

**Opis/częściowy transkrypt spotkania zorganizowanego 24 maja 2023 r.**  
**po publikacji wyników finansowych Grupy UNIMOT za 1Q2023 r.**



**Skonsolidowane wyniki finansowe Grupy UNIMOT za I kw. 2023**

***Consolidated Financial Results of the UNIMOT Group for Q1 2023***

23 maja 2023 r. / 23 May 2023



**Przedstawiciele UNIMOT:**

- Adam Sikorski, Prezes Zarządu
- Kuropatwa, Wiceprezes Zarządu ds. Finansowych
- Robert Brzozowski, Wiceprezes Zarządu ds. Handlowych
- Mirosław Szczypiński, Dyrektor ds. Relacji Inwestorskich

## I KWARTAŁ 2023 ROK: PODSTAWOWE DANE FINANSOWE I OPERACYJNE Q1 2023: KEY FINANCIAL AND OPERATIONAL DATA

 <p>Przychody ogółem Total revenues <b>3 279 mln zł</b></p>	 <p>EBITDA skorygowana** Adjusted EBITDA** <b>105 mln zł</b></p>	 <p>EBITDA* <b>115 mln zł</b></p>	 <p>Zysk netto Net profit <b>82 mln zł</b></p>
 <p>Wolumen sprzedaży ON&amp;BIO Diesel&amp;BIO sales volume <b>506 tys./thous. m<sup>3</sup></b></p>	 <p>Wolumen sprzedaży gazu LPG LPG sales volume <b>78 tys./thous. Mg</b></p>	 <p>Wolumen sprzedaży gazu ziemnego Natural gas sales volume <b>257 GWh</b></p>	 <p>Wolumen sprzedaży energii elektrycznej Electricity sales volume <b>1 138 GWh</b></p>

 <p>Liczba stacji AVIA Number of AVIA stations <b>110</b></p>		 <p>Zakończenie transakcji nabycia aktywów Lotos Terminale oraz Olavion Completion of the transaction for acquisition of Lotos Terminale and Olavion assets</p>
 <p>Wolumen sprzedaży paliw na stacjach własnych Sales volume at own stations <b>21 522 m<sup>3</sup></b></p>		 <p>Zrealizowanie dwóch dostaw ze Stanów Zjednoczonych oleju napędowego, każda po ok. 38 tys. ton Making two deliveries of diesel from the United States, each of approximately 38,000 tonnes</p>
		 <p>Duża niepewność na rynkach globalnych High uncertainty on global markets</p>

\* EBITDA: zysk przed odliczeniem odsetek, podatków, deprecjacji i amortyzacji; \*\* EBITDA skorygowana, EBITDA (S): EBITDA skorygowana o wpływ wyceny zapasów paliw ciekłych i gazowych oraz innych produktów energetycznych, przesunięcia w czasie w dotychczasowych przychodach związanych z obrotem paliwami ciekłymi i gazowymi oraz innymi produktami energetycznymi oraz inne zdarzenia jednorazowe.  
\* EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization; \*\* Adjusted EBITDA, EBITDA (S): EBITDA adjusted for the impact of valuation of liquid and gaseous fuels reserves and other energy products, time shifts of costs and revenues related to liquid and gaseous fuels trade and other energy products, as well as other non-recurring events

### Filip Kuropatwa

Witam wszystkich, dzień dobry. Mam przyjemność przedstawić Państwu wyniki finansowe Grupy za 1Q 2023. Jak ten kwartał wyglądał? W naszej ocenie, jesteśmy może nieskromni, ale bardzo zadowoleni. Bardzo dobre wyniki nie tylko wolumenowo, ale również marżowo. W 1Q my zanotowaliśmy, podkreślam słowo my, gdyż ten pierwszy kwartał jest zazwyczaj sezonowo dla nas kwartałem statystycznie najślabszym, przychody 3 miliardy 200 milionów, EBITDA skorygowana 105 milionów, księgowa 115 milionów. Więcej szczegółów przedstawię omawiając poszczególne biznesy. Będzie to omówione w dalszej części mojej prezentacji. podczas opisu biznesów.

## **NOWE SEGMENTY DZIAŁALNOŚCI** **NEW OPERATIONAL SEGMENTS**



4

Filip Kuropatwa

Co się do dzisiaj wydarzyło w tym roku 2023? Są dwa największe czynniki w Grupie, przejęcie, zakup, zakończenie transakcji Lotos Terminale, nabyte aktywa już pracują w Grupie, oraz zamknięcie transakcji przejęcia spółki Olavion, logistycznej, kolejowej spółki przewozowej. Z ciekawostek, co się też ważnego wydarzyło na rynku, to duża zmiana dla nas, do czego się przygotowaliśmy, do czego cały rynek się przygotowywał, to wejście w życie sankcji na produkt rosyjski, w naszym obszarze zainteresowania, czyli produkty gotowe, diesel i benzynę. Z naszego punktu widzenia, diesel i benzyna, od połowy lutego nie handlujemy tym produktem. Tak, jak żeśmy sygnalizowali, jesteśmy do tego przygotowani. Logistyka jest do tego przygotowana, ta kolejowa, ta terminalowa, i ta przeładunkowa, mam tutaj na myśli terminal duński. Od jakiegoś czasu sygnalizowaliśmy naszą strategię w tym kierunku, więc wszystko dzieje się bez uszczerbku, bez żadnych turbulencji lub perturbacji logistycznych. W związku z tą zmianą zaczynamy się otwierać na inne kierunki. Paliwa napływają na polski rynek z kierunków, których nie widzieliśmy wcześniej, przynajmniej my w Unimocie. Czyli jest to też to, o czym piszemy, pierwszy transport oleju napędowego z USA do Polski, co nie miało miejsca nigdy wcześniej. I takie zdarzenia będą coraz częstsze w przyszłości. Będą się pojawiały produkty z bardziej egzotycznych kierunków. Nadal żyjemy w czasach rynku niepewności. Oczywiście, my lubimy tę niepewność, ale musimy pamiętać o kondycji gospodarki i otoczenia biznesowego. Tak, że to nam trochę doskwierało i doskwierać będzie prawdopodobnie przez jakiś czas.

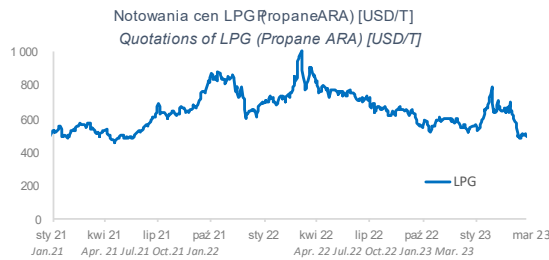
Przeobrażamy też Grupę, co pokazujemy w naszych raportach, i pierwszy i drugi kwartał to kwartały zmian jeśli chodzi o całość naszego biznesu i segmenty, które prezentujemy Państwu

w rezultatach. Mamy nowy segment Infrastruktura i Logistyka, w którym skupiamy się na stronie serwisowej dla rynku frontowego, czyli Lotos Terminale, dzisiaj Unimot Terminale i Unimot Infrastruktura, aktywa nabyte od Lotos Terminale oraz spółka RCEkoenergia, która stanowi zasilanie dla terminali, i spółka Olavion. One stanowią, na chwilę obecną, ten segment infrastrukturalny dla segmentu paliwa.

