



**Prezentacja wyników Grupy  
Kapitałowej OT Logistics  
za I półrocze 2018 r.**

27 września 2018 r.

# AGENDA

NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

## ➤ Najważniejsze wydarzenia w 1H 2018 r.

### ➤ Otoczenie rynkowe

- Rosnąca produkcja przemysłowa oraz mocne ożywienie w budownictwie zwiększają zapotrzebowanie na przewozy i przeładunki, zwłaszcza w portach (energetyka i hutnictwo) i segmencie kolejowym (kruszywa dla budownictwa). Rosną stawki za obsługę ładunków w segmencie spedycyjnym
- Znacząco rośnie import węgla co wyraźnie zwiększa przeładunki w OT Port Świnoujście
- Remonty na sieci kolejowej w kraju powodują wydłużenie realizacji przewozów kolejowych

### ➤ Wzrost przychodów i refinansowanie zadłużenia

- Skonsolidowane przychody wzrosły o 10% r/r do 477,9 mln zł
- Zadłużenie netto Grupy na koniec II kwartału wyniosło 381 mln zł
- Aktywne działania zmierzające do zrefinansowania obecnego zadłużenia – proces refinansowania zadłużenia w toku
- Sprzedaż nieruchomości non-core, wzmocnienie kapitału obrotowego

### ➤ Rosnące przychody segmentu portowego

- Ponad dwukrotny wzrost przychodów w segmencie portowym i utrzymanie dobrych poziomów wolumenów przeładunków w portach
- Całkowite przychody segmentu po I połowie roku na poziomie 124,6 mln zł wobec 80,3 mln zł - zwiększenie operacji oraz konsolidacja Luka Rijeka

### ➤ Zwiększanie obecności na nowych rynkach

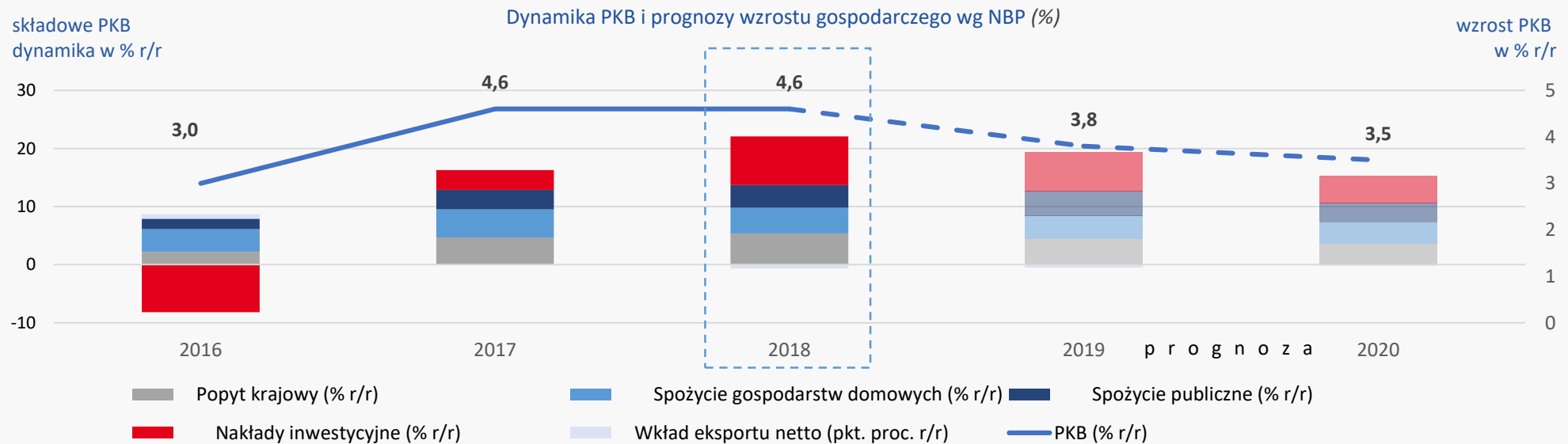
- Utworzenie spółki OTL Forwarding – działalność w Serbii, Chorwacji, Słowenii, Bośni i Hercegowinie, Czarnogórze oraz Macedonii; działalność OTL Forwarding może przyczynić się do zwiększenia przeładunków w kontrolowanym przez OT Logistics porcie w chorwackiej Rijeci
- Utworzenie spółki OT Bel do obsługi rynku białoruskiego, działania na rzecz utworzenia centrum logistycznego obok terminala Bruzgi

### ➤ Dalsza integracja Grupy

- Zakończona integracja spółek kolejowych
- Przejęcie przez C.Hartwig Gdynia spółki Sealand Logistics - pozytywny wpływ na rentowność segmentu spedycyjnego

## >> Wzrost PKB wspierany inwestycjami

- Dynamika inwestycji może w 2018 r. przyspieszyć do 8,4%. Rosnące nakłady inwestycyjne przekładają się na większe wydatki związane z wydatkami publicznymi na infrastrukturę, co generuje zwiększone zapotrzebowanie na przewozy, zwłaszcza masowe
- Rosnące spożycie gospodarstw domowych (wg NBP o 4,4% w 2018 r.) przekłada się na zwiększone przewozy ładunków drobnicowych
- Najnowsza projekcja NBP dotycząca wzrostu PKB zakłada dynamikę na poziomie 4,6% w 2018 i niewielkie spowolnienie w kolejnym roku





# AGENDA

NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ



# Podsumowanie wyników finansowych i operacyjnych GK OT Logistics w 1H 2018 (w mln zł)

|                                     | H1 2018      | Zmiana r/r<br>H1 2018/17 |
|-------------------------------------|--------------|--------------------------|
| Przychody                           | <b>477,9</b> | +10,3%                   |
| EBITDA                              | <b>27,9</b>  | -18,0%                   |
| CAPEX (inwestycje Grupa, pozostałe) | <b>33,2</b>  | +7,2%                    |
| Dług netto                          | <b>381,0</b> | +4,9%*                   |



**5,2 mln ton**

+6% r/r

ładunków przeładowanych  
w portach Grupy



**505,9 mln tkm**

+30%

wyraźny wzrost pracy przewozowej  
segmentu kolejowego



**37,6 mln zł**

+164%

dotąd przepływy  
z działalności operacyjnej

\* Wobec stanu na koniec 2017 r.

