

Odpowiedzi Spółki na pytania zadawane drogą elektroniczną w dniu 26 sierpnia br. w trakcie Konferencji poświęconej wynikom Grupy PKP CARGO za I półrocze 2022 roku

P: W samym II kw. br. spółka osiągnęła - po raz pierwszy od kilku okresów- zysk netto. Czy zarząd widzi szanse na powtarzanie tego w kolejnych kwartałach?

O: Intencją Zarządu jest kontynuacja wzrostu przychodów i konsekwentna kontrola kosztów, wskutek czego wynik finansowy powinien ulegać stopniowej poprawie. Znaczący czynnik ryzyka stanowi natomiast sytuacja makroekonomiczna oraz niezależny od Spółki wzrost cen paliw, energii, a także związane z inflacją oczekiwania płacowe. Po stronie przychodowej spodziewamy się wzrostu m.in. z tytułu zwiększonych transportów węgla (szczyt przewozowy przypadnie w II półroczu br.) . Ufamy, że wynik 0,0+ jest realny do osiągnięcia na koniec tego roku.

Jaka jest roczna ekspozycja na koszty energii elektrycznej (w GWh) ? Czy spółka ma zabezpieczone ceny na 2022-2023- ? Czy wzrost stawek przewozowych jest w stanie przykryć koszty ?

Obecna ekspozycja na koszty energii elektrycznej to 547 GWh rocznie. Zarząd spółki już w marcu podjął negocjacje z dostawcą energii, tj. PKP Energetyką. Przedmiotem rozmów jest zarówno formuła cenowa, jak i wolumen oraz długość trwania przyszłej umowy. Negocjacje są trudne, bo dziś nikt nie wie, jaka sytuacja na rynku energii elektrycznej będzie w przyszłym roku i każda ze stron do końca będzie starała się ją jak najtrafniej określić i uwzględnić w nowej umowie. PKP CARGO dokłada 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

1. Jaka jest skala problemów z transportem węgla z portów bałtyckich w głąb Polski (zatory, opóźnienia)?
2. Jakie są związane z tym utrudnienia w przewozach innych ładunków?
3. Czy liczba wagonów PKP Cargo do przewozu węgla jest odpowiednia do potrzeb? Jeśli nie - jakie działania podejmuje Spółka, by temu zaradzić?
4. Jaką ilość zboża z Ukrainy przewiozła Spółka od początku roku i od 24 lutego?
5. Jaką rolę będzie odgrywać PKP Cargo w planowanych przewozach węgla z portów litewskich, łotewskich i estońskich (oraz, być może, z innych lokalizacji za granicą)?

1. Transport węgla jest traktowany priorytetowo w skali kraju i dostawy są na bieżąco obsługiwane we współpracy ze wszystkimi elementami łańcucha logistycznego. Trudności z tym związane nie przekraczają zwykłych wyzwań operacyjnych Spółki. Jednocześnie mamy świadomość, że szczyt przewozowy węgla jest przed nami, niemniej Grupa PKP CARGO jest dobrze przygotowana do tego zadania
2. Obecnie nie obserwujemy takiego wpływu. Intencją Zarządu jest terminowa obsługa klientów we wszystkich segmentach przewozowych niezależnie od zwiększonych wyzwań w obszarach związanych z transportem węgla.

3. Spółka dysponuje taborem 24 tysięcy węglarek, jednocześnie prowadzi intensywne remonty i naprawy, a także działania zmierzające do wydłużenia resursów (okresów zdolności użytkowej) posiadanych wagonów. Spodziewamy się, że działania te w pełni zaspokoją potrzeby operacyjne związane z przewozem węgla w drugim półroczu 2022 roku, jak i w kolejnych okresach roku 2023.
4. W ujęciu sprawozdawczym informacja o ilości zboża jest uwzględniana w segmencie płody rolne i drewno, który na koniec pierwszego półrocza obejmuje 1,6 mln ton, tj. 3,1% przewiezionej masy towarowej ogółem. Ze względu na ograniczenia przepustowości na przejściach granicznych, a także otwarcie portów nad Morzem Czarnym, wielkość przewozów zboża z Ukrainy nie jest znacząca z punktu widzenia ogólnego wolumenu przewozów Spółki.
5. Transport z portów położonych w krajach bałtyckich jest obecnie rozpatrywany jako wspierający dla dostaw z portów polskich (przede wszystkim Gdańsk i Gdynia) i znajduje się w fazie negocjacji i uzgodnień międzyrządowych. PKP CARGO zamierza na tych kierunkach odgrywać rolę zgodną ze swoją wiodącą pozycją na rynku przewozów towarowych.

1. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w raporcie okresowym, ujęty w bilansie na 30.06.2022 poziom krótkoterminowych zobowiązań handlowych Grupy PKP CARGO wyniósł 679,4 mln zł, co oznacza przyrost o +40,4 mln zł względem końca 2021 r. i aż o +287,2 mln zł względem stanu na 30.09.2021. W związku z tym chciałbym zapytać, z czego wynika tak znaczący wzrost zobowiązań na tej pozycji?
2. Według informacji zamieszczonych w raporcie okresowym za I półrocze 2022 r., koszty elektrycznej energii trakcyjnej Grupy zwiększyły się w tym okresie o ok. 84 mln zł r/r (wzrost o ok. 43% r/r w stosunku do wzrostu pracy przewozowej o 7,2% r/r). Chciałbym zapytać, czy i jakie potencjalne działania mitygujące Grupa zamierza podjąć w tym zakresie, w sytuacji kiedy hurtowe ceny energii na rynku polskim w dostawie na przyszły rok przekroczyły wczoraj poziom 2000 zł za MWh (w porównaniu do 400-500 zł za MWh w analogicznym okresie 2021 r.)? Wydaje się, że w obecnej sytuacji z tytułu samej czystej cenowej zmiany stawek energii trakcyjnej wzrost kosztów operacyjnych Grupy może wynieść ok. 300-400 mln zł w 2023 r. (zakładając jednostkowe zużycie na poziomie z H1 2022 i stabilizację wolumenu przewozów)

1. **Wzrost zobowiązań handlowych wynika ze wzrostu kosztów operacyjnych i powiązaniem z nimi aktywnym zarządzaniem kapitałem obrotowym.**
2. **Zarząd spółki już w marcu podjął negocjacje z dostawcą energii, tj. PKP Energetyką. Przedmiotem rozmów jest zarówno formuła cenowa, jak i wolumen oraz długość trwania przyszłej umowy. Negocjacje są trudne, bo dziś nikt nie wie, jaka sytuacja na rynku energii elektrycznej będzie w przyszłym roku i każda ze stron do końca będzie starała się ją jak najtrafniej określić i uwzględnić w nowej umowie. PKP CARGO dokłada 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**

1. Co miało wpływ na znaczącą poprawę wyników w drugim kwartale 2022 roku.
2. Czy zarząd chce rozwinąć firmę do uzyskania pozycji 1 w Unii Europejskiej - największego operatora kolejowych przewozów towarowych?

3. Czy PKP Cargo sprzeda Cargotor? Jeżeli tak to dlaczego?
4. Z czego wynika przede wszystkim wypracowany zysk w Q2? Z raportu wywnioskować można, że jest go głównie zasługa spadku rezerw na koszty pracownicze. Proszę o komentarz.

1. Wpływ na poprawę wyników miał przede wszystkim wzrost przychodów we wszystkich głównych grupach przewozowych oraz utrzymanie kosztów na odpowiednim poziomie.
2. Spółka rozpoczyna prace nad strategią, która będzie zawierała kluczowe cele firmy na najbliższe lata, w tym zamierzenia dotyczące pozycji na rynku przewozowym w Europie. Chcielibyśmy, aby grupa logistyczna, utworzona na bazie kapitału PKP CARGO, a także naszych spółek w Czechach, Słowenii, na Słowacji i Węgrzech stała się dominującym podmiotem, głównie w korytarzu północ-południe. Pod tym kątem prowadzimy już międzynarodowe szkolenia maszynistów, kompletowanie odpowiednich licencji i tym podobne działania.
3. Integracja i konsolidacja działalności PKP PLK oraz CARGOTOR w opinii PKP CARGO przyczyni się do: podwyższenia efektywności zarządzania oraz przydzielania zdolności przepustowej. Dają to również możliwość koordynacji inwestycji infrastrukturalnych ukierunkowanych na podwyższenie zdolności przepustowej (w tym w szczególności w kluczowym dla przewozów międzynarodowych regionie przejścia granicznego Małaszewicze- Brześć) co w efekcie stanowić będzie dla PKP CARGO wartość dodaną jako odbiorcy usług zarządcy infrastruktury. Rozwój przewozów międzynarodowych, w tym aktywne uczestnictwo w przedsięwzięciu „Nowy Jedwabny Szlak” stanowi istotny filar strategii rozwoju Grupy PKP CARGO.
4. Wpływ na poprawę wyników miał głównie wzrost przychodów we wszystkich kluczowych grupach przewozowych. Spadek rezerw dotyczących świadczeń pracowniczych związany ze zmianą założeń aktuarialnych jest odzwierciedlany głównie w pozostałych całkowitych dochodach - szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w Nocie 5.8 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Prosimy dodatkowych kilka słów na temat planów rozwoju i wspomnianego wzmocnienia pozycji w Europie

Spółka rozpoczyna prace nad strategią, która będzie zawierała kluczowe cele firmy na najbliższe lata, w tym zamierzenia dotyczące pozycji na rynku przewozowym w Europie. Chcielibyśmy, aby grupa logistyczna, utworzona na bazie kapitału PKP CARGO, a także naszych spółek w Czechach, Słowenii, na Słowacji i Węgrzech stała się dominującym podmiotem, głównie w korytarzu północ-południe. Pod tym kątem prowadzimy już międzynarodowe szkolenia maszynistów, kompletowanie odpowiednich licencji i tym podobne działania.

