



Transport Trade Services

Transcript

Videoconferință de prezentare a rezultatelor financiare pentru T1 2023

19 Mai 2023, ora 14:00

Deschidere - sinteză rezultate din partea companiei

Acțiunile au atins un nou maxim istoric, de 13,9 lei, după ce în 18-19 aprilie a fost un nou maxim istoric, dar atunci se întâmpla în urma anunțului despre Deciom. Ceea ce credem că s-a întâmplat astăzi odată cu anunțul AGA, este că a devenit public faptul că ne pregătim de investiții de 42 milioane de euro, incluzând și Deciom aici, și acest lucru vine după anul 2022 care a fost un an cu rezultate istorice. Anul 2023 urmează să fie anul investițiilor.

În ceea ce privește trimestrul 1, rezultatele au crescut substanțial față de trimestrul 4 din 2022, nu vorbim de trimestrul 1 2022 pentru că reprezenta o piață complet diferită – alte fluxuri, alte rute logistice, lucrurile s-au schimbat dramatic din 2022 și până astăzi. De aceea, ce este extrem de important pentru noi și confirmă cumva așteptările noastre optimiste este faptul că în trimestrul 1 din 2023 am înregistrat rezultate în creștere substanțială față de trimestrul 4 din 2022. Cifra de afaceri a crescut cu 26% la nivel individual TTS, la nivel consolidat a fost o creștere de 13,5%, creșteri care au determinat creșteri importante în profitul net realizat. Evident că așa cum am subliniat și în alte rânduri, poziția financiară în care ne aflăm, ne obligă să accelerăm ritmul investițiilor și aici vine al doilea punct foarte important, faptul că în primul trimestru al anului activitatea de operare portuară a crescut cu 1.000 tone și a fost mai mare la nivel de grup decât activitatea de transport. Aici includem nu doar transportul și operarea făcute de noi prin filiale, ci și contractele cu terți. Trebuie subliniat faptul că noi de câțiva ani avem viziunea unei firme mai degrabă de logistică decât de transport. Acest lucru a fost comunicat, iar la nivel de piață, publicul încă ne vede în principal ca o firmă de transport, expediție cu transport pe Dunăre. Realitatea este că noi am evoluat și sperăm ca piața să înțeleagă că suntem mult mai mult decât transport. Operarea a devenit mai importantă cel puțin la nivelul trimestrului, ce este drept doar cu 1.000 tone, ceea ce pare foarte puțin, dar este un lucru demn de subliniat, mai ales că ceea ce urmează vor fi investițiile în operare, nu doar Deciom, așa cum am specificat, ci și investiții noi în macarale plutitoare care să sporească capacitatea noastră de operare în Constanța și eficiența operării.

În ceea ce privește condițiile de piață pe care le-am văzut în trimestrul 1 din 2023 au fost în continuare foarte favorabile, dar realitatea este că dacă analizăm în detaliu, vedem că nu s-a întâmplat ceva extraordinar care să explice în sine aceste creșteri robuste pe care le-am avut în trimestrul 1. Ceea ce s-a întâmplat însă este pur și simplu dat de mișcările care s-au văzut în piață anul trecut și anume, configurările rutelor logistice s-au stabilizat, deci în momentul acesta funcționează în plin, și evident



că au avut efecte benefice asupra rezultatelor grupului. Deși la acest moment creșterile de volume nu sunt spectaculoase, totuși este prima dată când volumele încep să crească, după ce în ultimele două trimestre au fost scăderi, și acesta este semnul stabilizării.