# ➤ Przychody w H1 2018 r. wg segmentów działalności – najważniejsze informacje



## Spedycja

- Ożywienie w przewozach przekłada się na wzrost ilości zamówień, wolumenów i stawek we wszystkich grupach asortymentów
- Oferowanie klientom możliwie szerokiego wachlarza usług, specjalistyczna obsługa i powiązane usługi dodatkowe

**54%**  
**przychodów**



## Żegluga śródlądowa i pozostałe przewozy

- Powrót na Odrę z regularnymi kursami
- Nadrabianie strat po długim sezonie zimowym
- Uruchomienie linii przewozu ładunków ciężkich na Łabie w Niemczech
- Otwarcie śluzy w Malczycach, możliwe wydłużenie tras i okresu żeglugi na Odrze

**24%**  
**przychodów**



## Usługi portowe

- Znaczące wzrosty w przeładunkach węgla i rudy
- Wyraźny wzrost przeładunków drobnicowych w Gdyni nie równoważy mniejszych przeładunków agro i towarów masowych
- Aktywne pozyskiwanie klientów i wyższych stawek przeładunkowych dla portu Luka Rijeka
- Odrabianie strat po trudnym 2017 roku

**15%**  
**przychodów**



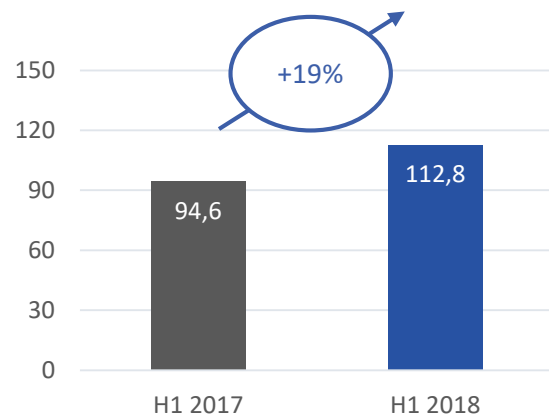
## Usługi kolejowe

- Przekierowanie usług kolejowych do realizacji przewozów na rzecz spółek z Grupy Kapitałowej
- Silny wzrost pracy przewozowej – wzrost wolumenu ładunków oraz średniego dystansu przewozów
- Zakończenie procesu integracji spółek kolejowych generuje efekty synergii

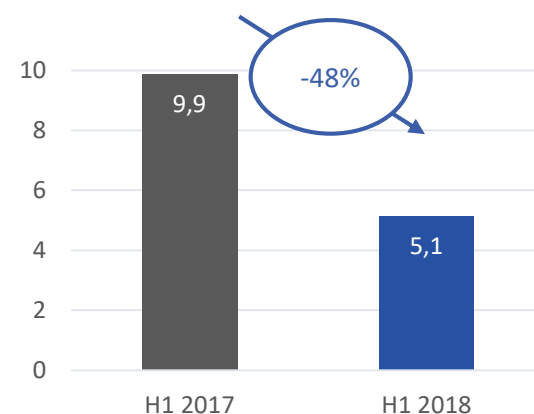
**7%**  
**przychodów**

## Wyniki żeglugi śródlądowej i pozostałych przewozów w 1H 2018

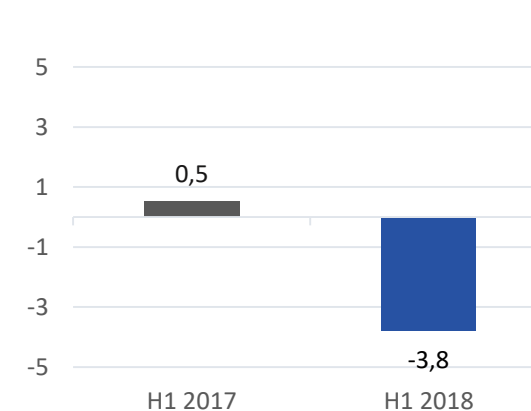
Żegluga śródlądowa i pozostałe przewozy –  
przychody od podmiotów zewnętrznych [PLNm]



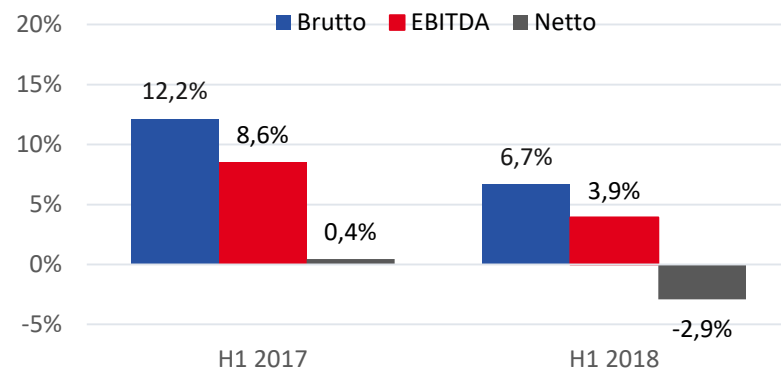
Wynik EBITDA [PLNm]



Wynik netto [PLNm]



Marże [%]

