

Cargo i Węglkokoks walczą o port

Polskie firmy, które konkurują z Marinerem o Port Gdański Eksploatacja, czują się wystawione do wiatru.

Wybrano rywala, z nimi nawet nie negocjowano

Katarzyna Kapczyńska

k.kapczynska@pb.pl • 22-333-98-16

PKP Cargo i Węglkokoks nie rezygnują z walki o nabycie Portu Gdańskiego Eksploatacja (PGE), który już po raz czwarty próbuje sprzedać Zarząd Morskiego Portu Gdańsk (ZMPG). Nie chodzi jednak o podciągnięcie oferty, żeby przebić konkurencję. To byłoby możliwe, gdyby sprzedający próbował maksymalizować cenę, podgrzewając rywalizację. ZMPG tymczasem – choć dopuszczając do kolejnego etapu transakcji polskie konsorcjum i firmę Mariner Capital z Malty (które dał wyłączność), zapewniał, że obaj inwestorzy są w grze – nawet nie podjął rozmów z Cargo i Węglkokoksem. Wybrał firmę z Malty. Jutro do decyzji zarządu ma się ustosunkować rada nadzorcza.

Interwencja na górze

Postępowanie ZMPG, który jako państwowa spółka powinien przywiązywać szczególną wagę do uzyskania korzystnych warunków transakcji, oburzyło polskie firmy. Nie dość, że są skłonne rozmawiać o cenie, to uważają, że PGE skorzysta na kapitałowym połączeniu z nimi. Postanowiły interweniować. Napisały list do Doroty Raben, prezes ZMPG, prosząc o spotkanie, podczas którego będą mogły przedstawić swoje atuty. Skierowały go do wiadomości Włodzimierza Karpińskiego, ministra skarbu, i Marli Wasiak, minister infrastruktury i rozwoju – szefów resortów odpowiedzialnych za polski rynek portowy, których przedstawiciele zasiadają w radzie gdańskiej firmy.

– Jesteśmy ciągle zainteresowani nabyciem PGE i możemy powrócić do rozmów



► Z KOPALNI DO PORTU: PKP Cargo, kierowane przez Adama Purwinę chcą do gdańskiego portu wozić węgiel eksportowany przez Węglkokoks, którym kieruje Jerzy Podsiadło. (FOT. ARC, AWT)

w każdej chwili – deklaruje Mirosław Kuk, rzecznik PKP Cargo.

W gdańskim porcie nie udało nam się znaleźć nikogo, kto skomentowałby sprawę. Zastępująca rzecznika Anna Niedziółka, dyrektor biura administracji, poinformowała nas tylko, że proces nie jest zamknięty, i odesłała na... stronę internetową.

– Do czasu zakończenia procesu nie komentujemy sprawy – mówi Agnieszka Jabłońska-Twaróg, rzecznik MSP.

Dla bezpieczeństwa

Rynkowi eksperci dziwią się, że port nie podjął nawet rozmów z rodzinnymi graczami, decydując się na nieznaną w Polsce Maltańczyków. Wiadomo jedynie, że grupa Mariner wyemitowała obligacje za 35 mln EUR oraz zarządza terminalami w Rydze, Wenecji i Albanii. Jej szef, Martin Hill, zarządza rodzinną firmą Hill Company, zarejestrowaną pod tym samym adresem co maltański Mariner. Grupa Hill także działa na rynku portowym i logistycznym, bardziej znana jest jednak z posiadania udziałów w funduszu Hill Ventures, zarządzającego



siecią sklepów Apple Premium Reseller w Rumunii i na Węgrzech.

– Ze względu na polskie bezpieczeństwo transportowe i energetyczne racjonalnym rozwiązaniem byłoby podjęcie negocjacji w sprawie nabycia Portu Gdańskiego Eksploatacja z konsorcjum Węglkokosu i PKP Cargo. Największy konkurent Cargo, grupa DB Schenker, ma terminal portowy w Szczecinie, tymczasem polski przewoźnik nie dysponuje dostępem do morza – mówi Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej.

Jego zdaniem, pozytywne jest to, że Cargo połączyło siły z Węglkokoksem.

– Gdyby port chciało kupić samo PKP Cargo, przedstawiciele branży transportowej mogliby być zaniepokojeni, że spółka wykorzysta swoją pozycję do dyktowania cen na przeladunek węgla w porcie. Węglkokosowi jednak zależy na tym, by jego produkt był konkurencyjny na rynku, musi więc trzymać w ryzach koszty transportu. Działając razem, firmy nie destabilizują rynku, a jednocześnie zagwarantują bezpieczeństwo dostaw – uważa Jakub Majewski.

OKIEM EKSPERTA

Warto rozmawiać

ANTONI KARŚNICKI
Azimutis

W ubiegłym roku prowadzona była podobna transakcja dotycząca sprzedaży Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego w porcie z Gdyni. Wówczas zgłosiły się OT Logistics i CTL. Po okresie wyłączności wybrano pierwszą z firm, nie

przechodząc do rozmów z drugą. Jednak z punktu widzenia doradztwa inwestycyjnego mogę powiedzieć, że najkorzystniej jest prowadzić rozmowy z kilkoma podmiotami. Jeśli na przykład do negocjacji dopuszczone są firmy, które w ofertach proponowały zbliżone warunki, to warto rozmawiać z obiema, bo pojawia się szansa, że podniosą cenę, uatrakcyjnią ofertę.

Kiepska passa

PKP Cargo nie mają ostatnio dobrej passy w akwizycjach. Nie dość, że spółka ma kłopot z przebić się do negocjacji w sprawie PGE, to nie udało jej się dopiąć zakupu CTL. Poszło o cenę. Oczekiwania sprzedającego, funduszu Bridgestone, były niemałe, bo kilka lat temu Jarosław Pawluk sprzedał mu CTL, realizując transakcję życia – wartą ponad 1 mld zł. Giełdowa spółka ostrzy sobie teraz zęby na kolejowego przewoźnika z grupy KGHM Polska Miedź. Transakcja ma spore szanse powodzenia, bo na zbyciu kolejowego biznesu zależy także miedziołowemu gigantowi. Cargo może też umocnić pozycję w Europie, przejmując zarejestrowaną w Holandii czeską spółkę AWT.