

KOMUNIKAT PRASOWY

Dobre wyniki za rok 2014 fundamentem ekspansji PKP CARGO

Dzięki optymalizacji i kontroli kosztów Grupa PKP CARGO zwiększyła o 18 proc. rdr zysk netto za 2014 rok, pomimo zawirowań na rynku i trudnej sytuacji branży górniczej. Po oczyszczeniu skonsolidowanego wyniku ze zdarzeń jednorazowych, takich jak koszt Programu Dobrowolnych Odejść, zysk netto PKP CARGO wyniósł 276 mln zł przy 4,26 mld zł przychodów. Działania podjęte w 2014 roku – łączenie zakładów, przeprowadzenie PDO, optymalizacja struktury grupy kapitałowej – przygotowały PKP CARGO do dalszej ekspansji w Polsce i za granicą. Dobre wyniki finansowe umożliwiają Zarządowi rekomendowanie wypłaty dywidendy i przeznaczenie na ten cel 40 proc. skonsolidowanego zysku skorygowanego o zdarzenia jednorazowe, czyli 110 mln zł.

W 2014 roku Grupa PKP CARGO miała ponad 57 proc. udziału w rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem pracy przewozowej i ponad 48 proc. pod względem masy. W ujęciu masy udział Grupy PKP CARGO zwiększał się narastająco przez siedem miesięcy z rzędu, od czerwca do grudnia, a pracy przewozowej przez cztery miesiące, od września do końca roku. Grupa utrzymała zbliżony wynik do 2013 roku – rdr udział pod względem masy zmniejszył się o 0,7 p.p., a pracy przewozowej o 2,19 p.p. Na zmniejszenie udziału wpłynęło głównie zmniejszenie eksportu polskiego węgla.

Przychody Grupy PKP CARGO w 2014 roku wyniosły 4,26 mld zł. Koszty operacyjne zostały zmniejszone o 13 proc. w ujęciu rocznym – do 3,91 mld zł. Pozwoliło to na wzrost wyniku EBITDA w ujęciu rocznym do 710 mln zł, a zysku netto o 18 proc. – do 276 mln zł.

W ubiegłym roku PKP CARGO konsekwentnie realizowało deklaracje złożone przed debiutem giełdowym w październiku 2013 roku. Spółka wdrożyła pionowy model zarządzania, zmniejszyła liczbę zakładów z dziesięciu do siedmiu i zoptymalizowała strukturę grupy kapitałowej. W czwartym kwartale rozpoczęto Program Dobrowolnych Odejść, zmniejszając ogólny poziom zatrudnienia o ponad 10 proc., a wśród pracowników administracji o blisko 20 proc. Najważniejszym wydarzeniem z punktu widzenia ekspansji firmy było podpisanie umowy o zakupie 80 proc. udziałów w spółce AWT, drugim pod względem wielkości przewoźniku kolejowym w Czechach.

– Optymalizacja, ekspansja oraz inwestycje – to najlepsze podsumowanie udanego dla Grupy PKP CARGO 2014 roku. Zoptymalizowaliśmy proces przewozowy i strukturę organizacyjną Grupy, istotnie zmniejszając nasze koszty operacyjne, co wraz z dalszą dywersyfikacją źródeł przychodów pozwoliło na osiągnięcie wyniku na poziomie niemal 300 mln zł – mówi Adam Purwin, prezes zarządu PKP CARGO. – Kolejny rok z rzędu ponad pół miliarda złotych przeznaczyliśmy na modernizację i zakup taboru oraz rozpoczęliśmy proces szkolenia maszynistów na bezprecedensową skalę, zatrudniając prawie 500 osób – dodaje prezes PKP CARGO. – Wykonaliśmy historyczny krok w rozwoju działalności poza granicami Polski. W grudniu podpisaliśmy umowę nabycia drugiego największego przewoźnika w Czechach, odważnie wychodząc z naszą ofertą na rynki europejskie. Planowana akwizycja tworzy podstawy dalszego rozwoju PKP CARGO w naszym regionie Europy. Ale chcemy się rozwijać nie tylko przez obecność na nowych rynkach. Chcemy też budować naszą pozycję w oparciu o nowe, innowacyjne produkty logistyczne. Na stale zmieniający się rynek odpowiadamy unikalną ofertą odzwierciedlającą szerokie kompetencje naszej Grupy – podkreśla Adam Purwin.

Stabilny udział PKP CARGO na wymagającym rynku

Rok 2014 był bardzo wymagający dla towarowych przewoźników kolejowych. W porównaniu do 2013 roku rynek zmniejszył się o blisko 2 proc. pod względem masy i o 1,5 proc. w ujęciu pracy przewozowej. Duży wpływ na ilość przewożonych kolejną towarów miała trudna sytuacja branży węglowej. Znacząco zmniejszył się eksport polskiego węgla, praktycznie w całości obsługiwany przez PKP CARGO. Mimo wzrostu liczby przewozów realizowanych w kraju i tranzycie, spadek eksportu o blisko połowę, z 3,67 mld tkm w 2013 roku do 1,76 mld tkm rok później przesądził o zmniejszeniu wyniku całej kategorii paliw stałych o 9 proc. rdr. Po wyłączeniu eksportu węgla, przewozy paliw stałych wykonane przez PKP CARGO zwiększyły się o 7 proc. rdr., z 9,63 mld tkm do 10,32 mld tkm. Przewozy węgla kamiennego w 2014 roku stanowiły ok. 37 proc. wszystkich przewozów Grupy PKP CARGO w ujęciu pracy przewozowej, w porównaniu do ponad 39 proc. w 2013. Według danych GUS, po trzech kwartałach 2014 roku PKP CARGO obsługiwało 73 proc. całości przewozów węgla w kraju.