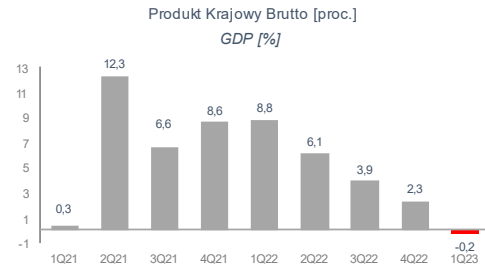
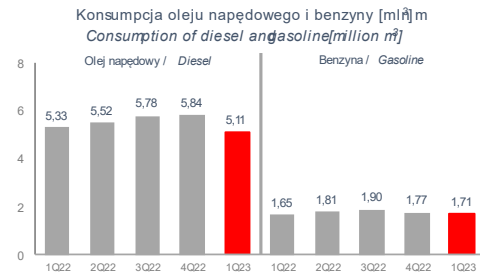
Segment Bitumenowy, tutaj następuje wydzielenie, ponieważ będzie to bardzo znaczący segment w Grupie i biznes bitumenowy będzie prezentowany oddzielnie w Grupie. W tym momencie, jeśli chodzi o pierwszy kwartał, w segmencie bitumenowym jest tylko aktywność, którą prowadzimy od lat w Unimot S.A., ale już od kwietnia w tym segmencie będzie biznes Unimot Bitumen prezentowany, i jakby ta aktywność Unimot S.A. w grupie zaniknie i przeniesie się do spółki w grupie Lotos Terminale, czyli Unimot Terminale.

Pojawia się również nowy segment, czyli Segment Paliwa Stałe. W tym momencie, w pierwszym kwartale zawiera on aktywność Unimot S.A., głównie w zakresie obrotu produktami węglowymi, który już się rozpoczął. Tak jak sygnalizowaliśmy, pewne akwizycje w tym obszarze też będą prezentowane również w tym segmencie.

## OTOCZENIE RYNKOWE W 1Q 2023 R. MARKET ENVIRONMENT IN Q1 2023



Źródła: Platts, Argus, POPIHN, GUS, wyliczenia własne Sources: Platts, Argus, POPIHN, GUS, own calculations



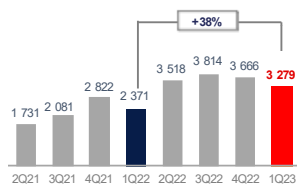
5

### Filip Kuropatwa

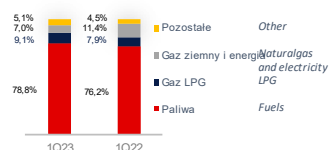
Rynek się stabilizuje, trochę się to uspokaja. Co się dzieje na rynkach Commodities, co nas cieszy, ceny spadają, więc kapitałochłonność i wartość nominalna produktu, którym handlujemy stabilizuje się, z tendencją spadkową. Niestety, przyczyną tej tendencji spadkowej jest globalne spowolnienie i spadek popytu, co już nas cieszy trochę mniej. Jeśli chodzi o konsumpcję oleju napędowego i benzyn, no to pierwszy kwartał, widzimy spadek konsumpcji diesla, według danych, do których mamy dostęp. To trochę niepokoi, nie będziemy tego kryli. Ale to jest naturalne przy spowolnieniu gospodarczym, korelacja diesla i PKB jest wysoka. Mamy gwałtowne hamowanie, ale tego się spodziewaliśmy, i co jest odzwierciedlone w konsumpcji. Konsumpcja benzyny i LPG rośnie rok do roku. LPG szczególnie notuje silne wzrosty, co jest związane z alternatywą przejścia z innych paliw na LPG, gdyż klienci szukają paliw alternatywnych. Nawet jeśli ten sezon grzewczy, z którym LPG jest związane był nieco lżejszy tej zimy.

## DANE FINANSOWE FINANCIAL DATA

Przychody ogółem [w mln zł]  
Total revenues [PLN million]



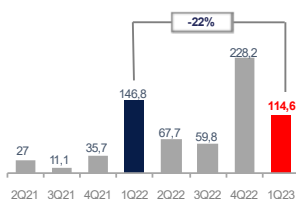
Struktura przychodów ogółem  
Total revenues breakdown



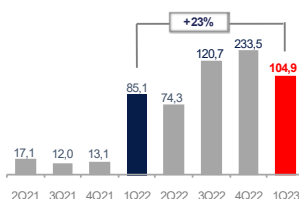
Zyskowność i marżowość [w mln zł]  
Profitability and margins [PLN million]

	1Q23	1Q22	1Q23/1Q22
Zysk brutto ze sprzed.	249	211	18.2%
Gross profit on sales			
Marża brutto na sprzedaży	7.6%	8.9%	-1.3 pp.
Gross margin on sales			
Zysk operacyjny / Operating profit	109	144	-24.4%
Operating profit			
Marża zysku operacyjnego	3.3%	6.1%	-2.8 pp.
Operating profit margin			
Zysk netto / Net profit	82	115	-28.5%
Net profit			
Marża netto / Net margin	2.5%	4.8%	-2.3 pp.
Net margin			

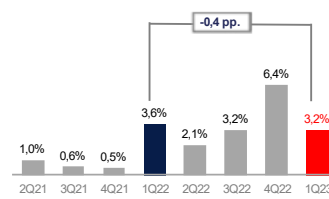
EBITDA [w mln zł]  
EBITDA [PLN million]



EBITDA(S) [w mln zł]  
Adj. EBITDA [PLN million]



Marża EBITDA (S)  
Adj. EBITDA margin

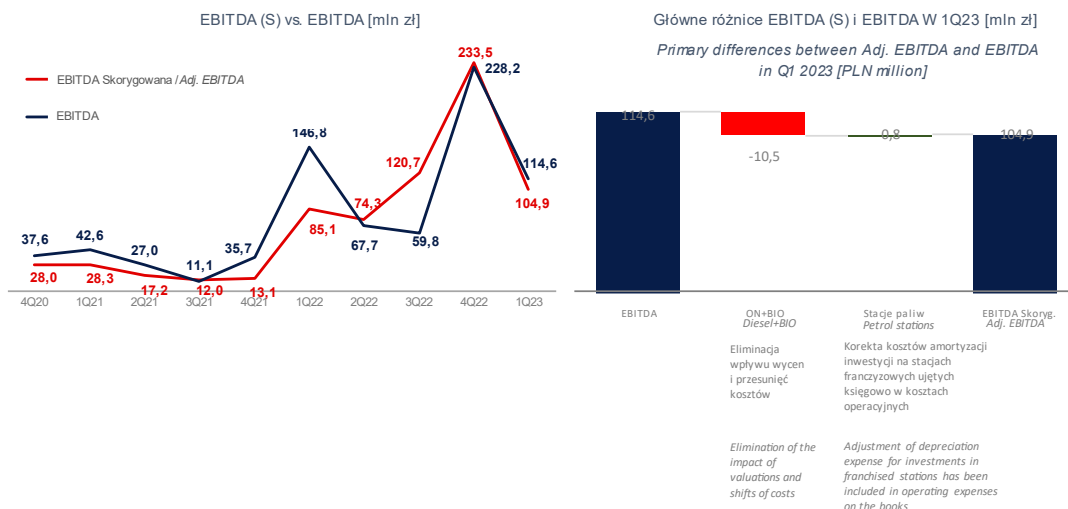


7

### Filip Kuropatwa

Wzrost w dochodach, prawie trzy miliardy trzysta versus dwa miliony siedemset, co jest podyktowane głównie wzrostem wolumenów, cały czas podkreślamy ten fakt. Wiemy, że same przychody nie są idealnym wskaźnikiem kondycji spółki, przy tej zmienności rynku. EBITDA księgową 114 milionów, EBITDA skorygowana 104 miliony, wyższa niż w roku ubiegłym skorygowana niższa księgową, ale tutaj to porównanie wartości księgowych w związku ze zmianami w grupie i zmianą wielkości zapasu obowiązkowego jest trudniejsze. Marża EBITDA nieco niższa, przychody tutaj będą zaburzać tę marżę, marża do przychodów nie jest dobrym wskaźnikiem moim zdaniem, przy dużej zmienności rynku, przy stabilniejszych rynkach, to tak. Jeśli chodzi o strukturę przychodów to co nas cieszy spada udział przychodów paliw, wzrasta udział gazu ziemnego i energii, w drugim kwartale proporcje te zaburzają się a nawet zmieniają bardziej, w preferowanym przez nas kierunku, czyli dywersyfikacja Grupy będzie większa jeśli chodzi o podział przychodów, ale proporcje w 1Q 2023 versus 1Q 2022 są dość podobne, i to się będzie zmieniać w tym kierunku.

