



## Transport Trade Services Întrebări și Răspunsuri

### Videoconferință de prezentare a rezultatelor financiare pentru S1 2023 1 Septembrie 2023, ora 14:00

#### Deschidere - sinteză rezultate din partea companiei

Am menționat de mai multe ori că anul 2023 este un moment extrem de important pentru TTS, în ceea ce privește dezvoltarea și investițiile. Am înregistrat creșteri semnificative din punct de vedere financiar, atât la nivel individual, cât și la nivel consolidat. Este remarcabil faptul că cifra de afaceri la nivel individual a crescut cu 60%, conducând la o creștere a profitului net de mai mult decât dublu în comparație cu semestrul unu al anului trecut. Aceste rezultate, în combinație cu cele din 2022, ne-au plasat într-o poziție financiară foarte solidă, permițându-ne să lansăm cel mai ambițios program de investiții din ultimii ani.

Atât la nivel individual, cât și la nivel de grup, avem planificate investiții în valoare de peste 80 de milioane de euro, mai precis 81,3 milioane de euro, dintre care 8,1 milioane sunt destinate operațiunilor portuare și 30 de milioane sunt alocate segmentului de transport. Este important de menționat că investițiile sunt predominant orientate către operațiunile portuare din două motive principale. Pe de o parte, așa cum ați observat, ocaziile de achiziționare a unui operator portuar sunt rare, iar noi suntem în permanență conectați la piață. Atunci când se ivesc astfel de oportunități, acționăm cu promptitudine, așa cum am reușit să facem anul acesta prin achiziționarea DECIROM. Un al doilea factor de importanță majoră este evoluția pieței din Constanța. Așa cum vedem în prezent și așa cum este cunoscut de toți, traficul în Portul Constanța este în creștere, ceea ce ne determină să anticipăm că activele noastre existente în Constanța ar putea să nu fie suficiente pentru a face față noilor condiții de pe piață. Cele două mari investiții portuare, pe care le-am discutat în repetate rânduri, sunt pe de o parte extinderea terminalului, despre care putem spune că suntem în grafic, deoarece am demarat inclusiv majorarea de capital în luna iunie, în valoare de 25 de milioane de lei. Adăugând contribuția financiară din partea extinderii terminalului și, probabil, prin accesarea de credite, vom finanța acest program extins de investiții, care reprezintă a doua mare investiție. Deosebit de importante sunt cele două macarale plutitoare care ne vor ajuta să îmbunătățim rapiditatea operațiunilor noastre portuare, având impact direct și asupra transportului.

În mod evident, din perspectiva operațiunilor, doresc să subliniez două aspecte. În primul rând, acesta este primul semestru în care operarea portuară a înregistrat o creștere semnificativă în comparație cu transportul, ceea ce se încadrează în viziunea noastră ca un integrator de logistică, care cuprinde toate componentele lanțului logistic și conferă un avantaj competitiv important în piață în ceea ce privește volumul de mărfuri. În primul semestru din acest an am înregistrat într-adevăr o ușoară scădere de aproximativ 2% față de primul semestru al anului trecut, dar am înregistrat al doilea trimestru consecutiv de creștere, cu o creștere de 4,6% în trimestrul unu, urmată de o creștere de 3,9% în trimestrul doi față de trimestrul unu.

Această mică contracție, așa cum a fost menționată, este rezultatul unei scăderi semnificative a volumelor, în special pe minerale, datorată efectelor războiului din Ucraina, o problemă pe care o cunoaștem deja. Pe de altă parte, produsele agricole au înregistrat o creștere semnificativă, aproape de 60% față de primul semestru al anului trecut.



În final menționez evoluția de excepție a acțiunilor noastre pe piață în primul semestru. Am înregistrat o creștere de peste 39% față de indicii BET, care a crescut cu doar 7%, indicând astfel că piața a apreciat ceea ce am comunicat, în special în timpul semestrului, ceea ce este foarte important din punctul nostru de vedere. De asemenea, începând din luna mai a acestui an, avem doi market makeri, pe lângă BRK, alăturându-se și Raiffeisen. Faptul că acum avem cel puțin doi market makeri credem că a contribuit semnificativ la o creștere constantă și considerabilă a lichidității pe piață, ceea ce reprezintă un aspect deosebit de important pentru noi, chiar și eliminând efectele lunii iulie. În această lună, am avut, pe de o parte, o lichiditate reziduală după listarea Hidroelectrică, din care, printre altele, am beneficiat. Acțiunile noastre au atras, de asemenea, interes din partea investitorilor în cadrul plasamentului privat accelerat realizat de Swiss, ceea ce a generat un val de tranzacții speculative care au sporit lichiditatea.

