

Wyniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

za 1H 2023r.



Warszawa, 28 sierpnia 2023 roku





> Agenda

- **Podsumowanie wyników**
- Wyniki operacyjne
- Wyniki finansowe
- Plany rozwojowe

Wyniki Grupy PKP CARGO za 1H 2023 r.

Wypracowanie silnych wyników finansowych

PRZYCHODY
Z TYTUŁU UMÓW
Z KLIENTAMI

2 900 mln zł

+18% r/r

WYNIK NETTO

110 mln zł

+152 mln r/r

EBITDA

611 mln zł

+65% r/r
rentowność 21%

MASA
TOWAROWA

42 mln ton

-17% r/r

NAKŁADY
INWESTYCYJNE
(CAPEX)

962 mln zł

+154% r/r

KOSZTY
OPERACYJNE

2 662 mln zł

+9% r/r

PRACA
PRZEWOZOWA

11 632 mln tkm

-13% r/r



3

- Znaczący wzrost przychodów z tytułu umów z klientami,
- Nieznaczny wzrost kosztów operacyjnych.



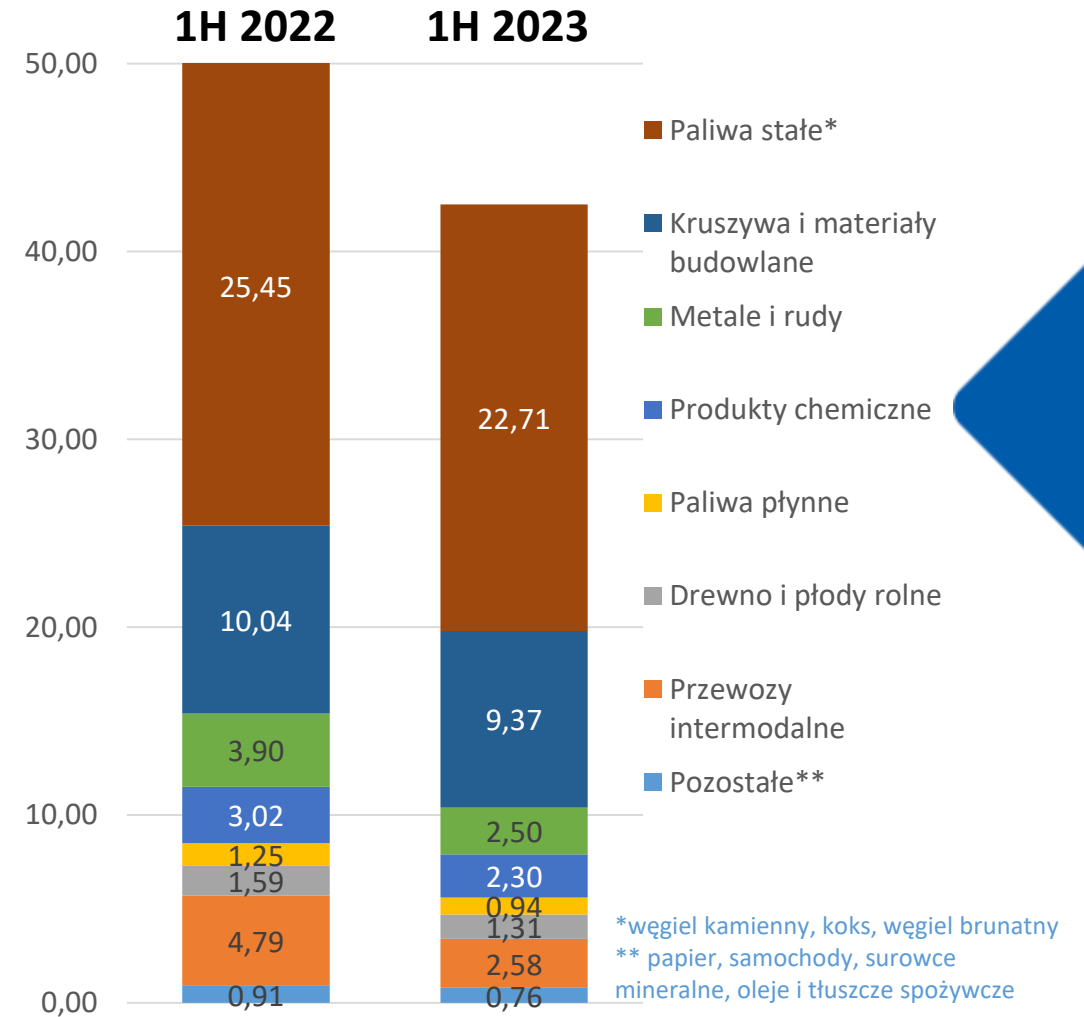
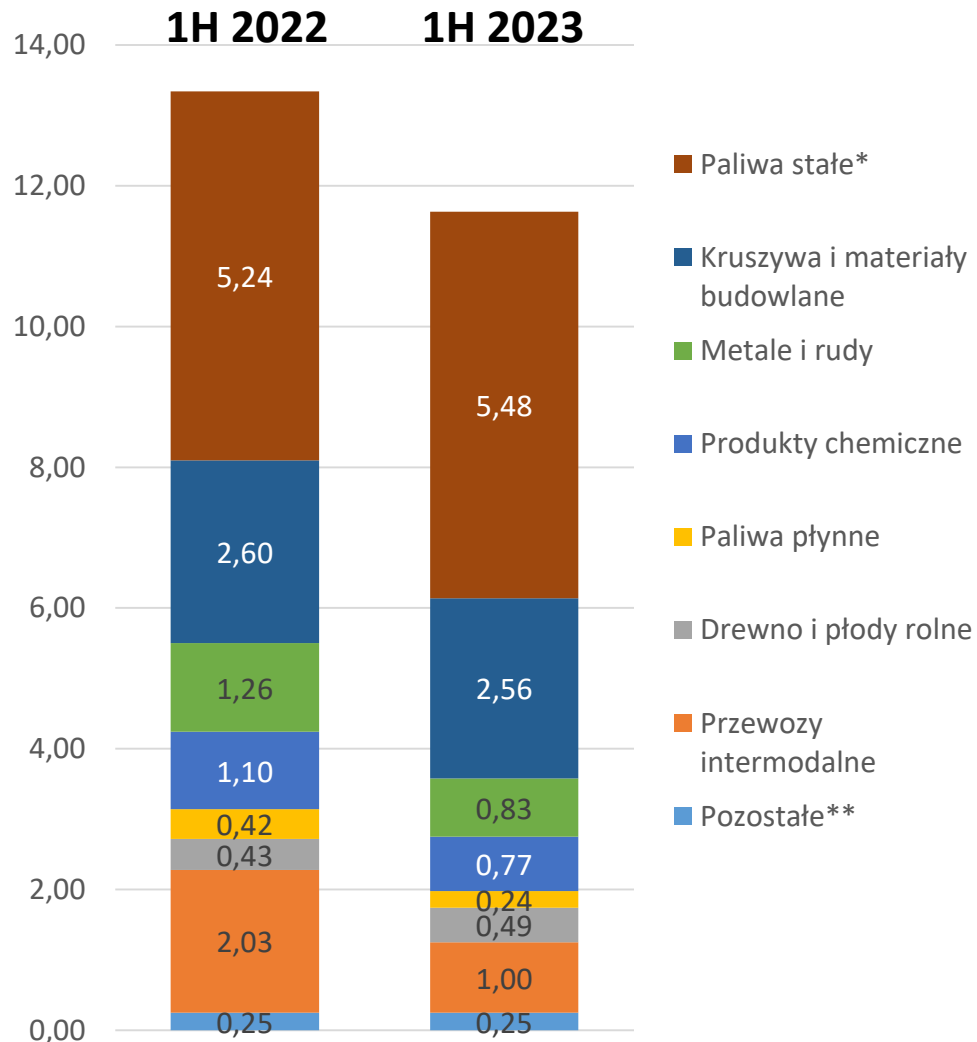
> Agenda

