 mln ton, praca przewozowa zaś 49 mln tonokilometrów².

Odbicie rynku

Rok 2012 był rokiem spadków – w porównaniu do 12 miesięcy roku 2011 masa przewiezionych towarów spadła o 7,6 proc. praca przewozowa zaś o 9,1 proc. Pierwsze miesiące tego roku również przyniosły spadki zarówno masy towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej, w porównaniu do pierwszego półrocza 2012 roku. Znacznie jednak mniejsze niż te notowane w roku poprzednim. Masa towarów przetransportowanych po polskiej sieci kolejowej spadła o 2,05 proc., a praca przewozowa wykonana przez przewoźników – o 0,83 proc.³

O ile pierwsze miesiące były okresem spadków, zarówno biorąc pod uwagę masę, jak i wykonaną pracę przewozową, to już czerwiec pozwala na optymistyczne prognozy. W szóstym miesiącu tego roku porównując do analogicznego okresu roku 2012 masa towarów wzrosła o ok. 3,4 proc. a wykonana praca przewozowa- o 8,06 proc.⁴. To, czy tendencja się utrzyma, okaże się po przeanalizowaniu danych za kolejne miesiące. Początek roku jest tradycyjnie okresem spadku i stagnacji, rynek z reguły odbijał się od września. Jego wzrost już w I połowie roku, jeżeli tendencja się utrzyma, pozwala na optymistyczne prognozy dotyczące dalszego rozwoju towarowego transportu kolejowego w Polsce.

Dla porównania spadek masy towarów w czerwcu 2012 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2011 roku wyniósł 14,09 proc., a w lipcu 10,3 proc. rok do roku.⁵

² UTK

³ jw

⁴ UTK

⁵ jw



Prognozy

Jak prognozują eksperci A.T. Kearney⁶ rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce będzie się rozwijał w okresie do 2020 roku na poziomie zbliżonym do wzrostu PKB. Tempo rozwoju ma wynosić nawet do 3 proc. rocznie w przypadku podjęcia działań na rzecz podniesienia atrakcyjności tego środka transportu, o 1,1 proc. W przypadku podjęcia działań umiarkowanych lub spadać o ok. 1 proc. w przypadku braku jakichkolwiek działań.

Na rzecz dalszego rozwoju rynku przemawia korzystne położenie Polski w centralnej części Europy, stykanie się na polskiej granicy torów o standardowej szerokości 1435 mm z torami szerokimi (1520 mm) prowadzonymi ze wschodu oraz dochodzenie torów szerokich aż do terminalu przeładunkowego w Sławkowie na Śląsku, co jest istotną przesłanką dla rozwoju transportu tranzytowego z Rosji i Chin do Europy Zachodniej.

Szereg czynników hamuje jednak rozwój rynku towarowych przewozów kolejowych i w przypadku braku podjęcia odpowiednich działań mogą doprowadzić do jego zastoju lub kurczenia się. Należą do nich m.in. zły stan infrastruktury kolejowej i wysokie, nieprzewidywalne stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, które stanowią ok. 30 proc. kosztów ponoszonych przez przewoźników, oraz niekorzystne i zbyt restrykcyjne dla przewoźników rozwiązania prawne i ustawodawcze, w tym m.in. podporządkowanie przewoźników regulacjom i organom krajowym.

Dobłą wiadomością dla rynku jest zatwierdzenie przez PKP PLK we wrześniu 2013 r. projektu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, który zakłada zmniejszenie stawek średnio o 20,4 proc. Nowe stawki, jeśli zostaną zaaprobowane przez UTK, miałyby obowiązywać przez cztery lata począwszy od grudnia br. Poza obniżeniem średniej stawki sieciowej o jedną piątą PKP PLK planuje zerową marżę, co ma dodatkowo obniżyć koszty przewoźników.

Kolejowi przewoźnicy towarowi działając na rynku europejskim czy też unijnym powinni przede wszystkim podlegać nadzorowi UE i jego organom antymonopolowym, a nie tylko urzędowi krajowym, które nie mają oglądu na rynek europejski, a obejmują swoim działaniem jedynie krajowe (a przecież rynek transportu kolejowego jest de facto rynkiem europejskim, a nie krajowym).

⁶ Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym, raport A.T. Kearney, Inc.



Rynek zliberalizowany

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Europie został zliberalizowany z dniem 1 stycznia 2007 roku. Wówczas cała polska sieć kolejowa została udostępniona wszystkim przewoźnikom w przewozach międzynarodowych. Możliwość kabotażu pojawiła się dopiero po rocznym okresie przejściowym. Otwarcie rynku oznaczało w teorii, że każdy przewoźnik z kraju Unii Europejskiej może realizować przewozy na terenie dowolnego kraju wspólnoty. W praktyce konieczne okazało się m.in. uzyskanie licencji na przewozy, odpowiednich certyfikatów czy taboru dostosowanego do sieci elektrycznej danego kraju.

Polska bardzo szybko, bo już w ciągu pierwszych trzech lat od otwarcia rynku, stała się jednym z najbardziej zliberalizowanych krajów europejskich, w których konkurencja była - i w dalszym ciągu jest - największa.

Przewoźnik z kraju Unii Europejskiej mimo, że jego licencja na wykonywanie przewozów kolejowych wydana w kraju pochodzenia jest ważna na terenie całej wspólnoty, by móc realizować przewozy na terenie Polski, musi uzyskać certyfikat bezpieczeństwa. Polska jednak bardzo szybko stała się najbardziej zliberalizowanym, europejskim rynkiem i jedynym, na którym narodowy przewoźnik oddał ponad 50 proc. rynku na rzecz konkurencji (w zakresie przewiezionej masy).

Na polskim rynku jest obecnych 55 przewoźników⁷ realizujących kolejowe przewozy towarowe. W tej liczbie zawierają się również licencje należące do firm, których główną działalnością jest budowa, remont i modernizacja infrastruktury kolejowej, takie jak np.: Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych czy Torpol.

Na liście przewoźników realizujących w 2013 roku przewozy towarowe na podstawie otrzymanej licencji WPR znajdują się m.in. cztery spółki z grupy PKP, siedem należących do Grupy CTL i dwóch przewoźników w barwach DB Schenker.

Największym przewoźnikiem towarowym jest PKP Cargo, jednak od 2003 roku prywatni przewoźnicy odbierają rynek spółce. Najbardziej aktywnym graczem był CTL Logistics, który już w 2006 roku miał 5,6 proc. rynku według masy towarów. Kilku z największych przewoźników na polskim rynku należy do podmiotów pośrednio lub bezpośrednio

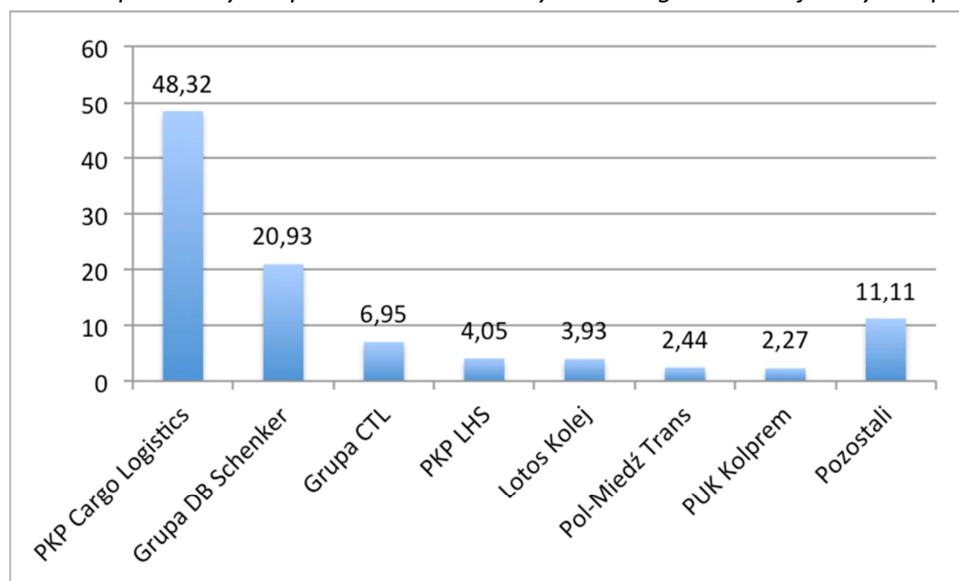
⁷ UTK, dane czerwiec 2013.



kontrolowanych przez Skarb Państwa, tj. PKP Cargo, Lotos Kolej, PKP LHS, Pol-Miedź Trans, Orlen Koltans, Transoda, Koltar.

Część rynku zdobyły koleje należące do koncernów paliwowych, które realizują przewozy tylko na rzecz jednego podmiotu, czyli spółki matki. Od lat nie słabną spekulacje dotyczące pojawienia się w niedługim czasie ofert ich kupna. Rynek jest rozdrobiony i jego konsolidacja jest nieunikniona. Korzystna będzie zarówno dla przejmującego, który zwiększy swój udział w rynku, jak i właściciele podmiotów potencjalnie przeznaczonych do przejęcia. To z reguły spółki, których główną działalnością jest produkcja surowców - przykładem jest należąca do Grupy LOTOS Lotos Kolej. Sprzedaż spółek przewozowych i zlecenie realizacji przewozów podmiotowi zewnętrznemu, którzy korzysta z efektu skali, byłoby korzystniejsze z ekonomicznego punktu widzenia przez wystąpienie istotnych synergii.

Udział w polskim rynku przewozów towarowych według obsłużonej masy w I. półroczu 2013 r.