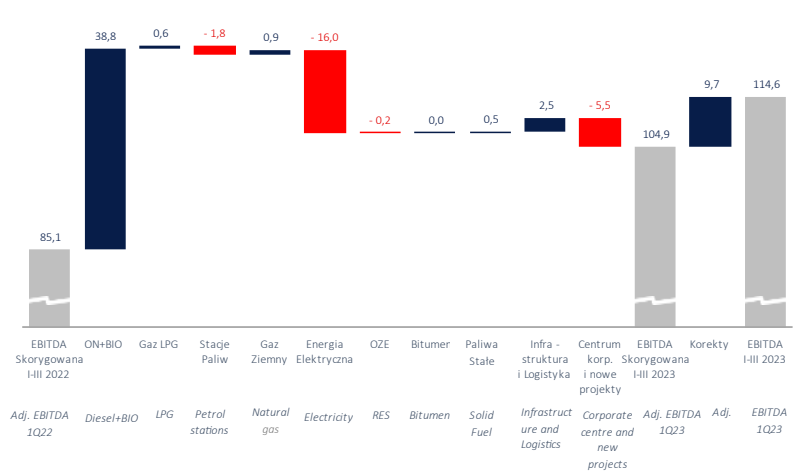
## EBITDA VS. EBITDA SKORYGOWANA EBITDA VS. ADJUSTED EBITDA



Filip Kuropatwa

Jeśli chodzi o EBITDA skorygowaną i księgową, w związku z tym, że nie mamy aż tak dużej pozycji na zapasach obowiązkowych, to co nam zawsze doskwiera w wycenach księgowych, czyli ten rozjazd pomiędzy wycenami spotowymi a wycenami transakcji terminowych nie odgrywa takiej roli, dlatego wyniki w 4Q 2022 i 1Q 2023 są bardzo zbieżne, biorąc pod uwagę zobowiązania w skorygowanej EBITDA. Zależą one również od zachowań w trakcie roku.

## **GŁÓWNE PRZYCZYNY WZROSTU WYNIKÓW SKONSOLIDOWANYCH R/R** **PRIMARY REASONS FOR HIGHER CONSOLIDATED RESULTS Y/Y** **1Q23** [w mln zł / in PLNmillion]



EBITDA skorygowana w 1Q23: Adj. EBITDA in Q 1 2023: 104,9 mln zł	
ON+Bio / Diesel+Bio	87,1
Gaz LPG / LPG	18,0
Stacje Paliw / Petrol stations	-0,5
Gaz Ziarny / Natural gas	5,1
Energia elektryczna / Electricity	8,3
OZE / RES	-0,7
Bitumeny / Bitumen	0,3
Paliwa Stałe / Solid Fuel	0,5
Infrastruktura i Logistyka / Infrastructure and Logistics	2,5
Centrum korp. i nowe projekty / Corporate centre and new projects	-15,7

Podjęcie zarządcze / Managerial approach

### Filip Kuropatwa

ON i Bio, w tym obszarze pierwszy kwartał 2023 był lepszy niż 1Q 2022, biorąc pod uwagę porównywalne dane, brak naszej aktywności w pierwszym kwartale ubiegłego roku. Będę to omawiał szczegółowo w segmencie Paliwa. LPG, podobnie, pomimo wzrostu wolumenów marża jednostkowa w ubiegłym roku była na wysokim poziomie, więc było to trudne do utrzymania w bieżącym roku. Stacje paliw, nieco gorszy wynik, o czym powiem więcej później. Energia elektryczna, to jeden z głównych czynników, który miał wpływ tutaj w odniesieniu do sytuacji w pierwszym kwartale 2022, co było związane z nadzwyczajnymi zyskami w obrocie. Inne nasze działy, zmienność tutaj nie jest wysoka, ale oczywiście ma miejsce. Szczególnie w odniesieniu do kontrybucji tych nowych segmentów, jak na przykład Paliwa Stałe, będą one generowały nowe rezultaty dla Grupy, Korekty zostały już wcześniej zaprezentowane przeze mnie.



## ZADŁUŻENIE I FINANSOWANIE DEBT AND FINANCING

Linie kredytowe na 31.03.2023 *Credit lines as at 31.03.2023*

Główne banki <i>Major banks</i>	Łączny limit kredytowy* <i>Total credit limit*</i>	Główne kowenanty (zależne od banku) <i>Major covenants (bank-dependent)</i>	Odnowienie <i>Renewal</i>
mBank, Bank Millennium, PKO BP, BOŚ	258,5 mln PLN**  50,0 mln USD	Wskaźnik płynności bieżącej, wskaźnik zysku netto, wskaźnik zysku ze sprzedaży, EBITDA/odsetki, wskaźnik kapitałów własnych do sumy bilansowej. <i>Current liquidity ratio, net profit ratio, profit on sales ratio, EBITDA/interests, net debt ratio/EBITDA, equity to balance sheet total ratio</i>	Główne linie kredytowe odnawiane corocznie. Pozostałe na okres zgodny z harmonogramem inwestycji (infrastruktura gazu ziemnego). <i>Main credit facilities are renewed every year. The other ones – for periods compliant with the investment schedule (natural gas infrastructure)</i>

[mln zł / PLNm] 31.03.2023		Dostateczne limity kredytowe i wysoka płynność <i>Sufficient credit limits and high liquidity</i>	
Bankowe zadłużenie ogółem*** <i>Bank debt in total***</i>	230	Utrzymujemy najwyższy jakościowo poziom współpracy z ubezpieczycielami: <b>Atradius, Euler Hermes, KUKE, Coface</b> , przy wsparciu brokerskim ze strony <b>Marsh Polska</b> <i>We maintain top quality level of cooperation with the insurers: Atradius, Euler Hermes, KUKE, Coface, with the brokerage support from Marsh Polska</i>	Marża od zobowiązań z tytułu kredytów, pożyczek oraz innych instrumentów dłużnych zależy od zmiennej stopy procentowej, do której się odnosi. Analiza przedziałowa marży UNIMOT S.A.: <i>Margin of liabilities due to credits, loans and other debt instruments depends on variable interest rate it refers to. Interval analysis of UNIMOT S.A. margin:</i>
Wskaźnik płynności bieżącej <i>Current liquidity ratio</i>	1,7		<ul style="list-style-type: none"> <li>WIBOR 1M – marża w przedziale / <i>margin in the interval</i> of 1,0 -1,2 pp.</li> <li>LIBOR 1M - marża na poziomie / <i>margin at the level</i> of 1,8 pp.</li> <li>SOFR ON – marża w przedziale / <i>margin in the interval</i> of 1,35 -1,4 pp.</li> <li>WIBOR 3M – marża na poziomie / <i>margin at the level</i> 1,4 pp.</li> <li>EURIBOR 1M – marża w przedziale / <i>margin in the interval</i> of 1,3-1,5 pp.</li> </ul>
Wskaźnik płynności szybkiej <i>Quick liquidity ratio</i>	1,2		
Wskaźnik płynności gotówkowej <i>Cash liquidity ratio</i>	0,3		

Powyższa informacja nie uwzględnia finansowania związanego z transakcją nabycia aktywów Lotos Terminale S.A. przez Unimot Investments Sp. z o.o.

