

# otyeczka na

## KOLEJE Gdzie kilku się bije, tam Deutsche Bahn skorzysta



Agata  
Hernik

a.hernik@nb.pl • 027-333-99-37

**Kolejowe przewozy towarowe jeszcze nie zdążyły się wyzolic spod dominacji jednego monopolisty, a już grozi im następny.**

Pod koniec stycznia, niemiecki koncern Deutsche Bahn (DB) kupił cały pion logistyki PCC Logistics, w tym także PCC Rail. Przejęcie polskiego przewoźnika ma zapewnić koncernowi przyczółek w Europie Środkowej i Wschodniej. Natomiast PCC, jak zapewnił jego prezes Waldemar Preussner, osiągnął już ten poziom rozwoju, że dalsza ekspansja musiałaby oznaczać wejście na rynek globalny, a na to firma nie stać.

Zadna ze stron nie chciała ujawnić wartości transakcji, ale eksperci szacują ją na około miliard złotych. Kupując pion logistyczny PCC, grupa Deutsche Bahn wzbogaciła się

o tabor około 400 lokomotyw i 7,7 tys. wagonów oraz ok. 5,8 tys. pracowników. Przedsiebiorstwa pionu logistycznego PCC osiągnęły w zeszłym roku 350 mln EUR przychodu ze sprzedaży i miały razem 8-proc. udział w rynku.

**Nowy gracz**  
W oczekiwaniu na zgodę urzędów antymonopolowych, DB spokojnie przygotowuje się do ekspansji. Na początek marka przeorganizowała swoją strukturę – Deutsche Bahn będzie wykonywał kolejowe przewozy towarowe pod nazwą DB Schenker Rail. Nowa struktura zakłada także podział europejskiego rynku na segmenty zachodni, centralny i wschodni oraz dwa ponadregionalne, zajmujące się transportem samochodowym oraz intermodalnym. Polska znajduje się w segmentie wschodnim, razem z Czechami, Słowacją, Rosją i Białorusią. DB Schenker Rail dysponuje największym w Europie towarowym taborem kolejowym. Ma 120 tys. wagonów i 3,9 tys. lokomotyw.

► **Krajobraz po bitwie:** Po wyniszczającej wojnie cenowej na rynku zostaje jeden silny gracz, który może sobie pozwolić na dyktowanie bardzo wysokich cen, bo po prostu nie ma konkurencji. Taki scenariusz jest możliwy i w tym przypadku – prognozuje Krzysztof Sedzikowski, prezes CTL Logistics i członek zarzą-

najbardziej. Scenariusz marginalizacji PKP Cargo jest w tej sytuacji prawdopodobny – zwłaszcza, jeśli dojdzie do porozumienia między DB a kolejami rosyjskimi w dziedzinie przewozów transztytowych – mówi Rafał Milczarski, prezes Freightliner PL i prezes Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

### Wojna cenowa

Walka o polski rynek nie ominie też mniejszych przewoźników. Można się spodziewać, że to właśnie oni pierwsi padną ofiarą starcia gigantów – DB Schenker Rail i PKP Cargo.

– Jednym ze sposobów na zdobycie dominującej pozycji na rynku i eliminację konkurencji jest dumping – możliwe więc, że DB na początku będzie prowadził bardzo agresywną politykę cenową. W pierwszym, krótkim okresie klienci będą mogli korzystać z ofert promocyjnych. W długim okresie grozi to jednak drastycznym ograniczeniem wolnego rynku. Z reguły po wyniszczającej wojnie cenowej na rynku zostaje jeden silny gracz o pozycji monopolistycznej, który może sobie pozwolić na dyktowanie bardzo wysokich cen, bo po prostu nie ma konkurencji. Taki scenariusz jest możliwy i w tym przypadku – prognozuje Krzysztof Sedzikowski, prezes CTL Logistics i członek zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Wojna cenowa staje się tym bardziej prawdopodobna, że obaj giganci to spółki państwo-

we, i jako takie mogą sobie pozwolić na więcej niż prywatne, zmuszone do rygorystycznej kontroli kosztów.

– DB to państwowa firma niemiecka, dotowana przez rząd Niemiec. Właśnie ten fakt może zaburzać konkurencję na naszym rynku, gdyż niemiecki monopolista, wspomniany przez Berlin będzie za wszelką cenę dążył do dominacji na rynku polskim. Nie należy zapominać, że rynek przewozów towarowych jest rynkiem strategicznym, dlatego pewne ruchy mogą mieć podłoże polityczne – zauważa Tomasz Teluk, prezes Instytutu Globalizacji.

### Walka o tranzyt

Wszyscy eksperci podkreślają atrakcyjność kolejowych połączeń tranzytowych przez Polskę, które mogą stać się główną areną walki między DB a PKP Cargo. Przewozy tranzytowe stanowią dziś jedynie 2-3 proc. wszystkich przewozów kolejowych na terytorium Polski. Tymczasem dłuższego czasu mówi się o zaawansowanych rozmowach między przewoźnikami z Niemiec i z Rosji, którzy myślą o połączeniu swoich szlaków kolejowych.

– Niepokoi nas perspektywa monopolizacji polskiego rynku – tym razem, przez niemieckiego przewoźnika państwowego. Rozwój takiego scenariusza byłby dużym krokiem wstecz w zapoczątkowanym 10 lat temu przez Unię Europejską procesie liberalizacji i otwarcia na konkurencję rynku przewozów kolejowych na starym kontynencie – podsumowuje Rafał Milczarski.