Un singur lucru mai degrabă administrativ, dorim să subliniem, înainte de a răspunde la întrebări. Bănuim că foarte mulți dintre dvs. ați văzut deja faptul că am trecut la un nou format de raport trimestrial, mult mai bogat în date față de rapoartele trecute. Pentru prima dată în mod sistematic prezentăm evoluția trimestrului curent în raport cu trimestrul anterior și, bineînțeles, prezentăm și rezultatele comparativ cu trimestrul corespondent din anul anterior, dar vrem să continuăm această modalitate și depinde și de cum va reacționa piața. Ne pliem pe cerințele pieței, dar ni s-a părut foarte important faptul că noi astăzi, așa cum spuneam, ne aflăm într-o piață complet diferită față de cea de anul trecut. Ori în această situație da, comparațiile cu trimestrul 1 din 2022 le-am făcut, dar așa cum ați putut constata sunt foarte puțin relevante pentru că toate schimbările acestea masive în piețele în care suntem activi au apărut începând cu trimestrul doi anul trecut.

Putem trece la sesiunea de întrebări. Începem cu întrebările primite de la acționari, respectiv de la dl. Șâlcov, căruia îi mulțumim foarte mult și pentru întrebări și pentru faptul că ni le-a trimis pe e-mail cu 1 zi înainte, ceea ce este mult mai confortabil pentru noi, și încurajăm pe toată lumea să facă acest lucru.

Deci începem cu întrebările domnului Șâlcov, o parte dintre ele fiind puse ieri, convocatorul l-am publicat între timp. Evident că o parte din întrebări și-au găsit răspunsul mai ales în materiale. Materialele sunt deja pe site, sunt destul de detaliate, deci permit o analiză în opinia noastră.

Întrebări și răspunsuri

1. Proiectul de investiție pentru Giurgiu este în grafic? Când estimați că va deveni operațional?

Răspuns:

Este în grafic. Conform estimărilor noastre la sfârșitul anului, începutul anului viitor va fi operațional.

2. În 2021 vorbeați de o eficientizare prin încărcarea la cheuri verticale. S-a realizat infrastructura necesară? În ce stadiu se află?

Răspuns:

Administrația Portului Dunării fluviale de la Giurgiu este în faza de proiectare acum pentru a demara un proiect cu fonduri europene pentru amenajarea bio-verticală și portul Giurgiu. În mod normal investiția ar trebui să înceapă în vara acestui an și se va întinde probabil pe un an și jumătate cel puțin. Deci chiar dacă noi vom fi gata cu lucrările la începutul anului viitor, nu știm încă dacă vom putea să începem operațiunile anul viitor sau după ce se va finaliza cheul vertical.



3. Având în vedere rezultatele T1 2023, veți emite o rectificare a BVC?

Răspuns:

Am răspuns deja, am dat deja o rectificare a bugetului de investiții pentru că acest lucru se întâmplă de fapt după rezultatele la T1 și este astăzi disponibilă.

4. Ce sinergii vedeți în investițiile pe care le realizați la Deciom sau le planificați anul acesta, aveți deja estimări în profitabilitatea care ar urma să rezulte din aceste investiții, de exemplu marjă îmbunătățită sau ROI și care este strategia în continuare, cum vedeți că se deplasează fluxurile de mărfuri pentru perioada următoare?

Răspuns:

