

## WARSEWICZ: MAM NADZIEJĘ, ŻE ZA 3-4 LATA PIERWSZA LOKOMOTYWA WODOROWA WYJEDZIE NA POLSKIE TORY [WYWIAD]

---

"Takie lokomotywy są nam potrzebne, gdyż pozwolą na znaczne obniżenie kosztów zakupu paliw, a jednocześnie przyczynią się do ograniczenia emisji szkodliwych gazów do atmosfery przez kolej" - mówi o wykorzystaniu wodoru Czesław Warszewicz, prezes PKP Cargo.

**Jakub Kajmowicz: Jaka jest dziś sytuacja PKP Cargo? Pytam oczywiście dlatego, że w minionych latach bywała ona trudna, natomiast zdaje się, że doszło tutaj do pewnych zmian.**

Czesław Warszewicz: Poprzedni rok był najlepszy dla PKP Cargo od czasu wejścia naszej spółki na Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie, czyli od 2013 roku. Przychody całej Grupy po raz pierwszy przekroczyły pięć miliardów złotych (5,24 mld zł), EBIDTA wyniosła 907 mln zł, a zysk netto 184 mln zł. Także pierwszy kwartał 2019 roku jest pod względem wyników finansowych bardzo dobry, gdyż ze wstępnych szacunków wynika, iż EBIDTA (258 mln zł) wzrosła o 13,5% w stosunku do wyników z 2018 roku, a zysk netto (53 mln zł) o ponad 42%. W 2018 roku przewieźliśmy bez mała 122 mln ton ładunków i to jest również najwyższy wynik od 2013 roku. Osiągamy duże sukcesy działając na bardzo konkurencyjnym rynku, co jest skutkiem podnoszenia jakości usług świadczonych na rzecz naszych klientów i optymalizacji działalności PKP Cargo na różnych obszarach. Działamy bardziej efektywnie niż we wcześniejszych latach, co oznacza, że przy podobnych zasobach osiągamy lepsze rezultaty przewozowe i finansowe.

Ponadto wdrożyliśmy proces reorganizacji w AWT i jest szansa na to, że ta spółka w 2019 roku osiągnie zyski we wszystkich obszarach działalności. Będzie to fundamentalna zmiana, gdyż od momentu zakupu tej spółki przez PKP Cargo (2015 rok), generowała ona co roku straty.

**Jakie są plany rozwojowe spółki na najbliższe lata?**

Zapisaaliśmy je w aktualizacji strategii Grupy do 2023 roku z perspektywą do 2038 roku, którą rada nadzorcza przyjęła w listopadzie 2018 roku. W perspektywie do 2023 roku planujemy wzrost udziału PKP Cargo w rynku polskim z około 50 do 65% w ujęciu pracy przewozowej. Najbliższe lata będą też czasem naszej ekspansji na rynkach zagranicznych: będziemy dążyć do tego, żeby w 2023 roku Grupa PKP CARGO zdobyła pozycję nr 1 na obszarze Trójmorza i na unijnym odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku i to pod względem zarówno masy transportowanych ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej. Tę pozycję będzie umacniać w kolejnych latach, a zakładane wyniki osiągniemy dzięki rozwojowi organicznemu oraz akwizycjom. Częścią strategii jest także inwestowanie w tabor (zakupy i modernizacja), informatyzację i digitalizację, czy też podnoszenie kwalifikacji pracowników.