- Podsumowanie wyników
- **Wyniki operacyjne**
- Wyniki finansowe
- Plany rozwojowe

> Obniżenie wartości paramentów przewozowych w 1H 2023 r.

praca przewozowa, mld tkm Przewozy Grupy r/r

masa towarowa, mln ton Przewozy Grupy r/r



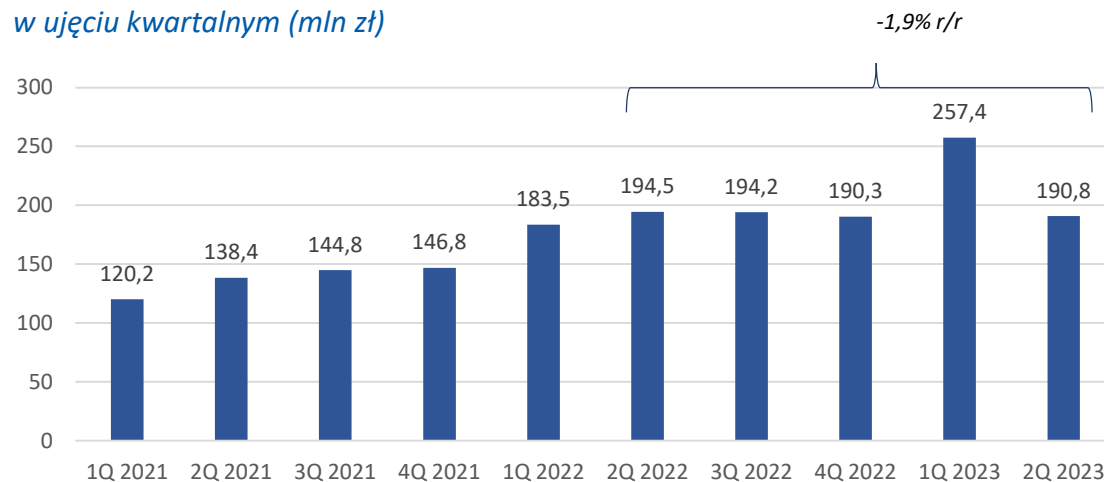
*węgiel kamienny, koks, węgiel brunatny
** papier, samochody, surowce mineralne, oleje i tłuszcze spożywcze



> Energia i paliwo trakcyjne w Grupie PKP CARGO

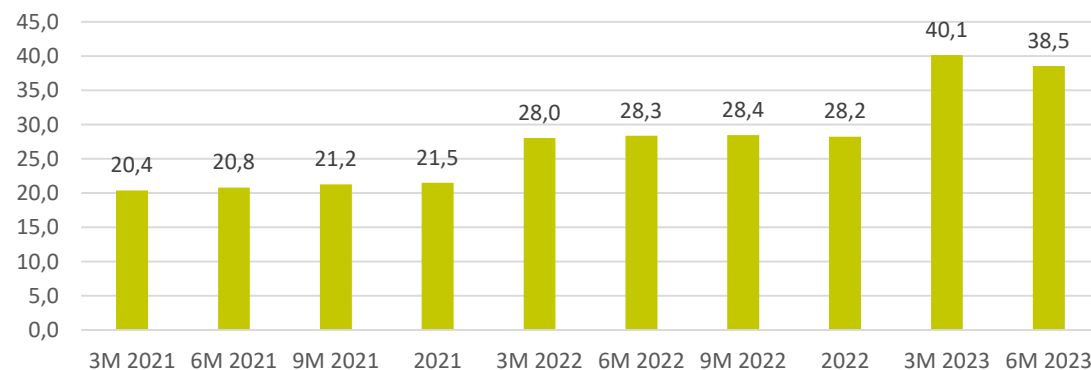
Koszty energii i paliwa trakcyjnego w Grupie PKP CARGO

w ujęciu kwartalnym (mln zł)



Koszty jednostkowe Grupy PKP CARGO

Energia i paliwo trakcyjne (zł/ tys. tkm)



Zużycie energii

- Wzrost kosztów energii elektrycznej w I półroczu 2023 w stosunku do I półrocza 2022 o 18,6% wynika ze wzrostu cen energii elektrycznej na rynku hurtowym. Umowa zawarta z PKP Energetyka pozwoliła na zneutralizowanie wysokich cen energii notowanych na przełomie 2022 i 2023 roku poprzez zawieranie części kontraktów terminowych w okresie spadku cen energii notowanych w II kwartale 2023 r., ograniczając w ten sposób wpływ cen energii elektrycznej na klientów.
- Wartość kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego) spadła w II kwartale o 1,9% w stosunku do analogicznego okresu w ubiegłym roku.