În legătură cu investiția în Deciom, evident că vor fi sinergii, numai dacă ne uităm la structura actuală, pe de o parte Deciomul are dane de adâncime, are spații de depozitare ample și are legătură foarte bună atât pe cale ferată care merge până la macara, până la cheu, până la dane de mare lungime, cât și transport auto. Pe de altă parte, noi ca grup venim cu transportul fluvial și cu capacitate de operare suplimentară. Deci acesta este principalul punct în care vedem ca apărând sinergii, dincolo de economii de scală care nu sunt atât de importante dacă vreți, dar în zona aceasta chiar vedem niște sinergii. Nu am evaluat în momentul acesta impactul ca profitabilitate pentru anul viitor și din motivul că mai mult ca sigur după ce vom prelua Deciom își va accelera nivelul investițiilor. Ei au început încă de anul trecut să facă investiții și au făcut investiții bune, dar vom accelera acest proces. Este foarte dificil de făcut o previziune pentru anul, cum va arăta grupul cu Deciom. Dar revenind la întrebarea cealaltă, la întrebarea de bază, aici vedem realmente sinergii pentru că așa cum am spus ca structură suntem business-uri complementare. Da, deci da, în esență e o integrare pe verticală, dar suntem business-uri complementare. Fiecare vine cu ceva la masă și inclusiv baze de clienți. Nu știm dacă avem vreun client comun, posibil că da, nu am studiat, nu am avut încă lista completă, dar inclusiv bazele de clienți vor beneficia una de serviciile celeilalte. Deci, în esență, aici vedem noi marele câștig, pe lângă faptul că orice investiție în port, așa cum bine știți este o investiție pe 100 de ani și apar foarte rar oportunitățile acestea. Nu știm câte porturi și-au schimbat proprietarii în ultimii 20 de ani, dar sigur nu sunt foarte multe. Legat de cum vedem fluxul, vom fi destul de succinți, pentru că am observat că atât clienții noștri, cât și concurenții noștri sunt foarte atenți la rapoartele pe care le transmitem atât pe bursă, cât și la conferințele acestea care se înregistrează și sunt postate pe site-ul nostru. Deci pentru fluxurile de marfă piesa fundamentală este complementaritatea. TTS, ca sistem logistic integrat și pe verticală și pe orizontală, are un număr de porturi la Dunăre, unul mic în Ungaria pe care îl avem acum în reproiectare, și urmează o investiție anul viitor și acolo, și șase în România care sunt o componentă a capetelor lanțului logistic din amonte, și în Constanța unde noi nu avem niciun terminal de marfă generală. Avem un terminal de cereale care merge foarte bine și care este în curs de dezvoltare acum. Dar pentru marfa generală cum ar fi îngrășăminte, metale, cherestea ș.a.m.d., nu avem niciun terminal. Acces la marfă avem, și pentru transport, și ca firmă de logistică, să spunem aflată sus în vârful lanțului trofic, și neavând acces la un terminal de marfă generală al nostru, nu putem dezvolta aceste fluxuri de marfă decât cu operatori terți. Principal avem relații bune și foarte



bune cu toți operatorii portuari din Constanța, chiar dacă pe de o parte ne sunt concurenți, pe de altă parte ne sunt parteneri. Dar una este să poți să dezvolti un flux de marfă știind că lucrezi cu activele tale și alt lucru este să poți să dezvolti un flux de marfă știind că poți să lucrezi doar cu activele care le alocă în funcție de interesele pe termen lung, pe termen scurt, de moment ș.a.m.d. Deci noi de aici am plecat. Achiziționarea unui terminal portuar în portul Constanța a fost o țintă la fel de importantă sau mai importantă decât achiziționările anterioare portuare de-a lungul Dunării. La Dunăre a fost mai ușor pentru că Dunărea este lungă, este împrăștiată în terminale mici și multe. Și aici am achiziționat în timp mai multe, cele șase pe care le avem acum, iar în Constanța nu am reușit până acum, cu toate insistențele și eforturile și cu atenția pe care am acordat-o acestui subiect, decât producția pe terminalul de cereale. Am avut o oportunitate, am reușit să o ducem la capăt, mai avem puțin și trecem linia de final. După aceea va începe munca a 2-a care va fi cel puțin la fel de grea ca prima pentru că sigur este un efort să plătești o sumă de bani care pentru unii poate fi mult, pentru unii poate fi puțin, este o chestiune de evaluare proprie. Va urma munca de integrare în sistemul nostru operațional de conectare a valorilor, va trebui să interconectăm valorile, echipamente, filozofia de lucru și sistemul logistic și încet-încet vom reuși să facem acest lucru. Deci discutăm despre Decirom abia peste 1 an. Până atunci va fi o fază de construcție.

5. Dacă Consiliul Concurenței va emite un aviz favorabil pentru preluarea Decirom, când estimați că această societate va fi încorporată operațional în grupul TTS?