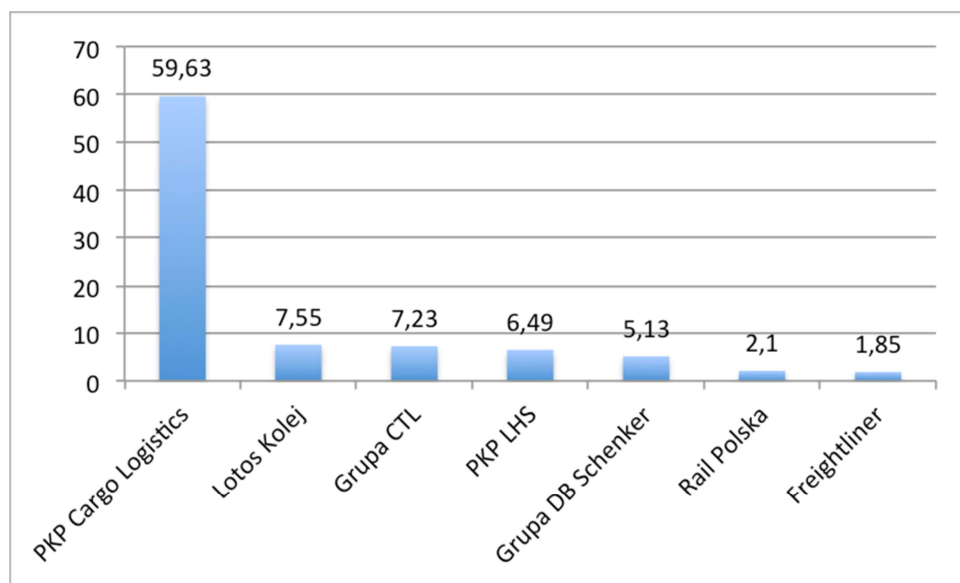


źródło: UTK

Biorąc pod uwagę przewiezioną masę towarów **PKP Cargo**, zgodnie z danymi opublikowanymi przez UTK za lipiec 2013 r., za okres od stycznia do lipca ma 48,13 proc., a pod względem pracy przewozowej – ponad 59 proc. rynku. Biorąc pod uwagę pracę eksploatacyjną, udziały w polskim rynku pozostałych przewoźników są jednocyfrowe.



Udział w polskim rynku przewozów towarowych według wykonanej pracy przewozowej w I. półroczu 2013 r., w proc.



źródło: UTK

Przewoźnik, którego właścicielem jest PKP SA, działa zarówno na krajowym, jak i międzynarodowym kolejowym rynku transportu towarów. Wśród usług oferowanych przez Grupę PKP Cargo znajdują się również m.in. spedycja, przeładunki, składowanie, obsługa bocznic, logistyka intermodalna czy utrzymanie i naprawa taboru.

Przewozy Krajowe stanowią 62 proc. przewozów realizowanych przez spółkę według masy przewożonych towarów, w tranzycie – 3 proc., w eksporcie 17 proc., a w imporcie – 18 proc.⁸

Spółka realizuje samodzielne przewozy na terenie Polski, Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Belgii i Węgier. Planowane jest pozyskanie certyfikatu pozwalającego na wykonywanie samodzielnych przewozów na terenie Holandii. Na koniec 2012 roku spółka dysponowała 2417 lokomotywami oraz 63 616 wagonami kolejowymi.

PKP Cargo jest drugim po DB Schenker przewoźnikiem w Unii Europejskiej. W 2011 roku jej udział w rynku UE wyniósł 8,1 proc. według przewiezionej masy i 8,5 proc. według wykonanej pracy przewozowej.⁹

⁸ Na podstawie dostępnych danych rynkowych.



Druga pozycja na polskim rynku, biorąc pod uwagę masę towarów obsługiwanych przez przewoźnika, należy do **Grupy DB Schenker** czyli DB Schenker Rail Polska, która powstała w 2009 roku przez przejęcie Grupy PCC przez Deutsche Bahn – obecnie 20,9 proc. rynku (wg przewiezionej masy).

Grupa CTL ma niecałe 7 proc. udziału w polskim rynku. Biorąc pod uwagę realizowaną pracę przewozową CTL jest największym prywatnym przewoźnikiem na polskich torach, z udziałem na poziomie 6,7 proc.

Lotos Kolej, który w zasadzie nie konkuruje na rynku o przewozy z pozostałymi graczami (realizując przede wszystkim przewozy paliw dla spółki matki), wykonuje 8,2 proc. pracy przewozowej realizowanej na polskich torach.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa z siedzibą w Zamościu to przewoźnik zajmujący się realizowaniem przewozów na linii szerokotorowej, mający ponad 4 proc. rynku wg przewiezionej masy towarów.¹⁰

Freightliner to prywatny przewoźnik kolejowy. Członek brytyjskiej grupy Freightliner Group, wiodącego operatora kolejowego w Wielkiej Brytanii kolejowych przewozów towarowych. Firma uzyskała licencję na wykonywanie przewozów kolejowych w 2005 roku. Przewoźnik ma nieco ponad 2 proc. rynku wg przewiezionej masy towarów.

Rail Polska to przewoźnik należący do Rail World Inc. z siedzibą w Chicago. Spółka ma 1,49 proc. rynku wg przewiezionej masy towarów.

W czerwcu tego roku do firm realizujących przewozy na polskich torach dołączyła czeska **AWT Group** – największa, prywatna firma transportowo – logistyczna w Europie. Jej pojawienie się na polskim rynku może zmienić jego układ, przewoźnik zapewne nie zadowolili się ułamkiem procenta w polskim rynku.

⁹ JW
¹⁰ UTK



Podsumowanie rozdziału

- PKP Cargo, narodowy przewoźnik towarowy pozycję monopolisty na polskich torach traci już od roku 2003. Obecnie obsługuje niecałe 50 proc. polskiego rynku biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów. Tymczasem Deutsche Bahn realizuje ok. 74 proc. przewozów na rynku niemieckim (dane za 2011).¹¹
- W Polsce przewozy realizuje 55 kolejowych przewoźników towarowych, tym samym nasz rynek jest jednym z najbardziej zliberalizowanych w Europie.
- PKP Cargo jest obecnie drugim w Unii Europejskiej przewoźnikiem, by tą pozycję spółka mogła utrzymać, w obliczu coraz bardziej agresywnych działań zagranicznej konkurencji na polskim rynku, konieczne wydaje się wprowadzenie zmian prawnych czy też odpowiedniej interpretacji istniejących regulacji, by mogła dalej rozwijać się m.in. poprzez przejęcia kolejnych firm.

¹¹ Na podstawie danych rynkowych.



Rozdział I – Kontrola a rozwój rynku

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Europie został zliberalizowany z dniem 1 stycznia 2007 roku. Od tego czasu polska sieć kolejowa została udostępniona wszystkim przewoźnikom w przewozach międzynarodowych. Możliwość kabotażu pojawiła się jednak po rocznym okresie przejściowym. W teorii otwarcie rynku oznaczało, że każdy przewoźnik z kraju UE może realizować przewozy na terenie dowolnego kraju wspólnoty. Jednak w praktyce konieczne okazało się m.in. uzyskanie licencji na przewozy, odpowiednich certyfikatów czy taboru dostosowanego do sieci elektrycznej danego kraju.

1.1 Rynek krajowy

O rynku można mówić wtedy, jeżeli na danym obszarze panują podobne lub tożsame warunki konkurencji w danej dziedzinie. Pytanie, czy po 2007 roku można jeszcze mówić o rynkach krajowych czy też powinno się patrzeć na kolejowy rynek towarowy jako na rynek europejski lub rynek UE wciąż nie doczekało się jednoznacznej odpowiedzi.

Wśród przewoźników, którzy realizowali towarowe przewozy koleją w 2009 roku, 17 proc. określiło rynek jako szerszy niż krajowy, 31 proc. jako krajowy, a 17 proc. z nich działa na rynku mniejszym niż krajowy¹².

Według ekspertów Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów mimo liberalizacji rynku wciąż polski rynek transportu towarów koleją jest rynkiem osobnym, którym rządzą odmienne prawa i w przypadku którego możemy mówić o barierach wejścia. Mowa o barierach prawnych i inwestycyjnych. Do tych pierwszych należy konieczność uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa wydawanego przez władze krajowe (który upoważnia do dostępu do infrastruktury kolejowej), mimo posiadania licencji na realizowanie przewozów, która jest ważna na terenie całej Unii Europejskiej. W Polsce do 2012 roku nie został wydany ani jeden certyfikat bezpieczeństwa na rzecz podmiotu, który nie byłby licencjonowany w Polsce¹³. W czerwcu 2013 roku do grona firm realizujących przewozy na polskich torach dołączyła czeska AWT Group – największa, prywatna firma transportowo – logistyczna w Europie.

¹² Raport z badania krajowego rynku transportu towarów (ze szczególnym uwzględnieniem transportu towarów koleją) UOKiK, Warszawa, października 2012

¹³ jw



DB Schenker, by wejść na polski rynek, kupił prywatnego przewoźnika PCC, a wraz z nim nie tylko licencje i tabor dostosowany do jeżdżenia po polskich torach, ale i udział w rynku, i klientów.

Do barier inwestycyjnych należy m.in. konieczność zakupu taboru, zwłaszcza lokomotyw w przypadku chęci realizowania przewozów na terenie innego kraju. Mowa zwłaszcza o lokomotywach elektrycznych (w poszczególnych krajach sieć trakcyjna zasilana jest prądem o odmiennych parametrach – stałym lub zmiennym). Konieczność zakupu taboru dedykowanego do poszczególnych rynków wynika również z różnic w rozstawach szyn.

Zdaniem UOKiK różny poziom stawek dostępu do torów w poszczególnych krajach (w krajach sąsiednich UE od 77 proc do 321 proc. stawki w Polsce)¹⁴, jest kolejnym argumentem przemawiającym za brakiem rynku europejskiego. Jak twierdzą eksperci UOKiK, różnice w warunkach funkcjonowania na poszczególnych rynkach są zbyt duże, by można było mówić o jednolitym, europejskim rynku transportu towarów kolejną¹⁵. Powołując się na swoje badania UOKiK poczuwa się do bycia organem właściwym do orzekania w sprawach antymonopolowych dotyczących PKP Cargo. Tymczasem największy konkurent polskiego przewoźnika – Deutsche Bahn podlega także jurysdykcji Brukseli jako przewoźnik działający na rynku Unii Europejskiej.