## Întrebări și răspunsuri

### **1. TTS va juca un rol material în proiectul român-ucrainean de dublare a capacității de export prin Constanța, așa cum a fost anunțat la nivel guvernamental?**

#### Răspuns:

Da, suntem implicați în proiect. Acest proiect ia în considerare necesitatea de a spori traficul în Portul Constanța, având în vedere închiderea coridorului Odesa. Scopul principal este identificarea unor soluții concrete prin intermediul unor măsuri administrative, cum a fost menționat. În primul rând, se discută despre creșterea traficului pe canalul Sulina. Noi suntem implicați în traficul prin Constanța, așa cum știți, și facem eforturi pentru a crește. Cu toate acestea, întâmpinăm anumite provocări care pot fi soluționate prin implementarea a unor măsuri administrative. În principiu, traficul nu se desfășoară la capacitate maximă. Există perioade de așteptare semnificative, care sunt în principal cauzate de timpi de așteptare de la Galați, în principal revizia convoaielor. Noi depunem toate eforturile, iar investiția în macarale și operaționalizarea lor, planificată pentru sfârșitul lui septembrie, va contribui la creșterea volumelor operaționale. De asemenea, lucrăm la variante pentru a prelua mărfurile direct de pe calea ferată.

### **2. În ceea ce privește politica de dividende, există un plan pentru stabilirea unui mecanism mai previzibil legat de profitul net EBITDA ? Dacă da, care sunt detaliile acestui plan sau rămâne la fel ca în prezent?**

#### Răspuns:

Despre politica noastră de dividend trebuie să menționăm că ne conformăm politicii de dividende deja aprobate, prin care ne-am angajat să plătim un dividend cel puțin la nivelul anului precedent. Acest angajament este clar și stabilește o țintă de 45% din profitul net distribuibil, care este monitorizată cu atenție în fiecare an. Când propunem dividendul la începutul anului Adunării Generale, luăm în considerare menținerea unui echilibru financiar care să ne permită să susținem baza pentru creștere și dezvoltare, aspect foarte important. Acesta reprezintă o viziune pe termen lung, așa cum am demonstrat în 2023, când investițiile individuale ale TTS sunt de 206 milioane de lei, mult mai mari decât în anii precedenți. Pentru grup, cum am menționat deja, investițiile sunt de 81,3 milioane de euro.

În plus, trebuie să menținem un nivel adecvat al rezervelor pentru a face față riscurilor. Riscurile, cum știți, în special cele legate de conflictul din Ucraina, sunt practic imposibil de evaluat. Nu există o modalitate definitivă de a estima aceste riscuri. Prin urmare, trebuie să fim pregătiți să reacționăm. În



2022 am acționat în această direcție prin acordarea dividendelor sub forma acțiunilor, ceea ce a condus, de fapt, la consolidarea rezervelor, deoarece o parte din rezervele distribuibile au fost transferate în capital.

Referitor la parametrii dividendelor, există o dezbatere amplă cu privire la înlocuirea parametrului actual, care se bazează pe profitul net individual, cu un alt parametru, cum ar fi profitul consolidat. Cu toate acestea, există mai multe aspecte de luat în considerare în această privință. În primul rând, profitul consolidat este mai volatil și mai puțin previzibil, având în vedere mai mulți parametri și variabile. În plus, există aspecte legale care fac dificilă luarea unei astfel de decizii, deoarece grupul nu este o entitate juridică și nu poate distribui dividend în mod direct la nivel de grup. De asemenea, la nivelul Uniunii Europene, avem un studiu din 2018, care arată că majoritatea țărilor utilizează profitul net individual ca bază pentru distribuirea dividendelor. Deci nu suntem în afara practicilor.