Răspuns:

Ceea ce știm astăzi în mod oficial este că decizia consiliului a fost luată deja. Nu avem, nu ne-a fost transmisă cel puțin până la ora aceasta, dar în mod oficial Consiliul Concurenței a confirmat că s-a luat decizia miercuri. Mergând acum către integrare, evident, următorul pas va fi tranzacția propriu-zisă, care se va finaliza după AGA din 19 iunie. Până la 30 iunie a fost termenul maximal al tranzacției, dar suntem un pic, sperăm să nu să supere cineva, dar suntem înainte de grafic. Legat de încorporarea operațională, vestea bună este că suntem în business-uri, așa cum spuneam, complementare și în port și de-a lungul lanțului, deci evident vom face o evaluare, vom vedea exact cum stau lucrurile concret, după ce preluăm controlul. Dar în momentul acesta nu estimăm mișcări masive, pentru că business-ul Deciromului este mănășă business-ului segmentului operațional TTS, deci inclusiv din punct de vedere tehnic, principal cel puțin, nu sunt diferite.

6. Puteți descrie acordul de concesiune al Decirom – cât mai are până la expirare, cum se reînnoiesc, operatorul existent are un drept de preferință?

Ce se poate face cu Decirom? Deci în afară de aceste obiecte complementare de activitate, se pot extinde obiecte existente, de exemplu mă refer la traficul de cereale, am văzut că nu acoperă acest segment.



Răspuns:

Concesiunea la Deciom, de fapt nu este concesiune, este contract de închiriere, este conform legii. Contractele de închiriere sunt încheiate până la limita maximă a concesiunii conform legislației actuale, care este anul 2050. Deci acestea sunt condițiile de azi. După 2050, în mod cert concesionarea statului român către administrația portului Constanța va fi prelungită. Cea actuală este de 50 de ani, probabil că totul va merge avalanșă. Referitor la întrebarea a 2-a, Deciom nu lucrează cereale decât accidental. A lucrat în 2021 câteva mii de tone. Din punct de vedere tehnic orice companie care lucrează îngrășăminte poate să lucreze și cereale în vrac în aceleași facilități. Sigur, după o curățire adecvată a magaziiilor de depozitare, pentru că îngrășămintele pe bază de amoniac lasă miros puternic. Acum este în proiect construcția unei noi magazii. Am decis ca Deciom să-și continue obiectul de activitate pe mărfurile pe care le are acum în dotare. Nu dorim să amestecăm cerealele în Deciom pentru că ar fi un amestec în același loc între îngrășăminte și cereale. Sunt inclusiv niște norme sanitare care prevăd niște distanțe între spațiul de depozitare pentru îngrășăminte și spațiul de depozitare pentru cereale, pentru evitarea riscului de contaminare cu produse azotoase. În concluzie, nu avem intenția să utilizăm Deciomul în viitor pentru depozitare de cereale, în schimb pentru legare de transport cu barjă înaltă sau invers pentru produse agricole, acest lucru este foarte posibil, cu macarale plutitoare sau cu macarele la cheu, dar nu cu transformarea Deciomului într-un siloz.

7. Cum vă afectează adâncirea canalului Bâstroe?

Răspuns:

Acum câteva zile citeam într-o informare de presă că după măsurătorile care s-au făcut, s-a ajuns la concluzia că adâncimea este 6m-7m, adică mai mică decât pe canalul Sulina și dacă era mai mare cum s-a spus inițial 9m- 10m, efectul era mai mult sau mai puțin același pentru noi, pentru că dacă ne întoarcem înainte de război, traficul de marfă din Ucraina spre Constanța era cvasi inexistent. Singurul trafic de marfă existent era de la Ismail la Galați. Din cauza războiului o mare parte din marfa care pleacă din porturile Reni, Ismail și Chilia vine prin Constanța, mai puțin pe Constanța sau direct pe canalul Sulina cu nave maritime spre destinațiile finale. Ce ar fi putut să facă prin Canalul Bâstroe? Ar fi putut să preia marfă încărcată pin Chilia sau în Ismail și în loc să meargă pe Sulina unde astăzi durata de așteptare este de 6-7 zile față de 2-3 săptămâni anterior și să meargă la destinația finală prin canalul Sulina, nu Constanța. Deci din această perspectivă noi nu vedem, nici nu am văzut anterior vreun impact consistent asupra traficului de marfă între Reni și Ismail și Constanța. El se adresează navelor maritime care oricum vin foarte rar din această zonă spre Constanța din rațiuni pur economice. Nu am văzut nici în faza inițială un pericol mare și nu vedem nici acum un pericol mare.