**W jednym z wywiadów wspomina Pan, że nie chcecie być tylko przewoźnikiem, ale wasze**

## **ambicje są większe. Co to znaczy?**

PKP Cargo jest znany jako jeden z największych towarowych przewoźników kolejowych w Europie i na pewno jest to powód do dumy. Nie chcemy jednak być firmą, która tylko przyjmuje i realizuje zlecenia na transport różnych towarów na terenie Polski i za granicą. Dążymy do tego, aby stać się znaczącym operatorem logistycznym na rynku polskim i zagranicznym. Taki operator zaś dba o przewóz ładunków „od drzwi do drzwi” różnymi rodzajami transportu, także na dystansach liczących kilkanaście lub kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. Rynek zmierza w tym kierunku, klienci szukają operatorów logistycznych, którzy odbiorą od nich towar i dowiozą na czas we wskazane przez nich miejsce, a w jaki sposób to zrobią, jakimi środkami transportu nie ma dla nich znaczenia, oni się tym po prostu nie interesują. Oferowanie klientom kompleksowych usług logistycznych, zwłaszcza w przypadku sektora intermodalnego, to już standard na świecie i PKP Cargo w tym kierunku również chce się rozwijać. Przewozy intermodalne są jedną z naszych specjalizacji, co tym bardziej predystynuje nas do odgrywania roli operatora logistycznego.

## **Niedawno rozpoczęła się wiosna, można zatem powoli podsumowywać sezon grzewczy. Jaki on był z perspektywy PKP Cargo?**

W 2018 roku przewieźliśmy ponad 51 mln ton węgla i była to liczba minimalnie niższa (o 1,1%) w porównaniu do 2017 roku. Polska gospodarka, życie społeczne w ostatnich kilkunastu latach uległy bardzo mocnym zmianom i dotyczy to również transportów surowców energetycznych, głównie węgla. Obecnie te ładunki wozimy regularnie przez cały rok, nie ma aż tak wysokich szczytów przewozowych w okresie jesienno - zimowym, jak to bywało w przeszłości, gdyż produkcja energii elektrycznej także latem jest bardzo duża. Choćby z tego powodu, że coraz więcej przedsiębiorstw i gospodarstw domowych instaluje urządzenia klimatyzacyjne, mamy też miliony komputerów i innych urządzeń podłączonych stale do sieci.

## **Panie Prezesie, długofalowo udział węgla w polskim miksie energetycznym będzie się zmniejszał. Czy bierzecie to pod uwagę w swoich kalkulacjach?**

To prawda, udział węgla w produkcji energii będzie spadał, ale jeszcze przez wiele lat na podobnym poziomie jak teraz będzie się utrzymywać zapotrzebowanie na ten surowiec ze strony polskiego sektora elektroenergetycznego. Mamy co prawda już nie budować nowych bloków węglowych po zakończeniu inwestycji w Ostrołęce, ale przecież nie zamkniemy innych konwencjonalnych elektrowni, one będą musiały produkować prąd, aby zapewnić nam bezpieczeństwo energetyczne. I będą potrzebowały każdego roku dziesiątków milionów ton węgla, które będzie im dowozić PKP Cargo. Tym niemniej rynek kolejowy też się zmienia, na pewno będzie w przyszłości spadał udział węgla w strukturze naszych przewozów, a będzie rósł udział takich sektorów jak transporty intermodalne. My się do tego przygotowujemy, inwestujemy w tabor intermodalny, poszerzamy swoje kompetencje w tym obszarze, rozwijamy współpracę międzynarodową.

## **Na jakim etapie są prace związane z budową lokomotywy napędzanej wodorem? Dlaczego angażujecie się Państwo w tego typu inicjatywy?**

Od strony projektowej to zadanie spoczywa na zakładzie H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych, który przygotowuje prototyp pojazdu z ogniwoem wodorowym, jaki będzie testować PKP Cargo. Drugim naszym partnerem w tym przedsięwzięciu będzie Jastrzębska Spółka Węglowa, która przymierza się do zbudowania fabryki produkującej wodór. Na razie trwają jeszcze prace przygotowawcze i koncepcyjne. Mam nadzieję, że za 3-4 lata pierwsza lokomotywa wodorowa wyjedzie na polskie tory, a PKP Cargo na pewno będzie chciało kupować te pojazdy. Takie lokomotywy są nam potrzebne, gdyż pozwolą na znaczne obniżenie kosztów zakupu paliw, a jednocześnie przyczynią się do ograniczenia emisji szkodliwych gazów do atmosfery przez kolej.

**Dziękuję za rozmowę.**