

Odpowiedzi Spółki na pytania zadawane drogą elektroniczną w dniu 24 listopada br. w trakcie Konferencji poświęconej wynikom Grupy PKP CARGO za III kwartał 2022 roku

P: Czy firma zamierza wypłacić dywidendę za 2022 rok?
O: Decyzja w tej sprawie nie została jeszcze podjęta i będzie uzależniona zarówno od wyników finansowych jak i potrzeb inwestycyjnych spółki, jednocześnie biorąc pod uwagę ujemne wyniki finansowe lat poprzednich.
Jak spółka ocenia wpływ transportu węgla z portów na wyniki Czy nadzwyczajne zadanie rekompensuje utracone korzyści z innych kontraktów? Ile z 4,5 mln ton węgla udało się przewieźć i czy spółka dostrzega tu problemy/opóźnienia ?
Zobowiązania Spółki są realizowane zgodnie z planem. Nie obserwujemy negatywnych zjawisk związanych z dodatkowym transportem, a trudności z tym związane nie przekraczają zwykłych wyzwań operacyjnych i związane są przede wszystkim z przepustowością operacyjną portów oraz szlaków komunikacyjnych na których pierwszeństwo mają składy osobowe.
Czy spółka zabezpieczyła ceny energii na 2023 roku ? Jakiego wzrostu (nominalnie) kosztów należy się spodziewać ?
Zarząd Spółki sfinalizował proces zawierania kontraktu z dostawcą energii, tj. PKP Energetyką. Szczegóły zawartej umowy zostały opublikowane w Raporcie Bieżącym nr. 40/2022 z 5 grudnia 2022.
Czy i gdzie spółka dostrzega obszary poprawy efektywności ?
W obszarze działalności handlowej jest to wzmocnienie jakości obsługi klienta i poszukiwanie nowych wolumenów przewozowych przy ciągłym rozwoju oferty i rozbudowie terminali. W obszarze operacyjnym – dostosowanie posiadanych zasobów do wymagań rynkowych, ciągła optymalizacja procesów przewozowych i procesu pracy drużyn trakcyjnych, w obszarze finansowym dążymy do zbilansowania wydatków inwestycyjnych z generowanymi wynikami finansowymi, poprawie przepływów pieniężnych i dezinwestycjach niepracującego majątku. Kluczowymi zadaniami na najbliższy okres jest opracowanie strategii dla Grupy PKP CARGO i wzmocnienie naszej pozycji w Europie jako międzynarodowej grupy logistycznej, oraz nieustanne inwestowanie i rozwój kapitału ludzkiego
Jakiego wzrostu stawek przewozowych należy się spodziewać w 2023 roku ? Czy zrekompensuje to wzrost kosztów ?

Celem Zarządu jest konsekwentna poprawa wyniku finansowego Spółki, czego pierwsze efekty widzimy w ostatnich dwóch kwartałach. Inflacja i rosnące ceny energii są zjawiskiem które musimy uwzględniać przy zapewnieniu odpowiedniej relacji przychodów i kosztów, ale dokładamy wszelkich starań, aby negatywne konsekwencje dla klientów były jak najmniej odczuwalne

Iloma węglarkami spółka efektywnie/operacyjnie dysponuje z taboru 54 tys. wagonów?

PKP CARGO dysponuje obecnie 24 tysiącami wagonów przystosowanych do przewozu węgla, w tym 20 tysiącami węglarek.

Zgodnie z danymi w 3Q'22 mieli Państwo 150 mniej lokomotyw elektrycznych vs 2Q'22? Zostały one wycofane z użytku czy remontowane ? Ile tych utraconych lokomotyw zostanie zastąpionych ? Na ile nie ma jeszcze rozstrzygniętych przetargów ?

Zmniejszenie ilości lokomotyw według ilo stanu z 3Q 2022 w stosunku do 2Q 2022, wynika ze skreślenia z ewidencji z przeznaczeniem do fizycznej likwidacji lokomotyw długotrwale wyłączonych z ruchu z powodu wysokiego stopnia zużycia eksploatacyjnych, najstarszych wiekiem, najbardziej zaawansowanych w cyklu utrzymania.

Fizyczna likwidacja lokomotyw pozwoli ponadto na zapewnienie części zamiennych i podzespołów, niezbędnych do utrzymywania pozostałych lokomotyw tych serii oraz ich wykorzystanie w procesie naprawczym (naprawy okresowe i naprawy bieżące lokomotyw należących do PKP CARGO S.A.).

Jakie są perspektywy rynku kruszyw na 2023? Zarząd wspominał, że jest optymistyczny, ale PKP PLK obecnie nie podpisuje w zasadzie nowych umów z wykonawcami ze względu na brak finansowania – czy nie rodzi to ryzyka spadku popytu w 2023 roku ze strony wykonawców prac torowych?