*The above information does not include financing related to the acquisition of Lotos Terminale S.A. assets by Unimot Investments Sp. z o.o.*

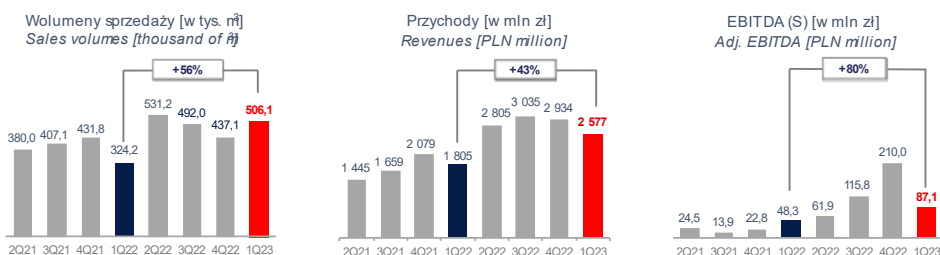
\* z uwzględnieniem linii trade finance finansujących wybrane kontrakty zakupowe; \*\* w tym BOŚ faktoring 59,0 mln zł; \*\*\* w tym BOŚ faktoring 15,0 mln zł  
\* including trade finance lines financing selected purchase contracts \*\* including BOŚ factoring PLN 59,0 million \*\*\* including BOŚ factoring PLN 15 million

10

## Filip Kuropatwa

Tutaj nie było rewolucji w odniesieniu do końca ubiegłego roku. Otrzymaliśmy pewne dodatkowe finansowanie, ponieważ wolumeny i przychody rosną. Biorąc pod uwagę nasze rezultaty, mamy bardzo pozytywną informację zwrotną z sektora finansowego, z którym współpracujemy. Cóż, chcielibyśmy, aby działało się to szybciej, ale są to skomplikowane kwestie. Pracujemy nad liniami, które pojawią się w drugim i trzecim kwartale. W szczególności związane z obsługą rynku paliwowego i rynku Bio. Jeśli chodzi o finansowanie handlowe, pojawi się nowe zadłużenie, które związane jest z nabyciem aktywów Lotos Terminale, w odniesieniu do ich skali.

## SEGMENT ON+**BIO** DIESEL+**BIO** SEGMENT



- Sytuacja rynkowa ► duża niepewność na rynku przed wprowadzeniem embarga na olej napędowy (5 lutego 2023 r.) dawała możliwość osiągnięcia dodatkowych marż  
*Market situation ► high uncertainty in the market prior to the diesel embargo (5 February 2023) provided the opportunity to achieve additional margins*
- Logistyka ► zwiększony potencjał logistyczny dzięki nabyciu spółki Olavion operującej w branży transportu kolejowego oraz zakupionym systemem kolejowym  
*Logistics ► increased logistical capacity thanks to the acquisition of the rail transport company Olavion and the acquired rail tanks*
- Sprzedaż ► eksport paliw z Polski do Ukrainy hamowany wzrostem konkurencji na tym rynku i sezonowym zmniejszonym popytem z tego rejonu  
*Sale ► fuel exports from Poland to Ukraine hampered by increased competition in this market and seasonal reduced demand from Ukraine*

12

### Filip Kuropatwa

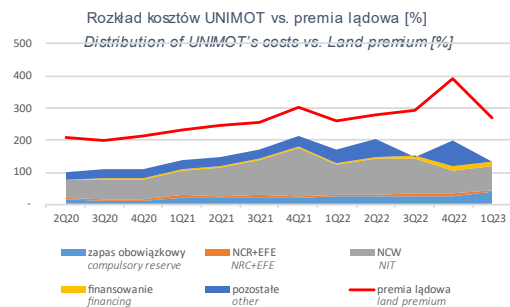
Segment Diesel + Bio, wzrost wolumenów o 56%, duża aktywność po naszej stronie w pierwszym kwartale, biorąc pod uwagę, że ten kwartał jest zwykle najslabszy dla nas pod względem wolumenów, ale również wejście konkurencji na rynek ukraiński, co spowodowało wzrost wolumenów, a popyt na tym rynku był osłabiony. To spowodowało wzrost znaczący wzrost EBITDA w tym segmencie. Te czynniki miały wpływ na dużą niepewność i zamieszanie na rynku w odniesieniu do sankcji. Wszyscy zastanawiali się nad tym, jaki będzie wpływ sankcji. Były różne opinie w ubiegłym roku, że nic się nie wydarzy, że rynek się ustabilizuje. Druga wersja dotycząca stabilizacji działa. To była naturalna reakcja, że rosyjscy producenci próbowali wprowadzić tak dużo produktu jak to było możliwe na rynek przed wejściem w życie embarga. My mikswaliśmy do końca tego okresu. Zanotowaliśmy zyski z tytułu tej zmienności rynku i również dodatkowe marże.

Tak jak mówiliśmy, nabycie spółki Olavion i wzrost naszych zdolności logistycznych miały wpływ na nasze rezultaty i wygenerowaną EBITDA. One właściwie miały już ten sam efekt w 4Q ubiegłego roku. Chcemy wynajmować cysterny dla chętnych z rynku. Te dwie akwizycje miały główny wpływ na nasze rezultaty, jak również wpływ dodatkowego biznesu, eksportu z Polski do Ukrainy. Przywykliśmy do tego od ubiegłego roku, sezonowość paliw jest nawet wyższa teraz. A pierwszy kwartał jest najslabszym w roku, i tak będzie zawsze. A rynek ukraiński, oni zalali się paliwami w oczekiwaniu na embargo na produkt rosyjski.

## PREMIA ŁĄDOWA I ZMIANA KOSZTÓW UNIMOT LAND PREMIUM AND CHANGE OF UNIMOT'S COSTS



- Baza do ceny spot ON blend (93% diesel i 7% biopaliwo)  
Base to spot price of diesel blend (93% diesel and 7% biofuel)
- Nie uwzględnia opustów stosowanych przez koncerny (różne poziomy w zależności od klienta oraz regionu)  
Does not take into account discounts applied by corporations (different levels depending on the customer and the region)



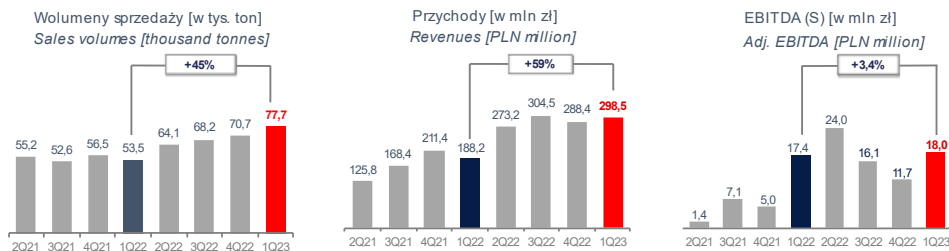
- Łączne kwartalne koszty 2Q20=100; premia łądowa vs. cena diesla bez biopaliw  
Total quarterly costs Q 2020=100; land premium vs diesel price excluding bio fuels
- Koszty wykonania NCW są zależne od poziomów NCW blendingu w danym kwartale oraz od spreadu pomiędzy ceną ON a biopaliwem  
The costs of bio obligation depend on the levels of bio obligation and blending in a given quarter and the spread between the diesel price and biofuel
- Koszty zapasu obowiązkowego są „rozkładane” na sprzedawane wolumeny  
Cost of compulsory reserve are „spread” over the volumes sold

13

### Filip Kuropatwa

Premia łądowa powróciła po zamieszczeniu w listopadzie, jest znów normalna. Zmiana stawki VAT ponownie przywróciła wszystko do normalności. Więc dla nas była to bardzo atrakcyjna premia łądowa przez większą część pierwszego kwartału. Wszystko przebiegało w dobrych warunkach, niż to zamieszczenie z embargo na rosyjski produkt i świadomość, że ten produkt jest, ale również spadek konsumpcji zdjęły presję z tego rynku, co zawęziło te warunki i od początku marca jesteśmy na troszkę niższych poziomach co pozwoliło nam wygenerować marżę, ale nie tak spektakularne jak byliśmy w stanie wygenerować w czwartym kwartale, w odniesieniu do sankcji. Przedyskutuję to później podczas omawiania perspektyw. Raz jeszcze powtórzę, ten okres w odniesieniu do pół roku jest najslabszy. W czerwcu i lipcu, to się najpewniej zmieni. Dystrybucja kosztów, one się zmieniają, ale to jest efekt wysokiej zmienności na rynku biopaliw, w odniesieniu do cen, obniżka o 2 tys. dolarów za tonę diesla do 900 dolarów za tonę. Tak więc presja niższego popytu i konsumpcja biopaliw w Europie są odczuwalne na rynku. To powoduje, że ciężko jest zrealizować obowiązek NCW i jest odzwierciedlone w cenach spotowych na rynku. W miksie zawsze znajdują się biopaliwa i diesel.

