Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 15.12.2020 www.osw.waw.pl

Słoweńsko-czeski sojusz w kolejowych przewozach towarowych

Krzysztof Dębiec, Mateusz Seroka

Czeski prywatny koncern EPH staje się partnerem strategicznym największego słoweńskiego przewoźnika kolejowego. 30 listopada Słoweński Holding Państwowy (SDH) wyraził zgodę na utworzenie z EPH spółki joint venture, która zajmie miejsce przedsiębiorstwa Koleje Słoweńskie – Przewozy Towarowe (SŽ-Tovorni promet) – najważniejszego krajowego przewoźnika cargo. W nowej spółce 51% akcji będzie należeć do słoweńskiego skarbu państwa (SDH), a 49% do EPH, w którym 94% udziałów posiada trzeci najbogatszy Czech Daniel Křetínský. Wartość transakcji nie została podana, jednak media branżowe piszą o kwocie pomiędzy 60 a 100 mln euro, a według informacji z 2019 r. EPH oferowało stronie słoweńskiej 80 mln euro za uzyskanie statusu inwestora strategicznego. Celem partnerstwa jest podwojenie zysku (z 7 mln euro) i zwiększenie przychodów o 50% (ze 192 mln euro) w ciągu pięciu lat, co ma pozwolić na uzyskanie pozycji czołowego kolejowego spedytora towarowego i operatora logistycznego w Europie Południowo-Wschodniej. Spółka SŽ-Tovorni promet przewozi towary w korytarzach transportowych TEN-T Bałtyk–Adriatyk, śródziemnomorskim i alpejsko-zachodniobałkańskim, łącząc najważniejsze centra logistyczne regionu ze słoweńskim portem Koper. W 2019 r. jej pociągi przetransportowały niemal 20,6 mln ton ładunków. Proces poszukiwania inwestora strategicznego dla SŽ-Tovorni promet trwał od 2016 r. Finalizacja transakcji z EPH spodziewana jest na przełomie I i II kwartału 2021 r.

Komentarz

- Transakcja wzmocni pozycję EPH na europejskim rynku kolejowym. Właściciel koncernu Daniel Křetínský (nazywany przez czeski „Forbes” „królem kolei”) rozwija aktywność na polu transportu kolejowego i usług towarzyszących, które zidentyfikował jako bardzo perspektywiczne, m.in. w kontekście postępującej ekologizacji przewozów. Pozwala mu to też dywersyfikować zdominowane przez branżę energetyczną portfolio EPH, a zarazem w niektórych przypadkach zapewnić własną obsługę transportowo-logistyczną należącym do tego koncernu kopalniom i elektrowniom (np. w Niemczech, gdzie Křetínský ma znaczące aktywa energetyczne, przewóz węgla jest jednym z głównych zadań EP Cargo Deutschland). Kolejne akwizycje (np. w 2019 r. niemieckiego LOCON Logistik & Consulting AG) sprawiły, że EPH jest właścicielem szeregu spółek kolejowych, nierzadko komplementarnych – np. EP Cargo zajmuje się stricte transportem szynowym, a LokoTrain wynajmem lokomotyw, maszynistów itp. (obie działają również w Polsce). EPH wykorzystało też rosnącą determinację strony słoweńskiej, która od kilku lat

poszukiwała partnera strategicznego – zapewne przez ten czas jej wymagania finansowe (i ew. inne) zmalały, a kryzys ekonomiczny zwiększył presję na szybkie wsparcie o takim charakterze. Dzięki posiadanemu doświadczeniu, sieci przedstawicielstw i spółek zależnych, m.in. w krajach byłej Jugosławii, SDH posłuży też logistycznej ekspansji EPH w państwach Bałkanów Zachodnich. Według niemieckich mediów branżowych wspólne przedsięwzięcie słoweńsko-czeskie może być w regionie poważnym konkurentem dla Rail Cargo Austria (państwowa grupa ÖBB), która działa m.in. na Węgrzech, w Rumunii i Słowenii.

- Dla strony słoweńskiej współpraca z czeskim koncernem ma służyć przede wszystkim umocnieniu pozycji w obszarze przewozu towarów między portem Koper a państwami Europy Środkowej. W 2019 r. 99% składów pociągów SŽ-Tovorni promet w transporcie intermodalnym ekspediowano z Kopru w kierunku Czech, Słowacji, Węgier i Niemiec. Dla władz Słowenii umowa z EPH będzie też jednym z bodźców do rozwoju samego portu Koper, który dzięki korzystnemu położeniu dominuje we wschodniej części Adriatyku. W 2019 r. przeładowano w tym porcie 22,8 mln ton towarów, a zysk przed opodatkowaniem wyniósł 45 mln euro. Poważną barierą dla pełnego wykorzystania jego potencjału jest niezmodernizowana infrastruktura kolejowa między Koprem a miejscowością Divača (ok. 30 km). Remont istniejącego toru i budowa drugiego są planowane od 2016 r. Inwestycje te mają zakończyć się do końca 2026 r., a ich koszt to niemal 1,2 mld euro. Przedsięwzięcie ma być dofinansowane ze środków UE (w 2020 r. przyznano 80 z planowanych 250 mln euro) i zostało wpisane na listę priorytetowych projektów Inicjatywy Trójmorza.