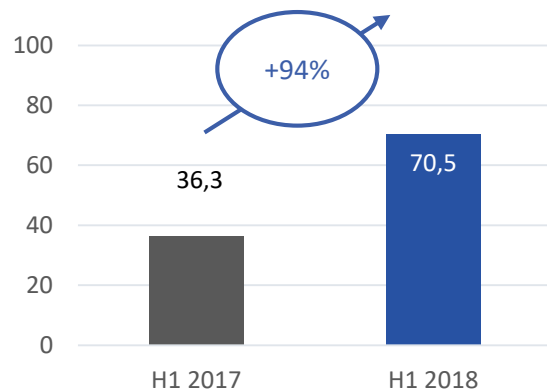


- Negatywny wpływ koniunktury w niemieckiej produkcji przemysłowej, odejście od wykorzystania węgla
- Uruchomienie linii przewozu ładunków ciężkich na łabie częściowo rekompensuje brak przewozów węgla do Berlina. Efekty mogą być widoczne w II poł. roku
- Powrót na Odrę z regularnymi przewozami węgla z Opolą do Wrocławia. Uruchomienie śluzy w Malczycach

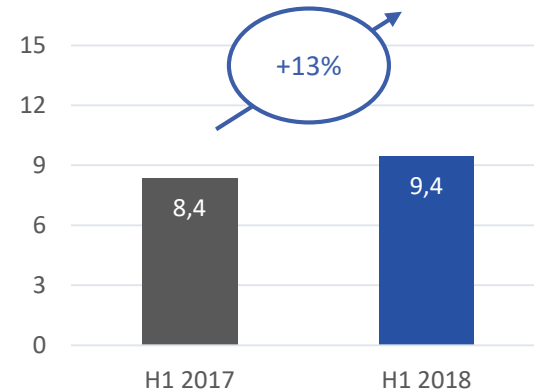


## Wyniki segmentu usług portowych w 1H 2018

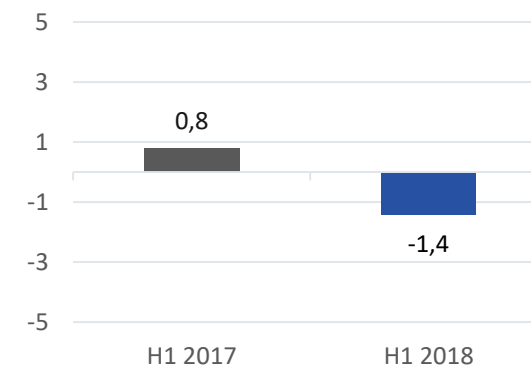
Usługi portowe – przychody od podmiotów zewnętrznych [PLNm]



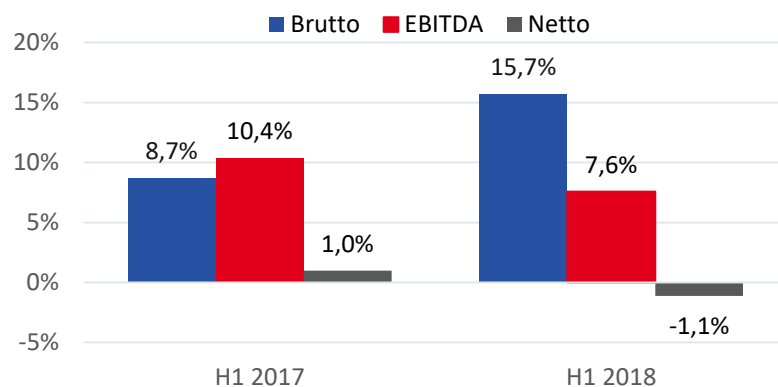
Wynik EBITDA [PLNm]



Wynik netto [PLNm]



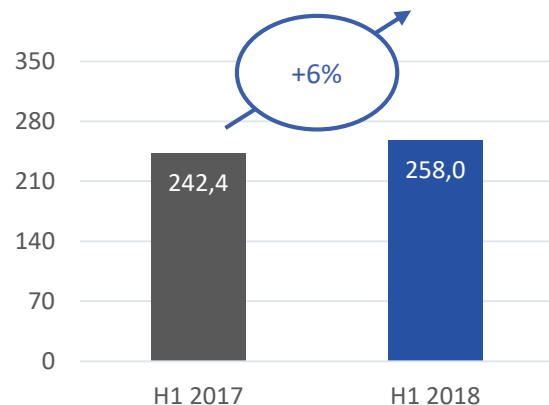
Marże [%]



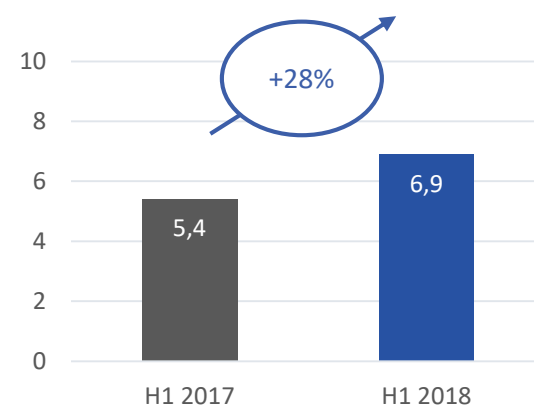
- Wyraźny wzrost przeładunków rudy i węgla w Świnoujściu, spodziewane utrzymanie wysokiego poziomu przeładunków
- W Gdyni duży wzrost przeładunków drobnicowych, mniejszy poziom przeładunków agro i towarów masowych. Koszty stałe powodują stratę
- Grupa prowadzi działania mające na celu poprawę wyników Luka Rijeka w ramach dotychczasowej działalności z aktywnym pozyskiwaniem klientów i wypracowywaniem wyższych stawek przeładunkowych

## Wyniki segmentu spedycji w 1H 2018

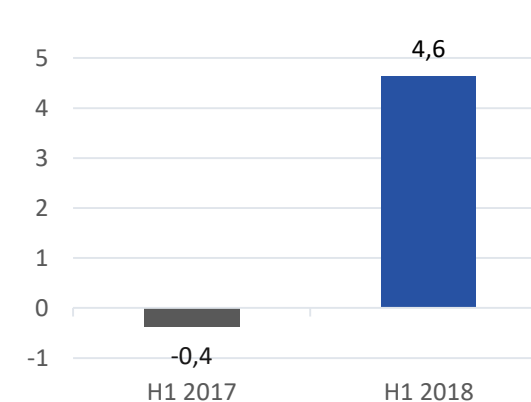
Spedycja – przychody od podmiotów zewnętrznych [PLNm]