## SEGMENT LPG LPG SEGMENT



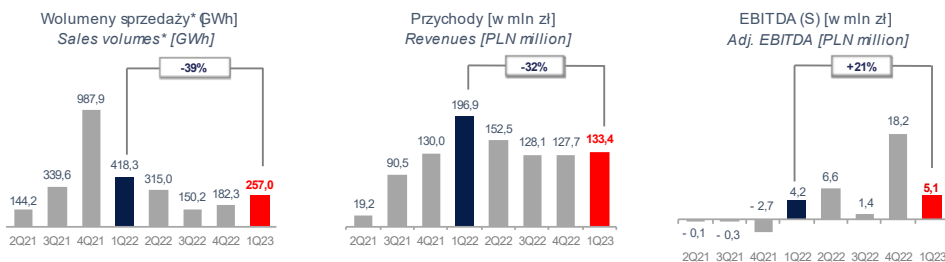
- Popyt ► duże zapotrzebowanie ze strony klientów polskich i z południowej Europy  
Demand ► strong demand from Polish and southern European customers
- Podaż ► coraz większe wyzwania związane ze stopniową zmianą strumienia zakupowego  
Supply ► increasing challenges related to a gradual change in the purchasing stream
- Koszty ► optymalizacja kosztów transportu kolejowego  
Costs ► optimisation of rail transport costs

14

### Filip Kuropatwa

Jesteśmy zadowoleni ze wzrostu wolumenów, podobnie jak w przypadku paliw. Mówiłem o logistyce, cysternach i Olawionie kiedy omawiałem paliwa, ale byliśmy również obecni i testowaliśmy współpracę systemów informatycznych. Byliśmy obecni w Lotos Terminale. W przypadku wolumenów paliw i LPG, ten wzrost zawdzięczamy lepszemu dostępowi do logistyki. Pomysł zakupu własnych terminali, żeby zwiększyć naszą elastyczność i niezależność dyktuje kierunek, w którym zmierza ten biznes. Dlatego też wolumeny są wyższe, a wynikały one ze zwiększonego popytu w Polsce. Skorygowana EBITDA jest na podobnym poziomie, co jest naturalne kiedy patrzymy na premię lądową, która jest niższa teraz niż w pierwszym kwartale 2022 lub na początku roku. Musimy zauważyć, że jest to naturalny rozwój, więc chcemy rozszerzyć udział LPG na naszym polskim rynku. Chcemy aby ten segment wzrastał, a wzrost marż jednostkowych pozwala nam osiągnąć wyższą EBITDA, taką EBITDA jaką chcemy osiągnąć.

## SEGMENT GAZ ZIEMNY NATURAL GAS SEGMENT



- Sytuacyjna** ► niższe zużycia gazu w Europie będąc konsekwencją łagodnej zimy oraz nadpodaż gazu LNG w Europie sprowadzanej ze Stanów Zjednoczonych

**Market situation** ► lower gas consumption in Europe as a consequence of the mild winter and oversupply of LNG in Europe imported from the United States
- Cena gazu** ► spadek cen gazu ziemnego z poziomu 84 EUR/MWh (na 1 stycznia 2023 r.) do obserwowanych 38,3 EUR/MWh (na 28 kwietnia 2023 r.)

**Gas price** ► A decrease in natural gas prices from EUR 84/MWh (as at 1 January 2023) to an observed EUR 38.3/MWh (as at 28 April 2023)
- Trading** ► ograniczenie możliwości osiągnięcia dodatkowych korzyści spowodowane zrównaniem się cen poszczególnych kontraktów na przestrzeni I kwartału 2023 r. (tj. wycen stycznia, lutego i marca)

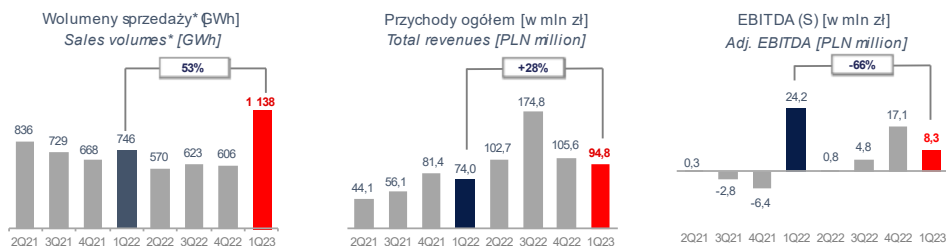
**Trading** ► a reduction in the potential for additional benefits due to the equalisation of individual contract prices over the first quarter 2023 (i.e. January, February and March valuations)

\* na segment składa się przede wszystkim działalność spółek gazowych (UNIMOT System i Blue LNG) oraz hurtowy handel gazem UNIMOT S.A.  
\* The segment comprises primarily the activity of gas companies (UNIMOT System and Blue LNG) and wholesale gas trading at UNIMOT S.A.

### Filip Kuropatwa

Rezultaty tutaj są podobne do tych z ubiegłego roku. Rynek przechodzi transformację, jeśli chodzi o zmienność i ceny, to są to zmiany rekordowe. Ceny mocno spadają. Mieliśmy bardziej spokojną, pozbawioną napięć sytuację, jeśli chodzi o dostęp do rurociągów w naszej części świata. Tak więc rynek zniósł to bardzo dobrze i spadek cen spotowych powoduje, że rynek, krzywa okresowa, zaczyna wyglądać naprawdę dobrze. Konkretnie rezultaty zobaczymy w nadchodzących kwartałach, jeśli chodzi o rezultaty tego roku, ma miejsce korekta taryf i poziomów cen, rynek zaczyna się normalizować i by bardziej przewidywalny. Handel jest czasami łatwiejszy w tej sytuacji, mniejsza zmienność cen spotowych i mniej okazji na rynku spotowym.

## SEGMENT ENERGIA ELEKTRYCZNA ELECTRICITY SEGMENT



- Sytuacja rynkowa ► zwiększona płynność na rynku energii elektrycznej forward/SPOT oraz wzrost wolumenów i marż kontraktów z wytwórcami wytwarzającymi energię z odnawialnych źródeł energii zawartych na 2023 r.

Market situation ► increased liquidity in the Forward/SPOT electricity market and an increase in volumes and margins of contracts with renewable energy producers concluded for 2023

- PV ► korzystna zmiana wyceny profilu kontraktów PV zawartych po cenie stałej na 2023 r.  
PV ► favourable reevaluation of the profile of PV contracts concluded at a fixed price for 2023

- Zdarzenie jednorazowe ► w 1Q2022 realizacja zysków z transakcji na rynku energii elektrycznej w wysokości 21,5 mln zł  
One-offs ► in Q1 2022 realization of profits from transactions on the electricity market in the amount of PLN 21.5 million

\* na segment składa się sprzedaż energii elektrycznej do klienta końcowego (UNIMOT Energia i Gaz) oraz hurtowy handel energią elektryczną (Tradea)

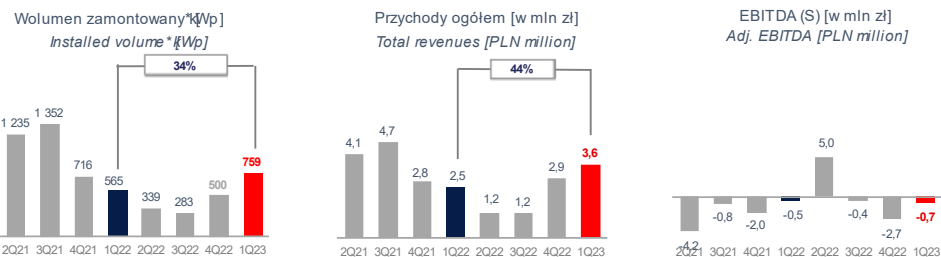
\* The segment comprises electricity sales to final customers (UNIMOT Energia i Gaz) and wholesale electricity trading (Tradea)

16

### Filip Kuropatwa

Tutaj zmienność jest również niższa. Rezultaty się obniżyły, ale one-off z pierwszego kwartału 2022 jest nie do powtórzenia, kiedy odejmiemy się te rezultaty, to wynik nadal rośnie. Rynek się normalizuje, rośnie pewność na rynku elektryczności, co pozwala wykorzystać kontrakty zawarte na instalacje PV. Kontrakty długoterminowe są trudne do kontrolowania, ale teraz rynek zaczyna się normalizować i są one bliskie do naszych prognoz.

