



Transport Trade Services

Întrebări și Răspunsuri

Teleconferință de prezentare a rezultatelor financiare pentru trimestrul 1 din 2022

20.05.2022

- 1. Sunteți implicați în transportul cerealelor în Ucraina. Dacă nu, de ce nu? Dacă da, ce volume ați transportat și ce volume preconizați în viitor? Ce venituri suplimentare lunare aveți acum și care sunt așteptările pentru viitor?**

Răspuns: Am fost printre primii care am intrat în porturile din Ucraina la jumătatea lunii martie pentru a face teste la încărcare, să vedem ce se întâmplă. În acea perioadă războiul era mult mai aproape de noi decât acum. Am început să încărcăm și minerale și cereale, ca test. Aceste volume de marfă s-au dezvoltat treptat. Am încărcat aprox. 200 de mii de tone de marfă dinspre Ucraina către Constanța și dinspre Constanța spre Ucraina, consolidat, mai multe sortimente de marfă. Aceste cantități cresc și vor crește în viitor până la limita organizatorică pentru că sunt multe elemente de organizare ce trebuie rezolvate pe tot lanțul logistic.

Este greu să avansăm acum niște numere despre viitor. Putem să spunem că ținta noastră este să facem mult mai mult decât facem astăzi. În ceea ce privește veniturile și profitul, activitatea este profitabilă, veniturile sunt mai mari decât normalul.

- 2. Există un impact negativ asupra grupului TTS în urma creșterii traficului pe Dunăre cu barje ce transportă cereale din Ucraina? Estimați un impact negativ asupra veniturilor?**

Răspuns: Este un impact pozitiv pentru că sunt niște suplimentări de volume de marfă și la tarife corespunzătoare mai mari.

- 3. Ce ar însemna pentru grupul TTS proiectul Fast Danube?**

Răspuns: Fast Danube este un proiect finanțat din programul CEF de cercetare și găsire a unor soluții care ulterior să fie puse în practică din punct de vedere tehnic cu ajutorul fondurilor europene pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul româno-bulgar.



Este evident că dacă acest proiect este dus la capăt și va fi cu succes, efectele vor fi numai pozitive, greu de măsurat acum, dar ne vom apropia de acea intenție a UE de a asigura 365 de zile pe an, un prag minim de navigație. Deci efectele vor fi pozitive.

4. Puteți detalia cu privire la digitizarea silozurilor, plecând de la articol de presă care vorbește despre modelul practicat de Convex.

Răspuns: Silozul nostru din Constanța este digitizat complet de la punerea în funcțiune și am preluat cea mai bună expertiză în organizarea fluxurilor de marfă, în organizarea operațională, dar și pe partea electronică. Sunt extrem de multe similarități cu ce are Convex, sunt și câteva diferențe, dar este complet digitizat.

O extindere a acestui model la celelalte silozuri pe care le avem, cel din Galați, cel din Brăila și cel din Giurgiu, care sunt mult mai mici și cu alt specific, nu este aplicabilă 100%. Fiecare are modelul lor de digitizare cu programe de calculator, cu înregistrare online a fluxurilor de intrare-ieșire a gestiunii, dar sunt puțin diferite față de complexitatea unui siloz mare cum este cel din Constanța.

5. Care este gradul de uzură a barjelor achiziționate recent? Va fi nevoie de investiții suplimentare în ele pentru a se asigura standardul de calitate?

Răspuns: Barjele sunt destul de noi, au aceeași vârstă cu barjele noastre, fabricate în jurul anilor '90, calitatea lor este similară cu a barjelor noastre și au documentele de navigație valabile. Avem un avantaj că le-am avut în chirie în ultima perioadă și le știm foarte bine. Nu este nevoie să alocăm sume suplimentare pentru modernizarea lor, pe lângă sumele necesare pentru schimbarea certificatului de navigație, adică vor intra în linie cu barjele pe care le avem acum.

6. Puteți să oferiți detalii cu privire la raportul ESG?

Răspuns: Noi deja am făcut pași concreți și în luna iulie vom publica și primul raport ESG, Putem să vă spunem că avem un raport intern anual de monitorizare, într-adevăr nu este pe ESG, ci pe EHS, raport anual care este după standarde internaționale. În paralel suntem pe punctul de a finaliza elaborarea strategiei ESG și sperăm că la momentul la care vom publica raportul ESG pentru 2021 să avem și strategia deja aprobată intern pentru a o putea comunica.



