

Odpowiedzi Spółki na pytania zadane drogą elektroniczną
w dniu 28 sierpnia 2023 r. w trakcie Konferencji
poświęconej wynikom Spółki za I półrocze 2023 roku

Czy widzą Państwo oznaki odbicia w przewozach węgla kamiennego w Q3 w wyniku przygotowania do sezonu grzewczego. Jakie perspektywy dla tego surowca w Q4

Wyraźne zwiększenie sezonowych przewozów węgla kamiennego obserwowaliśmy w latach ubiegłych w połowie sierpnia. W czerwcu przewozy były wyraźnie niższe z uwagi takie czynniki jak: zakończenie sezonu grzewczego, nagromadzenie zapasów na składach oraz remonty w elektrowniach i elektrociepłowniach. W najbliższych miesiącach spodziewamy się niewielkiego wzrostu przewozów węgla natomiast niebawem rozpoczną się przygotowania do sezonu zimowego w związku z czym szacujemy zwiększenie przewiezionej masy towarowej.

Czy w Q3 można zaobserwować większe przewozy zbóż co może równoważyć ubytek przewozów węgla?

Szacujemy wzrost przewozu zbóż w Q3 2023 r., natomiast na pewno nie będzie on na tyle silny, by mógł zrekompensować zmniejszenie przewozów węgla kamiennego, który od lat dominuje w strukturze przewozów w Grupie PKP CARGO.

Dane UTK wskazują na spadek pracy przewozowej w kolejnych miesiącach, PKP CARGO traci udziały rynkowe?

Kluczowe dla nas były działania zmierzające do podniesienia rentowności przewozów. Dlatego renegocjowaliśmy te kontrakty, których realizacja oznaczałyby straty dla PKP CARGO. Innym ważnym działaniem było podnoszenie efektywności działalności biznesowej PKP CARGO, żeby w ryzach utrzymać ponoszone przez nas koszty. To oznaczało np. efektywniejsze wykorzystywanie taboru, podnoszenie standardów organizacji pracy, czy oszczędności w niektórych wydatkach.

Jaki inwestycje taborowe planują Państwo jeszcze w 2023 r.?

Realizacja naszych założeń strategicznych w zakresie rozwoju przewozów towarowych wymaga zapewnienia taboru kolejowego o odpowiedniej funkcjonalności i jakości. W tym celu od wielu lat korzystamy z dostępnych źródeł dofinansowania inwestycji taborowych z programów Unii Europejskiej. Nowoczesne wagony i lokomotywy z pewnością przyczynią się do zwiększenia naszych możliwości operacyjnych w przewozach krajowych i międzynarodowych.

Z czego wynika ta dynamiczna utrata rynku w przewozach intermodalnych?

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 znaczne 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. Naszym celem jest stopniowe odzyskiwanie rynku. Nie stawiamy sobie konkretnych, szczegółowych celów określających procent rynku, jaki zamierzamy zdobyć do końca roku. Staramy się przede wszystkim poprawić naszą ofertę, podnieść konkurencyjność i poziom obsługi klientów. Nowym, ale bardzo perspektywicznym segmentem przewozów intermodalnych mogą być transporty naczep samochodowych. Wzrostowi popytu na takie usługi mogą w dużej mierze sprzyjać inicjatywy unijne dotyczące ograniczenia emisji CO₂, co może wymusić przesunięcie transportu z dróg na kolej. Dlatego uważnie analizujemy rynek, oczekiwania klientów i przy sprzyjających warunkach widzimy siebie jako uczestnika tego typu przewozów.

Czy w związku z interwencyjnym przewozem węgla w 2022 r. spółka otrzymała od Skarbu Państwa rekompensatę z tyt. utraconych przychodów związanych z odstąpieniem od innych zadań operacyjnych? jeśli tak to jaką kwotę, jeśli nie to czy spółka prowadzi jakiegokolwiek czynności w celu uzyskania rekompensaty.

Nie. Spółka nie otrzymała rekompensat od Skarbu Państwa za przewieziony węgiel w 2022 r. Za wykonane usługi przewozowe otrzymaliśmy wynagrodzenie od podmiotów z którymi mamy podpisane umowy - które importują węgiel, rozliczenia między nami odbywały się na zasadach rynkowych. Nie ma tu żadnych dopłat z budżetu państwa, gdyż byłaby to niedozwolona pomoc publiczna. PKP CARGO nie prowadzi żadnych czynności do uzyskania rekompensaty.

Czy przewidujecie Państwo wzrost wynagrodzeń, czy związki zawodowe już w tej sprawie się zgłaszały?

W porozumieniu z Organizacjami Związkowymi, które wyszły z inicjatywą wyróżnienia pracowników podjęliśmy decyzję o wypłacie gratyfikacji dla wszystkich pracowników w kwocie 450 zł brutto.

Jaki wpływ na działalność transportową, spedycyjną i logistyczną Państwa grupy mają koszty związane z zakupem paliw, energii, utrzymania taboru w należytym stanie technicznym, opłatami za dostęp do infrastruktury kolejowej i drogowej, z zatrudnieniem, itp.? Które z nich są obecnie dla Państwa grupy najbardziej dotkliwe i jakich zmian w tym zakresie spodziewają się Państwo w najbliższych miesiącach?

Koszty związane z zakupem paliw, energii, utrzymania taboru, opłat za dostęp do infrastruktury oraz zatrudnieniem stanowią łącznie około 70% ogółu kosztów operacyjnych ponoszonych przez Grupę, zatem mają one kluczowy wpływ na finansową efektywność naszej działalności. W ostatnim okresie były one poddane znaczącej presji cenowej, zwłaszcza dotkliwy był wzrost kosztów zużycia paliwa

trakcyjnego i energii trakcyjnej spowodowany wzrostem cen rynkowych paliw, jednostkowych stawek energii i stawki opłaty mocy. Zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych nastąpiło m.in. w związku z zawarciem porozumienia dotyczącego podwyżki wynagrodzeń, które w części było skutkiem inflacji. W ostatnich latach zauważalny był także znaczny wzrost kosztu materiałów niezbędnych do utrzymania sprawności taboru, a także wszelkich zewnętrznych prac serwisowych, co było związane ze skokowym wzrostem stawek na rynku pracy i brakiem odpowiedniej liczby specjalistów. Zamrożone w ostatnich latach stawki dostępu do infrastruktury nie rekompensują wysokich kosztów jednostkowych ponoszonych względem m.in. transportu samochodowego.

W odpowiedzi na te zjawiska konieczne było urealnienie stosowanych przez nas stawek przewozowych, ograniczenie lub eliminacja nierentownych przewozów, rezygnacja z niektórych kontraktów. W efekcie zanotowaliśmy spadek przewiezionej masy towarowej - co nie pozostało bez wpływu na nasze udziały rynkowe – ale poprawiliśmy rentowność. W kolejnych okresach należy spodziewać się utrzymania relatywnie wysokich stawek energii oraz cen paliw. Czynnikiem ryzyka są ewentualne duże awarie w przedsiębiorstwach dostarczających węglowodory, które mogą skutecznie i skokowo zwiększać poziom stawek, co w chwili obecnej w negatywnym przypadku może prowadzić do realizacji scenariuszy recesyjnych (zwłaszcza w Europie Zachodniej). Stabilizacji kosztów energii sprzyjała łagodna zima, natomiast nie jest pewne jak będą one się kształtować w kolejnych okresach, zwłaszcza z uwagi na nieprzewidywalność konfliktu zbrojnego za naszą wschodnią granicą oraz ewentualne działania hybrydowe ze strony Rosji i Białorusi.