

Odpowiedzi Spółki na pytania zadane drogą elektroniczną
w dniu 31 maja 2023 r. w trakcie Konferencji
poświęconej wynikom Spółki za I kwartał 2023 roku

Masa i praca przewozowa spadły nie tylko w porównaniu do ubiegłego roku, ale także względem czwartego kwartału. Z danych UTK wynika także że spadają udziały rynkowe, zaś zysk netto za I kwartał jest o 30% niższy niż w poprzednim kwartale. Czy to zapowiedź końca okresu wysokich zysków?

Spadek wyniku to skutek sezonowości naszego biznesu – czwarty kwartał jest zwykle najlepszy, a czwarty kwartał 2022 był w ogóle jednym z najlepszych w historii spółki. Rekordów nie bije się codziennie. Rzeczywiście masa przewozowa nieco spadła – głównie chodzi tu o węgiel i przewozy intermodalne – co ma charakter przede wszystkim makroekonomiczny - niemniej udało nam się utrzymać solidny ponad 30% wzrost przychodów. Po stronie kosztowej dotyka nas wzrost cen energii – którą rozliczamy już na podstawie nowej umowy – oraz koszt podniesionych wynagrodzeń. Jeśli chodzi o udziały rynkowe, to skupiamy się na przywróceniu rentowności spółki, z części kontraktów musimy więc rezygnować. Pamiętajmy jednak, że mamy ponad 35% udział na rynku na którym konkuruje ponad 120 podmiotów i nasza pozycja lidera pozostaje niezagrożona.

W wynikach I kwartału uwagę zwraca poziom inwestycji – jest ponad dwukrotnie wyższy niż w Q1 2022 – czy spółkę stać na tak duże wydatki?

Rzeczywiście, w pierwszym kwartale odebraliśmy 16 z 24 zamówionych lokomotyw wielosystemowych – to inwestycja rzędu 200 milionów złotych i główne źródło wzrostu rok do roku. Ponadto kontynuujemy naprawy i modernizację naszego taboru. Nie chcemy składać deklaracji na temat ostatecznej wielkości inwestycji w 2023 roku, niemniej będzie on powiązany zarówno z potrzebami rozwojowymi jak i z wypracowaną EBITDA.

- Jakie plany ma Spółka w odniesieniu do dywidendy?
- Czy PKP CARGO planuje wypłacić dywidendę za rok 2022?
- Kiedy będzie dywidenda?

Zgodnie z tym co publikowaliśmy, rekomendacją zarządu jest przeznaczenie zysku netto na kapitał zapasowy – musimy pamiętać o pokrywaniu strat z lat poprzednich a także o naszych potrzebach inwestycyjnych. Liczymy na to, że akcjonariusze podzielą nasze zdanie i na wypłatę dywidendy przyjdzie jeszcze czas.

Z czego wynikało tyle propozycji uchwał dotyczących zmian Statutu na ostatnim Walnym Zgromadzeniu?

Konieczność wprowadzenia zmian w statucie wynikała przede wszystkim z aktualizacji przepisów polskiego prawa – w znacznej większości ze zmian w Kodeksie Spółek Handlowych.

Jaki był wpływ na wyniki PKP CARGO transportu importowanego zboża i tranzytu? Czy ograniczenie importu zboża z Ukrainy nie zachwieje wynikami

Przewóz zboża to - wraz z drewnem i innymi płodami rolnymi - ok 3% naszej pracy przewozowej w Q1 2022 – i mimo, że w bieżącym roku ta wartość wzrosła o połowę (do 4,5%) to nie jest to kategoria, która mogłaby istotnie wpłynąć na nasze wyniki. Natomiast staramy się zabezpieczyć odpowiedni tabor potrzebny do transportu zboża ze wschodu.

Jak państwo oceniają branżę intermodalną, oraz bardzo duże spadki?
Jakie są perspektywy wolumenów przewozów intermodalnych na kolejne okresy ?

Transport intermodalny to przyszłość - prawdopodobnie w październiku otworzymy największy suchy port w centralnej Polsce - terminal w Karsznicach, eksploatujemy terminal Paskov również na potrzeby tego segmentu. Spadek przewozów intermodalnych ma charakter makroekonomiczny i dotyczy wszystkich działających na tym rynku podmiotów. Presja inflacyjna spowodowała znaczący wzrost cen przewozów intermodalnych i część klientów zaczęła korzystać ponownie z transportu samochodowego.

