

# PulsDnia

## PRZEMYSŁ

### Uszczknąć kasę, której nie ma



JACEK ZALEWSKI  
j.zalewski@pb.pl

Reindustrializacja unijnej gospodarki jest ideą równie szczytną co abstrakcyjną. Dlatego zdająca sobie z tego sprawę brukselska centrala tak się uczepiła koncepcji powołania Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS), którego ojcem jest Jean-Claude Juncker, nowy przewodniczący Komisji Europejskiej. Na razie jego inicjatywa istnieje tylko na papierze, ponieważ nieznanym jest sposób rozmnożenia pierwotnych 21 mld EUR w gigantyczną kwotę 315 mld EUR. Państwa członkowskie podchodzą do tematu składek niczym pies do jeża, obawiając się, że nie odzyskają pieniędzy w postaci inwestycji u siebie. Do wiary, że efekt domina zadziała, jeszcze trudniej przekonać kapitał prywatny.

**W każdym budżecie znacznie przyjemniejsze od zapewnienia dochodów jest rozdawnictwo pieniędzy.** Dlatego już napływają do Brukseli pierwsze projekty kandydujące do objęcia przez EFIS. W tym kontekście ciekawą zabrzała informacja europosła Jerzego Buzka, monitorującego temat na bieżąco. Podczas forum „Zmieniamy polski przemysł” przekazał ocenę, że okazały się one po prostu słabe. Przede wszystkim nie zapewniają efektu domina, czyli pozabawione są efektu biznesowej synergii, nakręcającej dalszy wzrost gospodarczy w otoczeniu danej formy czy regionu. Ich lejtmotywywem staje się po prostu skorzystanie z nowego źródła pieniędzy.

**Plan Junckera po stronie prawnej i finansowej będzie się kisił jeszcze wiele miesięcy.** W tym czasie Polska powinna przedstawić solidne projekty, mające szansę na spełnienie kryteriów i zakwalifikowanie choćby do pierwszej transzy 21 mld EUR, która ponoć nie jest całkiem iluzją. Czy jest na to szansa? Oby to pytanie nie okazało się czysto retoryczne... ©

## ENERGETYKA

### Siła ponad argumentami

ANDRZEJ ARENDARSKI  
prezes Krajowej Izby Gospodarczej

Związkowi liderzy nie boją się buńczucznych reakcji słownych strony rządowej, zwłaszcza że finalnie i tak wymuszają na władzy daleko idące ustępstwa. Niedawny sukces górników z Kompanii Węglowej zachęcił do działania inne grupy zawodowe. Blokują drogi rolnicy, realna staje się groźba protestów kolejarzy, sił próbują górnicy z innych koncernów. Związkowi liderzy, wyrzuceni z pracy w Jastrzębskiej Spółce Węglowej, już po kilku dniach zostali przywrócony. To pokazało, że oplaca się strajkowanie, bo w starciu z racjonalnymi argumentami zwycięża siła.

**Bierze się ona między innymi z utrzymywania olbrzymich przywilejów socjalnych.** Dotyka to i innych potentatów sektora energetycznego. Liczne i uprzywilejowane związki są problemem m.in. Orlenu i PGNiG. Władze tych spółek też będą musiały wybrać między zagłaskiwaniem związkowych liderów a rachunkiem ekonomicznym. Szczególnie że obie spółki nie są już monopolistami, mierzą się z konkurencją, a muszą znaleźć pieniądze na prorozwojowe projekty służące zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego Polski. ©

## PKP Cargo mają cały Trade Trans dla siebie

Giełdowa spółka porządkuje grupę. Dokupiła pakiet udziałów jednego z największych spedytatorów.

19 mln km – taką trasę rocznie pokonują pojazdy firmy PS Trade Trans. To tak, jakby 475 razy okrążyły Ziemię wzdłuż równika, przewożąc 10 mln ton ładunków. Dotychczas ponad połowa udziałów w spółce należała do PKP Cargo, a wkrótce giełdowa spółka przejmie pozostały pakiet od Trade Trans Invest z Bratysławy.

– Podpisaliśmy umowę i kupiliśmy 44,44 proc. udziałów spółki. Dzięki temu stajemy się 100-procentowym właścicielem jednej z największych w Polsce firm spedycyjno-logistycznych, osiągającej rocznie obroty na poziomie blisko 500 mln zł i mającej sporo atrakcyjnych aktywów, np. terminale przeładunkowe, którymi teraz będziemy samodzielnie zarządzać – mówi Adam Purwin, prezes PKP Cargo.

Z informacji „PB” wynika, że cena transakcji to około 40 mln zł.

Trade Trans ma cztery magazyny oraz dziewięć terminali, w których przeładowuje się m.in. węgiel, drewno, wyroby che-

miczne i paliwa oraz zboże, rudę i metale. Spółka zajmuje się nie tylko kolejowym transportem i spedycją, wykorzystuje także samochody i zawiąza do wszystkich portów świata. Organizuje również codzienne rejsy promów do Skandynawii.

### Sprzątanie w grupie

Eksperti uważają, że PKP Cargo zrobiły niezły interes.

– Spółka porządkuje grupę i czyści historyczne zaszłości. Partner zagraniczny nie wniósł żadnego know-how, PKP Cargo z powodzeniem mogą samodzielnie rozwijać transport międzynarodowy i spedycję, dobrze więc, że przejęły pełną kontrolę nad Trade Transsem – uważa Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej.

Adam Purwin podkreśla, że zakup pakietu spółki spedycyjnej to ostatni element konsolidacji aktywów i porządkowania struktury, pozwalający obniżyć koszty i usprawnić funkcjonowanie. – W drugim kwartale 2015 r. przedstawimy strategię rozwoju, w której określimy m.in., na jakich międzynarodowych rynkach będziemy rozwijać działalność z PS Trade Transsem – podkreśla Adam Purwin.