> Nakłady inwestycyjne – Grupa PKP CARGO

Rozbudowa i inwestycje w nowoczesny tabor

Struktura taboru kolejowego
użytkowanego przez
Grupę PKP CARGO



Wagony

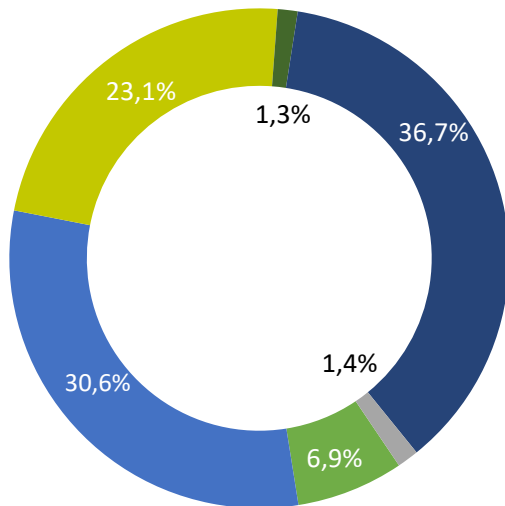
53 142



Lokomotywy

1 565

Struktura nakładów inwestycyjnych w 1H 2023 r. (mln zł)



- Budownictwo inwestycyjne
- Zakupy, naprawy i przeglądy wagonów
- Modernizacja, naprawy i przeglądy lokomotyw
- Teleinformatyzacja
- Prawa do użytkowania aktywów

	1H 2022	1H 2023	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Budownictwo inwestycyjne	9,3	66,7	57,4	+617,2%
Zakupy, naprawy i przeglądy wagonów	287,2	294,2	7,0	+2,4%
Zakupy, modernizacja, naprawy i przeglądy lokomotyw	62,5	222,3	159,8	+255,7%
Teleinformatyzacja	1,7	12,4	10,7	+629,4%
Prawa do użytkowania aktywów ¹⁾	13,6	353,0	339,4	+2 495,6%
Pozostałe ²⁾	4,5	13,4	8,9	+197,8%
Razem	378,8	962,0	583,2	+154,0%

1) Prawa do użytkowania aktywów obejmują m.in. leasing lokomotyw, za okres 1H 2023 w wysokości 270,4 mln zł. Ponadto nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego urządzenia transportowego za okres 6 miesięcy 2023 rok w wysokości 1,5 mln zł.

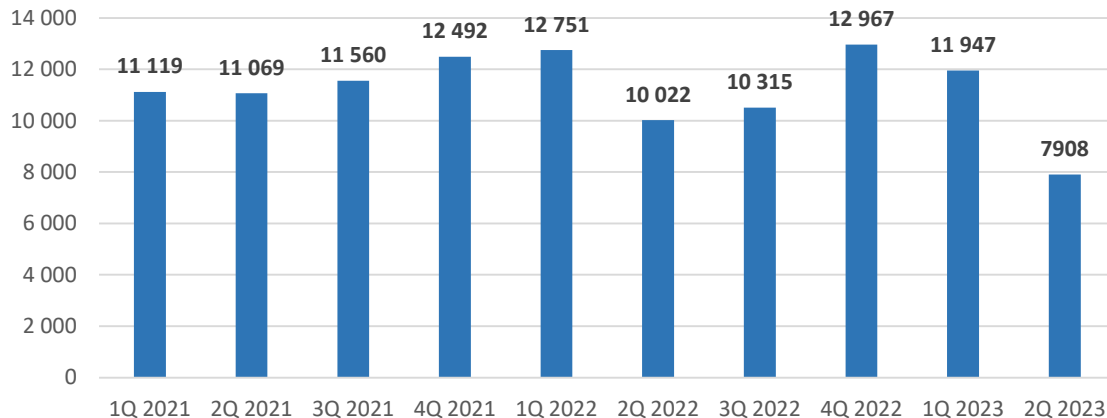
2) Pozostałe inwestycje obejmują nakłady na m.in.: maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe

Transport węgla

Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego

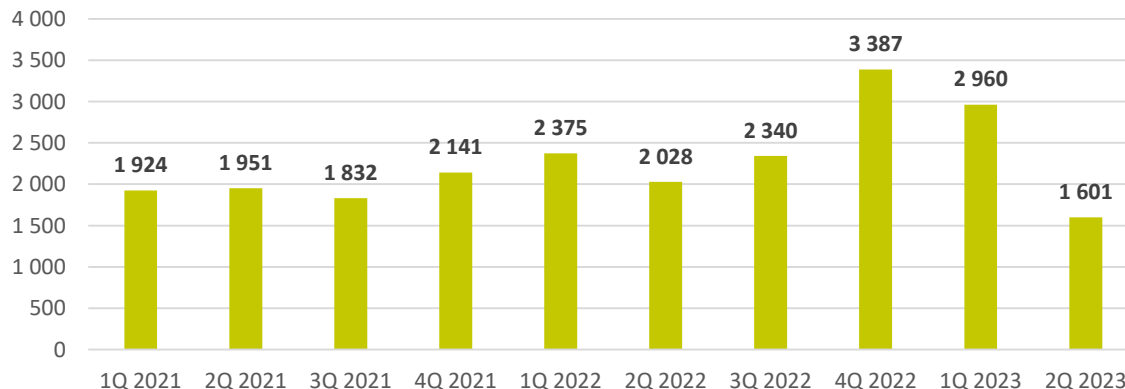
Przewozy: węgiel kamienny

masa towarowa (tys. ton)