8. Ce se va întâmpla cu angajații Deciom, vor fi păstrați strict pentru operare portuară sau există planuri de training și pentru alte tipuri de operațiuni / integrare în alte linii operaționale sau chiar locații fizice operate de grupul TTS?

Răspuns:

Deciom are 70 de angajați. În ultimii ani au schimbat managementul și cu implicarea actualilor acționari care a fost o implicare activă și oameni cu experiență în domeniul portuar, Deciom a schimbat strategia de lucru și a decis să aibă un nucleu de angajați propriu, pe funcții de bază de la management în jos până la execuție. Pentru activitatea operațională propriu-zisă apelează la companii externe de plasare forță de muncă necalificată. Sunt câteva companii care asigură forță de muncă necalificată în Constanța și calificată - electricieni, lucrători pe diverse utilaje. Deci mare parte dintre oameni care lucrează în Deciom sunt angajați pe astfel de contracte, acolo sunt doar 70. Nu avem nici cea mai mică intenție să schimbăm oameni, să dăm pe cineva afară, să schimbăm funcții ș.a.m.d., și am și transmis angajaților Deciom acest lucru. Intenția noastră este să continuăm cu oamenii care sunt acum. Nu avem intenții să coborâm salarii, ba dimpotrivă să încercăm să legăm mai bine biroul de activitate personală și generală a angajaților Deciom de performanța pe care o obțin. Deci aici lucrurile vor fi stabile. Referitor la training ș.a.m.d., sigur orice angajat poate să urmeze training-uri. Nu știm foarte bine situația de acolo în ce privește nivelul de tehnică. Vom evalua și vom merge mai departe. Acolo va fi consiliu de administrație, va fi un management executiv care-și va face treaba, așa cum își fac treaba și cei din alte companii pe care le are TTS în portofoliu. Nu practicăm mutarea oamenilor în alte locații fizice. Avem șase porturi la Dunăre. Extrem de rar un angajat de la Turnu Severin a fost detașat 1 zi/ 1h/ 1 săptămână într-un alt port de pe Dunăre, și doar în cazuri de urgență. Altfel suntem adepții păstrării oamenilor la locul la care lucrează pentru stabilitate, cunoaștere a condițiilor de lucru, echipamente ș.a.m.d. Același lucru se va întâmpla în Deciom.

9. Trimestrul 1 din 2023 a fost foarte bun comparativ cu trimestrul 4 2022. În acest moment, cu informațiile disponibile acum, cum estimați evoluția trimestrului 2 din 2023 față de trimestrul 1, în termeni de cifră de afaceri și profitabilitate?

Răspuns:

Raportul anual are 2 săptămâni de când a fost publicat. Noi în raportul anual am analizat și am detaliat subiectul acesta, nu s-a mai întâmplat nimic semnificativ de atunci.

10. Având în vedere performanța foarte bună din trimestrul 1, aveți în vedere revizuirea în sus a bugetului de venituri și cheltuieli?

Răspuns:

Actualizarea bugetului este foarte probabil că o vom face pentru că deja este depășit, dar așteptăm rezultatele la semestrul 1. Pentru că trebuie să dăm o imagine, în special fondurilor care investesc în



noi, simt nevoia de informație pentru a putea să-și facă forecast-urile. Deci probabil că după ce încheiem semestrul 1 vedem cum putem face și o actualizare de buget.

11. Încercând într-o oarecare măsură să evaluăm costul de oportunitate al achiziției Deciom, câte M&A cunoașteți că s-au realizat în ultimii ani în portul Constanța? Este dificil să achiziționezi o companie din Port, având în vedere numărul limitat al acestora?