Cu toate acestea, înțelegem dorința de a alinia politicile de dividende între societățile din grup. Analizăm opțiuni pentru a corela politicile de dividende cu politica TTS pentru a crea un sistem de guvernare integrat, astfel încât să asigurăm consistența modului în care profitul ajunge de la filiale la nivelul TTS. Un exemplu concret este că în 2023, Canopus Star și Navrom au distribuit dividende. Din punct de vedere legal, contribuția lor va fi inclusă în dividendul TTS din 2024 pe care îl va declara. Deci, întotdeauna există o întârziere în reflectarea activității financiare a filialelor la nivelul TTS, cu un an după raportare.

### **3. Puteți oferi mai multe informații despre segmentul minerale în contextul Ucrainei. În același context, ne interesează să înțelegem cum se vor dezvolta afacerile în ceea ce privește transportul și operarea cu cereale?**

#### **Răspuns:**

Am menționat în rapoartele noastre încă din anul trecut și în rapoartele ulterioare că reducerea semnificativă a veniturilor noastre a fost cauzată de conflictul din Ucraina. Aceasta a avut efecte atât directe, cât și indirecte, cu impact principal asupra combinatelor din Tulcea și Galați, care reprezintă clienți tradiționali ai noștri. Cu toate acestea, în ceea ce privește contractele în vigoare, ne vom respecta angajamentele și avem perspective pozitive. Începem să observăm o revenire în sectorul Dunării și am anunțat deja semnarea a două contracte cu Liberty Galați. Există semne de redresare pe termen mediu și lung, dar trebuie să vedem cum se vor concretiza aceste evoluții.

Dacă ne concentrăm exclusiv asupra sectorului agricol, trebuie să subliniem că acesta este extrem de volatil din punct de vedere al volumelor, întrucât depinde în mare măsură de recolte și, mai recent, de prețurile internaționale. Pe piețele internaționale, se întâmplă adesea ca fermierii să țină marfa în depozite și să aștepte momentul potrivit pentru a vinde, ceea ce poate duce la întârzieri în aprovizionare. Deși ar trebui să avem o ieșire pe piață într-un anumit trimestru, aceasta poate avea loc mai târziu, în trimestrul următor sau chiar în trimestrul următor următorului, în funcție de condițiile pieței. Toată lumea se poate hotărî să vândă atunci când consideră că este momentul potrivit. Aceasta poate genera cereri sporite pentru transport și operațiuni portuare. De aceea, fluctuațiile sunt mai mari în sectorul agricol.

Cu toate acestea, trebuie să subliniem că suntem bine poziționați pentru a gestiona această volatilitate datorită acoperirii noastre geografice. După cum am menționat în repetate rânduri, nu toate piețele se comportă la fel într-un an dat. De exemplu, România poate avea o recoltă mai slabă într-un an, în timp ce Serbia și Ungaria pot avea rezultate foarte bune. De asemenea, este important de menționat că, în ceea ce privește Ucraina, se pare că recolta este foarte bună. Cu toate acestea, trebuie să luăm în considerare și riscul legat de conflictul din regiune, care face ca sectorul agricol să fie mult mai fluid și volatil decât partea de minerale.



#### **4. Care este cauza scăderii veniturilor în trimestrul doi în comparație cu trimestrul unu?**

##### Răspuns:

Primul motiv este că, dacă vreți, trimestrul unu a înregistrat venituri neobișnuit de mari, chiar și în contextul cererii ridicate pentru cereale din Ucraina. Prin comparație, trimestrul doi poate părea mai slab, dar nu este neapărat un trimestru doi mai slab, ci mai degrabă trimestrul unu a fost cu adevărat excepțional, chiar și pentru noi, ne-a surprins. Un alt motiv care afectează veniturile noastre, dacă vreți, este legat de prețul motorinei, care face ca efectul clauzelor de hedging să fie mai puțin vizibil în veniturile noastre. Astfel, veniturile scad pe măsură ce prețul motorinei scade.