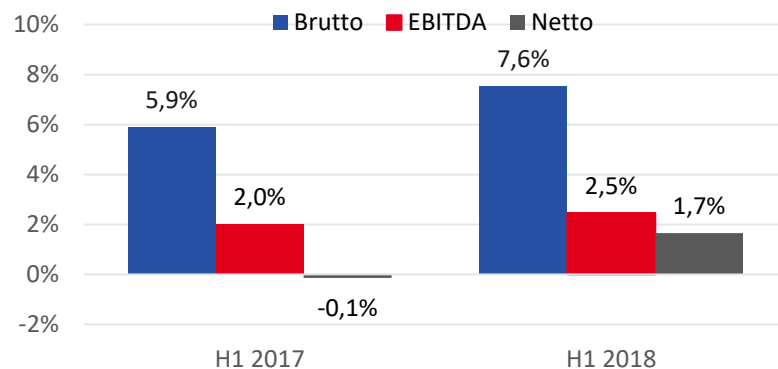
Wynik EBITDA [PLNm]



Wynik netto [PLNm]



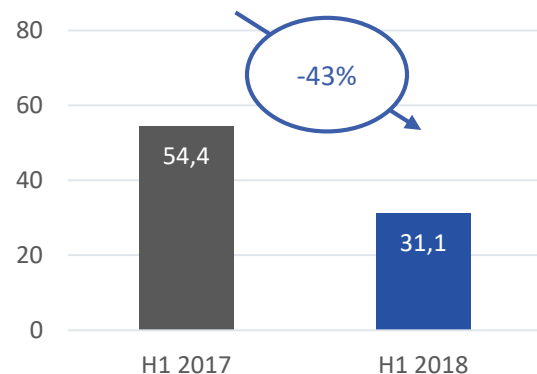
Marże [%]



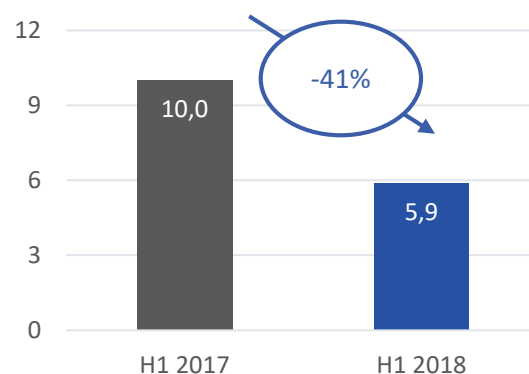
- Pozytywny wpływ wzrostu gospodarczego w kraju – wzrost przeładunków i zapotrzebowania zwiększa stawki za obsługę
- Wzrost cen frachtu kontenerowego
- Pozytywny wpływ operacyjnego połączenia C.Hartwig Gdynia i Sealand Logistics

## Wyniki segmentu usług kolejowych w 1H 2018

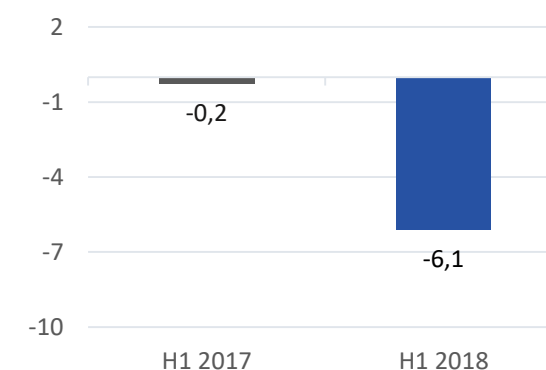
Usługi kolejowe – przychody od podmiotów zewnętrznych [PLNm]



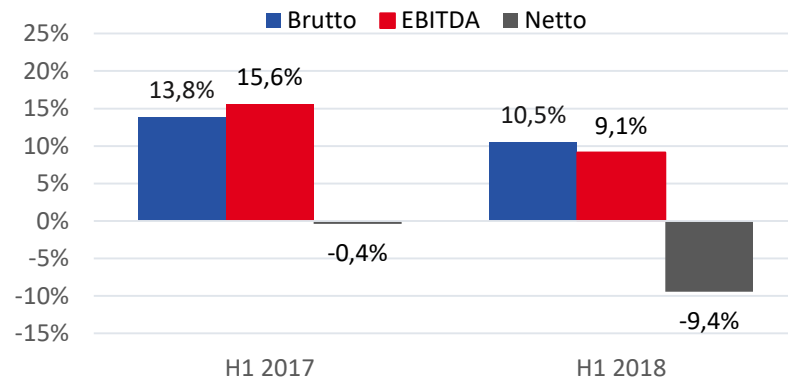
Wynik EBITDA [PLNm]



Wynik netto [PLNm]