Răspuns:

Dacă excludem Romtrans care a avut un terminal în portul Constanța, au fost 2. Unul a fost Convex acum vreo 15 ani și al doilea a fost United Shipping Agency, actual COFCO, care a fost cumpărat de Nidera acum vreo 10 ani. Știm și niște multipli de EBITDA de atunci, nu știu dacă este corect să vorbim acum de ei pentru nu au apărut în nicio sursă publică, dar sunt substanțial mai mari decât în cazul nostru cu Deciom.

12. Care sunt perspectivele de creștere odată cu terminarea războiului și normalizarea fluxurilor de marfă?

Răspuns:

Foarte greu de răspuns. Ne-ar plăcea să știm răspunsul la această întrebare, ne - am putea face și noi o proiecție operațională pe termen lung. Ce este important de subliniat aici, este că situația curentă este rezultatul unei munci substanțiale anterioare, fără să știm că va veni această situație cu războiul din Ucraina, cu presiunea mărfii ucrainiene și cu presiune în toate părțile. Noi am investit în active și în niște posibilități proprii de intervenție, inclusiv în cazul de avarie și suntem de – a dreptul mulțumiți de faptul că fără să știm ce va veni, am anticipat corect situația, din punct de vedere tehnic și operațional. Am scris de mai multe ori, mai multe rapoarte, inclusiv la trimestrul 1, că din cauza războiului și a crizei energetice, noi anul trecut am pierdut 1,9 milioane tone de materii prime din portofoliu. Această pierdere continuă în acest an și continuă și în trimestrul doi, avem ceva semne de revenire spre sfârșitul anului, încă nu știm. Deci terminarea conflictului din Ucraina nu înseamnă că a 2-a zi cineva va apăsa un întrerupător și lucrurile se vor întoarce la 2022. Sub nicio formă. Va fi o perioadă de tranziție pe care nimeni nu o cunoaște. Noi nu vedem sub nicio formă ca marfa ucraineană să dispară de la Dunăre. Poate vor fi condiții care par deosebite, cum și astăzi condițiile sunt cu totul altfel decât anul trecut pe vremea aceasta, sunt mult mai mici tarifele de transport.

Închiderea, terminarea războiului va însemna probabil reîntoarcerea la fluxurile de marfă pe care le-am avut anterior. Deci lucrurile sunt mult mai complexe decât ne putem noi imagina astăzi. Și atunci cel mai bine este să începem să ne concentrăm pe ceea ce avem de făcut, tot ceea ce știm că putem face noi mâine, poimâine, până la sfârșitul anului, să ne dorim ca toate contractele pe care le avem semnate astăzi, valabile în 2023, să se deruleze conform contractelor. Și atunci, dacă vom avea ceva surprize, ne vom adapta așa cum ne-am adaptat anul trecut.



13. La nivelul angajaților TTS, există vreo campanie de informare - educare în aceea ce privește faptul că TTS este listată la bursă? De exemplu, chiar dâșii ar putea deveni și investitori dacă doresc și consideră oportun, iar pentru asta trebuie sa aibă informațiile necesare.

Răspuns:

Începem acum o campanie, da, prin care vrem să conectăm personalul, nu numai din TTS și din teritoriu la subiectele care țin de sustenabilitate, pentru că vor deveni din ce în ce mai importante. Vorbim aici de un sondaj de opinie, de un training care deja este aproape de finalizare.

14. Există planuri pentru organizarea unei zile a investitorului pentru anul acesta?

Răspuns:

Nu putem să confirmăm, să spunem, dar ne gândim foarte serios să organizăm o astfel de zi a investitorului, nu mai devreme de ultima decadă a lunii iunie. Studiem foarte serios acest subiect. Nu este prima dată când este abordat subiectul. Au mai fost și alți investitori care și-au exprimat interesul, investitori instituționali, dar urmează să anunțăm concret și, probabil ar putea fi, sub rezerva anunțului concret, în ultima decadă a lunii iunie.

Mulțumim! Ca de obicei vom posta înregistrarea video a conferinței și transcriptul pentru cei care au nevoie.