Tisková zpráva

Společnost ČD Cargo, a.s., se ohrazuje proti zavádějícímu článku *„Státní nákladní vlaky ČD Cargo prodělávají. Už i na uhlí“*, který vydal deník Mladá fronta DNES 13. května 2015.

Autor textu vycházel zřejmě z neoficiálních zdrojů a takto získaná data navíc chybně interpretoval. Abychom předešli situaci, že se na text tohoto renomovaného deníku budou odkazovat další média, uvádíme informace na pravou míru.

Také musíme zdůraznit, že s ohledem na pravidla kapitálového trhu nesmíme v mezidobí zveřejňovat informace o hospodaření společnosti. Výsledky zveřejňujeme pravidelně v pololetí a následně po skončení roku. To je také důvod, proč společnost ČD Cargo nemůže dosažené výsledky blíže komentovat.

Podklady, na které se autor výše uvedeného textu odvolává, nemohou být oficiálními materiály ČD Cargo, a.s., protože ty teprve včera večer, tedy 13. května ve 20 hodin, projednalo a schválilo představenstvo společnosti. Text, který na základě těchto neoficiálních podkladů vznikl, je tak zavádějící a vážně poškozuje obchodní zájmy ČD Cargo, a.s.

1. Na první pohled vypadá hospodaření státního nákladního dopravce ČD Cargo jako bezproblémové. Firma loni zvýšila svůj zisk a úspěšně zeštíhlela. Realita je ale jiná a plně se projevuje letos. Skutečný byznys, tedy přeprava zboží, je v tomto roce i navzdory růstu celého trhu ztrátový.

Trh nákladní železniční dopravy rostl v loňském roce, a to zejména díky segmentu automotive a kombinované přepravě, která vzrostla o cca 20 %. Naopak v prvním čtvrtletí 2015 trh stagnuje, a to hned z několika důvodů. Poklesla přeprava černého uhlí po železnici v důsledku snížení těžby v OKD. Po železnici se v prvním čtvrtletí vozí také méně hnědého uhlí, což je logický důsledek teplé zimy a s tím související nižší spotřeby tepláren. Kvůli poklesu ceny nafty v závěru roku 2014 klesl zájem o přepravu dřeva po železnici. Zákazníci využívali v 1. kvartálu levnější automobilové dopravy. Nezanedbatelný vliv na meziroční přepravní objemy má i ukrajinská krize a sankce vůči Rusku. Všechny uvedené skutečnosti platí pro celý středoevropský trh, nikoliv jen pro ČD Cargo.

2. Za první tři měsíce tohoto roku ČD Cargo prodělalo 171 milionů korun.

Tvrzení, že společnost prodělala, tedy jinak řečeno, je v mínusu 171 milionů korun, je zcela lživé. ČD Cargu se naopak podařilo dosáhnout lepšího výsledku, než předpokládal podnikatelský plán. Ztráta 171 milionů je naprostý nesmysl.

3. Ještě horší zprávou pro majitele přepravní firmy, kterým je v podstatě přes České dráhy stát, je výkaz hospodaření podle jednotlivých typů přepravy. Podle něj vydělává firmě pouze přeprava chemických produktů a železa, do minusu spadla už i dlouhodobě zisková přeprava hnědého uhlí.

Ziskovost jednotlivých přeprav je součástí obchodního tajemství a jakékoliv vyjádření může zásadně poškodit obchodní zájmy společnosti. Takové informace mohou být zneužity konkurencí a komplikují vyjednávání se zákazníky. Autor textu si zřejmě neuvědomuje, že ČD Cargo působí v silně konkurenčním prostředí a vydávání takových informací za faktum může pro státní nebo i soukromý podnik znamenat značnou finanční újmu.

4. Firma loni získala zpět velkou zakázku pro Severní energetickou na dopravu uhlí do Chvaletic. MF DNES už tehdy upozorňovala, že nabídnutá cena - výrazně nižší než od soukromých společností -může být pro firmu ztrátová.

V žádném případě není pravda, že ČD Cargo zvítězilo v tendru s výrazně nižší cenou. Rozdíl oproti druhé nejnižší nabídce byl v řádu jednotek procent. Kdyby měli ostatní účastníci tendru podezření, že se ČD Cargo nechovalo ve výběrovém řízení fér a nabídlo výrazně nižší cenu, nepochybně bychom dnes odpovídali na dotazy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

5. Firma si navíc na přepravu uhlí do Chvaletic musí půjčovat vozy od jiných dopravců.

Na přepravu uhlí do Chvaletic si společnost ČD Cargo žádné vozy nepůjčuje. Pronajaté vozy byly na přepravy nasazeny pouze na krátký čas na začátku roku. Přepravu od února realizujeme výhradně s vlastními vozy. Zmíněné cizí vozy navíc nebyly pronajaté od jiného „dopravce“ kvůli této zakázce, jsou součástí naší flotily delší dobu a prioritně jsou určeny na mezinárodní přepravy hromadných substrátů.

6. ČD Cargo sice loni zvýšilo zisk, ve skutečnosti šlo ale hlavně o účetní operace.

Další tendenční tvrzení. Primárně šlo o masivní úspory v řádu stovek milionů korun, kterých společnost dosáhla díky probíhající restrukturalizaci. Aby ČD Cargo obstálo v konkurenčním prostředí, musí se efektivitou vyrovnat jiným dopravcům.

7. Letos musí firma splatit miliardové dluhopisy, takže se dá očekávat, že si na jejich splacení opět půjčí.

Nejde o miliardové dluhopisy, ale o dluhopis v hodnotě jedné miliardy korun. Zdánlivě nepatrný rozdíl ve formulaci je pro obchodní společnost a její věřitele zásadní.

O tom, jak pečlivě jsou data interpretována, nakonec svědčí i graf přiložený k textu. Podle něj je totiž zisk ČD Cargo, a.s., za letošní rok 877 milionů korun. Tvrdit to v polovině druhého kvartálu je odvážné, možná ale „zdroje“ vědí více než my.

Ivan Bednárik

předseda Představenstva ČD Cargo, a.s.