1.2 Rynek europejski

Zrzeczenie się części swoich kompetencji przez UOKiK na rzecz kontroli Brukseli miałyby swoje uzasadnienie w faktach dotyczących europejskiego rynku kolejowego. PKP Cargo oddając rynek krajowy walczyła o pozycję na rynku europejskim. Spółka jest obecnie drugim kolejowym przewoźnikiem towarowym na rynku UE i ma duże szanse na zdobycie zdecydowanej przewagi na rynku środkowo-europejskim, a nawet stanie się liderem w tej części Europy. PKP Cargo ma duże szanse na osiągnięcie w ciągu najbliższych lat pozycji porównywalnej do KGHM Polska Miedź czy PKN Orlen, a więc może decydować o kształcie rynku i znacząco zwiększyć rolę naszej gospodarki na arenie międzynarodowej.

Udział PKP Cargo w rynku towarowych przewozów kolejną UE w 2011 roku wyniósł, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, 8,5 proc. Największym przewoźnikiem w UE jest

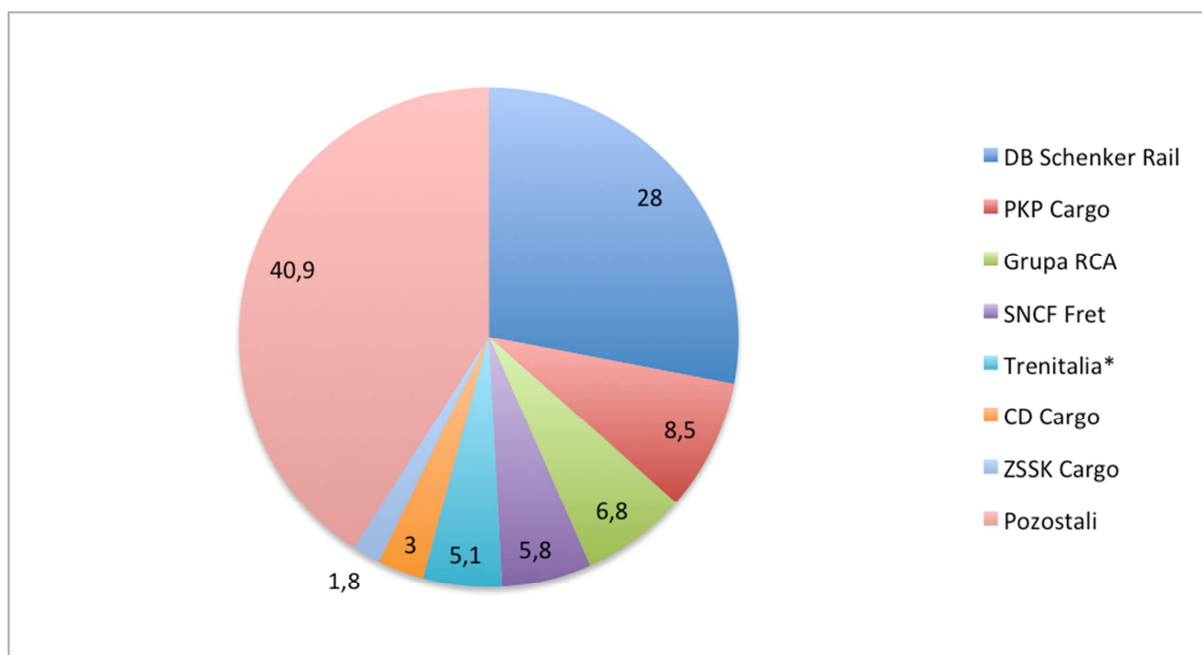
¹⁴ Raport z badania krajowego rynku transportu towarów (ze szczególnym uwzględnieniem transportu towarów kolejną) UOKiK, Warszawa, października 2012

¹⁵ j.w.



Deutsche Bahn z udziałem w rynku na poziomie 28 proc. Trzecim przewoźnikiem w UE jest austriacka Grupa RCA, która zrealizowała w 2011 roku 6,8 proc. pracy przewozowej zrealizowanej na torach UE.¹⁶

Udział w rynku UE według pracy przewozowej za 2011 rok. Dane w proc.:



* dane za 2010 r., Raporty roczne przewoźników i Eurostat

PKP Cargo jako jedyny z największych europejskich przewoźników oddał konkurentom w kraju więcej niż połowę rynku transportu towarów koleją, biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów. Hiszpański SNCF obsługuje ponad 80 proc. przewozów realizowanych po hiszpańskich torach, Rail Cargo Austria posiada ok. 90 proc. rynku na terenie Austrii. Niemiecki DB Schenker, największy z europejskich przewoźników utrzymuje ok. 80 proc. niemieckiego rynku, dodatkowo realizuje ok. 50 proc. kolejowych przewozów towarowych wykonywanych na terenie Wielkiej Brytanii.¹⁷ Większość tych przewoźników (np. niemiecki i francuski) nie są postrzegani jako monopolisci na rynkach krajowych i nie są z tego powodu ograniczani. W większości przypadków traktowani są jako przewoźnicy europejscy i jako tacy podlegają kontroli Komisji Europejskiej. Pod tym względem nasz przewoźnik narodowy też jest „rodzynkiem” – podlega bowiem restrykcyjnej kontroli UOKiK i traktowany jest praktycznie jako krajowy monopolista. Jeśli nie zająd odpowiednie zmiany

¹⁶ Na podstawie danych rynkowych (raporty roczne przewoźników, Eurostat).

¹⁷ jw



legislacyjne, w szczególności w zakresie kompetencji i możliwości ingerencji w swobodę działalności przewoźników kolejowych przez polski urząd antymonopolowy, PKP Cargo mając odpowiednie środki nie będzie mogło się dalej rozwijać np. poprzez konsolidację. Restrykcyjna polityka UOKiK w Polsce osłabia konkurencyjność i rozwój PKP Cargo poza granicami Polski. Jednym słowem stracimy szansę na posiadanie narodowego przewoźnika, który może w niedługim czasie kształtować rynek kolejowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej.

Należy w tym miejscu podkreślić, że PKP Cargo oddając część polskiego rynku zdobywał klientów na europejskim rynku poza granicami kraju, stając się graczem europejskim. Spółka realizuje obecnie samodzielne przewozy na terenie Polski, Niemiec, Czech, Słowacji, Austrii, Belgii i Węgier. Planowane jest także pozyskanie certyfikatu pozwalającego na wykonywanie samodzielnych przewozów na terenie Holandii.

Spółka zmieniając się w gracza europejskiego i wychodząc na sąsiednie rynki nie może być już oceniana i traktowana tylko jako gracz lokalny. By dalej rozwijać się i z powodzeniem konkurować nie może podlegać tylko krajowym organom antymonopolowym – szczególnie w zakresie konsolidacji, bo dla nich jako kontrolująca znaczną część rynku długo będzie podmiotem, na którym UOKiK będzie mógł skupić swoje zainteresowanie. To zaś uniemożliwi jej konkurowanie z największymi europejskimi przewoźnikami na równych zasadach.

Spółka już nie raz apelowała do polskiego ustawodawcy o ograniczenie kompetencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który ma zagwarantowane prawem szerokie kompetencje, umożliwiające ingerowanie w działalność przedsiębiorców celem ochrony konkurencji. Ingerencja UOKiK w działalność firm ogranicza jednak swobodę prowadzenia działalności gospodarczej, w skrajnym przypadku może zagrażać bytowi przedsiębiorcy, dlatego więc ingerencja ta powinna być ograniczona do minimum.

Tymczasem PKP Cargo jest jednym z najbardziej doświadczonych przedsiębiorstw w kontaktach z UOKiK. Wydanych zostało wiele decyzji, zarówno stwierdzających naruszenie rynku, jak i uznających, że do takiego naruszenia nie doszło. Urząd wszczynał postępowania zarówno z inicjatywy własnej, jak i po doniesieniu złożonym przez innego uczestnika rynku. Często dla konkurentów PKP Cargo złożenie skargi jest narzędziem walki konkurencyjnej.

Z reguły to z inicjatywy konkurencji, UOKiK karał przewoźnika, m.in. stwierdzając w 2008 roku, że sposób zawierania przez spółkę wieloletnich umów przewozowych z kontrahentami



przeciwdziałał ukształtowaniu się konkurencji oraz narzucał uciążliwe warunki, przynosząc jej nieuzasadnione korzyści.¹⁸ Do UOKiK trafiła również skarga, która zakończyła się ukaraniem PKP Cargo dotycząca ograniczania innym przewoźnikom dostępu do infrastruktury kolejowej.

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta dbając o rynek powinien, przed potencjalną ingerencją dokonać ustalenia, czy przedsiębiorca ma faktycznie pozycję dominującą, zdefiniować rynek właściwy i sprawdzić czy doszło do naruszenia interesu publicznego.

Zgodnie z art. 4 pkt 10 Ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przez pozycję dominującą rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów oraz domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli udział w rynku właściwym przekracza 40 proc. UOKiK niestety często skupia się tylko na tej ostatniej przesłance.

Tymczasem Bank Światowy w swoim raporcie z 2011 roku stwierdził, że o wyborze przewoźnika decydują siły rynkowe, o monopolu PKP Cargo nie można więc mówić:

„Polska wdrożyła zasadę otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej, co sprawia, że o wyborze najlepszych przewoźników decydują siły rynkowe. Prywatni przewoźnicy¹⁹ obsługują obecnie ponad 50 proc. wszystkich kolejowych przewozów towarowych (w tonach). Pomimo braku danych na temat ich wyników finansowych można zakładać, że ich kondycja finansowa jest dobra, gdyż udało im się przejąć znaczny udział w rynku od przewoźnika państwowego.”

1.3 Nieunikniona konsolidacja

Szansą na zwiększenie udziału w polskim rynku, pozyskanie nowych, kluczowych klientów i poprawienie efektywności może być przejęcie działających na polskim rynku przewoźników. To, czy PKP Cargo uda się rozwijać poprzez przejęcia mniejszych przewoźników działających wyłącznie na polskim rynku (co zapewne będzie kierunkiem, w jakim spółka pójdzie tuż po

¹⁸ „51 mln zł kary dla PKP Cargo za praktyki monopolistyczne”, rp.pl. 04.01.2008.

