

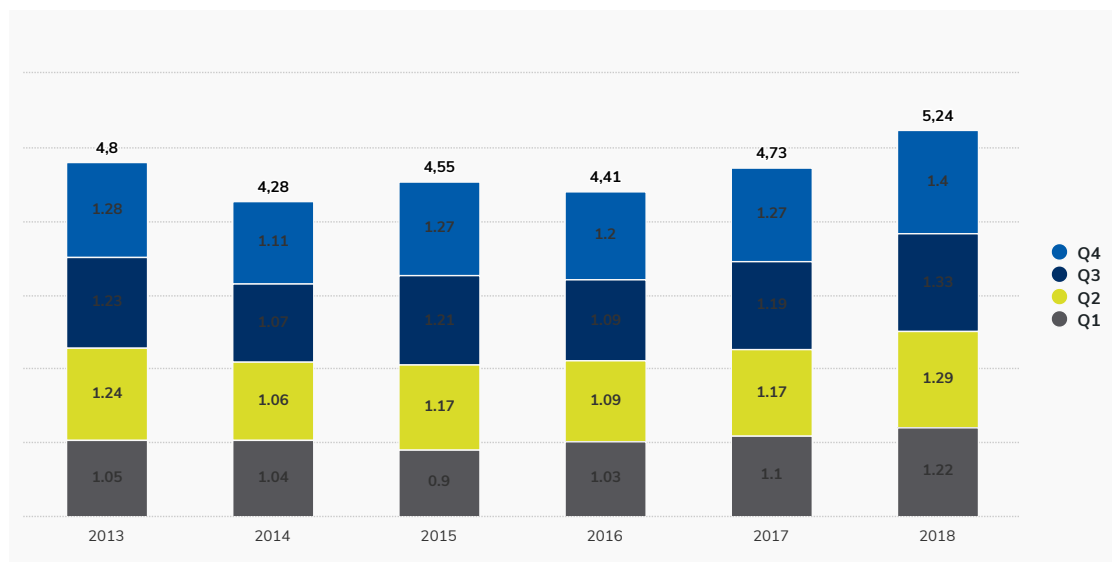
Wyniki Grupy PKP CARGO i perspektywy

Wyniki Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO wypracowała w 2018 roku najlepsze wyniki od 2013 roku, tj. momentu, kiedy PKP CARGO stało się spółką notowaną na GPW.

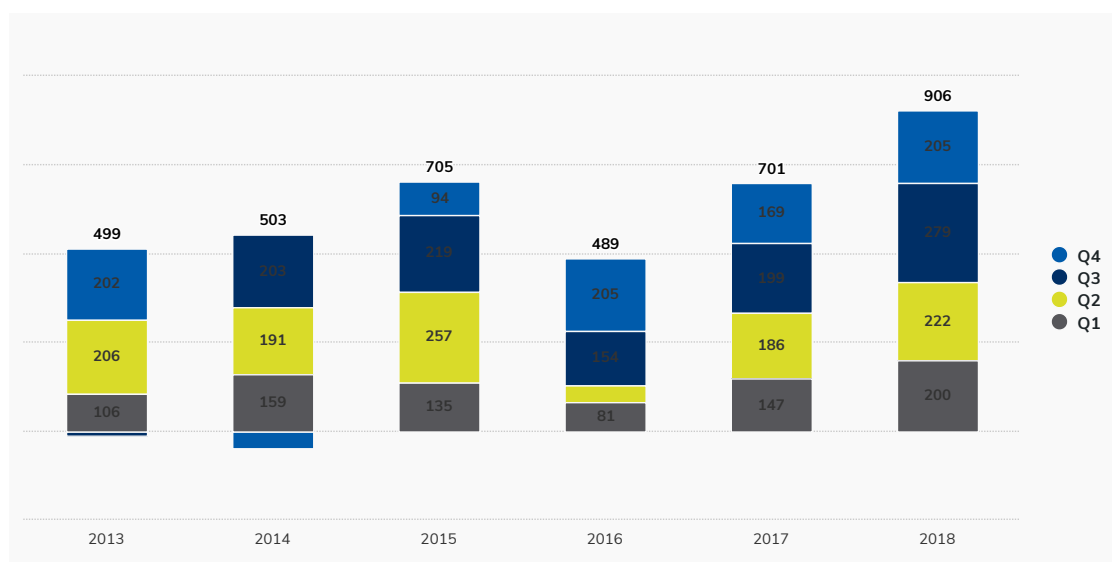
Grupa PKP CARGO zrealizowała w 2018 r. najwyższe przychody operacyjne od 2013 r.