## SEGMENT FOTOWOLTAIKA / ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII PHOTOVOLTAICS / RENEWABLE ENERGY SOURCES



- Otoczenie rynkowe ► wzrost zainteresowania w związku z niepewnością cen energii elektrycznej  
Market environment ► increased interest due to uncertainty over electricity prices
- Realizacja projektów ► umowy na realizację wielkoskalowych projektów (powyżej 50Wp) na poziomie 3,5MWp  
Carrying out projects ► contracts for largescale projects (over 50kWp) at the level of 3.5 MWp

\* na segment składa się montaż paneli fotowoltaicznych, produkcja paneli oraz development farm fotowoltaicznych (w wynikach obecnie głównie montaż paneli)  
\* The segment comprises assembly of photovoltaic panels, production of panels and development of photovoltaic farms (current ly primarily panel assembly in the results)

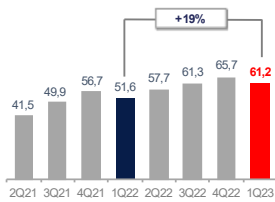
17

### Filip Kuropatwa

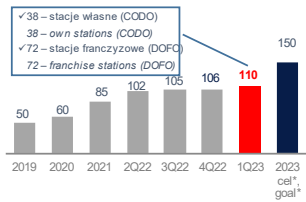
Jesteśmy nadal w fazie rozwoju. Możemy zaobserwować silny popyt, dobre otoczenie rynkowe, jeśli chodzi o stronę popytową. To daje nam pozytywne spojrzenie na przyszłość w tym segmencie. Będziemy w stanie w pełni wykorzystać wydajność naszej własnej linii produkcyjnej. Oczywiście, odczuwamy presję rynku chińskiego, i kierunku importu jeśli chodzi o panele fotowoltaiczne. To będzie miało wpływ na nasz biznes. Ale to może mieć pozytywny wpływ na stronę popytową.

## SEGMENT STACJE PALIW PETROL STATIONS SEGMENT

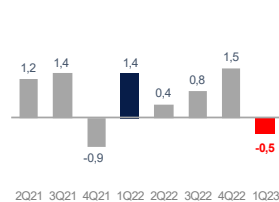
Sprzedaż na stacjach AVIA [w mln litrów]  
Sales at AVIA stations [million litres]



Liczba stacji AVIA (stacje własne i franczyza)  
Number of AVIA stations (own and franchise)



EBITDA (S) [w mln zł]  
Adj. EBITDA [PLN million]



- Polityka cenowa ► znaczny spadek o 43% r/r marż detalicznych w segmencie stacji własnych, co było konsekwencją powrotu od stycznia 2023 r. do VAT na paliwa przy jednoczesnym braku możliwości podniesienia cen detalicznych

Pricing policy ► a significant 43% year-on-year decrease in retail margins in the own station segment, as a consequence of the return of VAT on fuels from January 2023, while retail prices could not be increased
- Sprzedaż ► zwiększenie wolumenu sprzedaży paliw na stacjach paliw AVIA o 19% r/r

Sales ► increase in fuel sales volume at AVIA petrol stations by 18% year-on-year
- Stacje franczyzowe w Ukrainie ► częściowe wstrzymanie działalności, zawieszenie pobierania opłat franczyzowych, wstrzymanie odbiorów olejów silnikowych

Franchise stations in Ukraine ► partial discontinuation of activity, suspension of franchise fees, suspension of oil collections

\* Zweryfikowany cel strategiczny  
\* Verified strategic goal

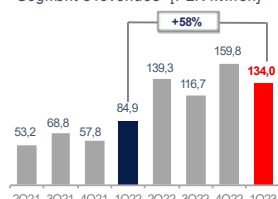
### Filip Kuropatwa

Stacje paliw, stacje AVIA, mieliśmy podwójną sytuację. Sieć rozwija się w dobry sposób. Chcemy mieć 150 stacji pod koniec 2023, ale rośnie również wolumen paliw. Tak więc rynek jest dobry. EBITDA jest słaba w tym pierwszy kwartale, ale jest to głównie związane z zamieszaniem związanym z premią lądową na przełomie roku, co miało wpływ na wyniki i marże detaliczne stacji paliw. Staraliśmy się zminimalizować ten efekt w takim stopniu, jak było to możliwe, mieliśmy ku temu więcej możliwości niż ktoś, kto jest tylko pośrednikiem na rynku. Pod koniec roku zapasy paliw powinny być na poziomie zerowym, ale nie były. Z powodu tego układu z premią lądową i podatkiem VAT, co miało wpływ na wynik pierwszego kwartału, jeśli chodzi o marże detaliczne. My nadal jesteśmy w sytuacji zawieszonych marż z rynku ukraińskiego, ze stacji tam działających. To jest naturalne, że ten biznes nie kontrybuuje. AVIA powinna wrócić do swojego naturalnego rytmu w odniesieniu do rentowności.

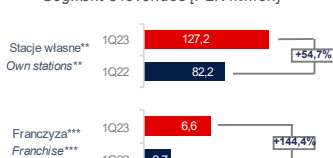


## SEGMENT STACJE PALIW – DODATKOWE INFORMACJE PETROL STATIONS SEGMENT – ADDITIONAL INFORMATION

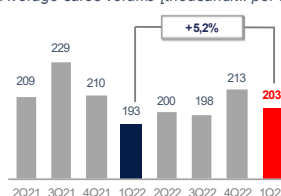
Przychody segmentu\* [w mln zł]  
Segment's revenues\* [PLN million]



Przychody segmentu [w mln zł]  
Segment's revenues [PLN million]



Średni wolumen sprzedaży [tys. l/mies. na stację]  
Average sales volume [thousand ltr. per station]



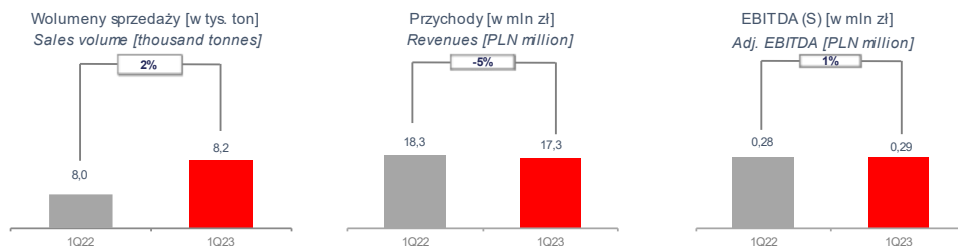
- Rozwój sieci ► przyłączenie kolejnych 4 stacji paliw, w tym 2 stacje franczyzowe i 2 stacje własne  
Chain development ► connection of a further petrol stations, including 2 franchised stations and 2 own stations
- Dodatkowe przychody ► uruchamianie marketów SPAR Express na stacjach AVIA (34 sklepów na koniec 1Q2023)  
Additional revenue ► launch of SPAR Express shops at AVIA stations 34 shops at the end of Q 2023
- AVIA Card ► miesięczna sprzedaż paliw powiązana z kartą flotową AVIA Card dla klientów biznesowych przekroczyła 1 mln litrów  
AVIA Card ► monthly fuel sales linked to the AVIA Card for business customers exceeded 1 million litres
- Inwestycje skumulowane ► 31,6 mln zł poniesiony CAPEX na rozwój sieci AVIA od 2017 r.  
Cumulative investments ► PLN 31.6m CAPEX incurred for development of the AVIA chain since 2017