¹⁹ Przewoźnik prywatny to przewoźnik wynajęty do obsługi jednego lub wielu firm na podstawie zawartej umowy. Prowadzenie działalności przewoźnika podlega regulacjom ekonomicznym. W odróżnieniu od przewoźnika publicznego - przewoźnik prywatny nie ma prawnego obowiązku świadczenia usług transportowych.



planowanej prywatyzacji), zależeć będzie od decyzji UOKiK. Biorąc pod uwagę silną pozycję spółki na rynku przewozów realizowanych na terenie kraju z uzyskaniem zgody może mieć kłopoty. Jeżeli spółka będzie traktowana jak przewoźnik europejski i podlegać będzie bezpośrednio nadzorowi Brukseli, z ekspansją poprzez akwizycje nie powinna mieć problemów – tą drogą poszły bowiem inne europejskie koleje (DB Schenker, SNCF). Na naszym polskim podwórku też mamy przykład takiej zmiany nadzoru. Proces konsolidacji polskiej chemii, a dokładniej połączenia tarnowskich Azotów z zakładami azotowymi w Puławach, był kontrolowany przez Komisję Europejską. Bruksela w tym roku wydała zgodę na to przejęcie, dzięki czemu mogła powstać Grupa Azoty - silny polski podmiot z branży nawozowo-chemicznej, który będzie w stanie skutecznie konkurować na rynku europejskim.

Na polskim rynku jest obecnych 55 przewoźników²⁰ realizujących kolejowe przewozy towarowe. W tej liczbie zawierają się również licencje należące do firm, których główną działalnością jest budowa, remont i modernizacja infrastruktury kolejowej, takie jak: Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych czy Torpol.

Na liście przewoźników wykonujących przewozy towarowe są przewoźnicy zależni od największych przewoźników europejskich - to DB Schenker Rail Polska, należący do niemieckiego narodowego przewoźnika czy ITL Polska, należący do grupy kapitałowej Captrain Deutschland, której właścicielem jest francuska Grupa SNCF – Geodis.

Od kilku lat mówi się o potencjalnym wystawieniu na sprzedaż kilku przewoźników. Wydaje się, że najbliższe kilkanaście miesięcy będzie najkorzystniejszym okresem do przeprowadzenia akwizycji, zważywszy na długi okres słabej koniunktury na rynku. Teraz, m.in. w związku z końcem kryzysu finansowego, czy zapowiadany kolejnymi inwestycjami infrastrukturalnymi, rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce ma się odbijać. Do 2020 roku ma rosnąć w tempie wzrostu PKB. Jest to więc najlepszy i prawdopodobnie ostatni moment na konsolidację.

Szczególnie dużych wzrostów należy spodziewać się w sektorze transportu intermodalnego, który w Polsce jest rynkiem znacznie mniej rozwiniętym niż w innych krajach europejskich. Transport kombinowany stanowi, według pracy przewozowej, ok. 6 proc całego transportu w

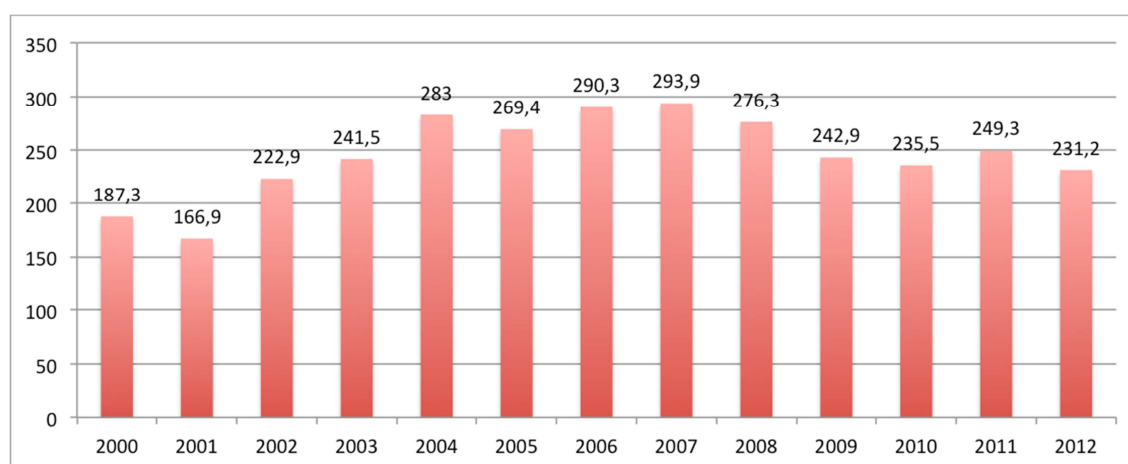
²⁰ UTK, dane czerwiec 2013.



Polsce, tymczasem w Niemczech – 30 proc., a w Norwegii – 60 proc. transportu ogółem to transport intermodalny²¹.

Ostatnie lata były wyjątkowo ciężkie dla branży kolejowej, o której mówi się, że jest „papierkiem lakmusowym” gospodarki. Jako pierwsza odczuła nadejście spowolnienia gospodarczego. Masa towarów obsługiwana przez przewoźników kolejowych zaczęła spadać w 2008 roku i do roku 2012 nie wróciła do poziomu sprzed kryzysu.

Kolejowe przewozy towarowe w Polsce, w mln ton



źródło: UTK

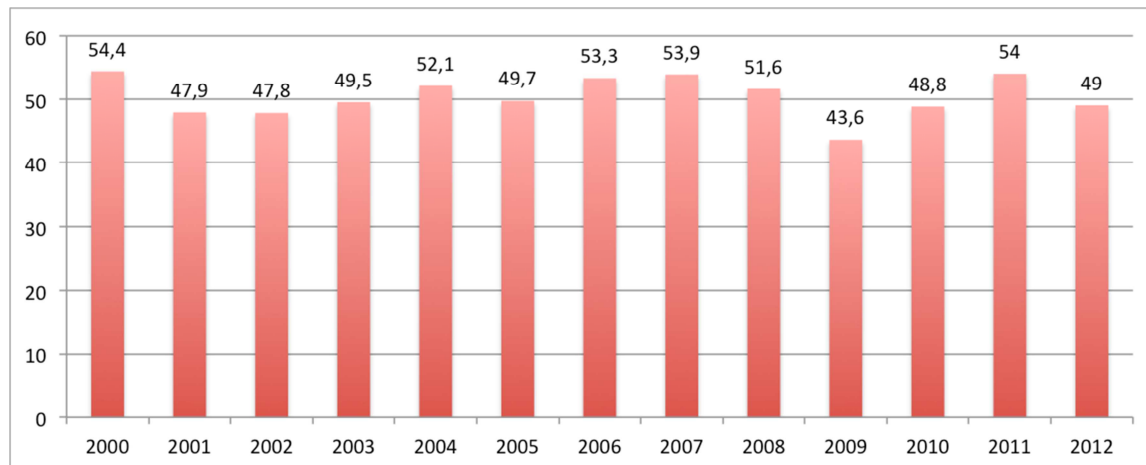
Odrobinę poprawiła się sytuacja przewoźników biorąc pod uwagę wykonywaną przez nich pracę przewozową (zauważalny jest wzrost). Ta jednak również w 2012 roku wciąż była niższa niż w kilka lat temu.

Wzrost pracy przewozowej i masy towarów obsługiwanej przez przewoźników w 2011 roku to efekt spiętrzenia prac budowlanych związanych z przygotowaniem do Mistrzostw Euro 2012 i co za tym idzie wzmożonym zapotrzebowaniem na kruszywa.

²¹ Natarcie kontenerów na torach, Dziennik Gazeta prawna, 11.03.2013



Kolejowe przewozy towarowe w Polsce. Praca przewozowa, w mld tonokilometrów.



źródło: UTK

O przewoźników, należących do firm, których core biznesem nie jest działalność przewozowa, mogą się ubiegać zarówno PKP Cargo, jak i inni przewoźnicy, wśród których nie można wykluczyć niemieckiego DB Schenker, który w ten sposób może chcieć umocnić swoją pozycję w naszej części Europy.

1.4 Potencjalne spółki do przejęcia

Wśród przewoźników do potencjalnego przejęcia wymienia się Lotos Kolej Sp. z o.o., Pol-Miedź Trans, Transoda czy Grupa Azoty „Koltar”.

Lotos Kolej ma 3,9 proc. udziałów w polskim rynku biorąc pod uwagę masę obsłużonych towarów i 7,4 proc. biorąc pod uwagę pracę przewozową²². Jest najbardziej atrakcyjnym z przewoźników, którzy typowani są do zmiany właściciela. Spółka jest w 100 proc. własnością Grupy Lotos. Zakres jej działalności obejmuje przewóz towarów (głównie materiałów ropopochodnych, chemii i kontenerów), spedycję i obsługę wybranych bocznic np. w Gdańsku, Czechowicach i w Jaśle. Ponad 40 proc. towarów obsłużonych przez spółkę w 2012 roku zostało przewiezionych na zlecenie podmiotów zewnętrznych. Lotos Kolej uruchamia dziennie ok. 120 pociągów na terenie Polski i w ruchu przygranicznym, jej tabor to 3,6 tys. wagonów, głównie cystern do przewozów produktów ropopochodnych oraz 100 lokomotyw, w ok. 90 proc. to lokomotywy elektryczne. Od 2009 roku spółka weszła na rynek przewozów intermodalnych.