Od początku 2014 roku PKP CARGO zwiększało przewozy kruszyw i materiałów budowlanych. W całym roku przewiozło ponad 21,5 mln ton ładunków w tej kategorii, o 9 proc. więcej niż przed rokiem. W efekcie udział kruszyw i materiałów budowlanych w całości przewozów PKP CARGO w ujęciu pracy przewozowej wzrósł do 21,5 proc., w porównaniu do 18,4 proc. przed rokiem. Ten segment przewozów ma przed sobą bardzo dobre perspektywy. W najbliższych miesiącach będą kontynuowane rekordowe inwestycje infrastrukturalne. W latach 2014-2020 na rozwój infrastruktury transportowej przewidziano ponad 350 mld zł. W latach 2014 i 2015 PKP CARGO planuje wydać ponad 15 mld zł na rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej. Po trzech kwartałach 2014 roku przewozy kruszyw i materiałów budowlanych realizowane przez PKP CARGO stanowiły 63 proc. całości przewozów w Polsce.

W kategorii metali i rud, szczególnie w ostatnim kwartale 2014 roku odnotowano spadki w stosunku do poprzedniego roku. Praca przewozowa w tej grupie zmniejszyła się w czwartym kwartale o 32 proc., do 0,84 mld tkm, w porównaniu do 1,22 mld tkm rok wcześniej. W całym 2014 roku spadek wyniósł 20 proc. rdr. Główną przyczyną zmniejszenia przewozów rud i metali jest sytuacja na Ukrainie. Niemal całkowicie ustały potoki półproduktów z metali z regionu Donbasu. Po trzech kwartałach 2014 roku PKP CARGO miało 51 proc. udziału w przewozach metali, rud i złomu w Polsce.

Bardzo dobre wyniki przewozowe Grupa PKP CARGO odnotowała w kategorii produktów chemicznych. W ostatnim kwartale 2014 roku przewozy w tym segmencie wzrosły o 21 proc., a w całym roku o 13 proc., z 1,68 mld tkm w 2013 roku do 1,90 mld tkm w 2014 roku. To perspektywiczny segment dla PKP CARGO, gdyż polska branża chemiczna dynamicznie rozwija się nie tylko w Polsce, ale także za granicą. PKP CARGO już teraz testuje nowe rozwiązania logistyczne oparte na przewozach kolejowych i oferuje je klientom eksportującym towary do krajów europejskich.

– PKP CARGO jest naturalnym i wiarygodnym partnerem dużych grup przemysłowych. Posiadamy potrzebne zasoby i know-how, by skutecznie wspierać naszych partnerów biznesowych – mówi Jacek Neska, członek zarządu PKP CARGO ds. handlowych. – Wozimy ponad 70 proc. węgla, ponad 60 proc. kruszyw i materiałów budowlanych, ponad połowę metali, rud i złomu. Nasz udział w transporcie kontenerów również przekroczył 50 proc. Na wymagającym, bardzo konkurencyjnym rynku nie tylko walczymy o nowe zlecenia, ale też proponujemy klientom nowe, skuteczniejsze rozwiązania logistyczne. Opieramy je już nie tylko na przewozach kolejowych, ale łączymy w ofercie kilka różnych rodzajów transportu. To szansa na rozwój PKP CARGO w kraju i za granicą – dodaje Jacek Neska.

Dodatkowy tabor, sprawna obsługa szczytu przewozowego

Rok 2014 był wymagający dla przewoźników kolejowych pod względem warunków infrastrukturalnych. Na skutek prac modernizacyjnych prowadzonych przez PKP PLK z miesiąca na miesiąc spadała średnia prędkość handlowa pociągów PKP CARGO, by w listopadzie i grudniu wynieść zaledwie ok. 21 km/h. Niższa prędkość handlowa powoduje zwiększenie zapotrzebowania na pracowników i tabor, podnosząc tym samym koszty prowadzenia działalności.

Największe zapotrzebowanie na tabor występuje podczas tzw. szczytu przewozowego na przełomie trzeciego i czwartego kwartału. Przygotowując się do jego obsługi w 2014 roku PKP CARGO przygotowało ponad trzy tysiące dodatkowych węglarek. Taka liczba wagonów może z powodzeniem stanowić cały tabor średniej wielkości przewoźnika. Dodatkowe węglarki udało się przygotować dzięki połączeniu w jeden silny podmiot – PKP CARGOTABOR – trzech spółek serwisujących tabor w Grupie PKP CARGO oraz wprowadzeniu nowoczesnych metod zarządzania produkcją i kosztami.