#### **5. Care sunt motivele creșterii cheltuielilor salariale și ce se estimează în continuare?**

##### Răspuns:

Da, în grup au avut loc creșteri salariale și, în termeni de șase luni, cred că acestea s-au încadrat în limita bugetată, reprezentând aproximativ jumătate din creșterile planificate inițial în buget. Acest lucru răspunde într-un fel și la a doua întrebare, deoarece pentru al doilea semestru avem preconizate și mai multe creșteri salariale. Aceste creșteri sunt foarte importante pentru noi. Nu le privim ca pe o cheltuială în sensul clasic, ci mai degrabă ca pe o investiție, pentru că suntem conștienți că trebuie să rămânem competitivi pe piață. Concurența este extrem de intensă, iar găsirea și reținerea oamenilor în special celor calificați și foarte calificați, reprezintă o provocare semnificativă. Prin urmare, trebuie să depunem eforturi constante la nivel de grup pentru a ne menține prezența pe piață pentru că altfel stabilitatea noastră în afaceri ar fi afectată. Presiunea legată de salarii nu este un secret pentru nimeni.

Pe de o parte, există inflația care afectează veniturile oamenilor, iar, pe de altă parte, există o mobilitate semnificativă a personalului dinspre piețele concurente, în special din piețele vestice. Aceasta este realitatea care stă la baza creșterii cheltuielilor salariale în trimestrul doi.

#### **6. Cum evoluează activitatea grupului în contextul atacurilor rusești asupra porturilor Reni, Ismail? Ați putea oferi informații detaliate despre cum a evoluat transportul în termeni de volum? Există o presiune crescândă asupra costurilor, în special legate de asigurări?**

##### Răspuns:

Ceea ce putem comunica în acest moment este că într-adevăr au avut loc atacuri. Aceste atacuri au vizat facilități portuare și zonele adiacente în principal, însă din perspectiva noastră, nu am fost afectați în niciun fel. Nu am resimțit niciun impact, iar activitățile noastre au continuat ca și cum acele atacuri nu s-ar fi întâmplat.

#### **7. Având în vedere că au trecut două luni din trimestrul trei, considerați că estimarea privind veniturile și profiturile pentru trimestrul trei se situează între nivelurile atinse în T1 și T2?**

##### Răspuns:

Politica noastră este în primul rând de a nu oferi estimări intermediare între rapoarte pentru a nu avea riscul de a defavoriza pe cei care nu ne urmăresc întotdeauna. În schimb, în rapoarte oferim o apreciere a evoluției, există și în raportul pentru semestrul unu. Ceea ce putem afirma este că, în prezent,



continuăm să lucrăm la capacitate maximă, atât în ceea ce privește transportul, cât și activitățile portuare din Constanța.

**8. Aveți informații sau semnale de la partenerii dumneavoastră cu privire la marfa ucraineană, care indică o creștere semnificativă a volumului de lucru în a doua jumătate a acestui an?**

Răspuns:

Am menționat și în raport că recolta din Ucraina este favorabilă, iar partenerii noștri sunt puternici, au programe de execuții în creștere. Există, de asemenea, limitări legate de aprovizionarea cu materii prime care țin de continuitatea și stabilitatea transportului. Trebuie să evidențiez și faptul că revizia din Galați are o durată semnificativă și poate genera dificultăți pentru organizare.

**9. Aveți în vedere actualizarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli (BVC)?**

Răspuns:

Există două aspecte de luat în considerare. Pe de o parte, în ceea ce privește veniturile, trebuie să avem în vedere că suntem într-o perioadă caracterizată de o impredictibilitate ridicată pe piațe, accentuată de conflictul din Ucraina, ceea ce face orice estimare extrem de dificilă. Pe de altă parte, în contextul acestui an, trebuie menționat că integrarea contabilă a DECIROM, adică consolidarea sa în situațiile financiare, se va efectua la finalul trimestrului al treilea, conform termenilor tranzacției. Aceasta se datorează finalizării tranzacției pe 13 iulie, ceea ce înseamnă că datele pentru primul semestru nu includ nicio informație legată de DECIROM, fie ca volum, fie ca contribuție financiară. Așteptăm consolidarea de la 9 luni și apoi vom vedea.

**10. Care este estimarea dumneavoastră cu privire la impactul construcției podului de la Brăila asupra activității Navrom Bac ?**

Răspuns:

Trebuie să precizăm că Navrom Bac este activă în două piețe, în Galați și în Isaccea, și există diferențe geografice semnificative în ceea ce privește nivelul traficului. În ceea ce privește Galațiul, ne așteptăm să fie afectat în mod normal de construcția podului, dar trebuie să vedem în ce măsură, deoarece până în prezent nu am observat niciun impact negativ asupra activității sale.