²² Dane UTK, za okres I-VI 2013



W 2012 roku spółka przewiozła 10,5 mln ton towarów o 5 proc. więcej niż w roku 2011, co dało jej czwarte miejsce na polskim rynku. Praca przewozowa w 2012 roku wyniosła 4,03 mln tkm, co dało jej drugą pozycję na rynku. Sprzedaż w 2011 roku wyniosła 562,8 mln zł, zysk netto 5,3 mln zł, a marża netto 4,1 proc.²³

Pol-Miedź Trans w pierwszym półroczu 2013 roku przewiozła 2,44 proc. towarów przetransportowanych polską siecią kolejową, udział spółki w rynku biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową wyniósł 2,13 proc. Po 2012 roku udział PMT w polskim rynku wyniósł 2,1 proc. według masy przewiezionych towarów i 1,9 proc. według pracy przewozowej.²⁴ Spółka należy do holdingu górniczego KGHM Polska Miedź S.A., zakres jej działalności obejmuje przewóz towarów transportem samochodowym (ok. 2/3 realizowanych przewozów), koleją, handel produktami naftowymi oraz remont pojazdów kołowych, szynowych, maszyn i urządzeń. Tabor przewoźnika obejmuje wagony samowyładowcze, cysterny, wagony specjalistyczne np. do przewozu kwasu siarkowego. Sprzedaż za 2012 rok wynosi 562,8 mln zł, a zysk netto 7,8 mln zł.

Decyzja o sprzedaży spółki **Transoda** zapadła w grudniu 2012 roku. Przewoźnik należy do spółki Soda Polska Ciech SA. Od 2002 roku spółka ma licencję na przewóz kamienia wapiennego, rok później otrzymała licencję na wykonywanie przewozów kolejowych na terenie całego kraju. W 2006 roku Transoda przejęła spółkę Jantras Janikowo, obsługującą bocznice kolejową i odpowiedzialną za transport technologiczny na terenie spółki JZS Janikosoda.

Głównym produktem przewożonym przez spółkę jest kamień wapienny - w 2011 roku przewiozła 853 tys. ton tego produktu, co stanowiło ok. 66 proc. wszystkich ładunków obsługiwanych przez spółkę. Działalność Transody skupia się na obsłudze Grupy Ciech, która generuje 97 proc. przychodów przewoźnika. Udział spółki w polskim rynku w 2011 roku wyniósł 0,54 proc. według masy (1,3 mln ton) i 0,29 proc. według pracy przewozowej.

Tabor spółki to 9 lokomotyw, 1070 wagonów do przewozu sody oraz 102 wagony samowyładowcze do przewozu kamienia. Sprzedaż w 2011 roku wyniosła 55,5 mln zł, zysk netto zaś 3,1 mln zł.²⁵

²³ Wyliczenia analityków Instytutu Jagiellońskiego na podstawie danych rynkowych.

²⁴ jw

²⁵ jw



Kolejnym przewoźnikiem, który jest typowany do zmiany właściciela jest przewoźnik **Grupa Azoty „Koltar”**. Spółka powstała w 2000 roku na bazie majątku Zakładu Transportu Kolejowego funkcjonującego w ramach Zakładów Azotowych w Tarnowie — Mościcach, obecnie należy do Grupy Zakładów Azotowych w Tarnowie — Mościcach. Działalność spółki koncentruje się na realizacji kolejowych przewozów towarowych, obsłudze ekspedycyjnej przesyłek kolejowych, wynajmie pojazdów trakcyjnych i wagonów towarowych, usług rozładunku – załadunku wagonów oraz sprzedaży oleju napędowego.

Dużym atutem spółki jest fakt, że jako jeden z nielicznych krajowych przewoźników posiada uprawnienia do wykonywania kompleksowych napraw podwozi wagonowych i zbiorników cystern dostosowanych do przewozu materiałów niebezpiecznych.

W ubiegłym roku „Koltar” uruchomił 1123 pociągów, z 287 tys. ton ładunku, którego większość stanowią materiały niebezpieczne.

Sprzedaż spółki w 2012 roku wyniosła 37,9 mln zł, a zysk netto 2,4 mln zł (w porównaniu do 0,8 mln zł w roku 2011).²⁶

Wszyscy z omówionych wyżej przewoźników mają zbyt mały udział w europejskim rynku, by ich przejęcie zostało uniemożliwione przez Brukselę (która rozpatruje sprawy dotyczące m.in. DB Schenker). Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów może zgłaszać zastrzeżenia w przypadku przejęcia któregośkolwiek z nich przez PKP Cargo, z uwagi na to, że przewoźnik już realizuje ponad 50 proc. przewozów towarowych koleją po polskich torach biorąc pod uwagę pracę przewoźową.

Podsumowanie rozdziału

- PKP Cargo może stać się liderem branży, jeśli tylko jej się na to pozwoli, spółka zbudowała pozycję na arenie międzynarodowej, która jest dobrym punktem wyjścia do dalszej ekspansji.
- Najbliższe kilka, kilkanaście miesięcy będą najkorzystniejszym okresem dla PKP Cargo na przeprowadzenie akwizycji. Spółka ma bardzo dobry standing finansowy, przeszła gruntowną restrukturyzację i zapewniła środki na konsolidację rynku wokół siebie. Tymczasem wielu przewoźników, którymi mogłaby być zainteresowana z uwagi na

²⁶ jw



przewozy, w których się specjalizują, wciąż odczuwa negatywne skutki spowolnienia gospodarczego i załamania na rynku kolejowych przewozów towarowych z 2008 roku.

- Potencjalne akwizycje PKP Cargo jako firmy europejskiej powinny być rozpatrywane przez urząd antymonopolowy Komisji Europejskiej, ten sam, który wypowiedział się w sprawie przejęcia przez DB Schenker spółki Veolia czy zgodził się na połączenie tarnowskich zakładów Azotowych z zakładami azotowymi w Puławach.

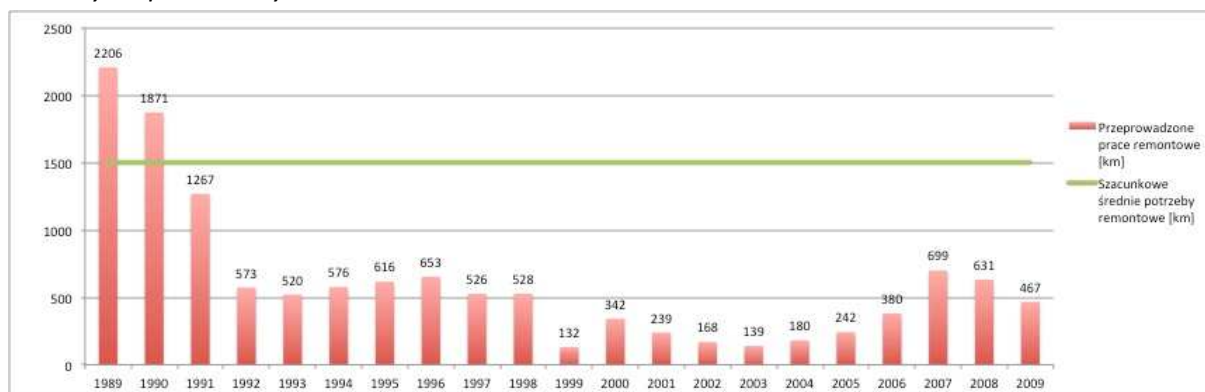


Rozdział II – Infrastruktura kluczem w walce z innymi gałęziami transportu

Lista czynników, które hamują rozwój polskiej kolei oraz obniżają przewagę konkurencyjną naszego rynku, jest długa. Do najważniejszych problemów, których rozwiązanie jest częściowo uzależnione od działań podejmowanych przez państwo należy poprawa jakości infrastruktury transportowej czyli linii kolejowych oraz ustabilizowanie stawek dostępu do torów. Ten ostatni czynnik istotnie wpływa na wycenę PKP Cargo, które w IV kwartale tego roku ma zadebiutować na warszawskiej giełdzie.

Po raz ostatni długość zmodernizowanych torów była większa niż potrzeby remontowe w 1990 roku. Od tego czasu różnica pomiędzy realizowanymi pracami a potrzebami inwestycyjnymi była coraz większa.

Nakłady na polskie tory w mln zł



źródło: Raport UTK z 2010 r.

Poprawa stanu infrastruktury zależy zarówno od możliwości operacyjnych spółki PKP PLK, do kompetencji której należy budowa modernizacja i zarządzanie siecią linii kolejowych, jak i od nakładów, jakie na ten cel zostaną przeznaczone z dotacji unijnych i budżetowych.

2.1 Stan infrastruktury

Zaledwie 40 proc. sieci ma stan dobry, jakość kolejnych 32 proc. jest dostateczna, a pozostałych 28 proc. - niezadowolająca. Na 39 proc. torów pociągi mogą rozwijać prędkość rozkładową od 80 do 120 km. Z prędkością wyższą lub równą 60 km/h mogą poruszać się na 8 proc. sieci, na kolejnych 20 proc. linii kolejowych mogą osiągać prędkość między 120 a 160



km/h. Dopuszczalna prędkość między 40 km/h a 80 km/h obowiązuje na 28 proc. sieci.²⁷ Na 5 proc. prędkość rozkładowa nie przekracza 40 km/h.²⁸ Konsekwencją złego stanu polskiej infrastruktury jest fakt, że średnia prędkość handlowa w Polsce kolejowych przewozów towarowych jest od lat praktycznie niezmienna i wynosi ok. 26 km/h. Dla porównania średnia prędkość handlowa w przewozach kolejowych w krajach Unii Europejskiej przekracza poziom 50 km/h. Na sieci francuskiego zarządcy infrastruktury RFF (Réseau Ferré de France), drugiego w Europie pod względem długości zarządzanej infrastruktury liniowej, średnia prędkość pociągów towarowych oscyluje na poziomie 60 km/h, a dla pociągów długodystansowych (przekraczających 700-800 kilometrów długości trasy) wynosi 65 km/h.²⁹

2.2 Inwestycje zrealizowane

Pierwsze duże pieniądze PKP Polskie Linie Kolejowe na swoje inwestycje otrzymała wraz z zarezerwowaniem w budżecie unijnym na lata 2007 – 2013 środki w wysokości 4,6 mld euro (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko). PKP PLK jednak do wykorzystania tych pieniędzy i szansy, jaką przyniosły, nie była gotowa. Brakowało i dotąd brakuje projektów budowlanych, ekspertów, projektantów i uproszczonych procedur realizacji inwestycji. W ostatnim roku obowiązywania dotychczasowej perspektywy unijnej podpisane umowy na dofinansowanie inwestycji kolejowych unijnymi dotacjami wynoszą 59,17 proc. dostępnej puli, a wartość zatwierdzonych wniosków o płatność nieznacznie przekroczyła 10 proc. przyznanego na lata 2007 – 2013 budżetu.³⁰

Niemniej z dotacji unijnych do 2012 roku udało się zmodernizować ok. 3,4 tys. km linii. W latach 2008 – 2011 rocznie do użytku było oddawanych ok. 600 km nowych linii, już w roku 2012 - ok. 1000, a w latach kolejnych do roku 2015 rocznie ma przybywać ok. 1,3 tys. km nowych linii kolejowych. Środki unijne z budżetu na lata 2007 – 2013 skupiły się głównie na inwestycjach w linie pasażerskie.