PRZYCHODY OPERACYJNE W LATACH 2013-2018 (MLD Zł)



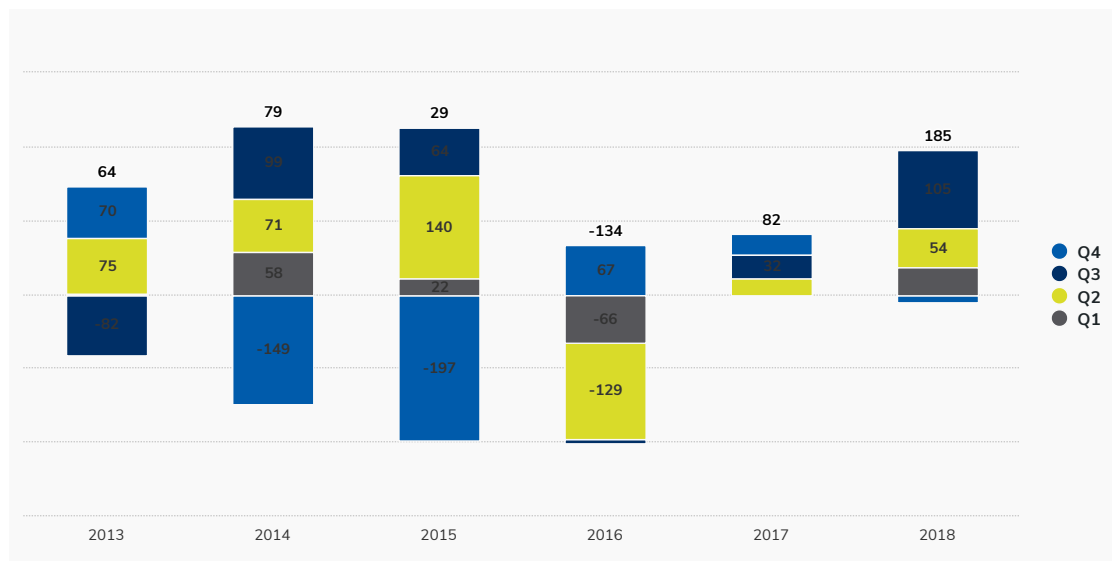
Grupa PKP CARGO zanotowała najwyższy wynik EBITDA od wejścia na giełdę w 2013 r.

EBITDA GRUPY PKP CARGO W LATACH 2013-2018 (MLN Zł)

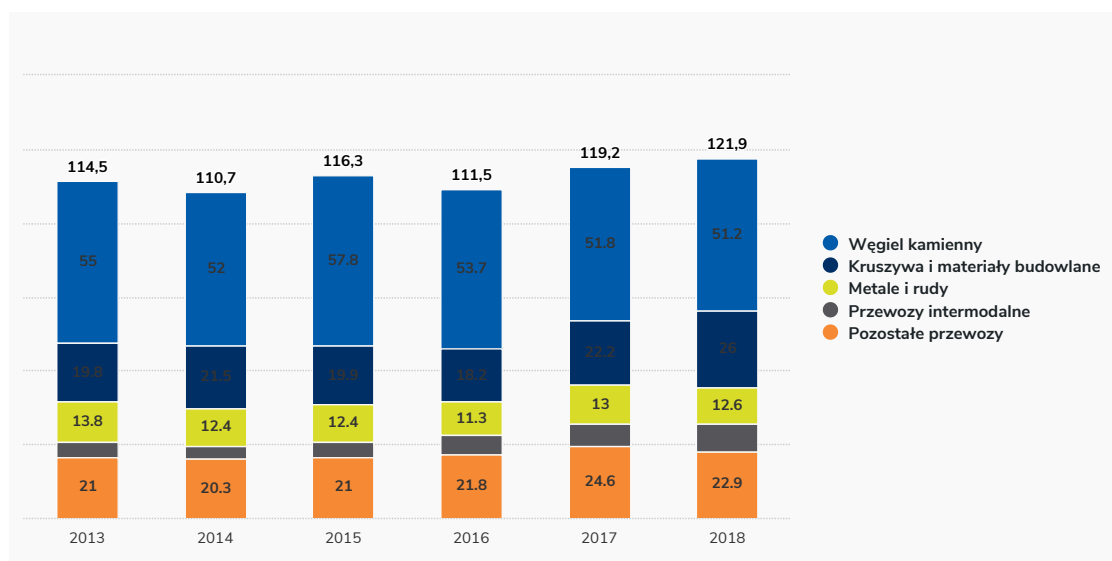


W 2018 r. zanotowano wzrost wyniku netto wobec 2017 r. na poziomie 125%

WYNIK NETTO GRUPY PKP CARGO W LATACH 2013-2018 (MLN Zł)