W kluczowych dla tej grupy towarowej inwestycjach budowlanych utrzymuje się dodatnia dynamika przy widocznych symptomach postępującego osłabienia aktywności w sektorze budowlanym. Wzrost produkcji zanotowano we wszystkich działach produkcji budowlano-montażowej, W sektorze budowlanym postępuje osłabienie aktywności, o czym świadczy fakt, że w II i III kwartałach w czterech z sześciu miesięcy produkcja spadała po kilka procent, a w dwóch pozostałych miesiącach wzrosła zaledwie o nieco ponad 1% m/m. Po 9 miesiącach tego roku PKP CARGO zanotowało wyraźny, dwucyfrowy wzrost przewozów, niemniej prognozowanie zachowania rynku w tak zmiennym otoczeniu makroekonomicznym jest obciążone ryzykiem.

Jakiego wzrostu kosztów energii oczekują Państwo w przyszłym roku (w %) i w jakim stopniu uda się to przełożyć na klientów?

Zarząd Spółki sfinalizował proces zawierania kontraktu z dostawcą energii, tj. PKP Energetyką. Szczegóły zawartej umowy zostały opublikowane w Raporcie Bieżącym nr. 40/2022 z 5 grudnia 2022. Dokładamy wszelkich starań, aby negatywne konsekwencje dla klientów były jak najmniej

odczuwalne - między innymi poprzez działania wspierające energooszczędność jak np. modernizacja lokomotyw, oszczędności energii nietrakcyjnej, czy programy w ramach Zielonego Ładu

Dzień dobry, z czego wynika spadek taboru kolejowego: lokomotywy spalinowo - 24 sz. vs Q2'22, lokomotywy elektryczne - 143 szt. vs Q2'22? Czy jest to efekt ograniczenia nakładów inwestycyjnych i braku przeglądów?

Zmniejszenie ilości lokomotyw według ilostanu z 3Q 2022 w stosunku do 2Q 2022, wynika ze skreślenia z ewidencji z przeznaczeniem do fizycznej likwidacji lokomotyw długotrwale wyłączonych z ruchu z powodu wysokiego stopnia zużycia eksploatacyjnych, najstarszych wiekiem, najbardziej zaawansowanych w cyklu utrzymania.
Fizyczna likwidacja lokomotyw pozwoli ponadto na zapewnienie części zamiennych i podzespołów, niezbędnych do utrzymywania pozostałych lokomotyw tych serii oraz ich wykorzystanie w procesie naprawczym (naprawy okresowe i naprawy bieżące lokomotyw należących do PKP CARGO S.A.).

Czy wzrosty stawek przewozowych (średnio w Q3'22 było to 8%) dotyczą wszystkich grup produktowych czy są ponadnormatywne wzrosty stawek dla obszaru przewozu paliw stałych?

Poszczególne grupy towarowe nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy. Polityka cenowa w każdej z nich jest elementem ogólnej strategii zastosowanej do charakterystyki rynku i otoczenia konkurencyjnego, ale Spółka nie publikuje szczegółowych informacji w tym zakresie.

Jaka będzie szacunkowa % wielkość wzrostu jednostkowego kosztu energii elektrycznej w nowej umowie? mówimy tu o wielkościach 2-3 krotnie wyższych czy jeszcze więcej?

Zarząd spółki finalizuje proces zawierania nowego kontraktu z dostawcą energii, tj. PKP Energetyką. Przedmiotem rozmów była zarówno formuła cenowa, jak i wolumen oraz długość trwania umowy. Bardziej szczegółowe informacje w tej sprawie będą dostępne wkrótce.

Dzień dobry, czy mogliby Państwo podać więcej szczegółów nt. planów rozwijania międzynarodowej grupy logistycznej? Czy będzie się to wiązało z akwizycjami? Również proszę o więcej szczegółów nt. wydłużenia harmonogramu (opóźnień?) budowy terminala przeładunkowego w Zduńskiej Woli-Karsznice. Dziękuję

Grupa PKP CARGO intensywnie działa i rozwija swoją działalność na rynkach europejskich – oczywiście naturalnie w środkowej części Kontynentu, tj. obszarze Trójmorza, ale również na Bałkanach. Coraz większe zaangażowanie wykazujemy także w Niemczech z uwagi na działalność spedycyjną naszej spółki PKP Cargo Connect GmbH oraz obsługę ładunków z portów niemieckich. Obecnie jesteśmy na etapie aktualizacji obecnie obowiązującej strategii do 2023 roku. Formułujemy główne priorytety oraz cele strategiczne, które są następstwami pandemii koronawirusa oraz trwającej wojny na Ukrainie, które to czynniki istotnie wpłynęły na sytuację PKP CARGO. Na początku nowego roku przystąpimy do prac nad nową strategią na kolejne lata.

Budowa terminala przeładunkowego w Zduńskiej Woli – Karsznice, który wzmocni możliwości przeładunkowe w centralnej części kraju oraz znacząco wpłynie na przepustowość korytarza Północ-Południe zajmie nieco więcej czasu, jednakże jego realizacja nie jest zagrożona.