Przewozy: węgiel kamienny

praca przewozowa (mln tkm)



- Dynamika zmian zachodzących na międzynarodowym i krajowym rynku węgla wpływała na decyzje klientów o dostawach węgla w I półroczu 2023 roku, co przełożyło się na ilość i kierunki przewozów zrealizowanych przez PKP CARGO S.A.,
- nagromadzenie zapasów (intensyfikacja przewozów w 2022 roku),
- produkcja energii przez elektrownie zawodowe tylko z węgla kamiennego w okresie styczeń – czerwiec 2023 roku wyniosła 37 571 GWh i była o 13% niższa w porównaniu do analogicznego okresu roku 2022 (w okresie 6 miesięcy 2022 roku z węgla kamiennego wyprodukowano 43 176 GWh),
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 36 km (18,8%), w związku ze zmianą kierunku dostaw,
- PKP CARGO International a.s. - zwiększone przewozy węgla kamiennego, mniejsze przewozy koksu i węgla brunatnego do elektrociepłowni i elektrowni.

> Kruszywa i materiały budowlane – Grupa PKP CARGO

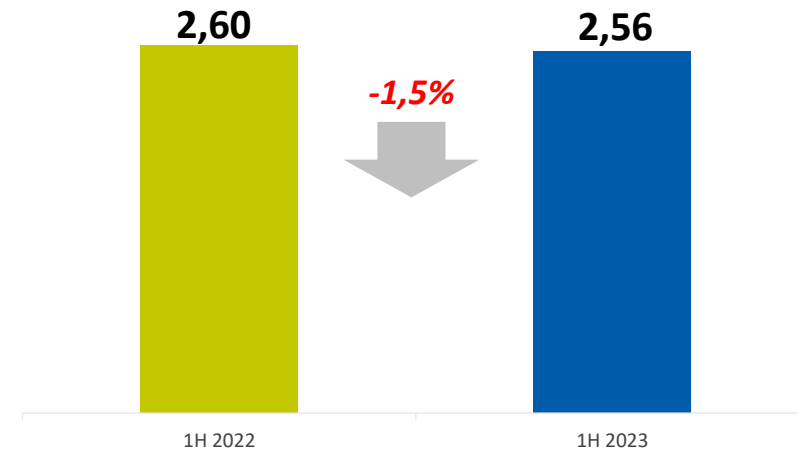
- Mniejsze zapotrzebowaniem klientów na materiały budowlane w związku z nagromadzenie zapasów, w tym m.in.:
 - zmniejszone przewozy kamienia wapiennego do huty w Czechach, i do elektrowni niemieckich,
 - spadek przewozów kwarcytu w eksporcie przez porty do Islandii - zmniejszone zapotrzebowanie odbiorcy,
 - PKP CARGO International a.s. - zmniejszone przewozy dla jednego z głównych producentów (zawieszenie w produkcji cementu ze względu na jego wysoką cenę).
- Zwiększone dostawy kamienia pokruszonego z kopalni z Dolnego Śląska do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski.

Główne kierunki przewozów: Polska, Niemcy, Ukraina, Białoruś, Czechy

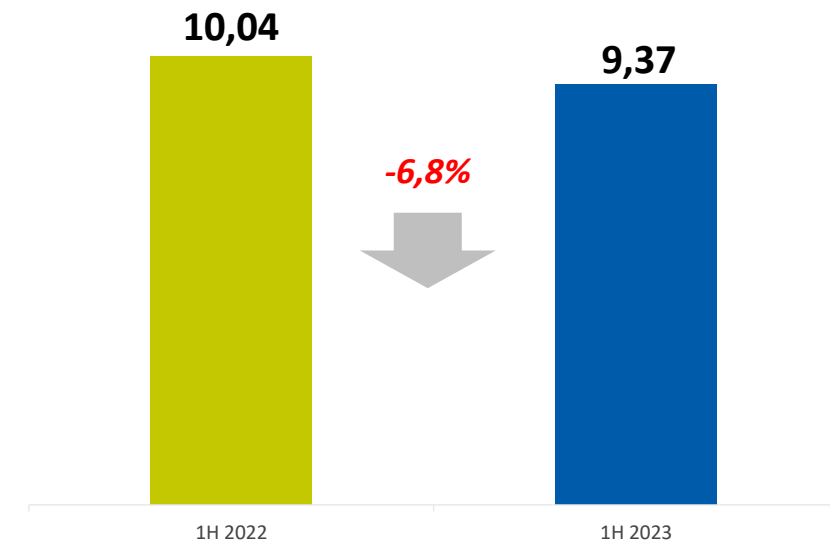


Kruszywa i materiały budowlane

praca przewozowa, mld tkm



masa przewieziona, mln ton



Przewozy intermodalne – Grupa PKP CARGO

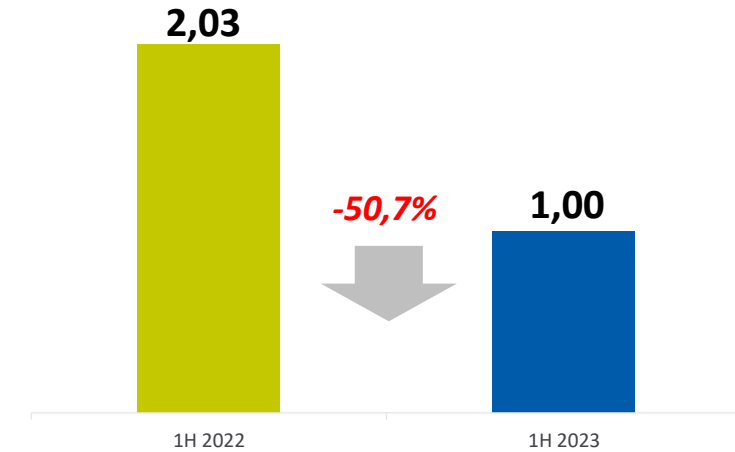
- Trudna sytuacja panująca na rynku intermodalnym w świecie: wojna na Ukrainie, spowolnienie gospodarcze, presja inflacyjna przełożyły się znacząco na wzrost cen przewozów intermodalnych i spowodowały zmniejszenie ilości przewiezionych ładunków (na rzecz transportu samochodowego i morskiego), priorytet przewozów węgla,
- remonty infrastruktury na korytarzu wschód-zachód, niedostateczna przepustowość infrastruktury w związku z realizacją przewozów z/na Ukrainę,