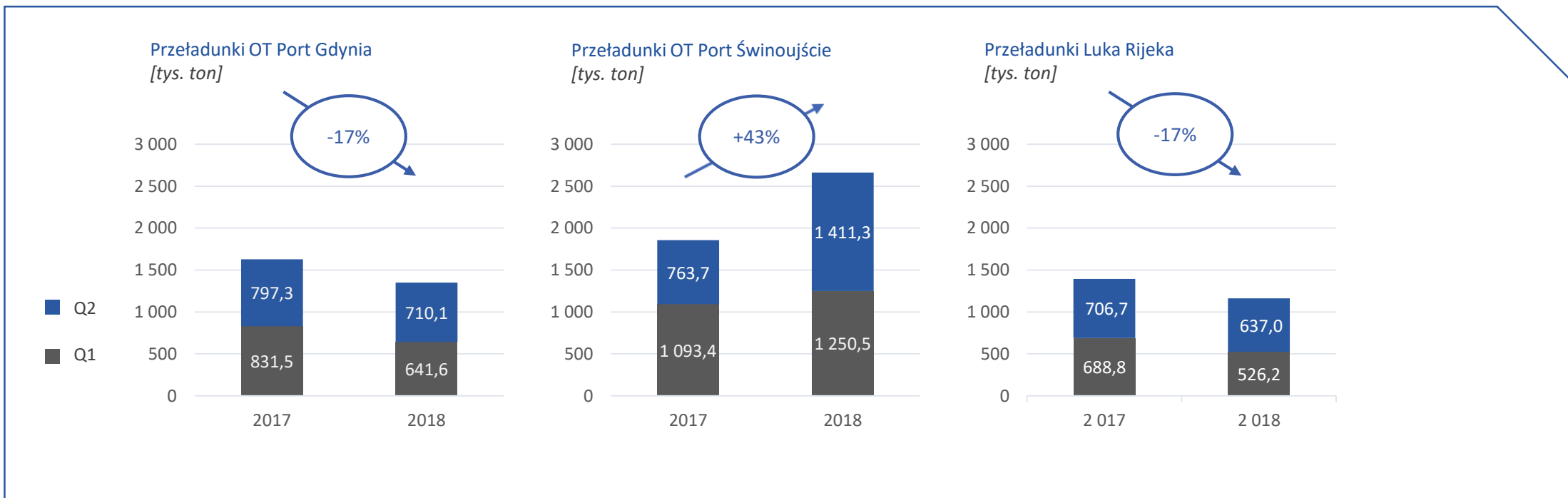


Marże [%]



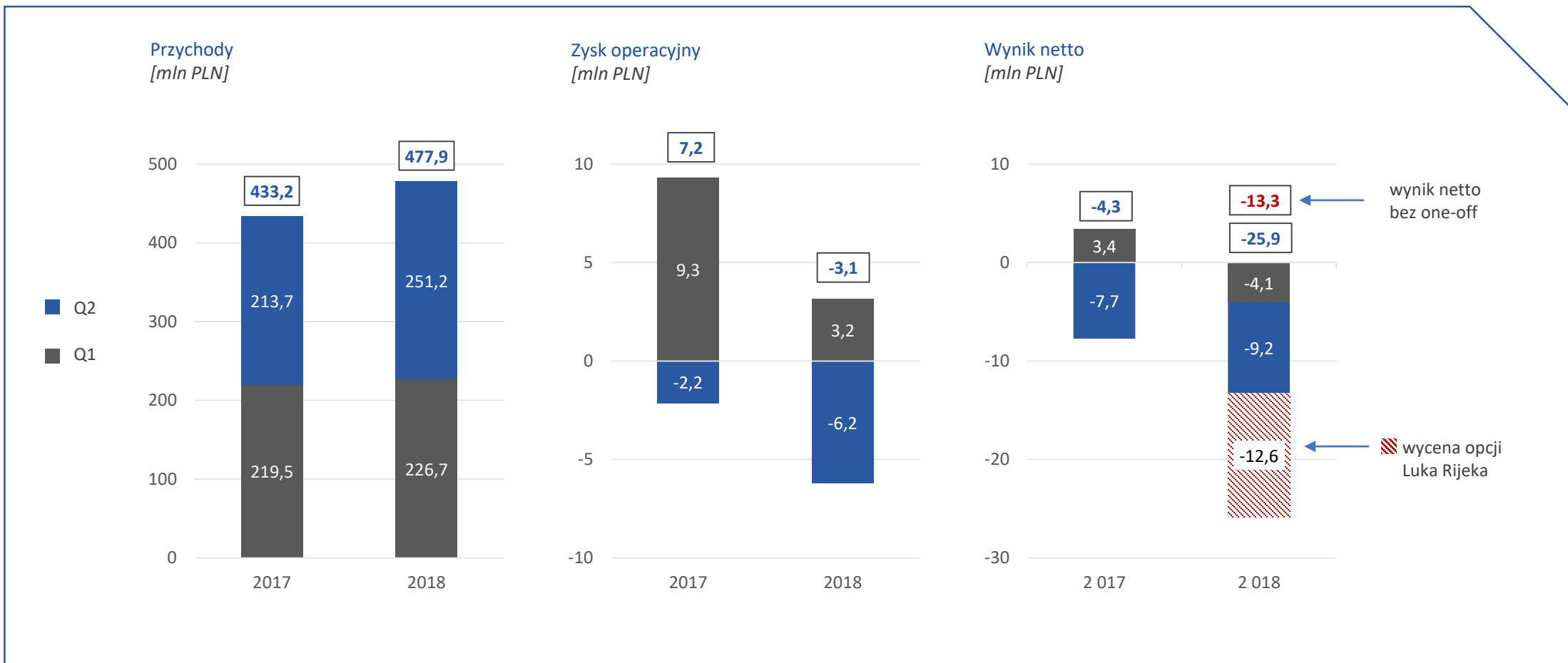
- Spółki z segmentu kolejowego pełnią rolę wewnętrznego przewoźnika w ramach Grupy Kapitałowej, co pozwala zmniejszać część kosztów stałych działalności
- Duże zapotrzebowanie na przewozy dla energetyki i budownictwa, wzrost pracy przewozowej o 30% r/r
- Wypracowany skuteczny system zarządzania spółkami kolejowymi, odpowiednie zasoby kadrowe
- Ograniczona dostępność taboru, wzrost stawek za dzierżawę. Remonty i zamknięcia na liniach kolejowych zmniejszają możliwość pełnego wykorzystania sytuacji rynkowej

## Wyniki operacyjne – przeładunki w portach



- Rekordowe przeładunki rudy metali (wzrost o 30%), znaczące zwiększenie wolumenu importu węgla w OT Port Świnoujście (wzrost o 700 tys. ton, czyli o 679%)
- W OT Port Gdynia wyraźny wzrost przeładunków drobnicowych (+34%), nie zrównoważył spadku przeładunków towarów masowych
- W porcie Luka Rijeka kontynuacja działań restrukturyzacyjnych. Niepełne wykorzystanie mocy przeładunkowych, spowodowane m. in. koniecznością napraw i modernizacji kluczowych urządzeń do przeładunku przełożyło się na spadek przeładunków (-17%)