**11. Care este evaluarea dumneavoastră cu privire la evoluția prețurilor pentru mărfurile transportate în trimestrul trei, având în vedere blocarea porturilor ucrainene de către Rusia, și dacă ați observat creșteri semnificative sau dacă prețurile au rămas într-un interval similar cu cel din trimestrul anterior?**

Răspuns:

Prețurile au înregistrat o scădere semnificativă pe piață în cursul acestui an, până la momentul închiderii coridorului. Ulterior, au început să revină și să crească, ajungând la un nivel considerat normal, însă cu valori mult mai mici decât cele înregistrate în aceeași perioadă a anului trecut. Avem contracte pe termen lung pentru care sunt stabilite condiții predefinite care nu sunt influențate semnificativ de fluctuațiile pieței, fie ele de creștere sau scădere. Astfel, putem afirma că, de la



Închiderea coridorului, prețurile au înregistrat o tendință de creștere, dar nu au atins încă nivelurile dorite. Piața rămâne în continuare volatilă.

**12. Dacă mâine s-ar redeschide porturile ucrainene, cum ar fi afectat TTS? Există posibilitatea ca reluarea activității porturilor ucrainene să ducă la o scădere, chiar și temporară a activității TTS, în cazul în care ucrainenii ar putea utiliza propriile porturi?**

Răspuns:

Vorbim de ce se poate întâmpla în realitate pentru că porturile ucrainiene mare parte sunt distruse. Deci nu poți să deschizi mâine un port care este distrus. Ceea ce poate să se întâmple în schimb este redeschiderea coridorului Odesa. Să presupunem că acest coridor Odesa se redeschide. Permiteți-mi să vă explic în felul următor: anul trecut, am început exportul cerealelor ucrainene în martie și am crescut treptat activitatea, ajungând în iulie la o capacitate care ne-a permis să operăm un volum semnificativ de mărfuri într-o zonă sub control. Astăzi, activăm la un nivel similar cu cel pe care îl aveam înainte de închiderea coridorului Odesa. Deci, în ianuarie, februarie și martie, lucrăm ca de obicei, chiar și în absența funcționării coridorului. În cazul în care acest coridor va fi redeschis, indiferent dacă se întâmplă într-o lună sau într-o perioadă mai lungă, noi vom continua să operăm așa cum am făcut înainte, deoarece ceea ce am construit și planificat în Ucraina are capacitatea de a rezista atât în timpul războiului, cât și în timpul păcii. Deci, nu vedem motive majore de îngrijorare în cazul în care coridorul se redeschide în aceleași condiții ca anterior.

**13. Nu ați primit nicio notificare din partea unui acționar semnificativ referitoare la tranzacția de tip ABB care a avut loc la sfârșitul lunii iulie? De asemenea, nu am observat niciun raport oficial din partea companiei cu privire la acest subiect.**

Răspuns:

Nu am primit nicio notificare, ceea ce înseamnă că niciun acționar care deținea o poziție semnificativă nu a fost implicat. Acționarul care a ieșit nu era un acționar cu o poziție semnificativă care ar fi cerut raportarea. În primul rând, Swiss era obligat să informeze cu privire la acest aspect, iar apoi urma raportarea acționarului care este obligat prin lege.

**14. Creșterea fondului salarial a fost determinată de creșterea activității și de majorările salariale pentru personalul existent sau a inclus și angajarea unui număr mai mare de angajați?**

Răspuns:

Numărul de salariați nu a înregistrat o creștere semnificativă. Discutăm despre cheltuielile salariale, care provin în special din zona de navigație. Pentru a răspunde la întrebarea din presă, portul Constanța se confruntă cu o aglomerație de nave fluviale care au sosit din interiorul Europei, în special cu cereale ucrainiene. Aceste nave includ o varietate de pavilioane și majoritatea sunt nave auto-propulsate care necesită un echipaj românesc sau, cel puțin, din UE, cu brevet de navigație pe Dunăre. Multe dintre aceste nave sunt non-UE și au fost nevoite să-și schimbe echipajele, ceea ce a dus la o scădere a numărului de personal. În plus, chiar și înainte de această situație, numărul de angajați nu era suficient, având în vedere că nu puteam oferi salarii la nivelul pieței, comparativ cu alții care aveau nevoie de forță de muncă.