\* od 1Q2021 Grupa zmodyfikowała rozliczenie marży pomiędzy stacjami własnymi a hurtem mając na uwadze uwarunkowania logistyczne (bardziej rynkowe podejście); \*\* łącznie z przychodami z tytułu sprzedaży paliw; \*\*\* bez przychodów z tytułu sprzedaży paliw (księgowane w segmencie ON+BIO)  
\* since Q1 2021, the Group has modified margin settlements between own stations and wholesale, considering logistic determinants (a more market-oriented approach); \*\* including revenues from the sale of fuels; \*\*\* excluding revenues from the sale of fuels (recognised in the Diesel+ BIO segment)

19

### Filip Kuropatwa

Wzrost średniego wolumenu na jedną stację. Zanotowaliśmy również wzrost przychodów i wolumenów. Cały czas jesteśmy zadowoleni i rozwijamy sprzedaż pozapaliwową w obiektach sieci, z marketami SPAR. To co zaczyna pojawiać się w większej skali to rozwój karty flotowej, karty AVIA, z dodatkowym kanałem sprzedaży hurtowej paliwa. Na tym etapie jest więcej możliwości zaistnienia na stacjach.



- Bitumeny ► sprzedaż bitumenów jako efekt zwiększonego popytu na asfalty po pandemii  
*Bitumen ► bitumen sales driven by stronger demand for bitumen after the pandemic*
- Wyniki ► segmentu Bitumeny zawierają jedynie działalność prowadzoną przez UNIMOT  
*Results ► Bitumen segment results only include activity conducted by UNIMOT*

## Filip Kuropatwa

Bardzo podobna sytuacja do roku poprzedniego. Pierwszy kwartał w bitumenach jest zwykle najsłabszy, stąd porównywalne wyniki do pierwszego kwartału ubiegłego roku. Skupię się na tym w dalszej części prezentacji.

## INFRASTRUKTURA I LOGISTYKA INFRASTRUCTURE AND LOGISTICS

w mln zł / PLN million	1Q 2023
Praca przewozowa (w mln ntkm) <i>Transport work (in milion ntkm)</i>	59,1
Przychody ogółem / <i>Total revenues</i>	7,1
EBITDA skorygowana / <i>Adjusted EBITDA</i>	2,5

Wyniki segmentu Infrastruktura i Logistyka w I kwartale 2023 r. zawierają jedynie dane finansowe spółki Olavion osiągnięte w marcu 2023 r.

*The results of the Infrastructure and Logistics segment in Q1 2023 only include the financial figures of Olavion achieved in March 2023*

- Sytuacja rynkowa ► utrzymujące się wysokie zapotrzebowanie na przewozy kolejowe ładunków  
*Market situation ► persistent high demand for rail freight transport*
- Działalność operacyjna ► rozszerzenie bazy klientów i pozyskanie nowych zleceń w zakresie przewozu ładunków oraz zwiększenie zakresu współpracy z podwykonawcami w zakresie przewozu ładunków  
*Operating activity ► expanding the customer base and securing new freight orders and increasing cooperation with freight subcontractors*

21

### Filip Kuropatwa

W tym miejscu terminale i spółka przewozowa, ten wynik zaczyna się pojawiać w naszych raportach i sprawozdaniach. Powiem o tym troszkę więcej, chociaż nie mam danych porównawczych, więc powiem więcej na ten temat omawiając perspektywy na przyszłość.

 **PALIWA STAŁE**  
**SOLID FUEL**

w mln zł / PLN million	1Q 2023
Wolumen sprzedaży węgla (T) Coal sales volume (T)	4 970
Przychody ogółem / Total revenues	5,4
EBITDA skorygowana / Adjusted EBITDA	0,5

Wyniki segmentu Paliwa Stałe w I kwartale 2023 r. zawierają wyniki osiągnięte przez UNIMOT z prowadzonej działalności polegającej na obrocie węglem

*The results of the Coal segment in Q1 2023 include the results achieved by UNIMOT from its coal trading activities*

- Sytuacja rynkowa ► wykorzystanie szans rynkowych w zakresie obrotu paliwami stałymi  
Market situation ► *Seizing market opportunities in solid fuel trading*
- Popyt ► skuteczne pozyskiwanie klientów wykorzystujących w swojej działalności paliwa stałe  
Demand ► *effective acquisition of customers using solid fuels in their operations*

22

Filip Kuropatwa

To bardzo początkowa faza, i pojawiają się dopiero pierwsze wyniki transakcji. Kontrybucja nie jest znaczącą, to właściwie pilotażowe transakcje.

## PERSPEKTYWY NA KOLEJNE KWARTAŁY 1/2 OUTLOOK FOR FUTURE QUARTERS 1/2

### PALIWA PŁYNNNE I BIOPALIWA LIQUID FUELS AND BIO -FUELS



- + Zmiana struktury dostaw paliw w związku z wprowadzonym embargiem i wykorzystanie potencjału terminala Gulfhavn w Danii oraz własnej bazy magazynów paliw płynnych  
*Changing the fuel supply structure due to the embargo and using the potential of the Gulfhavn terminal in Denmark and its own liquid fuel storage base*
- + Zwiększenie możliwości logistycznych przez zakup cystern kolejowych oraz spółki Olavion  
*Improved logistics capacity by purchase of rail tankers and Olavion company*
- Wzrost konkurencji na polskim rynku po wejściu nowych międzynarodowych koncernów może wpłynąć na kształtowanie cen produktów oferowanych przez Grupę UNIMOT  
*Increased competition on the Polish market following the entry of new multinationals may affect the pricing of products offered by the UNIMOT Group*
- Potencjalne ograniczenie popytu na paliwa będące konsekwencją spowolnienia gospodarczego, co może skutkować niższą premią łągową  
*Potential reduction in fuel demand as a consequence of the economic downturn, which may result in a lower land premium*

### GAZ LPG LPG



- + Wysokie marże jednostkowe wynikające z niepewności odnośnie dostępności towaru  
*High unit margins due to uncertainty over commodity availability*
- + Zaspakajanie potrzeb zgłaszanych przez odbiorców z południowej Europy  
*Meeting the needs reported by customers in southern Europe*
- + Skuteczne zastępowanie LPG pochodzącego ze źródeł wschodnich produktem dostarczanym przez zachodnich partnerów  
*Effective substitution of eastern-sourced LPG with product supplied by western partners*
- Wyzwania związane z logistyką oraz dostępnością towaru  
*Challenges related to logistics and availability of product*

### STACJE AVIA AVIA STATIONS



- + Dołączenie kolejnych stacji paliw do sieci AVIA i dalsze wdrażanie konceptu Eat&Go na stacjach  
*Connecting more petrol stations to the AVIA chain and further implementation of the Eat&Go concept at stations*
- + Rozwój współpracy z siecią SPAR i wdrażanie konceptów na kolejnych stacjach  
*Development of cooperation with the SPAR network and implementation of concepts at further stations*
- Wyzwanie związane z dalszym silnym wzrostem cen materiałów budowlanych, mediów i kosztów pracy  
*Challenge of continued strong price increases in building materials, utilities and labour costs*

24

## Filip Kuropatwa

W obszarze paliw płynnych i biopaliw jesteśmy ostrożni. Jesteśmy ostrożni z powodu premii łądowej, konsumpcji i popytu, które są przyczyną, są niższe niż w ubiegłym roku. Obserwujemy to uważnie. Będziemy obserwować co się będzie działo w przyszłości. Nadal jednak, dopiero wchodzimy w sezon, i stan na tym rynku można będzie oceniać w czerwcu lub lipcu. Z wpływem Ukrainy możemy zauważyć, że zaczyna się on odbudowywać na tych rynkach w Polsce i Ukrainie. Wolumen tutaj będzie rósł, i będzie generował lepsze wyniki. Jesteśmy w pełni przygotowani na sezon, z logistyką, i terminalami, i integracją Unimotu i Terminali. Pracujemy nad rozwojem produktów i usług tych terminali, plus spodziewany wolumen z jednostki Paliwa. Fuzja powoduje zmiany na rynku. Mamy na nim nowych graczy i czujemy presję konkurencji, co jest naturalną rzeczą dla nas. To ma wpływ na rynek nie tylko dla nas, ale również, np. dla Orlen. Również, ograniczony popyt będący pochodną spowolnienia gospodarczego również odgrywa swoją rolę. Tak więc, zobaczymy jak będzie wyglądał rynek. Można zauważyć sygnały zwiększonej aktywności.