## Wpływ zdarzenia jednorazowego na wyniki finansowe GK OT Logistics w 1H 2018

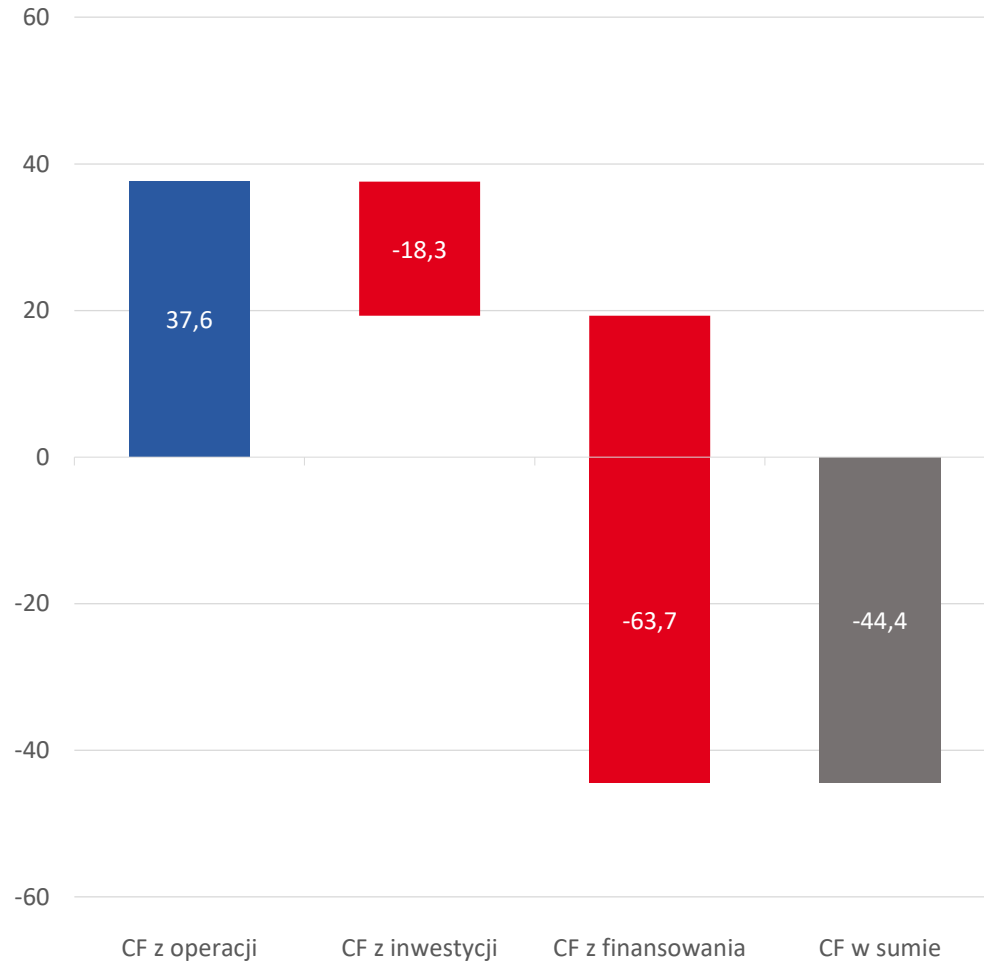


- Aktualizacji wyceny zobowiązania do odkupu akcji Luka Rijeka spowodowała powstanie straty w wysokości 12,6 mln zł
- Aktualizacja wyceny odbywa się okresowo i będzie stale wpływać na wyniki finansowe Grupy

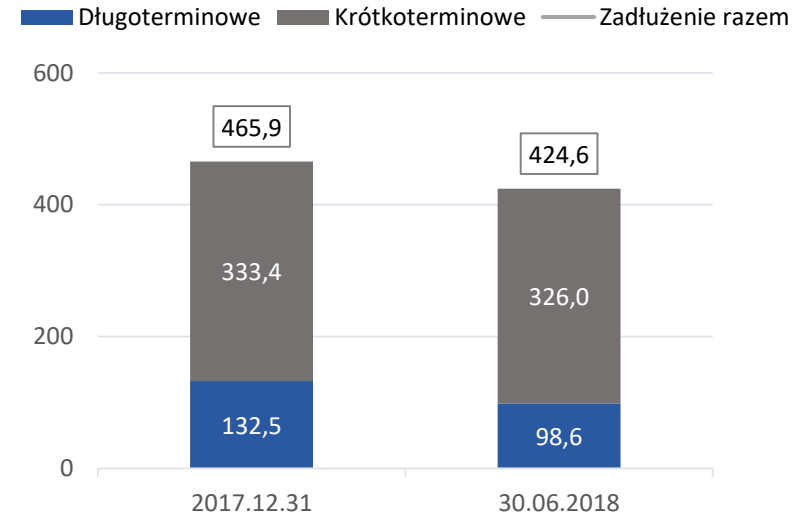


# ➤ Cash flow i struktura finansowania Grupy Kapitałowej OT Logistics

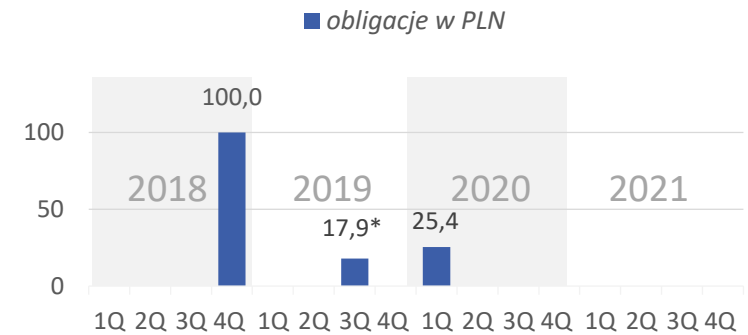
Cash flow [PLN m]



Zadłużenie finansowe [PLN m]