7. Puteți să oferiți o actualizare, detalii, privind potențialele achiziții?

Răspuns: Țintele pe care le-am avut rămân valabile. Ce am putut observa este că, dacă înainte de începerea războiului din Ucraina, la această oră ar fi trebuit să lucrăm deja la niște oferte pentru licitații, începerea războiului a pus pe “hold” mai multe intenții de vânzare. Toate fiind în domeniul infrastructurii logistice, probabil că proprietarii se mai gândesc. Deci în acest moment cifrele rămân aceleași, dar din păcate momentan nu s-a concretizat nici una dintre ele. Suntem în permanență în contact cu partea de oportunități și suntem pregătiți.

8. Care va fi bugetul de CAPEX pentru anul 2022?

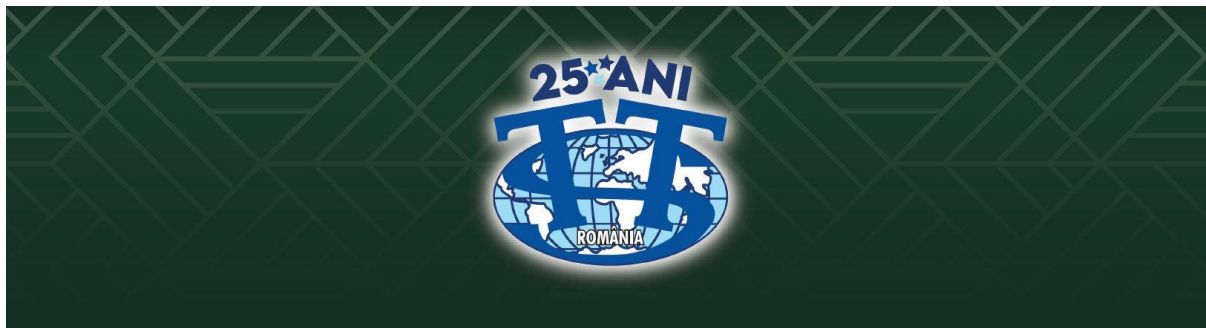
Răspuns: Bugetul aprobat în AGA este de 100 milioane de lei pentru întreg grupul. Cea mai mare parte este pentru flotă, dar și pentru investiții de mentenanță și echipamente noi. În T1 s-a realizat aprox. 32% din buget.

9. Puteți să detaliați creșterea de cost din T1 și așteptările din acest an?

Răspuns: Un impact a fost creșterea prețurilor. Toate inputurile pentru reparații sunt în creștere. Astfel, costurile de mentenanță sunt în creștere, oțelul a avut o creștere de 300%, peste 1000 de dolari tona. Energia electrică și carburanții au crescut. La carburanți am explicat deja că avem un sistem de transfer al diferențelor de preț către client, dar există și operațiuni care sunt generatoare de costuri și care nu pot fi transferate. În T1 am avut un flux de marfă substanțial și constant din portul Constanța în amonte, dar evenimentele au generat o stare de protecționism pentru țările din zonă care au limitat livrările de cereale și astfel am fost nevoiți să întoarcem convoaiele de barje fără încărcătură. În felul acesta, pe retur consumul de carburant a rămas în contul transportatorului, fără a avea posibilitatea de a fi transferat către un client și acea marjă de profit din gradul de încărcare dus-întors a fost diminuată. Deci aceste creșteri de preț au creat o presiune foarte mare.

Acest lucru este posibil să se manifeste în continuare, presiunea pe creșterea costurilor există, dar am luat măsuri care se vor vedea în continuare. Am negociat cu toți partenerii o creștere a tarifelor pentru a ține echilibrul. Partenerii noștri au fost receptivi. Suplimentarea de fluxuri de marfă care apare pe relația Ucraina va duce la o creștere a cantităților și a profitabilității în trimestrul următor. Noi așteptăm rezultate în creștere.

În ceea ce privește costurile cu subcontractorii, un element de creștere îl reprezintă relațiile intragroup și creșterea activității cu terții. Practic cele 3 elemente sunt: costuri directe, relațiile între zona de expediție și operare, și creșterea unor activități care sunt legate direct de prestarea unor terțe companii.