1. Kiedy Zarząd zamierza opublikować nową strategię dla Spółki?
2. Czy Zarząd bierze pod uwagę docelowo (np. za 1-2 lata) wydzielenie ze Spółki przewozów węglowych do osobnego podmiotu, który byłby skonsolidowany z aktywami wytwórczymi pod skrzydłami NABE?
3. Jakie parametry finansowe są celem średnioterminowym dla Zarządu? Jakiej wysokości roczna EBITDA byłaby satysfakcjonująca?
4. Jakiego wzrostu jednostkowego kosztu energii Zarząd spodziewa się przy obecnych warunkach rynkowych w 2023 roku?

5. Jakie są obecnie maksymalne zdolności przewozu węgla kwartalnie (jako masa lub praca przewozowa) biorąc pod uwagę dostępny tabor, pracowników czy przepustowość infrastruktury? Gdzie są obecnie najistotniejsze wąskie gardła?
6. Jakiego rzędu w skali roku mogą być oszczędności wynikające z optymalizacji?
7. Jakie aktywa Zarząd obecnie uznaje za potencjalnie możliwe do zbycia? Jakiej są tu potencjalne wpływy dla Spółki?
8. Jaki poziom CAPEX zakładany jest na lata 2022 i 2023?

1. Termin publikacji strategii nie został jeszcze ustalony. Spółka dokłada starań aby stało się to możliwie szybko, niemniej priorytetem jest jakość i kompletność dokumentu. W czasie konferencji wynikowej Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyraził nadzieję, że główne założenia strategii, będą gotowe z początkiem 2023 roku, przy czym ostatnie miesiące bieżącego roku będą istotne jeśli chodzi o ocenę bieżącej rzeczywistości gospodarczej. Nowa strategia będzie miała horyzont 3-letni. Fakt jej przyjęcia Spółka poda do publicznej wiadomości w trybie raportu bieżącego.
2. W chwili obecnej Spółka nie ma takich planów
3. Szczegółowe zamierzenia będą uwzględnione w przygotowywanej Strategii Spółki. Na obecnym etapie działalności i biorąc pod uwagę trudne i zmienne otoczenie makroekonomiczne Zarząd Spółki koncentruje się na przywróceniu trwałej zyskowności na poziomie wyniku netto.
4. Zarząd Spółki już w marcu podjął negocjacje z dostawcą energii, tj. PKP Energetyką. Przedmiotem rozmów jest zarówno formuła cenowa, jak i wolumen oraz długość trwania przyszłej umowy. Negocjacje są trudne, bo dziś nikt nie wie, jaka sytuacja na rynku energii elektrycznej będzie w przyszłym roku i każda ze stron do końca będzie starała się ją jak najtrafniej określić i uwzględnić w nowej umowie.
5. Spółka dysponuje odpowiednimi zasobami wyszkolonego personelu oraz taborom 24 tysięcy węglarek, jednocześnie prowadzi intensywne remonty i naprawy, a także działania zmierzające do wydłużenia resursów (okresów zdolności użytkowej) posiadanych wagonów. Spodziewamy się, że działania te w pełni zaspokoją potrzeby operacyjne związane z przewozem węgla w drugim półroczu 2022 roku, jak i w kolejnych okresach roku 2023. Ewentualne obszary ryzyka widzimy w przepustowości infrastruktury transportowej dla której skokowe zwiększenie masy towarowej stanowi istotne wyzwanie.
6. Działania optymalizacyjne prowadzone są w wielu obszarach działalności Spółki i spodziewamy się, że ich efekty będą znaczące. Celem tych działań jest ograniczenie wpływu niekorzystnych zjawisk na naszych klientów, przy jednoczesnym utrzymaniu właściwej relacji przychodów do kosztów, a co za tym idzie wypracowanie pozytywnego zysku netto. W tym kontekście oszczędności z działań optymalizacyjnych będą wspierać organiczny rozwój biznesu.
7. Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży Spółka wycenia na 5,2 mln złotych. Dzisiaj prowadzimy weryfikację wielkości niezbędnego majątku w Grupie PKP CARGO i dostosowujemy go do profilu i rozmiaru prowadzonej działalności. Identyfikacja niepracującego majątku jest procesem ciągłym skutkującym rezygnacją z inwestycji tam, gdzie jest to biznesowo uzasadnione. W przypadkach transakcji o istotnym znaczeniu Spółka będzie informować o nich w raportach bieżących.
8. Spółka nie publikuje prognoz finansowych, w związku z czym podanie dokładnej wartości nie jest możliwe, natomiast plan inwestycji w tabor (modernizacja i kupno) na najbliższe lata obejmuje kwotę ok. 800 milionów złotych. Wydatki inwestycyjne są rozpatrywane w odniesieniu do wyniku EBITDA oraz wymagań płynnościowych Spółki.