Do wzrostu przewozów najmocniej przyczynił się popyt na kruszywa i materiały budowlane
 PRZEWIEZIONA MASA W GRUPIE PKP CARGO W LATACH 2013-2018 (MLN TON)



Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w 2018 r.:



PALIWA STAŁE

- mniejszy eksport węgla - wynik znacznego ograniczenia przewozów w eksporcie ogółem oraz zmiany kierunków dostaw w eksporcie lądowym;
- mniejsza r/r produkcja i sprzedaż węgla kamiennego;
- wzrost produkcji energii elektrycznej w elektrowniach zawodowych opartych na węglu kamiennym;
- wzrost importu węgla kamiennego;
- wprowadzenie uchwał antysmogowych;
- liczne zamknięcia torowe związane z remontami głównych szlaków kolejowych;
- spadek średniej prędkości handlowej w Polsce przekładający się na wydłużony czas obiegu taboru;
- wzrost ceny węgla energetycznego i ciepłowniczego.



KRUSZYWA I MATERIAŁY BUDOWLANE

- intensyfikacja realizacji inwestycji drogowych w Polsce w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych;
- zwiększenie zapotrzebowania na przewozy kruszyw do betoniarni oraz wytwórni mas bitumicznych;
- realizacja inwestycji kolejowych z udziałem środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 w ramach Krajowego Programu Kolejowego;
- wzrost produkcji budowlano-montażowej w Polsce, w tym budowy obiektów inżynierii lądowej i wodnej;
- wzrost średniej odległości przewozu ładunków w wyniku zmiany struktury relacji przewozowych;
- ograniczenia związane z przepustowością linii kolejowych.



METALE I RUDY

- niższa praca przewozowa to skutek mniejszej średniej odległości – zmiana struktury relacji przewozowych;
- spadek przewiezionej masy ze względu na niższe przewozy rudy – niższy import rudy żelaza oraz przewozy żużlu z hut;
- remont wielkiego pieca w hucie Arcelor Mittal – mniejsze zapotrzebowanie na surowce do produkcji;
- spadek przewozu metali – m.in. spadek przewozów eksportowych i tranzytowych w związku z niższym zapotrzebowaniem na stal (eksport do Niemiec, Węgier i Turcji oraz w tranzycie do Czech).



INTERMODAL

- rozwój połączeń tranzytowych i obsługa połączeń towarowych w relacji Chiny-Europa-Chiny w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”;
- większy udział przewozów w kontenerach towarów głównie przewożonych w sposób konwencjonalny (np. drewna w postaci wiórów i zrębek, węgla bitumicznego, części samochodowych, papieru);
- realizacja przewozów pomiędzy portamiorskimi a terminalami w głębi kraju;
- wzrost liczby pociągów obsługiwanych własną trakcją na terenie Niemiec, Czech i Słowacji.



PRODUKTY CHEMICZNE

- wzrost przewozów węglowodorów w imporcie ze wschodu i w eksporcie do Bośni, Węgier, Włoch;
- mniejsze przewozy nawozów w eksporcie rekompensowane wzrostem przewozów w imporcie.



PALIWA PŁYNNE

- przejście przez konkurencyjnych przewoźników części przewozów realizowanych na zlecenie spedytorów;
- realizacja przez jednego z producentów biopaliw transportu w cysternach samochodowych z pominięciem transportu kolejowego;
- zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta Grupy PKP CARGO (zmiany wynikające z bieżącej sytuacji popytowo-podażowej);
- odwrócenie w IV kwartale 2018 r. spadkowej tendencji obserwowanej w poprzednich kwartałach 2018 r. wynikające ze wzrostu zapotrzebowania na paliwa na rynku krajowym.