10. Dacă nu sunt potențiale achiziții, luați în considerare creșterea dividendelor?

Răspuns: Achizițiile le așteptăm și dorim să mărim prin aceste achiziții valoarea grupului. Resursele proprii ale societății sunt în momentul de față folosite destul de echilibrat pe toate palierele. Pentru o eventuală achiziție vom face împrumuturi la bănci. Am deschis o discuție cu una dintre bănci și am pregătit un studiu premergător pe o anumită relație, am angajat și avocat și specialist pe financiar ca să netezim terenul pentru a avea suficiente informații în cazul unei achiziții și a avea pregătită și relația de finanțare. Anul acesta am reușit să dăm dividend mai mare decât anul trecut și dorim ca an de an să păstrăm cel puțin nivelul anului precedent, în măsura în care investițiile pentru dezvoltarea societății nu sunt prezente și aplicabile în momentul respectiv.

11. Cum vedeți dinamica transportului de cereale și îngrășăminte din acest an?

Răspuns: Este clar că este cu plus și la cereale și la îngrășăminte. Îngrășămintele au avut o creștere mare în T1 2022 față de anul trecut. Noi venim în continuare cu volume de îngrășăminte, ceea ce intră în Portul Constanța.

La cereale, recolta românească de vară și cea de toamnă arată bine. Se pare că vor fi ceva reduceri de volume de producție față de anul trecut la grâu, dar nu cu efect material. Bulgaria și Serbia stau și ele bine, au recolte bune. Disponibilitatea de export este mare în tot bazinul Dunării. Ucraina are cantități nelimitate, deci marfă va fi. Problema este sistemul logistic integral și cât va putea să absoarbă din această marfă. Din perspectiva noastră, vedem un sezon lung care va fi până în vara viitoare, doar din motive logistice. Viitorul arată bine și din perspectiva producției și din perspectiva capacității sistemelor logistice de a absorbi toată această marfă în timp scurt și atunci se va amâna și prelungi sezonul cu volume mari până în vara următoare.

12. Estimați ca numărul barjelor în mișcare fără încărcătură să scadă în următoarele trimestre?

Răspuns: Aici sunt rute și rute. Marfa noastră de dus în amonte, în speță minerale, este în creștere și poate fi destul de greu absorbit în acest moment. Vorbim de volume de marfă din Constanța pentru Serbia și Ungaria. Acum s-a adăugat și Austria. Deci marfă în amonte există, marfă în aval am avut lipsă toată luna martie din Serbia, dar toată lumea speră că din luna iunie exporturile vor fi libere. Ce s-a întâmplat în martie când o parte din flota a trebuit să o aducem goală, acum s-a diminuat aproape la 0. Noi am absorbit tot ce este marfă disponibilă pentru returul barjelor ca să evităm mersul în gol deoarece este un alt criteriu de performanță pe care ni l-am impus.



În ceea ce privește ruta Ucraina, dacă discutăm de minerale, avem o combinație plin - gol cu gol - plin, iar la cereale optim este să vină încărcate la Constanța și să plece goale. Optimul este mers gol- plin aici și tariful acoperă această abordare.

13. Aveți un număr pentru gradul de încărcare al barjelor?

Răspuns: Noi navigăm de la Constanța la Galați, de la Constanța la Tulcea, zone în care avem cele mai mari volume de marfă pe puncte fixe. Pe ruta Constanța - Galați este cel mai mare trafic în tone. Aproape toată această marfă se face gol - plin. Este rută scurtă și sunt puține restricții de apă. Extrem de rar încărcăm spre o limită care să nu ne convină. În aceeași situație se află Tulcea, Cernavodă. Dacă vorbim de rutele mai lungi, avem puncte care afectează gradul de încărcare.

La noi, aceasta medie de încărcare este în jur de 70%, dar este un număr agreat, o medie a medie, care are în spate multe, este doar statistic, depinde de rute.

Dacă doriți un număr, în acest trimestru procentul a fost ceva mai mic decât anul trecut cu aproximativ 3%, adică 69% față de 72%.

14. De ce în T1 din 2022 a crescut profitul atribuibil minoritarilor de la 9% la 30% din profit?

Răspuns: Ca urmare a creșterii profitului în anumite companii în care procentul de deținere al TTS este mai mic.