Din perspectivă istorică, România a fost întotdeauna în urma Europei în ceea ce privește nivelurile salariilor, iar bugetul nostru a inclus deja creșteri salariale. Cu toate acestea, ne așteptăm să fie necesare creșteri continue ale cheltuielilor salariale deoarece aceasta este o evoluție normală. Este important ca societatea românească să atingă un nivel de salarizare cel puțin la media europeană. Prin urmare, anticipăm creșteri continue ale salariilor. Cu toate acestea, este important de menționat că, deși avem nevoie de personal, resursele umane disponibile sunt limitate. Am pierdut angajați, dar am reușit să-i determinăm pe unii dintre ei să revină. În prezent, în ansamblu, numărul de angajați nu a înregistrat creșteri semnificative, existând o fluctuație, cu momente de plecare și revenire a angajaților.

**15. Care a fost nivelul apei pe Dunăre anul acesta? Au apărut probleme cu seceta și cu dragarea (depunerile de nisip) din partea Bulgariei?**

***Răspuns:***

Anul trecut am avut aproximativ 40 de zile de blocaj total pentru care am plătit. Anul acesta am avut parte de o scădere a nivelului Dunării, dar nu la un nivel care să necesite utilizarea frecventă a cluzelor de locație. A fost o perioadă în care Dunărea a fost bine alimentată cu apă din Germania, Austria, Serbia și Croația. Deși nu putem spune că a fost o perioadă ideală pentru navigație, dar nu am avut niciun moment de oprire. În plus, în acest an, atât partea românească, cât și cea bulgară, au efectuat dragajul aproape în timp, ceea ce a contribuit la asigurarea unei navigații relativ normale.

**16. Care era exact relația sau volumul de transport de cereale al TTS cu Ucraina înainte de război?**

***Răspuns:***

În ultimii ani volumul nostru de transport de cereale cu Ucraina a fost aproape de zero. Ucraina a investit masiv în dezvoltarea porturilor sale în ultimii 10-15 ani, construind silozuri proprii sau în colaborare cu companii multinaționale. Multe dintre aceste companii multinaționale din industria agricolă au silozuri individuale sau au făcut parteneriate cu companii ucrainene în porturile din zona Odesa. Acum un deceniu transportam cereale în Ucraina, inclusiv prin container, însă în ultimii ani nu am avut nicio activitate în acest sens. În schimb, am operat cu alte tipuri de încărcături precum minereu, fier, cărbune și alte mărfuri, cu un volum de aproximativ 1 milion de tone. Situația s-a schimbat radical odată cu începerea războiului în Ucraina, iar dezvoltarea infrastructurii portuare s-a realizat pas cu pas, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung. Suntem norocoși că facem parte dintr-un astfel de proiect de construcție pe termen lung.

**17. Având în vedere că TTS dispune de un profit nerepartizat semnificativ din anii precedenți și că intenționați să implementați o politică de distribuire a dividendelor la nivelul filialelor, luați în considerare posibilitatea de a distribui dividende și din profitul neraportat în anul 2024?**

***Răspuns:***

Cum am menționat și într-o ședință anterioară, intenționăm să convocăm o adunare generală în acest an pentru a aproba o emisiune de acțiuni, care va fi acoperită cu profitul neraportat din anii precedenți. Dorim să subliniem că acest profit neraportat reprezintă, de fapt, o rezervă a societății. Acesta provine din anii anteriori, fiind un profit neacordat sub forma de dividende, și intră în politica noastră referitoare la rezerve, în funcție de modul în care gestionăm riscurile. Atunci când efectuăm o emisiune de acțiuni gratuite, aceasta contribuie la consolidarea acestor rezerve, chiar dacă momentul exact și modalitatea nu sunt încă definite.



**18. Înțelegem că în prezent operați la capacitate maximă atât în transport, cât și în operațiunile portuare. Dorim să știm cum evaluați perspectivele privind volumele, luând în considerare volatilitatea și evoluția veniturilor?**

*Răspuns:*

Funcționăm aproape la capacitate maximă de aproape un an. Cu toate acestea, trebuie să subliniez că utilizăm continuu activele disponibile pentru lucrările noastre, cu excepția cazurilor în care unele dintre activele noastre, cum ar fi barjele, sunt în program de reparații sau pentru mentenanță. Cu privire la estimări pentru creșterea viitoare a volumelor este dificil de oferit cifre exacte sau procente deoarece există multe variabile care pot influența această creștere. Volumele de transport și operare depind de numeroși factori, inclusiv condițiile meteorologice, tarifele de transport și eficiența operațiunilor noastre.