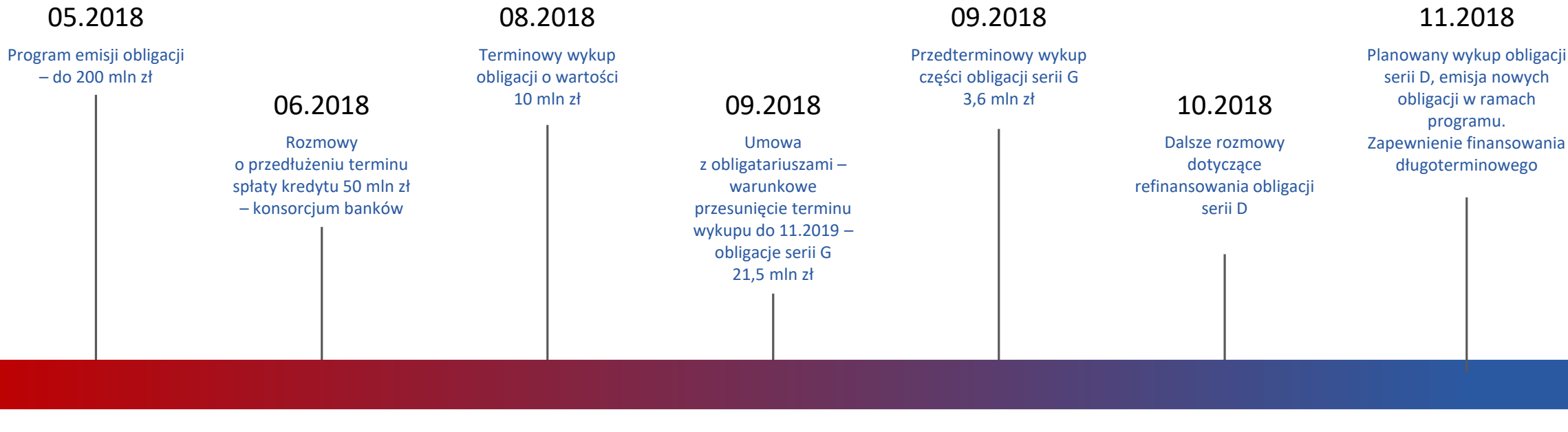


Obligacje OT Logistics z przyszłą datą wykupu [PLN m]



\*warunkowe przesunięcie wykupu obligacji o 1 rok

## ➤ Program refinansowania zadłużenia – zrealizowane działania oraz plany



- Zgoda NWZA na emisję nie więcej niż 2,3 mln akcji zwykłych, bez prawa poboru
- Utrzymanie pozytywnego cash flow operacyjnego w I półroczu
- Uzupełnienie kapitału obrotowego:
  - poprzez proces sprzedaży nieruchomości nie związanych bezpośrednio z działalnością (Wrocław, Opole)
  - negocjacje w sprawie leasingu zwrotnego 27 jednostek wodnych (pchaczy)

# AGENDA

NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

## ➤ Co może kształtować wyniki Grupy w kolejnych kwartałach?

### Czynniki zewnętrzne

- Inwestycje infrastrukturalne w Polsce – program budowy dróg i autostrad
- Koniunktura na rynku węgla, stali i zbóż
- Sezonowość zaopatrzenia w surowce energetyczne
- Rządowe inwestycje na rzecz rewitalizacji dróg wodnych w Polsce
- Rosnące koszty pracy i koszty paliw
- Modernizacja linii kolejowych powodująca utrudnienia w transporcie

### Czynniki wewnętrzne

#### Spedycja

- Rozbudowa sieci terminali
- Poszerzenie oferty – rozwój działalności w kierunku Chin i krajów WNP
- Wzmocnienie kompetencji działu handlowego

#### Transport i kolej

- Inwestycje kolejowe i modernizacja linii powodujące utrudnienia w transporcie
- Optymalizacja operacyjna nowych spółek kolejowych; synergia z akwizycji