Główne kierunki przewozów: Ukraina, Chiny, Niemcy, Austria, Włochy, Czechy, Białoruś, przewozy przez porty morskie

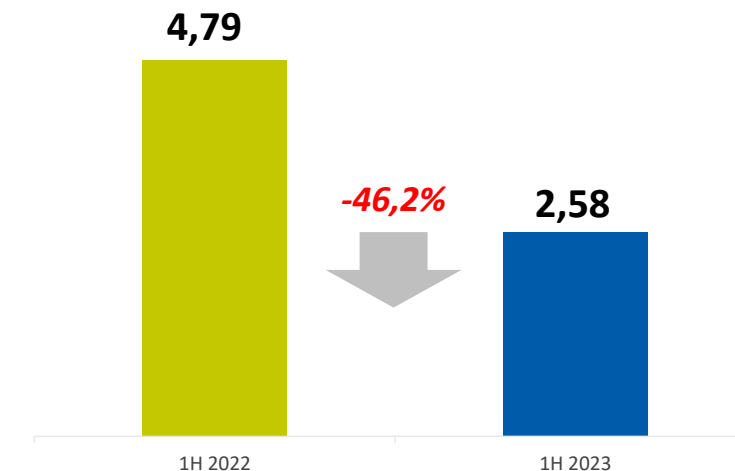


Przewozy intermodalne

praca przewozowa, mld tkm



masa przewieziona, mln ton



> Metale i rudy – Grupa PKP CARGO

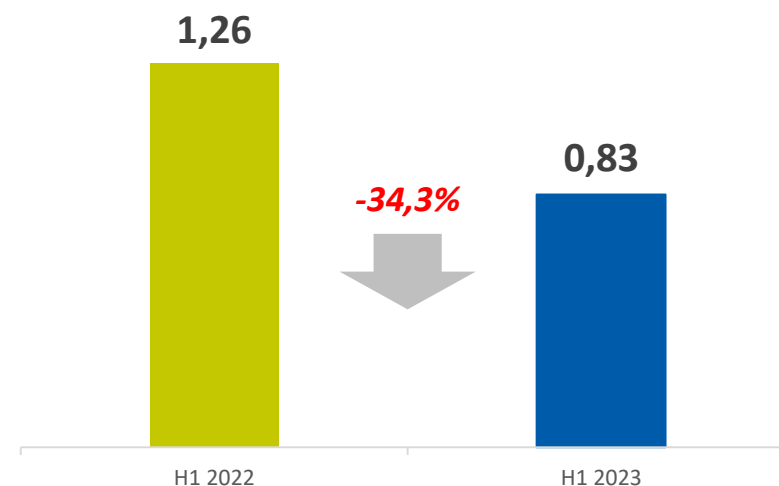
- Trudna sytuacja gospodarcza w Polsce i na świecie, wpłynęła na wielkość podaży i popytu na stal. Wojna na Ukrainie w 2022 roku spowodowała zawirowania finansowe, załamanie handlu z Rosją i Białorusią, co przełożyło się na wzrost presji cenowej m.in. na rynkach metali. W 2023 roku utrzymująca się wysoka inflacja i wysokie stopy procentowe w większości gospodarek, ograniczały ożywienie popytu na stal,
- Światowa produkcja stali według World Steel Association w okresie styczeń-czerwiec 2023r. wyniosła 943,9 mln ton, co oznacza spadek o 1,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2022 roku,
- zmniejszenie produkcji stali w Polsce o -20,0% r/r do poziomu 3,4 mln ton,
- spadek produkcji koksu w Polsce o -12,2% r/r do poziomu 4,1 mln ton,
- zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej - produkcja osiągnęła poziom 66,3 mln ton, tj. spadek o -10,9% r/r.

Główne kierunki przewozów: Ukraina, Czechy, Niemcy, Słowacja, przewozy przez porty morskie

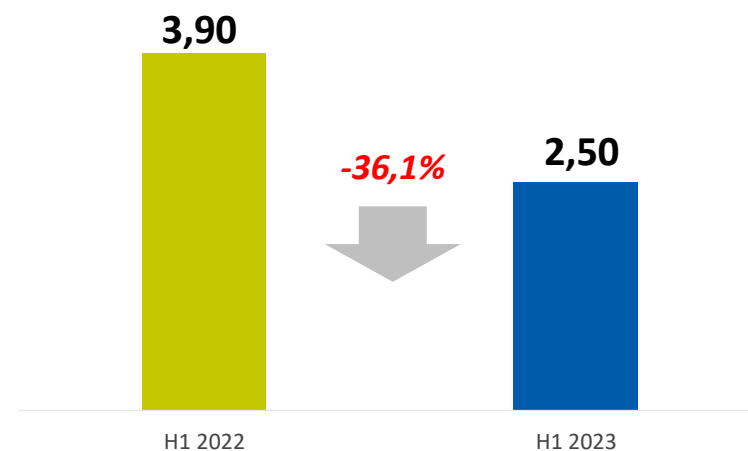


Metale i rudy

praca przewozowa, mld tkm



masa przewieziona, mln ton



> Drewno i płody rolne – Grupa PKP CARGO

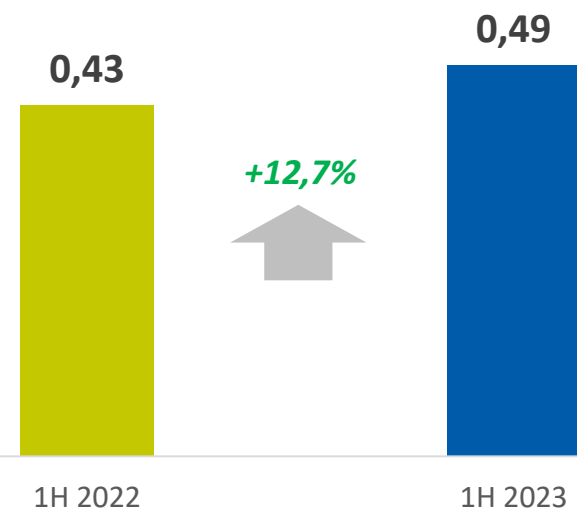
- Brak przewozów drewna w imporcie przez polskie porty morskie,
- zmniejszenie przewozów drewna w imporcie z Białorusi i Litwy,
- zmniejszenie krajowych przewozów drewna (z powodu znacznego osłabienia rynku producentów papieru i wyrobów z drewna).