– Obsłużyliśmy szczyt przewozowy przy rekordowej liczbie remontów i nieprzewidywalnych wydarzeniach, takich jak strajki DB w Niemczech – mówi Wojciech Derda, członek zarządu PKP CARGO ds. operacyjnych. – Na ten sukces złożyło się nie tylko sprawne przygotowanie dodatkowych wagonów. Pożądaną efekt przyniosły zmiany organizacyjne w firmie, w tym wprowadzenie pionowego modelu zarządzania i zmniejszenie liczby zakładów. Dzięki temu decyzje są teraz podejmowane szybciej, a cała firma zyskała na elastyczności – dodaje Wojciech Derda.

PKP CARGO prowadzi inwestycje taborowe, które będą wpływały na funkcjonowanie spółki w przyszłości. Na początku stycznia 2015 roku ogłosiła przygotowany w ubiegłym roku przetarg na zakup nawet 20 lokomotyw wielosystemowych do obsługi przewozów zagranicznych. Wartość zlecenia może wynieść nawet 400 mln zł. Z kolei utworzenie spółki PKP CARGOTABOR daje możliwość samodzielnej produkcji wagonów kolejowych – węglarek oraz platform do przewozu kontenerów. W PKP CARGO prowadzone są analizy biznesowe tego projektu.

Zarząd rekomenduje wypłatę dywidendy

W 2014 r. Grupa PKP CARGO obniżyła w stosunku do poprzedniego roku koszty we wszystkich głównych kategoriach: energii elektrycznej (o 5 proc.), paliwa (2 proc.) oraz dostępu do infrastruktury (25 proc.). Łącznie koszty operacyjne po oczyszczeniu z efektów jednorazowych, związanych z wypłatą premii prywatyzacyjnej w 2013 roku i przeprowadzeniem Programu Dobrowolnych Odejść, spadły o 13 proc. w ujęciu rocznym, z 4,48 mld zł do 3,91 mld zł.

Przeprowadzenie Programu Dobrowolnych Odejść było kluczową inwestycją w przyszłość PKP CARGO. Z programu skorzystało łącznie 3041 pracowników. Łączny koszt PDO w wysokości 265 mln zł obciążył wynik za czwarty kwartał 2014 roku. Zarząd PKP CARGO przewiduje, że dzięki przeprowadzeniu programu co roku spółka zaoszczędzi co najmniej 100 mln zł, a więc inwestycja zwróci się najpóźniej w ciągu 2,5 roku.

– Sytuacja finansowa PKP CARGO umożliwi dalszy rozwój. Dzięki optymalizacji działalności Grupy jesteśmy gotowi na kolejne akwizycje. Co najważniejsze, prowadzone przez PKP CARGO inwestycje nie zagrażają wypłacie dywidendy. Będziemy rekomendować przeznaczenie na ten cel 110 mln zł, czyli 40 proc. skonsolidowanego zysku oczyszczonego z efektów jednorazowych – mówi Łukasz Hadyś, członek zarządu PKP CARGO ds. finansowych.

Ostateczną decyzję w sprawie wypłaty dywidendy podejmie Walne Zgromadzenie PKP CARGO.

Grupa PKP CARGO jest liderem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i drugim największym operatorem w Unii Europejskiej. Powstała w 2001 roku. W zakresie usług logistycznych wykorzystuje transport lądowy (kolejowy i samochodowy) oraz morski (promowy). Posiada największą flotę kolejowego taboru towarowego w Polsce. Dziennie przewoźnik uruchamia

średnio tysiąc pociągów i obsługuje kilka tysięcy klientów. Świadczy samodzielne przewozy towarowe na terenie Słowacji, Czech, Niemiec, Austrii, Belgii, Holandii i Węgier oraz Litwy.

W skład Grupy PKP CARGO wchodzi spółki zależne, m.in. Cargosped (odpowiedzialna za przewozy intermodalne), PS Trade Trans (krajowa i międzynarodowa spedycja kolejowa) oraz PKP CARGOTABOR (jedna z największych spółek taborowych na świecie).

W 2014 roku Grupa PKP CARGO osiągnęła 4,257 mld zł przychodów i 276 mln zł zysku netto (wynik skorygowany o koszt Programu Dobrowolnych Odejsć), przewożąc 111 mln ton ładunków.

30 października 2013 roku PKP CARGO zadebiutowało na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, stając się pierwszym kolejowym przewoźnikiem towarowym w UE notowanym na giełdzie. Wartość oferty publicznej, w której PKP S.A. sprzedała niemal 50 procent akcji PKP CARGO, wyniosła 1,42 mld zł. Spółka obecnie wchodzi w skład indeksu mWIG40. Jej głównym akcjonariuszem pozostaje PKP S.A.

Grupa PKP CARGO prowadzi aktywną działalność z zakresu CSR. Stosuje standardy odpowiedzialnej polityki pracowniczej, realizuje szereg działań na rzecz ochrony środowiska, jest także mecenasem zabytków techniki kolejowej, zgromadzonych m.in. w unikalnej na skalę europejską Parowozowni Wolsztyn.