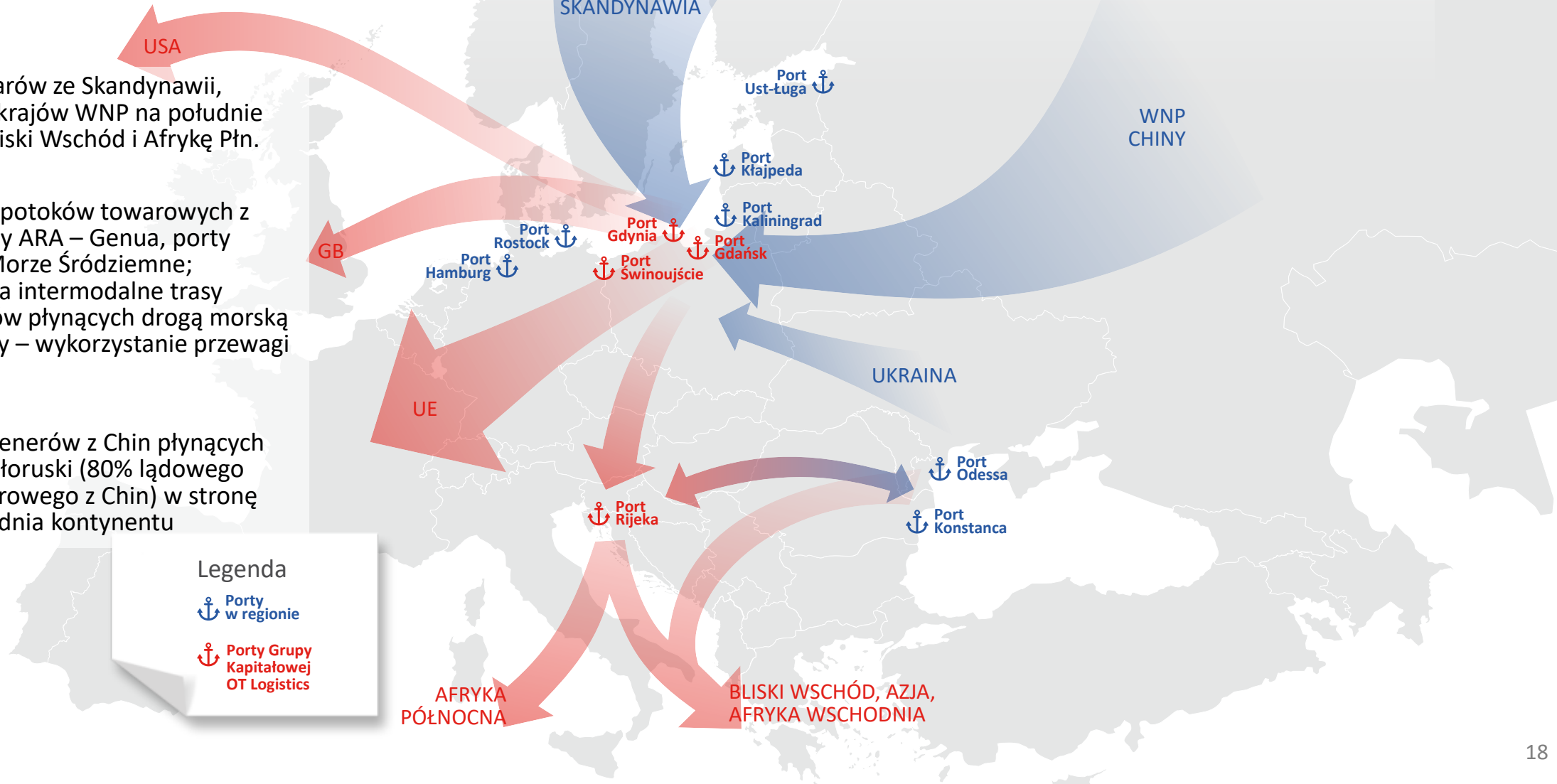
#### Porty i terminale

- Rosnące koszty pracy i energii
- Uruchomienie nowych instalacji po zrealizowanych inwestycjach

# ➤ Perspektywa na rok 2018 i lata późniejsze Skrzyżowanie dwóch korytarzy

Strategiczne wykorzystanie geograficznego obszaru działalności – skrzyżowanie korytarzy  
Północ-Południe oraz Wschód-Zachód

- Transport towarów ze Skandynawii, Ameryki Płn. i krajów WNP na południe kontynentu, Bliski Wschód i Afrykę Płn.
- Przejmowanie potoków towarowych z korytarzy: porty ARA – Genua, porty niemieckie – Morze Śródziemne; przerzucenie na intermodalne trasy lądowe towarów płynących drogą morską dookoła Europy – wykorzystanie przewagi czasowej
- Transport kontenerów z Chin płynących przez kanał białoruski (80% lądowego ruchu kontenerowego z Chin) w stronę zachodu i południa kontynentu



## Legenda

 Porty w regionie

 Porty Grupy Kapitałowej OT Logistics

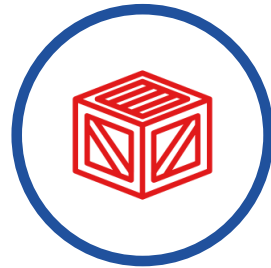


## ➤ Strategiczne segmenty leżące w obrębie zainteresowania GK OTL

Chcemy być uniwersalnym operatorem logistycznym. Zależy nam na dywersyfikacji, co gwarantuje niezależność od cykliczności w poszczególnych segmentach



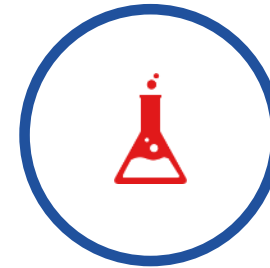
Agro



General cargo



Ponadgabaryty



Chemia  
i ładunki niebezpieczne



Hutnictwo  
i energetyka



Kontenery



Nawozy



Materiały  
budowlane, kruszywa

## ➤ Rządowe plany wsparciem dla branży, w której działamy

### Oczekiwane korzyści wynikające z planowanych i realizowanych inwestycji z wykorzystaniem środków publicznych, wspieranych z funduszy Unii Europejskiej

➤ **Aksesja Polski w 2016 r. do konwencji AGN**  
- Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu umożliwi Polsce pozyskanie dodatkowych środków na modernizację szlaków wodnych

➤ **107 mld PLN** - zapowiadane inwestycje rządowe w program rozwoju autostrad i dróg ekspresowych w Polsce do 2023 r.

➤ **Okolo 27 mld zł do 2023 r.**  
na utrzymanie i remonty kolei w celu podniesienia prędkości

➤ **31,5 mld PLN** – koszt inwestycji w modernizację środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska

➤ **16,5-22,6 mld PLN**  
– wartość inwestycji na rzecz aktywizacji Odrańskiej Drogi Wodnej

➤ **3 mld PLN** - wydatki na wspólny polsko-niemiecki projekt pogłębienia Odry i związanych z tym budowli hydrotechnicznych

➤ **800 mln PLN**  
– szacowana wartość inwestycji przekopu przez Mierzeję Wiślaną

➤ **610 mln PLN** - planowane inwestycje Morskiego Portu Gdynia w przebudowę i rozwój infrastruktury portowej w latach 2015-2017

➤ **4 mld PLN** - program poprawy dostępu kolejowego do Morza Bałtyckiego

➤ **60 mld PLN** - inwestycje w ramach rządowego planu rozwoju wodnych dróg śródlądowych w ciągu kolejnych 15 lat

# Q&A

## Kontakt

OT Logistics

Monika Sadowska

+48 694 448 781

[monika.sadowska@otlogistics.com.pl](mailto:monika.sadowska@otlogistics.com.pl)

NBS Communications

Maciej Szczepaniak

+48 514 985 845

[mszczepaniak@nbs.com.pl](mailto:mszczepaniak@nbs.com.pl)





**DZIĘKUJEMY  
ZA UWAGĘ**