Główne kierunki przewozów: Ukraina, Niemcy, Czechy, Łotwa, Słowacja, Białoruś

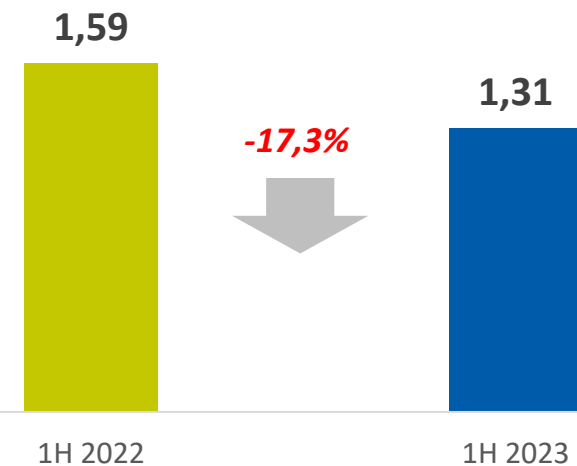


Drewno i płody rolne

praca przewozowa, mld tkm



masa przewieziona, mln ton





> Agenda

- Podsumowanie wyników
- Wyniki operacyjne
- **Wyniki finansowe**
- Plany rozwojowe

> Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO



ZATRUDNIENIE
W **GRUPIE** (OSOBY)
STAN NA:

30/06/2023
19 984

31/12/2022
20 038

STANOWISKA ROBOTNICZE
W **GRUPIE** (OSOBY)
STAN NA:

30/06/2023
15 167

31/12/2022
15 271

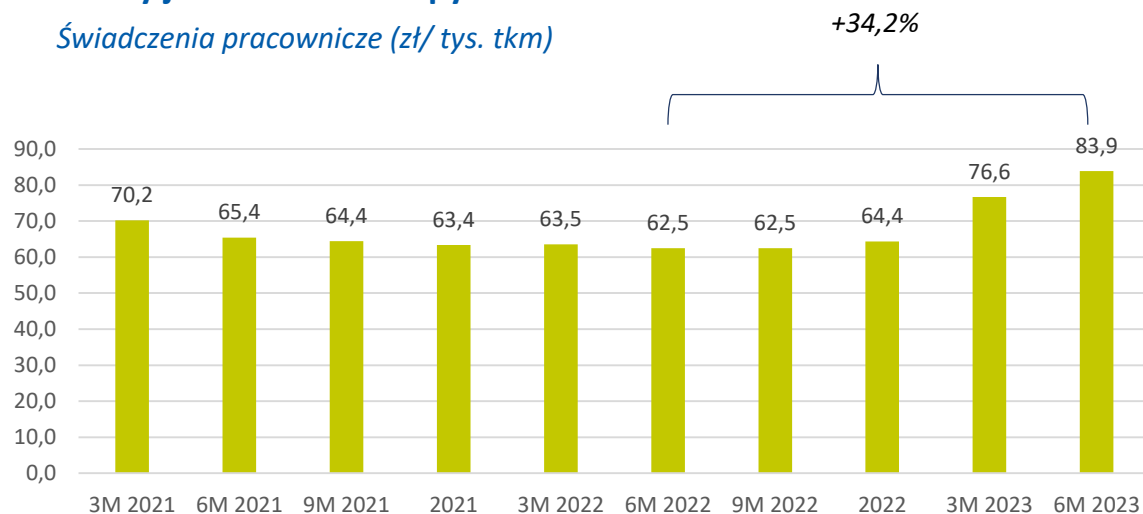
STANOWISKA NIEROBOTNICZE
W **GRUPIE** (OSOBY)
STAN NA:

30/06/2023
4 817

31/12/2022
4 767

Koszty jednostkowe Grupy PKP CARGO

Świadczenia pracownicze (zł/ tys. tkm)



Zachowanie pełnej sprawności operacyjnej poprzez:

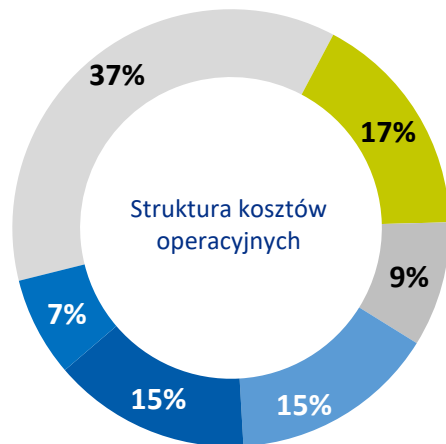
- monitorowanie poziomu odejść pracowników na świadczenia emerytalne i odpowiednie reagowanie na braki kadrowe w danym obszarze biznesowym,
- optymalne wykorzystanie zasobów ludzkich poprzez wprowadzenie projektów i procesów usprawniających realizację celów,
- odpowiednio szybkie reagowanie na dynamicznie zmieniający się rynek zatrudnienia,
- organizację procesu szkoleniowego uwzględniającego czas, niezbędny do pozyskania przez pracowników kwalifikacji i uprawnień zawodowych.