²⁷ PKP PLK we wrześniu 2013 r. poinformowało, że w 2020 roku średnia prędkość handlowa pociągów towarowych ma wynieść 55-60 km/h. Podniesienie prędkości może oznaczać dla przewoźników niższe koszty.

²⁸ Wieloletni Program Inwestycyjny do 2013 roku z perspektywą do roku 2015, 7 listopada 2011 r.

²⁹ UTK, Biuletyny, raporty i aktualności statystyczne – Średnia prędkość handlowa kolejowych przewozów towarowych w Polsce – I półrocze 2012 roku.

³⁰ Dane Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej na 02.04.2013



2.3 Inwestycje planowane

Do 2015 roku ma zakończyć się szereg inwestycji na torach przeznaczonych do ruchu towarowego. To linie w okolicy Wrocławia, Katowic i Kielc, czyli te, które są w najgorszym stanie technicznym, a na których ruch jest największy (to stąd wywozi się węgiel i kruszywo). Linie towarowe mają być priorytetem wśród inwestycji realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe z dotacji unijnych przyznanych na lata 2014 – 2020. Spółka może mieć do dyspozycji 30 – 35 mld zł. Rozpocząć ma się program o roboczej nazwie „Wizja 2023”, która ma obejmować modernizację najważniejszych szlaków towarowych prowadzących do kluczowych stref ekonomicznych, portów i ważnych ośrodków przemysłowych. W ramach planowanych prac zmodernizowana ma być prowadząca z Górnego Śląska do portów morskich w Gdańsku i w Gdyni tzw. magistrala węglowa oraz linia z południa kraju do portów na zachodnim wybrzeżu³¹.

Po zakończeniu planowanych prac prędkość pociągów towarowych ma wzrosnąć do 60 – 80 km/h dla pociągów z wagonami węglarkami i do ok. 120 km/h dla składów wiozących kontenery. Przede wszystkim prędkość pociągów ma być stała, obecnie z uwagi na tzw. wąskie gardła pociągi muszą często zwalniać i przyspieszać, co przekłada się na wyższe koszty przejazdu.

2.4 Stawki dostępu

Kolejną kwestią hamującą rozwój polskiego rynku transportu towarów kolejną jest problem zmniejszenia i ustabilizowania wysokości stawek dostępu do torów. Stanowią one ok. 30 proc. kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych. Stawki z roku na rok rosną w sposób trudny do przewidzenia i obecnie należą do jednych z najwyższych w Europie. W 2012 roku wzrosły o 4,8 proc.

Tak wysokie stawki dostępu do torów wynikają ze stosunkowo niskiego partycypowania przez państwo w kosztach utrzymania infrastruktury kolejowej, znacznie niższego niż w innych krajach europejskich. Państwo pokrywa ok. 25 proc. kosztów ponoszonych przez PKP PLK, spółkę, która zarządza ok. 90 proc. polskich linii kolejowych.

³¹Puls Biznesu, „Kolejarze przestawiają zwrotnicę”, 02.08.2013



Wysoki poziom stawek ma bezpośrednie przełożenie na konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu, głównie transportu drogowego, z którym kolej od lat przegrywa. Udział kolejowego transportu towarowego w przewozach towarowych ogółem spadła w latach 2001-2010 z poziomu 33,1 proc. do 16,5 proc.

Szansą na ustabilizowanie wysokości opłat jest restrukturyzacja PKP Polskich Linii Kolejowych. Wysokie koszty stałe, na które wpływa m.in. przerost zatrudnienia i utrzymywanie nierentownych linii kolejowych sprawiają, że stawki pobierane od przewoźników za korzystanie z torów rosną. Na wyłączenie z eksploatacji części linii wytypowanych do tego przez zarząd PKP PLK w celu uzyskania oszczędności, nie chcą jednak zgodzić się marszałkowie i sami przewoźnicy.

Wzrost kosztów przewoźników towarowych powoduje spadek ich konkurencyjności względem przewoźników drogowych, z którymi rywalizacja o klienta zwłaszcza w przewozach rozproszonych już jest niezmiernie trudna.

Dobłą wiadomością dla rynku jest zatwierdzenie przez PKP PLK we wrześniu 2013 r. projektu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, który zakłada zmniejszenie stawek średnio o 20,4 proc. Nowe stawki, jeśli zostaną zaaprobowane przez UTK, miałyby obowiązywać przez cztery lata począwszy od grudnia br. Poza obniżeniem średniej stawki sieciowej o jedną piątą PKP PLK planuje zerową marżę, co ma dodatkowo obniżyć koszty przewoźników.

Dzięki obniżeniu i stabilizacji opłat może wzrosnąć konkurencyjność kolejowych przewoźników towarowych, zwłaszcza w segmentach rynku, gdzie kolej konkuruje bezpośrednio z transportem samochodowym np. w segmencie intermodalnym czy ruchu rozproszonym. Zmiana stawek to dobra wiadomość przede wszystkim dla PKP Cargo, które jesienią ma zadebiutować na GPW. To, ile spółka zapłaci za korzystanie z torów, znacznie wpłynie na jej wycenę, ponieważ dostęp do torów to obok wynagrodzeń największy koszt przewoźnika.

Kolejnym ważnym krokiem jest zapowiedź PKP PLK, że w 2020 roku średnia prędkość handlowa pociągów towarowych ma wynieść 55-60 km/h. Podniesienie prędkości może także oznaczać dla przewoźników niższe koszty.³²

³² Zmianę sposobu naliczania stawek wymusił na Polsce Europejski Trybunał Sprawiedliwości, który uznał wiosną br., że stosowany przez PKP PLK sposób jest nieprawidłowy. ETS wskazał, że zgodnie z unijnym prawem



2.5 Kolej kontra drogi

Konsekwencją zaniedbania kolei przez ostatnich kilkadziesiąt lat jest utrata klientów na rzecz innych gałęzi transportu. Dotyczy to zarówno transportu towarów, jak i ludzi. Udział kolejowego transportu towarowego spadł w przewozach towarowych ogółem z 33,1 proc. w roku 2001 do poziomu 16,5 proc. w roku 2010. W tym czasie udział transportu samochodowego w transporcie towarów ogółem wzrósł z 51,4 proc. do 75 proc.

Z roku na rok udział spółek kolejowych w transporcie spada. Już w roku 2011 udział transportu kolejowego w transporcie ogółem wynosił 32,7 proc.³³ Kosztem kolei zyskuje publiczny i prywatny transport drogowy, w nieznacznym stopniu w ostatnich latach (w zakresie transportu pasażerskiego) – lotniczy. Brak przyspieszenia realizacji inwestycji w nowy tabor i tory, przy jednocześnie stale poprawiającej się infrastrukturze drogowej, spowoduje, że rola transportu kolejowego będzie w dalszym ciągu marginalizowana.

Jak wynika z wstępnych danych, w 2012 roku ok. 80,9 proc. wszystkich przewozów towarowych w Polsce było realizowanych przez przewoźników drogowych. Na tory trafiło 19,1 proc. ładunków.³⁴

Kolej, jako środek transportu promowany przez Komisję Europejską jako ekologiczny i bezpieczniejszy, ma szansę uzyskać dodatkowe środki na podniesienie swojej atrakcyjności. Przewagą przewoźników kolejowych, po zakończeniu prac modernizacyjnych i obniżeniu stawek dostępu do torów, będzie czas realizacji przewozów, znacznie krótszy od tego, który mogą zaoferować przewoźnicy drogowi, zwłaszcza w relacjach dalekiego zasięgu. Tymczasem w latach 2004 – 2011 wydatki na infrastrukturę kolejową wyniosły 18,3 mld zł, a na budowę i modernizację dróg – 108,4 mld zł.

Transport kolejowy nie stał się atrakcyjniejszy w stosunku do drogowego, nawet po uruchomieniu w lipcu 2011 roku elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z autostrad i wybranych dróg krajowych i ekspresowych przez samochody o masie powyżej 3,5

opłaty te powinny być ustalone po kosztach, które wynikają bezpośrednio z udostępnienia infrastruktury. Tymczasem - jak zauważył ETS - Polska umożliwiła przy obliczaniu opłat uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

³³ Transport, wyniki działalności w 2011 roku. GUS.

³⁴ Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym, A.T. Kearney 2013.

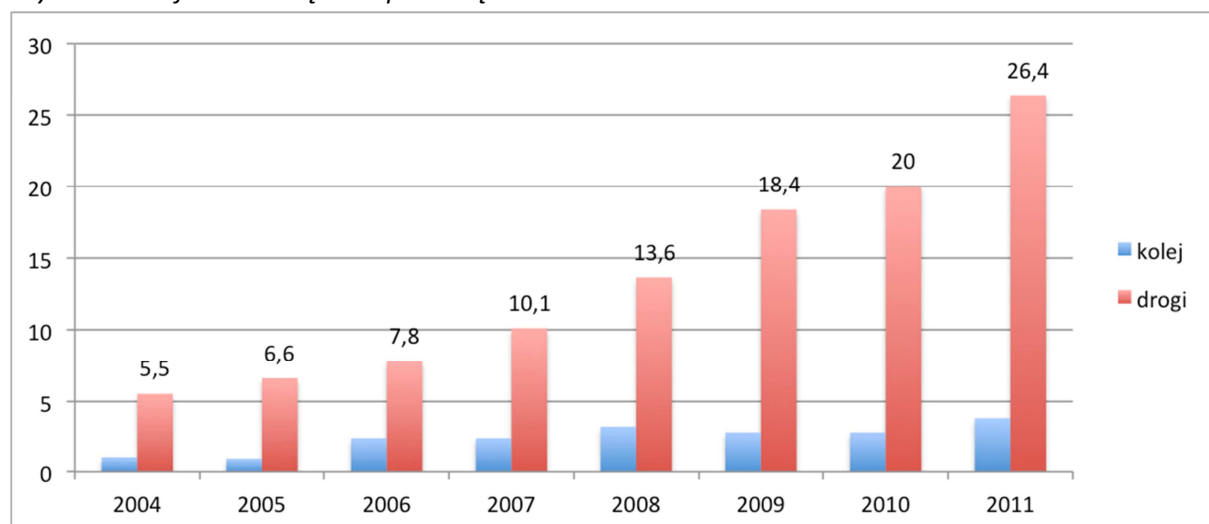


tony. Opłaty ponoszone przez przewoźników drogowych wciąż są znacząco niższe niż te, ponoszone przez spółki kolejowe.

