

Szanowni Państwo,

2019 rok był trudnym okresem dla Grupy PKP CARGO, podobnie jak dla całego sektora kolejowych przewozów towarowych, gdyż spadła zarówno masa transportowanych ładunków, jak i praca przewozowa. Był to rezultat dekonjunktury na rynku przewozów towarów masowych, na który składało się kilka czynników niezależnych od nas. Grupa PKP CARGO przewiozła mniej ładunków w porównaniu do roku 2018 o około 11%, ale w podobnej sytuacji byli inni przewoźnicy masowi. W roku 2019 z sukcesem przeprowadziliśmy proces optymalizacji funkcjonowania wszystkich spółek Grupy PKP CARGO oraz ich wewnętrznej racjonalizacji, co spowodowało, że mimo spadku przewiezionej masy, Grupa PKP CARGO wygenerowała zyski na wszystkich poziomach.

Na wyniki przewozowe Grupy PKP CARGO miał wpływ przede wszystkim spadek przewozów ładunków masowych: węgla kamiennego, kruszyw i rud metali. Stanowią one bowiem około 70% ładunków i ich spadek znacząco wpływa na osiągnięte wyniki przez spółkę. W Polsce spadło zapotrzebowanie na węgiel, co wynika z ograniczania produkcji energii elektrycznej z węgla na rzecz Odnawialnych Źródeł Energii. Wydobyte węgla spadło do najniższego poziomu od ponad 70 lat (niecałe 62 mln ton), jest porównywalne z produkcją z pierwszych lat powojennych. Mniej węgla z polskich kopalń to niższe przewozy i nie rekompensuje ich import tego surowca. I trzeba się liczyć z tym, że ta tendencja może się utrzymać także w tym roku.

PKP CARGO odczuło bardzo szybko także skutki wygaszenia wielkiego pieca w Hucie Tadeusza Sendzimira w Krakowie, gdyż ArcelorMittal jest naszym dużym klientem, zlecającym zarówno transporty surowców niezbędnych do produkcji stali, jak i gotowych wyrobów.

W 2019 roku stanęliśmy także przed wyzwaniami związanymi z wyhamowaniem dynamiki inwestycji infrastrukturalnych, co dla nas oznaczało mniejsze przewozy kamienia. Duże projekty drogowe i kolejowe były przerywane, ponieważ prace budów opuszczali wykonawcy, bądź wstrzymywane albo odkładane w czasie, m.in. z powodu wzrostu cen składanych na przetargach przez firmy budowlane czy też z powodów prawno-organizacyjnych. Była to sytuacja odmienna od tej z 2018 roku, gdy front robót budowlanych był bardzo szeroki i kopalnie kamienia ledwo nadążały z realizacją zamówień.

Ten rok powinien być bardziej pozytywny, o czym świadczą dane docierające z rynku. Szykujemy się także na większe przewozy kruszyw, gdyż w decydującą fazę wkraczają inwestycje infrastrukturalne dofinansowane z budżetu Unii Europejskiej. Budowa dróg i linii kolejowych musi być rozliczona do końca 2023 roku, a ponieważ sporo jeszcze zadań inwestycyjnych jest na liście do wykonania, to musi siłą rzeczy wzrosnąć zapotrzebowanie na takie surowce jak kruszywa, piasek, żwir, cement. Z drugiej jednak strony, nie wiemy jeszcze, jak negatywne skutki przyniesie transportowi epidemia koronawirusa.




Spodziewana poprawa koniunktury w przewozach masowych nie spowoduje na pewno zmiany naszych priorytetów, czyli przekształcania PKP CARGO z przewoźnika kolejowego w operatora logistycznego. Dlatego poprzedni rok stał pod znakiem tej transformacji między innymi poprzez zwiększanie zasobów przewozowych w segmencie przewozów intermodalnych. Zakończyliśmy z sukcesem przetarg na dostawę do 2022 roku łącznie 1156 platform do przewozu kontenerów, z czego około 50% finansowania będzie stanowić dotacja z funduszy unijnych.

W roku ubiegłym rozpoczęliśmy proces integracji wszystkich terminali należących do Grupy PKP CARGO w jeden efektywny podmiot zwiększający nasze przewagi konkurencyjne w segmencie przewozów intermodalnych. Utworzony ubiegłym roku podmiot PKP CARGO TERMINALE jest częścią łańcucha wartości w obszarze operatora logistycznego, a jego pełna integracja ma się zakończyć do końca bieżącego roku. W ten proces wpisuje się wspólny projekt z PKP S.A. budowy terminala w Zduńskiej Woli-Karsznicach, który ma się stać centralnym hubem przeładunkowym w Polsce. Zależy nam na tym, aby Polska była nie tylko krajem tranzytowym, ale i miejscem obsługi ładunków, jakie docierają do nas drogą morską lub lądową z Azji i Chin oraz innych kontynentów i państw, co będzie z korzyścią biznesową dla nas.

Naszym celem jest uczynienie z PKP CARGO krajowego operatora logistycznego integrującego i koordynującego system logistyczny w Polsce. Ten proces będzie rozłożony w dłuższej perspektywie czasowej, ale fundamenty musimy budować już teraz i zaczęliśmy to robić w 2019 roku. Mamy potencjał, możliwości, aby temu zadaniu podołać.

Rozwój wymaga oczywiście troski o jak najlepszą kondycję finansową Grupy PKP CARGO, przede wszystkim z względu na naszych akcjonariuszy i wzrost wartości Grupy.

Czesław Warszewicz

Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.