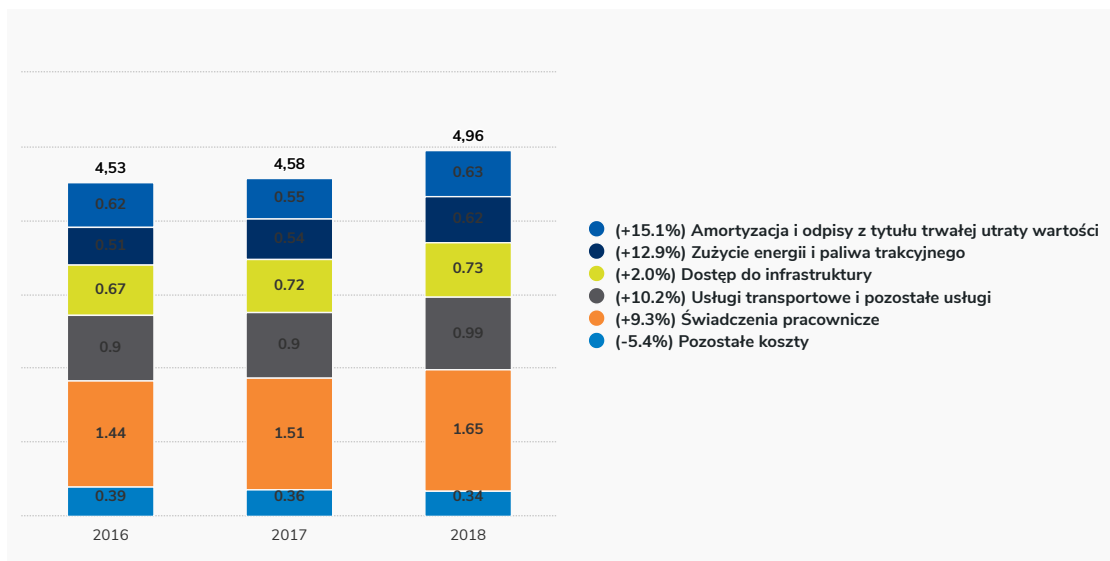


DREWNO I PŁODY ROLNE

- spadek importu drewna z Białorusi rekompensowany wzrostem przewozów w kraju oraz importem przez porty morskie (krótsze odległości przewozu);
- wzrost eksportu drewna z wiatrołomów do Rumunii, Słowacji i na Węgry;
- niższe przewozy produktów rolnych: znaczne obniżenie eksportu zbóż przez porty morskie, brak importu rzepaku z Węgier, wstrzymanie przewozów kolejowych kukurydzy w imporcie z Ukrainy, zakończenie jednego z kontraktów na transport zbóż przez Grupę AWT.

Koszty pozostają pod kontrolą, mimo podwyżek wynagrodzeń i odpisu wartości taboru

KOSZTY OPERACYJNE W LATACH 2016-2018 (MLD ZŁ)



Perspektywy na przyszłość

W dniu 26 listopada 2018 r. Rada Nadzorcza Spółki zatwierdziła Strategię Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023.

Nowa Strategia Grupy PKP CARGO to odpowiedź na wyzwania i możliwości, jakie stwarza rynek polski i zagraniczny. Grupa nie chce ograniczać swojej roli tylko do funkcji przewoźnika, ale w coraz szerszym zakresie będzie świadczyć kompleksowe usługi logistyczne.

Strategia określa wizję i misję Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023, ale z perspektywą do 2038 roku. To najważniejszy dokument dla Grupy, gdyż wskazuje kierunki rozwoju, a jest także elementem jej integracji.



Grupa PKP CARGO ma być najpóźniej za pięć lat liderem rynku w Europie Środkowej i Wschodniej dzięki zdobyciu pozycji nr 1 w obszarze Trójmorza, czyli w paneuropejskich korytarzach transportowych północ- południe. PKP CARGO dąży również do zdobycia dominującej pozycji na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze Unii Europejskiej. W obu przypadkach dotyczyć to będzie zarówno masy przewiezionych ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej. Pozycja lidera, którą Grupa chce osiągnąć do 2023 roku, ma być umacniania w latach 2023-2038.



Cele Grupy PKP CARGO

CELE STRATEGICZNE

- Pozycja nr 1 w obszarze "Trójmorza" i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze Unii Europejskiej pod względem pracy przewozowej oraz przewiezionej masy do 2023r. i wzmacnianie pozycji w latach 2023-2038
- 65% udział w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2023 roku mierzony pracą przewozową

CELE KRÓTKOOKRESOWE

- Stworzenie najbardziej konkurencyjnej oferty dla partnerów biznesowych na Nowym Jedwabnym Szlaku na obszarze Unii Europejskiej i w obszarze "Trójmorza"
- Coroczny wzrost efektywności operacyjnej mierzony wskaźnikami KPI
- Utrzymanie tempa wzrostu ceny akcji wyższego od wzrostu wartości WIG30
- Coroczny zysk netto na poziomie minimum 5% przychodów od 2019r. i minimum 8%

Jednocześnie ma następować proces zwiększania udziałów PKP CARGO w rynku krajowym. Obecnie Grupa kontroluje niespełna 50% transportów kolejowych w Polsce w ujęciu pracy przewozowej, a w 2023 r. ten wskaźnik ma wzrosnąć do 65%. Część wzrostu zapewni rozwój organiczny Grupy, ale ważna będzie też akwizycja. Akwizycja ma być również prowadzona na rynkach zagranicznych, gdyż w ten sposób szybciej i łatwiej będzie można realizować program ekspansji Grupy na rynkach euroazjatyckich.