Stosunek nakładów na infrastrukturę drogową i kolejową wynosił w latach 2004 – 2011 odpowiednio 86:14 – wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli. Komisja Europejska rekomenduje by w nadchodzącej perspektywie podział środków na obie gałęzie transportu odbywał się w proporcjach 60:40 i istnieje duże prawdopodobieństwo, że tak się stanie.

Ministerstwo Transportu zapowiedziało we wrześniu, że kolej będzie w przyszłej perspektywie budżetowej UE na pewno dużo ważniejsza niż w obecnej. Zmienić się mają na korzyść kolei proporcje podziału środków UE przeznaczanych na inwestycje drogowe i kolejowe. Wciąż trwają negocjacje z Komisją Europejską, niezbędna jest także decyzja Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, które rozdziela środki pomiędzy poszczególne cele budżetowe. Resort planuje jednak przeznaczyć 40 proc. środków na kolej, a 60 proc. na drogi. W latach 2010-2013 wydatki na kolej (łącznie z środkami unijnymi i krajowymi) są mniej więcej czterokrotnie niższe niż na drogi.

Wydatki na infrastrukturę transportową w mld zł



źródło: NIK

Podsumowanie rozdziału

- Do najważniejszych problemów, z jakimi boryka się polska kolej, należy poprawa jakości infrastruktury transportowej czyli linii kolejowych oraz ustabilizowanie stawek



dostępu do torów. Stanowią one ok. 30 proc. kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych. Z roku na rok rosną w sposób trudny do przewidzenia i obecnie należą do jednych z najwyższych w Europie. W 2012 roku wzrosły o 4,8 proc.

- Linie towarowe mają być priorytetem wśród inwestycji realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe z dotacji unijnych przyznanych na lata 2014 – 2020. Spółka może mieć do dyspozycji 30 – 35 mld zł. Po zakończeniu planowanych prac prędkość pociągów towarowych ma wzrosnąć do 60 – 80 km/h dla pociągów z wagonami węglarkami i do ok. 120 km/h dla składów wiozących kontenery. Obecnie średnia prędkość pociągów towarowych wynosi ok. 26 km/h
- Udział kolejowego transportu towarowego spadł w przewozach towarowych ogółem z 33,1 proc. w roku 2001 do poziomu 16,5 proc. w roku 2010. W tym czasie udział transportu samochodowego w transporcie towarów ogółem wzrósł z 51,4 proc. do 75 proc. W 2012 roku ok. 80,9 proc. wszystkich przewozów towarowych w Polsce było realizowanych przez przewoźników drogowych. Na tory trafiło 19,1 proc. ładunków. Jeżeli nie zostaną ustabilizowane stawki dostępu do torów, nie zostanie w szybkim czasie poprawiony stan infrastruktury kolejowej, transport kolejowy w dalszym ciągu będzie tracił rynek na rzecz przewoźników drogowych.
- PKP PLK zatwierdziło we wrześniu 2013 r. projekt opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, który zakłada zmniejszenie stawek średnio o 20,4 proc. Dzięki obniżeniu i stabilizacji opłat może znacznie wzrosnąć konkurencyjność kolejowych przewoźników towarowych, zwłaszcza w segmentach rynku gdzie kolej konkuruje bezpośrednio z transportem samochodowym np. w segmencie intermodalnym czy ruchu rozproszonym.



Rozdział III - Prywatyzacja - szansą na rozwój

Kwestia prywatyzacji spółek z Grupy PKP, to nie tylko konieczność realizacji postanowień ustawy³⁵, ale i szansa dla spółek z Grupy PKP na zebranie kapitału na dalszy rozwój, umocnienie swojej pozycji nie tylko na rynku krajowym, ale i w innych krajach UE (obecnie działalność zagraniczną w Grupie PKP prowadzą jedynie spółki z Grupy PKP Cargo), konieczność przejścia restrukturyzacji, a dla klientów szansa na podniesienie jakości oferowanych usług.

3.1 Podstawy prywatyzacji

Pierwszy raz o prywatyzacji spółek z Grupy PKP zaczęto mówić pod koniec lat 90. W 2000 r. przyjęta została ustawa z 8 września 2000 roku "O komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe". Ustawa nałożyła na powołaną PKP SA obowiązek sprzedaży podmiotów, które weszły do grupy, upłynnienia aktywów i likwidację. Spółka matka Grupy PKP stała się jednoosobową spółką Skarbu Państwa, która przejęła wszystkie zobowiązania PKP, w tym historyczne długi, które wówczas wynosiły ok. 7 mld zł. Miała je spłacić ze sprzedaży akcji posiadanych spółek i nieruchomości. W 2003 roku powstał program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 roku, zakładający przekazanie samorządom przewozów regionalnych oraz prywatyzację PKP Cargo i PKP Intercity.

Na początku 2006 roku plany obejmowały sprzedaż szeregu spółek z Grupy PKP, by uzyskać pieniądze na spłatę historycznego długu PKP. Jako pierwsza właściciela miała zmienić PKP Intercity, po niej w prywatne ręce trafić miało PKP Cargo. Po latach zaniedbań w tym zakresie i przetoczeniu się przez świat kryzysu finansowego, który wpłynął na wycenę spółek, najbardziej zaawansowana jest sprzedaż **PKP Cargo**, która ma trafić na giełdę w IV kwartale 2013 roku.

3.2 Przewoźnik na sprzedaż

PKP Cargo przeszło w ciągu czterech ostatnich lat zakończoną sukcesem prywatyzację. Spółka ze skostniałego, ponoszącego straty przewoźnika została zmieniona w nowoczesnego

³⁵ Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 2000 r. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.)



operatora logistycznego z powodzeniem konkurującego poza granicami kraju. Jest jedną z nielicznych polskich firm o takim potencjale, by z powodzeniem stać się liderem rynku europejskiego. Kolejnym, po zakończonej powodzeniem restrukturyzacji spółki, naturalnym krokiem, wynikającym z zapisów ustawy o komercjalizacji PKP z września 2008 roku jest jej prywatyzacja. Ta była już kilkakrotnie odkładana. Jednym z pierwszych terminów sprzedaży części akcji przewoźnika był przełom roku 2011/2012. Najnowszy termin przewiduje debiut na przełomie lat 2013/2014. W planach jest zbycie pakietu mniejszościowego w drodze debiutu giełdowego. Ten sposób prywatyzacji zarekomendowany przez doradcę prywatyzacyjnego pozwoli na zachowanie kontroli nad jednym z kluczowych podmiotów dla polskiej gospodarki. Środki ze sprzedaży zostaną przeznaczone na spłatę części długu PKP SA. W przyszłości sprzedaż akcji (nowa emisja akcji) i podniesienie kapitału, zapewni spółce środki na dalszy rozwój i inwestycje m.in. w tabor i systemy IT, co podniesie jej konkurencyjność na europejskim rynku. Środki na potencjalne akwizycje spółka ma zabezpieczone.

Prywatyzacja spółki oznacza przejście na Międzynarodowe Standardy Rachunkowości, oraz poddanie jej działalności i jakości oferowanych usług stałej kontroli nastawionych na zysk z inwestycji akcjonariuszy.

Kolejnym, naturalnym krokiem będzie rozpoczęcie konsolidacji polskiego rynku, która ułatwi umocnienie pozycji na rynku europejskim.

Podsumowanie rozdziału

- Prywatyzacja PKP Cargo ma nastąpić w IV kwartale 2013 roku. Spółka w ciągu ostatnich lat przeszła gruntowną restrukturyzację.
- Sprzedaż pakietu mniejszościowego pozwoli Skarbowi Państwa na zachowanie kontroli nad jednym z kluczowych podmiotów polskiej gospodarki.



Rozdział IV – Perspektywy rynku przewozów towarowych przy zwolnionym/zaciągniętym hamulcu.

Przed rynkiem transportu towarów kolejną znajdują się ciekawe lata. To, w jakim kierunku pójdzie kolej w Polsce, czy spółki kolejowe będą miały szanse się rozwijać na terenie kraju i Wspólnoty, czy też kolej będzie marginalizowana i tracić będzie klientów na rzecz przewoźników drogowych, zależeć będzie w znacznej mierze od warunków, jakie zostaną stworzone przez rząd i ustawodawcę.

Ostatnie kilka lat, które były okresem osłabienia gospodarczego negatywnie odbiły się na kondycji rynku transportu towarów kolejną. Na tory trafiało coraz mniej ładunków, pomimo wzrostu wolumenu ładunku w 2011 roku do roku 2010, rynek nie wrócił po poziom sprzed spowolnienia gospodarczego, które zaczęło się w 2008 roku. W tym samym czasie transport drogowy wyrósł średnio o 8,4 proc. rocznie.

Transport kolejowy jest preferowaną gałęzią transportu przez UE. W budżecie unijnym na lata 2014 – 2020 mają znaleźć się większe środki na rozwój i modernizację europejskiej kolei niż na infrastrukturę drogową. Zwiększone życzliwe zainteresowanie Komisji Europejskiej branżą kolejową jednak nie wystarczy. Niezbędny wysiłek związany z reformą rynku i zmianą praw nim rządzących musi zostać podjęty na szczeblu krajowym.