> Koszty operacyjne w wymagającym otoczeniu rynkowym

Struktura i zmiana kosztów operacyjnych za 1H 2023r.

mln zł

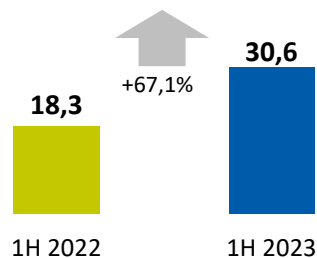
- Koszty świadczeń pracowniczych
- Zużycie energii i paliwa trakcyjnego
- Usługi dostępu do infrastruktury
- Usługi transportowe i pozostałe usługi
- Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości
- Pozostałe koszty



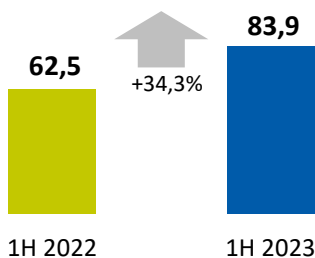
	1H 2022	1H 2023	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Świadczenia pracownicze	832,8	975,5	142,7	17,1%
Energia i paliwo trakcyjne	378,0	448,2	70,2	18,6%
Dostęp do infrastruktury	276,8	246,2	-30,6	-11,1%
Usługi transportowe i pozostałe usługi*	418,2	406,1	-12,1	-2,9%
Amortyzacja i odpisy	365,4	389,7	24,3	6,7%
Pozostałe koszty**	176,1	196,5	20,4	11,6%
Razem	2 447,3	2 662,2	214,9	8,8%

Koszty jednostkowe w przeliczeniu na pracę przewozową

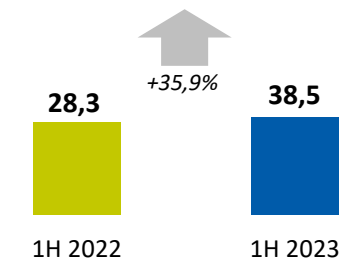
EBITDA na zatrudnionego (tys. zł/zatrudnionego)



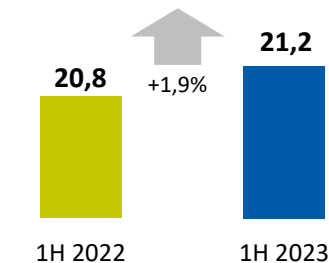
Świadczenia pracownicze (zł/tys. tkm)



Energia i paliwo trakcyjne (zł/tys. tkm)



Dostęp do infrastruktury (zł/tys. tkm)

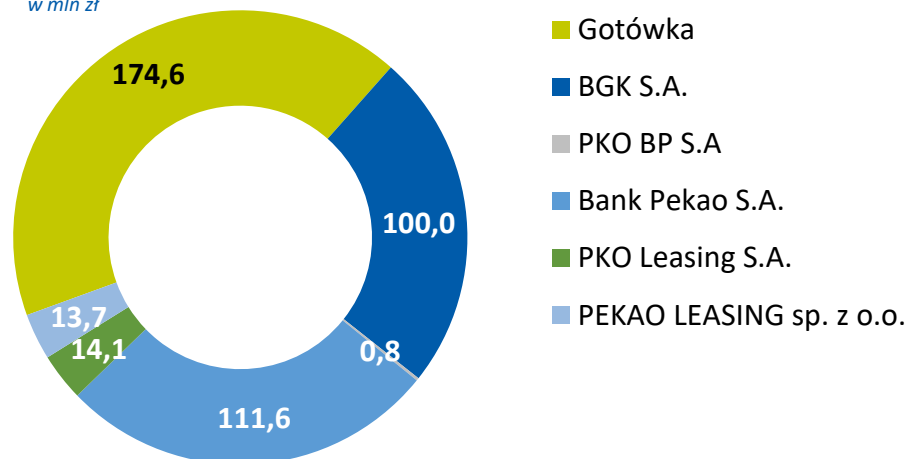


> Przepływy pieniężne, zobowiązania i źródła finansowania

Poprawa struktury finansowej

Dostępne źródła finansowania na 30.06.2023

w mln zł



Wskaźnik	1H 2022	1H 2023
Marża wyniku EBITDA	15,0%	20,9%
ROA	-1,8%	3,7%
ROE	-4,5%	9,1%
ROS	-1,7%	3,8%

Struktura zobowiązań

mln zł

Zobowiązania	31.12.2022	30.06.2023
Długoterminowe	2.344,6	2.529,4
Krótkoterminowe	2.082,7	2.275,3
Zobowiązania razem	4.427,3	4.804,7

Przepływy pieniężne

mln zł

Przepływy pieniężne	1H 2022	1H 2023	zmiana
Operacyjne	320,0	695,7	375,7
Inwestycyjne	-430,8	-587,6	-156,8
Finansowe	-31,7	-111,1	-79,4

> Pomoc finansowa dla kolei w Europie

376 mln EUR

- DB CARGO - pomoc rządowa w ostatnich latach sięgnęła wysokości 376 mln EUR pomimo ponoszenia strat przez spółkę od ponad 10 lat – 2022 r. strata na poziomie 227 mln EUR.

170 mln EUR

- SNCF FRET – w 2019 r. spółka otrzymała pomoc rządową w wysokości 170 mln EUR i umorzenie długu w wysokości 5,3 mld EUR. Obecnie spółka jest restrukturyzowana.

104 mln EUR

- Rail Cargo – spółka zależna OBB dostała ponad 100 mln EUR dofinansowania i pomocy ze strony rządu, pozwoliło to spółce odzyskać rentowność.



- Utrzymuje stabilność i dyscyplinę kosztową,
- zapewnia rentowność przewozów towarowych,
- nie otrzymała wsparcia finansowego ze strony Skarbu Państwa,
- **wypracowała dodatni wynik finansowy w 2022 roku i kolejnych kwartałach 2023 r.**



> Agenda

- Podsumowanie wyników
- Wyniki operacyjne
- Wyniki finansowe
- **Plany rozwojowe**

➤ Stabilne perspektywy w trudnym otoczeniu rynkowym

1H 2023:

- Wypracowanie bardzo dobrych wyników finansowych dzięki utrzymywaniu rentownych kontraktów,
- wpływ sezonowości na obniżenie parametrów przewozowych,
- utrzymanie dyscypliny kosztowej przy zwiększonym poziomie przychodów.

