

Prezes PKP CARGO: Naszą przyszłością są przewozy specjalistyczne

Koniec wieloletniego cofania się. Musimy to zmienić i pójść do przodu. Liczymy, że Komisja Europejska poprze wzrost opłat za dostęp do dróg kołowych, a nasz rząd spełni zapowiedź, że systemem opłat zostanie objęta większa ilość dróg w Polsce. To na pewno da nam większe szanse w konkurencji z transportem samochodowym. A tu musimy postawić na przewozy specjalistyczne – powiedział na spotkaniu z dziennikarzami prezes Zarządu PKP CARGO Maciej Libiszewski.

Gdy odchodziłem z Zarządu PKP CARGO w 2008 roku na koncie Spółki był spory zapas gotówki, a gdy pod koniec 2015 roku wróciłem do jej Zarządu zastałem pokaźny dług. W tym czasie z ponad 80 tys. wagonów zostało nieco ponad 60 tys., w większości zaawansowanych wiekowo – zakreślił sytuację u progu kadencji nowego Zarządu Prezes Maciej Libiszewski.

Prezes PKP CARGO wspomniał, że wielu wcześniej zwolnionych, doświadczonych kolejarzy powróciło do spółek Grupy PKP, co zostało przyjęte z ulgą przez ich załogi, bowiem pomysły, które poprzednio wdrażano, były być może dobre w sektorze bankowym i ubezpieczeniowym, ale nie najlepsze w sektorze logistycznym. *W efekcie działań osób nie mających nic wspólnego z logistyką traciliśmy rynek, przegraliśmy w drugiej połowie 2015 roku trzy bardzo duże przetargi na 5 mln ton ładunków, czego skutkiem było niewykonanie planu 2016 roku i spadek cen akcji. W kwietniu 2016 roku został skompletowany nowy Zarząd PKP CARGO i od tego czasu Spółka zdobywa regularnie rynek. Rośniemy z miesiąca na miesiąc w udziale w rynku pod względem pracy przewozowej – podkreślił Prezes Libiszewski.*

Prezes Libiszewski pozytywnie ocenił współpracę w ramach Grupy PKP. Podziękował Prezesowi Zarządu PKP SA Mirosławowi Pawłowskiemu za pomoc m. in. w podejściu do sprawy odziedziczonej po poprzednikach i prawdopodobnie kupionej za zbyt dużą kwotę czeskiej spółki AWT, której główny klient - kopalnie OKD - zgłosił w maju 2016 roku wniosek o upadłość. Prezes PKP CARGO podkreślił z satysfakcją powrót do dobrej współpracy w PKP PLK. *Tam również wrócili kolejarze i zaczęli zupełnie inaczej rozmawiać o problemach przewoźników. W efekcie takich rozmów pojawiła się na przykład propozycja dotycząca planowanego na czas remontu zamknięcia linii nr 7, gdy będziemy jechać trasą objazdową być może nawet dwa lub trzy razy dłuższą z kopalni Bogdanka do elektrowni Kozienice, abyśmy płacili za podstawową trasę. Oczywiście, że poniesiemy jeszcze koszty załóg, paliwa, energii elektrycznej, ale przynajmniej tutaj PKP PLK podchodzi do przewoźnika z dużo większym zrozumieniem niż to było w latach poprzednich. Bardzo istotne jest także to, że PKP PLK wskazuje konieczność używania w pracach torowych elementów gotowych, co znacznie skraca proces budowy – zaznaczył Prezes Maciej Libiszewski.*

Podsumowując 2016 rok, Prezes PKP CARGO zwrócił uwagę na powrót do zarządzania obszarowego, co spowodowało zbliżenie do klienta, przekazanie znacznie większych kompetencji do dyrektorów zakładów, zaktywizowanie pionów handlowych i znacznie szersze wejście na rynek. Efektem tych działań był m.in. wzrost kursu akcji, który od historycznego minimum w kwietniu 2016 roku zwiększył się na początku 2017 roku o ponad 90 procent. *Nawiązaliśmy ponownie dialog społeczny i zakończyliśmy po kilku turach negocjacji trwający w PKP CARGO 1,5 roku spór zbiorowy. Strona społeczna wykazała tutaj daleko idącą dojrzałość biorąc pod uwagę fatalny stan finansów przedsiębiorstwa. Za taką postawę chciałem stronie społecznej bardzo podziękować – powiedział Prezes Libiszewski.*

Mówiąc o planach na przyszłość, Prezes Libiszewski wskazał poza Bałtykiem na region Adriatyku i Morza Czarnego, jako kierunki większego zaangażowania Grupy PKP CARGO. Największy polski przewoźnik towarowy ma zamiar wziąć także udział w przebudowie krajowej infrastruktury

kolejowej, a po zakończeniu tego procesu podjąć aktywne działania na rynku specjalistycznym - artykułów spożywczych, intermodalu, automotive, chemicznym, artykułów budowlanych i innych. To

jest to, do czego musimy dążyć, aby utrzymać się na tym rynku. Musimy ten najbliższy okres wykorzystać, aby przebroić nasze składy, bo wiekowo już tego wymagają. 12 lokomotyw Vectron Siemens, które dotychczas pozyskaliśmy, nie załatwia sprawy blisko tysiąca uruchamianych codziennie pociągów. To jeszcze nie jest ta skala, ale jest to światełko w tunelu – podkreślił Prezes PKP CARGO.

W grudniu 2015 roku zapowiedzieliśmy koniec cofania się. Przypomnę, że polska kolej towarowa przewoziła około 500 mln ton i dysponowała około 300 tys. wagonów. Chcemy do tego nawiązać i pójść do przodu. Komisja Europejska zapowiada wzrost opłat za dostęp do dróg kołowych. Nasz rząd pracuje nad objęciem systemem opłat większej ilości dróg w Polsce. Kolejarze ponoszą opłaty za wszystkie drogi kolejowe. Nie byliśmy nigdy przeciwni temu, aby płacić za drogę kolejową. Zawsze robiliśmy to ze zrozumieniem, ale uważaliśmy, że powinna być równowaga, a nie jak to policzył jeden z prywatnych przewoźników 12-14- krotnie większa opłata kolejowa niż drogowa. W tej sytuacji konkurencja jest bardzo trudna - podsumował Prezes Maciej Libiszewski.