De asemenea, suntem afectați de factori externi, precum perioadele de închidere a coridoarelor navigabile sau schimbările în cererea de transport. Cu toate acestea ne concentrăm pe utilizarea eficientă a activelor noastre disponibile și încercăm să optimizăm operațiunile noastre pentru a obține rezultatele cele mai bune din punct de vedere financiar și de resurse. Echipa noastră de la șantierul naval lucrează pentru a accelera procesul de mentenanță și reparație a barjelor. Astfel putem minimiza acești timp ai perioadelor de staționare.

Exista posibilitatea să creștem, este clar.

**19. Când putem anticipa că vom observa rezultatele investițiilor din acest an în ceea ce privește achiziționarea de macarale plutitoare, barje etc., care ar trebui să ducă la creșterea capacității? Putem aștepta venituri suplimentare în trimestrul trei sau trimestrul patru sau în 2024?**

*Răspuns:*

În primul rând, matematica ne ajută aici. La sfârșitul semestrului 1 de raportare, DECIROM și macaralele nu există, în trimestrul trei se va vedea efectul DECIROM. Probabil efectul macaralelor se va vedea în trimestrul 4, cand vor începe să fie operaționale. Acum, trebuie să vedem dacă estimăm că vor fi operaționale la sfârșitul lui septembrie sau poate prindem 2 sau 3 zile în trimestrul 3. În ceea ce privește investițiile în DECIROM, cu siguranță, în 2024. Ele abia pornesc. Am demarat finanțarea și construcția, dar trebuie să avem în vedere că într-o curte de construcții, intrarea mașinilor este uneori mai dificilă. Deci, vom încerca să estimăm, dar este foarte dificil de anticipat. Deci, vom vedea DECIROM-ul în trimestrul trei și macaralele în trimestrul patru, din punct de vedere aritmetic.

**20. În loc de dividende, puteți lua în considerare și răscumpărarea de acțiuni în cazul în care prețul pe piață o justifică, precum în perioada când acțiunile erau în jur de 9 lei?**

*Răspuns:*

În momentul în care vom lua o decizie, aceasta va fi evident anunțată pe toate canalele. Problema principală, așa cum am menționat, este legată de rezervele stabilite, deoarece răscumpărarea acțiunilor se face și ea din rezerve conform legii. Vă vom anunța cu siguranță în momentul în care luăm o astfel de decizie.





**21. Cum se compara volumele transportate și operate din lunile iulie și august cu media primelor șase luni ale acestui an?**

Răspuns:

Nu putem furniza cifre exacte în acest moment deoarece acest lucru ar contraveni politicii companiei noastre. Așa cum am menționat mai devreme, contractele pe care le-am semnat și le-am comunicat în decembrie anul trecut și cele noi sunt în curs de executare conform prevederilor contractuale, iar toate activele noastre funcționează la capacitate maximă.

**22. Există o capacitate de creștere pe Dunăre în ceea ce privește traficul?**

Răspuns:

Dunărea mai are foarte mult până va ajunge la nivelul de aglomerare. Aveam îngrijorări cu privire la capacitatea ecluzelor de la Cernavodă și Agigea să facă față traficului, dar acum observăm că numărul de nave fluviale în Portul Constanța a crescut semnificativ.

Constanța este congestionată din varii motive. Există o planificare, sunt zile în care stau la coadă. Problema este în Constanța. Există însă suficient spațiu pentru a gestiona această creștere.

**23. Este posibil ca activitatea din Portul Constanța să devină mai fluidă și să se reducă blocajele actuale pentru navele fluviale?**

Răspuns:

Da, este dificil pentru că Portul Constanța implică mai multe terminale, clienți și procese care trebuie gestionate prin controlul traficului naval. Aceasta poate duce la așteptări sau întârzieri în timpul manevrelor portuare, ceea ce poate afecta programul și eficiența transportului. Există eforturi în curs pentru a îmbunătăți această situație, cum ar fi procesele de reabilitare, dar este dificil de prezis cu exactitate cât de rapid se vor face îmbunătățirile necesare. Deci, există multe aspecte de gestionat.