Drugim czynnikiem spadku jest trwająca wojna w Ukrainie. Agresja Rosji spowodowała w pierwszej kolejności znacznie zmniejszenie ruchu pociągów z kontenerami na Nowym Jedwabnym Szlaku. Ponadto embargo nałożone na import z Rosji wielu surowców i produktów przemysłowych wymusiło zwiększenie importu węgla z państw pozaeuropejskich i ich przywóz do portów, aby zapewnić Polsce bezpieczeństwo energetyczne, a zwłaszcza dostawy opału dla polskich rodzin. To także ograniczyło przewozy kontenerów.

Jakiego rzędu spadków przewozów masy oraz pracy przewozowej spodziewają się państwo w drugiej połowie roku w odniesieniu do informacji z prezentacji " Brak kompensacji możliwej luki w masie i pracy przewozowej w segmencie węgla kamiennego dzięki transportowi kruszywa i materiałów budowlanych."

Zarząd podejmuje wszelkiego rodzaju działania aby zniwelować lukę z obszary węgla kamiennego przewozami w innych grupach towarowych np. kruszyw. Na koniec października planowane jest rozpoczęcie działalności operacyjnej największego suchego portu zlokalizowanego w Zduńskiej - Woli Karsznicach co da nam impuls do dalszego rozwoju usług intermodalnych na arenie międzynarodowej. Klientów dla naszej Spółki szukamy wszędzie, gdzie to możliwe.

Jak spółka PKP CARGO zamierza zaważczyć o lepszą strukturę przepływów pieniężnych?

Spółka w ramach struktury finansowania podejmuje działania związane z pozyskaniem zewnętrznych źródeł finansowania na zróżnicowane okresy czasowe w związku z finansowanymi aktywami. Daje to możliwość elastycznego zarządzania zadłużeniem i jednocześnie utrzymanie stabilnej struktury spłat zobowiązań finansowych PKP CARGO

Jaka jest perspektywa dla stawek przewozowych na kolejne kwartały? Czy należy spodziewać się, że 1Q'23 był szczytem pod tym względem?

PKP CARGO w zakresie polityki cenowej, polityki handlowej działa w uwarunkowaniach rynkowych i dostosowuje swoją ofertę cenową do panujących na rynku trendów. Chcemy elastycznie reagować i odzyskiwać rynek, konkurując z ponad 120 firmami tej branży - obserwujemy sytuację na bieżąco i naszym celem jest przedstawianie możliwie atrakcyjnej oferty przy zapewnieniu rentowności naszych działań. To jest przedmiotem codziennego zainteresowania całego Zarządu, a szczególnie pionów handlowego i operacyjnego, które reagują na to, co się dzieje na rynku w poczuciu odpowiedzialności finansowej za Spółkę.

Czy można przypomnieć jak wyglądał 2 q 2022 roku rok temu? Jakie wtedy były perturbacje? Jakie wolumeny zostały utracone zanim firma przestawiła się na nowe kierunki?

Drugi kwartał ubiegłego stał pod znakiem wybuchu wojny za wschodnią granicą i związanymi z tym szokiem między innymi na rynku pali i energii, a jednocześnie wciąż trwającymi efektami pandemii koronawirusa – nie jest to zatem okres stanowiący typową bazę do porównań. Zachęcamy do zapoznania się z naszymi raportami okresowymi, które publikowaliśmy po 2Q 2023. Można je znaleźć na naszej stronie internetowej w zakładce relacje inwestorskie, raporty okresowe.

Wzrost o 24% r/r średniego wynagrodzenia w przeliczeniu na pracownika jest wyższy niż inflacja. Dlaczego beneficjentami dobrych wyników są jedynie pracownicy a nie akcjonariusze?

Aby akcjonariusze byli zadowoleni, pracownicy równie z muszą być w centrum uwagi, zwłaszcza w tego typu działalności jak nasza. Podpisaliśmy porozumienie ze stroną społeczną w zakresie systemowych podwyżek wynagrodzeń kończące długotrwały spór zbiorowy. Jednocześnie kurs giełdowy PKP CARGO na przestrzeni ostatniego roku znacząco wzrósł. W zakresie podziału zysku i wypłaty dywidendy finalną decyzję poznamy po Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy.

Dużo powiedział Pan o trudnych warunkach działania w I kwartale, a mimo to spółka ma zysk. Jakie przewozy na to najsilniej wpłynęły?

Dobre wyniki to skutek zwiększonego zapotrzebowania na transport węgla . Nie bez znaczenia jest również dokonane przez nas jeszcze w ubiegłym roku urealnienie stawek przewozowych, które odzwierciedlają wzrost kluczowych kosztów energii i paliwa trakcyjnego.

Kiedy nastąpi zakończenie głównych inwestycji intermodalnych w Karsznicach i Małaszewiczach.

*Zakończenie inwestycji w Karsznicach planowe jest pod koniec 2023 r.
Małaszewicze – inwestycja zakończona z końcem 2022 r.*