Perspektywa i cele na kolejne kwartały:

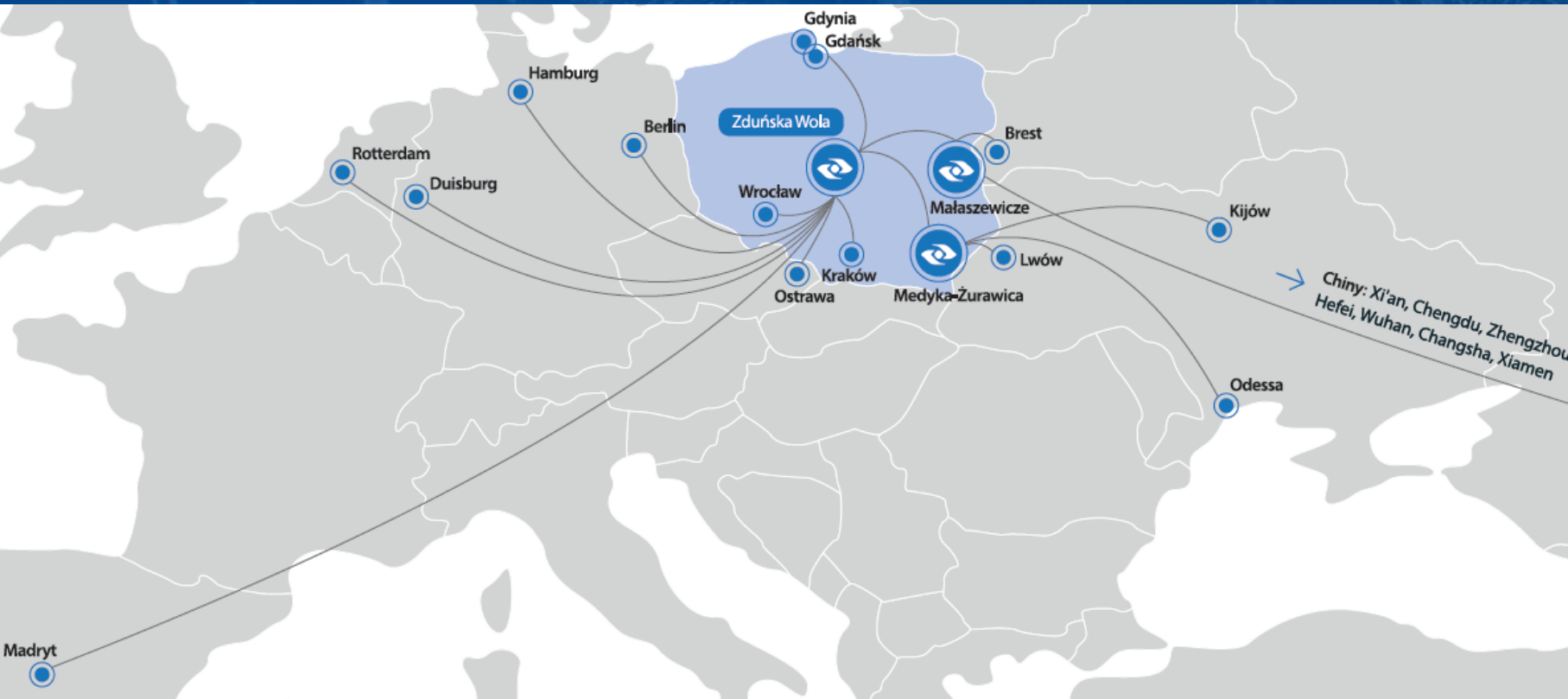
- Koncentracja na rentowności przewozów oraz szukaniu balansu między ceną a wożoną masą towarów,
- zwiększenie w zakresie przewiezionej masy towarowej ze względu na sezon zimowy,
- dostrzegalne symptomy wychładzania gospodarki – prawdopodobna presja na parametry masy towarowej i pracy przewozowej w 2023 r.

> Terminal Intermodalny Karsznice

Rozbudowa i inwestycje w nowoczesny tabor

Terminal intermodalny w Centralnej Polsce, na styku głównej europejskiej linii komunikacyjnej wschód – zachód oraz trasy północ-południe łączącej m.in. Adriatyk, Bałtyk oraz Morze Północne

✓ położony bezpośrednio przy trasie S8 łączącej terminal z europejską siecią autostrad



- powierzchnia terminala: **13 ha**
- docelowa zdolność przeładunkowa: **500 tys.** jednostek multimodalnych rocznie

15

➤ Terminal Intermodalny Karsznice

Oferta:

- przeładunek i składowanie kontenerów próżnych i ładownych z przesyłką neutralną i niebezpieczną
- przeładunek i składowanie naczep i nadwozi wymiennych obsługa kontenerów: ISO 20', ISO 30', ISO 40' i ISO 45', kontenery chłodnie, kontenery z towarem neutralnym, niebezpiecznym i w stanie próżnym, tank kontenery – o wysokości ISO 8'6" i ISO 9'6"
- konfekcjonowanie i dekonfekcjonowanie towarów z kontenerów, paletyzacja

Wyposażenie:

- urządzenia do przeładunku kontenerów
- plac składowy o powierzchni 33 000 m²
- inteligentne systemy optymalizujące operacje logistyczne w tym: automatyczny system identyfikacji kontenerów i rozpoznawania potencjalnych uszkodzeń
- parking do obsługi samochodów ciężarowych na ponad 100 miejsc
- elektroniczny system obsługi zleceń, przydzielania slotów dla składów kolejowych i samochodów ciężarowych
- całodobowy monitoring i oświetlenie nocne
- wanna ociekowa dla towarów niebezpiecznych

Dziękujemy za uwagę

W celu uzyskania dodatkowych informacji prosimy o kontakt z Biurem Zarządu i Relacji Inwestorskich

PKP CARGO S.A.
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

e-mail: relacje.inwestorskie@pkp-cargo.com

Telefon: +48 22 391 46 67