Wizytówką Trade Transu jest możliwość przewozu produktów niebezpiecznych i wielkogabarytowych. Spółka dostarczała

m.in. 35-metrowe konstrukcje stalowe do budowy Stadionu Narodowego w Warszawie, elementy 130-tonowych pras hydraulicznych do Rosji, urządzenia wiertnicze do poszukiwań ropy i gazu do Kazachstanu, 90-tonowe wały napędowe do silników okrętowych do Korei i Chin, trzy 108-tonowe zestawy kompresorowe z USA do Polski, na teren podziemnego magazynu gazu oraz 125-tonowy reaktor z Czech na Ukrainę.

### Na celowniku

Przejęcie udziałów Trade Transu to jedna z wielu akwizycji PKP Cargo. Spółka podpisała już umowę nabycia akcji czeskiego przewoźnika AWT za 445 mln zł i szykuje się do zakupu części akcji Pol-Mieź

Transu, spółki kolejowej KGHM Polska Miedź. Na celowniku ma też rynek przewoźników paliw. PKP Cargo są wymieniane jako jeden z kandydatów do zakupu spółki transportowej PKN Orlen. Oprócz tego giełdowa firma zamierza też za 400 mln zł kupić lokomotywy i za 266 mln zł zrealizować program dobrowolnych odejść dla 3 tys. pracowników. Jak sfinansowane zostaną warte setki milionów złotych projekty, jeszcze nie wiadomo. PKP Cargo mają na kontach kilkaset milionów złotych gotówki ze skumulowanych zysków, przedstawiciele spółki nie wykluczają jednak także emisji obligacji i finansowania kredytowego. ©

Katarzyna Kapczyńska  
k.kapczyńska@pb.pl  
22-333-98-16



**► PEŁNA KONTROLA:** W 2011 r. PKP Cargo, którym kieruje Adam Purwin, dokupiło kilka procent akcji Trade Transu. Dzięki temu uzyskało większościowy pakiet w spedycyjnej spółce. Od lutego będzie nią rządzić niepodzielnie. [FOT. ARC]

## Wizz Air zalepia dziury po Eurolocie

Więcej lotów na kierunkach osieroconych przez państwową spółkę. Utrata rywala dała impuls do ekspansji? Linia z Węgier impulsu nie potrzebowała.

Uderz w stół, a nożyce się odzwą. Euroloc w ostatni piątek ogłosił, że przestanie latać od 1 kwietnia, a Wizz Air już odpowiada.

– Zwiększamy częstotliwość lotów z Gdańska do Eindhoven w Holandii i do Turku w Finlandii z czterech do pięciu tygodniowo. Z Warszawy do Dortmundu będziemy latać nie cztery, ale siedem razy w tygodniu – mówi Daniel de Carvalho, rzecznik Wizz Aira.

Euroloc oferuje 19 połączeń i lata m.in. z Gdańska do

Amsterdamu i Helsinek, a z Warszawy do Düsseldorfu – to dla tych tras Wizz Air proponuje alternatywy. Przy okazji linia przypomniała, że z Gdańska lata dwa razy w tygodniu do portu Mediolan Bergamo, co mogą wykorzystywać osoby, które chciały z Eurolocem udać się na lotnisko Mediolan Malpensa.

– Oferujemy niskokosztowe rozwiązania dla pasażerów dotkniętych decyzją Eurolocu, zwiększając liczbę lotów na niektórych trasach i udostępniając rejsy w atrakcyjnych cenach – mówi Daniel de Carvalho.

Przedstawiciele Eurolocu zapewniali, że pasażerowie, którzy kupili bilety na loty po 1 kwietnia, nie powinni się martwić: linia nikogo nie zostawi samemu sobie, gwarantuje zwrot kosztów biletów lub zmianę

rezerwacji na loty innych przewoźników.

– Taki komunikat to raczej zabieg marketingowy. Nawet gdyby Euroloc nadal latał, Wizz Air nie zrobiłby czegoś całkowicie innego. Linia realizuje przemyślaną strategię, w której być może wprowadziła najwyżej kosmetyczne zmiany – mówi Sebastian Gościniak z firmy doradczej BBG.

Wizz Air już latem 2014 r. zapowiedział, że zwiększy ofertę lotów w Polsce o 15 proc., mocniej niż w innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. W ubiegłym tygodniu linia zapowiedziała, że w tym kwartale wejdzie na londyńską giełdę, gdzie chce pozyskać 150 mln EUR. Firma zamierza zwiększyć flotę i do niespełna 50 samolotów doda 30 sztuk Ryanair, który ma 200 samo-

łotów i dokupuje 175, nie planuje poszerzenia oferty ze względu na koniec działalności Eurolocu.

– Z uwagi na wyraźną różnicę cen rozwijaliśmy się do tej pory w Polsce niezależnie od obecności Eurolocu. Jego wycofanie się z rynku nie będzie więc miało wpływu na nasze plany rozwoju w Polsce – nadal mamy ambicje podwoić liczbę pasażerów z 7 do 14 milionów rocznie w ciągu 5-10 lat – mówi Juliusz Komorek z Ryanaira.

Lufthansa też nie ostrzy sobie zębów na trasę po Eurolocie.

– Koncentrujemy działania na rozwoju tras między Polską a głównymi portami przesiadkowymi Lufthansy we Frankfurcie i Monachium – mówi Ofer Kisch, dyrektor regionalny na Europie Środkowo-Wschodnią w Lufthansie. [MAG] ©