W zależności od podjętych działań lub ich braku rynek kolejowego transportu towarów w Polsce może do 2020 roku kurczyć się o 1 proc. rocznie lub rosnąć o od 1,1 proc. do 3 proc. rocznie.

Transport kolejowy jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu i na dalekich dystansach najbardziej ekonomicznym. Nie dla wszystkich transport samochodowy będzie alternatywą. W przypadku ładunków całopociągowych będzie to niezmiernie trudne, jednak przesyłki rozproszone są łatwe do przechwycenia przez konkurencję drogową.

Starania o rozwój rynku to też starania o zachowanie istniejących miejsc pracy i stworzenie kolejnych. Spółki rozwijające się zatrudniają, te które tracą zlecenia na rzecz konkurencji są zmuszone do redukcji zatrudnienia, w skrajnym przypadku do zaprzestania działalności.



W tym kontekście kluczowa jest postawa związków zawodowych pracowników zatrudnionych w PKP Cargo. W referendum, które odbyło się latem na kilka miesięcy przed planowaną prywatyzacją spółki ponad 95 proc. pracowników opowiedziało się za przeprowadzeniem strajku w przypadku nie zawarcia porozumienia na linii pracownicy – zarząd spółki. Związkowcy domagali się m.in. podpisania paktu gwarancji pracowniczych oraz podwyżki wynagrodzeń w płacy zasadniczej od 1 czerwca 2013 r. w wysokości 450 zł średnio na jednego zatrudnionego. Spełnienie tych żądań kosztowałoby spółkę 250 mln zł rocznie, tyle co ubiegłoroczny zysk. W końcu władze PKP Cargo i przedstawiciele działających w spółce związków zawodowych podpisali 2 września br. ostateczne porozumienie, kończące spór zbiorowy w spółce, co otworzyło drogę do debiutu PKP Cargo na warszawskiej giełdzie.

Składanie zbyt wygórowanych żądań przez związkowców i obstawianie przy nich może osłabić wycenę spółki, a w skrajnym przypadku opóźnić jej debiut nawet o kilka lat.

Dobry z finansowego punktu widzenia debiut PKP Cargo będzie też z korzyścią dla samych pracowników. Udana prywatyzacja to środki nie tylko na spłatę długów PKP SA, ale i na inwestycje PKP Cargo, czyli szansa na dalszy rozwój spółki, co w konsekwencji przełoży się na polepszenie warunków zatrudnienia.

Udany debiut to też wymierne korzyści finansowe dla byłych i obecnych pracowników PKP Cargo, którzy posiadają jednostki Funduszu Własności Pracowniczej. Trafi do niego określona procentowo część wpływów uzyskana ze sprzedaży, im wyższa więc wycena tym większa kwota zasili FWP.

4.1 Infrastruktura i stawki dostępu do niej

Rozwój kolejowego rynku transportu towarów nie będzie możliwy bez rozwiązania palących problemów związanych z infrastrukturą kolejową. Fatalny stan torów, liczne wąskie gardła i przedłużające się prace modernizacyjne sprawiają, że od lat prędkość handlowa pociągów towarowych jest niezmienna i wynosi ok. 26 km/h, zaledwie 40 proc. torów ma stan techniczny określany jako dobry. Jednocześnie stawki dostępu do torów są jednymi z najwyższych w Europie. Stanowią one ok. 30 proc. kosztów ponoszonych przez przewoźników, ich wysokość jest trudna do przewidzenia, w 2012 roku wzrosły o 4,8 proc.



Tymczasem wzrost kosztów przewoźników kolejowych powoduje spadek ich konkurencyjności względem przewoźników drogowych. Na korzyść tych ostatnich działa fakt, realizowania obecnie programu inwestycji drogowych, który przyspieszy czas transportu drogowego i polepszy jego jakość.

Obniżenie kosztów transportu kolejowego to nie tylko przejmowanie klientów od transportu drogowego. Usługa transportowa jest składnikiem ceny każdego produktu (każde dobro konsumpcyjne musi zostać dostarczone do klienta końcowego, nie ma konsumpcji w miejscu wytworzenia). Zatem zmniejszenie kosztów transportu to poprawa konkurencyjności polskiej gospodarki i jej rozwój, a zatem także wzrost rynku transportowego, czyli nowi klienci i dla ciężarówek i dla kolei. Wzrost gospodarki to wzrost PKB, a ten implikuje powstawanie nowych miejsc pracy.

4.2 Otoczenie prawne i konkurencyjne

Rynek transportu towarów koleją w Polsce jest najbardziej zliberalizowanym rynkiem spośród wszystkich państw europejskich. Działa na nim ok. 55 przewoźników, obecne są spółki zależne od głównych przewoźników europejskich takich jak: DB Schenker czy SNCF.

Polska jest jedynym z krajowych rynków, na którym narodowy przewoźnik ma mniej niż 50 proc udziałów w masie obsługiwanych towarów. Spółka, która coraz aktywniej działa na wspólnotowym rynku, jest drugim przewoźnikiem w UE po DB Schenker, podlega jednak polskiemu urzędowi antymonopolowemu czyli Urzędowi Ochrony Konkurencji i Konsumentów (w przeciwieństwie do niemieckiego konkurenta, który choć podlega pod nadzór niemieckiego urzędu antymonopolowego, to w praktyce w przypadku działań mających na celu rozwój narodowego czempiona podlega przede wszystkim Brukseli).

To nieuniknione, że drugi europejski przewoźnik będzie największym przewoźnikiem na rynku krajowym państwa swojego pochodzenia. Biorąc pod uwagę wykonywaną pracę przewozową spółka ma blisko 60 proc. udziałów w rynku. Każda próba przejścia innej z ponad 50 spółek obecnych na polskich torach może spotkać się z protestem UOKiK. To zaś może utrudnić dalszy rozwój spółki na rynku krajowym, jak i międzynarodowym. PKP Cargo ma słabe strony – spółka w bardzo niewielkim stopniu działa na rynku transportu produktów petrochemicznych. Nabycie jednego z kilku mniejszych specjalizujących się w tym sektorze przewoźników obecnych na polskich torach pozwoli jej w



szybkim tempie pozyskać zarówno tabor, rynek, jak i możliwości do dalszej ekspansji na tym polu poza granicami kraju.

Dalsze podporządkowanie regulacjom i organom krajowym może więc ograniczać rozwój PKP Cargo na rynku międzynarodowym.

4.3 Prywatyzacja

Przeprowadzenie procesu prywatyzacji spółek z Grupy PKP jest konieczne, także z punktu widzenia spłaty historycznego długu PKP.

Prawidłowo i szybko przeprowadzona sprzedaż atrakcyjnych aktywów to środki na spłatę zadłużenia. W przeciwnym razie konieczne będzie dalsze rolowanie długu przez emisję kolejnych obligacji lub zaciągnięcie kredytów, a to spowoduje wzrost zadłużenia. Jeżeli PKP SA nie będzie w stanie regulować swoich należności, może pojawić się konieczność ich wykupu przez skarb państwa, czyli przez podatników.

Prywatyzacja zakończona sukcesem to korzyść dla klientów. Przed debiutem giełdowym lub negocjacjami z potencjalnym nabywcą spółki przeznaczone do zbycia muszą przejść restrukturyzację, która obejmuje racjonalizację kosztów z jednej strony, ale i podniesienie jakości oferowanych usług z drugiej - bez konieczności podnoszenia cen. Przygotowania do zbycia mogą obejmować inwestycje, które podnoszą wartości spółki.

Środki pozyskane z prywatyzacji przez podniesienie kapitału są przeznaczane nie tylko na spłatę zadłużenia PKP SA, ale i na inwestycje prywatyzowanych podmiotów.

Podmioty sprywatyzowane mogą i powinny działać na warunkach rynkowych. Zarząd kieruje się celem gospodarczym, spółka jest uniezależniona od decyzji politycznych.

Korzystna prywatyzacja to też taka, w której zapewnione są gwarancje pracownicze i program inwestycyjny sprzedawanego podmiotu, muszą one jednak odpowiadać warunkom rynkowym i umożliwiać dalszy rozwój prywatyzowanej spółki.

Im lepiej wyceniona spółka, tym większa korzyść dla pracowników, będących właścicielami jednostek Funduszu Własności pracowniczej, do którego trafi 15 proc. wpływów z prywatyzacji. Im lepsza sytuacja na rynku, kondycja spółki, tym wyższa jej wycena a co za tym idzie większą korzyść finansową z prywatyzacji odniosą byli i obecni pracownicy.



Podsumowanie

- To, czy w najbliższych latach rynek transportu towarów koleją będzie się rozwijał i przestanie przegrywać walkę o klienta z przewoźnikami drogowymi, będzie zależeć w znacznej mierze od warunków, jakie zostaną stworzone przez rząd i ustawodawcę.
- Kolej jest gałęzią transportu wspieraną i promowaną przez Komisję Europejską.
- PKP Cargo jest firmą kluczową dla polskiej gospodarki, jej rozwój bądź upadek będzie mieć bezpośredni wpływ na całą gospodarkę Polski. PKP Cargo daje prace ok. 24 tys. osób.
- Udana prywatyzacja PKP Cargo to szansa dla spółki na rozwój i zdobycie pozycji lidera na międzynarodowym rynku, co przełoży się m.in. na polepszenie warunków zatrudnienia pracowników spółki.
- Sytuacja na rynku i dobry standing finansowy PKP Cargo sprzyja konsolidowaniu przez nią rynku. Spółki, których przejęcie umożliwi szybkie wejście na nieobsługiwane dotąd segmenty rynku wydają się być do kupienia. Ich wyceny w ostatnich czasie spadły wraz z załamaniem na rynku kolejowych przewozów towarowych, skurczeniem się rynku i spadkiem przychodów.
- UOKiK powinien ponownie przeanalizować rynek kolejowych przewozów towarowych pod kątem uznania go za rynek unijny, a nie krajowy (w tym przypadku polski).