Na rynku LPG marże są nadal wyższe, w porównaniu do przeszłego roku, większość marż się obniża, ale wzrost popytu, to coś co nas cieszy. Ten rynek będzie cały czas pod presją sankcji i perspektyw, co się może zmienić na tym rynku, jeśli sankcje wejdą w życie. Zobaczymy wyniki. Inne biznesy będą miały się lepiej, jeśli ten efekt sankcji pojawi się tutaj, ponieważ jesteśmy dobrze przygotowani logistycznie. Przy przejściu w 100% na kierunku zachodnie, to może mieć miejsce.

Stacje AVIA. Wracamy do wyższych marż detalicznych. Negatywny efekt z przełomu roku nie powtórzy się. Sieć się rozwija. Wolumeny rosną. Więc wracamy do wyższych poziomów i kontrybucja w przyszłych kwartałach będzie lepsza niż w pierwszym kwartale, co ma oczywiście związek z sytuacją rynkową. Zmianą premii lądowej z przełomu roku.

Jesteśmy pod presją inwestycji CAPEX. Inflacja jest tutaj problemem i daje się we znaki, pochłania rosnące marże.

## PERSPEKTYWY NA KOLEJNE KWARTAŁY 2/2 OUTLOOK FOR FUTURE QUARTERS 2/2

### ENERGIA ELECTRICITY



- + Dalsza poprawa wyceny profilu kontraktów PV zawartych po cenie stałej oraz zwiększona produkcja PV
- Ewentualne ograniczenie wyników finansowych w związku z regulacjami prawnymi  
*Potential limitation of financial results in connection with regulations*

### BITUMENY BITUMEN



- + Wzrost wolumenów oraz ich kontrybucji do wyniku będzie efektem przejęcia spółki Lotos Terminale obejmującej m.in. produkcję i sprzedaż asfaltów  
*The increase in volumes and their contribution to the result will be due to the acquisition of Lotos Terminale, which includes the production and sale of bitumen*
- + Spodziewany solidny popyt na asfalty  
*Expected solid demand for bitumen*

### FOTOWOLTAIKA PHOTOVOLTAICS



- + Powiększenie portfela projektów do realizacji w segmencie instalacji pow. 50kWp  
*Increasing the portfolio of projects to be implemented in the installation segment over 50kWp*
- + Poszerzenie oferty produktowej o panele fotowoltaiczne produkcji amerykańskiej oraz magazyny energii, a także zwiększenie mocy produkcyjnych w zakładach w Sędziszowie  
*Extension of the product range to include American-made photovoltaic panels and energy storage, as well as increased production capacity at the Sędziszów plant*

### INFRASTRUKTURA I LOGISTYKA INFRASTRUCTURE AND LOGISTICS



- + Istotnie zwiększony potencjał segmentu po przejęciu aktywów Lotos Terminale  
*Significantly increased segment potential following the acquisition of Lotos Terminale assets*
- + Dalsze rozwijanie spółki Olavirt: pozyskiwanie kolejnych lokomotyw i maszynistów, poszerzenie współpracy z podwykonawcami  
*Further development of Olavirt: acquisition of more locomotives and drivers, expansion of cooperation with subcontractors*

### GAZ ZIEMNY NATURAL GAS



- + Rozbudowa sieci dystrybucyjnej na obszarze objętym koncesją  
*Expansion of the distribution network in the concession area*
- + Wejście w obszar biometanu  
*Entering the area of biomethane*

### PALIWA STAŁE SOLID FUEL



- + Potencjalna finalizacja nabycia udziałów w spółce przeznaczonej do prowadzenia działalności logistyczno-handlowej w branży surowców energetycznych  
*Potential finalisation of the acquisition of shares in a company intended for logistics and trading activities in the energy raw materials industry*
- + Możliwość pozyskania kolejnych klientów.  
*Opportunities to attract additional customers.*

25

## Filip Kuropatwa

Energia elektryczna. Tak jak raportowaliśmy, stabilizacja rynku oraz przewidywalność rosną. Zwiększona przewidywalność poprawia rynek. To powoduje, że wyniki są bardziej przewidywalne, i wracają one do normy. Ryzyko zawsze istnieje, ryzyko regulacji prawnych może zawsze wpłynąć na naszą działalność na tym rynku.

Fotowoltaika. Rozszerzamy naszą ofertę produktową, poza panelami importowanymi ze Stanów Zjednoczonych, i również projekty związane z silnym popytem w tym obszarze, obszarze instalacji fotowoltaicznych. To wszystko powoduje, że rezultaty powinny być lepsze w przyszłych kwartałach.

Gaz ziemny, ten dobry wynik pojawi się w nadchodzących miesiącach, co jest związane z biznesem kawernowym, i to będzie widoczne w wynikach handlowych. Przyszłe kwartały powinny być dobre. To są projekty długoterminowe, więc nadal nad nimi pracujemy. Biometan to jest obszar nad którym pracujemy, ponieważ potrzebujemy tutaj miksować paliwa.

Bitumeny, przejście będzie silniejsze i będą one kontrybuować do wyników. Wolumen Unimot Bitumen będzie pojawiał się w naszych wynikach i będzie odgrywał ważniejszą rolę niż do tej pory. Rynek jest dobry, tak jak już mówiłem, kiedy omawiałem wyniki roczne, trzeci kwartał będzie dobry ponieważ jest dużo programów i maksymalna wydajność polskiego systemu i polskich firm budowlanych, one osiągną swój szczyt w trzecim kwartale, więc my nie mamy wystarczająco produktu na dzień dzisiejszy, tak więc rozwinemy import do Polski w oparciu o infrastrukturę, którą posiadamy. Spodziewamy się dobrych wyników, biorąc pod uwagę wszystkie te kroki, infrastrukturę i logistykę, rynek wygląda dość dobrze. Rynek terminalowy,

to będzie pochodna tego co dzieje się w Unimot Paliwa, tutaj rządzi konsumpcja. My wchodzimy w sezon, okres, więc wynik Terminali będzie rosnać. W pierwszym kwartale konsumpcja spadała, jeśli chodzi o olej opałowy. Zobaczymy jak odbudowa zapasu obowiązkowego wpłynie na rynek. Po przejęciu rafinerii, Aramco również odbudowuje zapas obowiązkowy, podobnie Orlen. Możliwości w odniesieniu do zapasu obowiązkowego będą rosły. Jeśli chodzi o możliwości Olavion, biznes będzie się rozwijał. Mamy plany, aby rozszerzyć działalność i wejść na nowe rynki poprzez inwestycje w nowe lokomotywy i zatrudnienie nowych maszynistów.

Paliwa Stałe. Jesteśmy w trakcie akwizycji spółki handlowej. Ten obszar już się pojawił tutaj w Unimot i będzie kontrybuował w przyszłych kwartałach w postaci dodatkowych wyników.



## Sesja pytań i odpowiedzi

### Pytający1

*Chciałbym zadać dwa pytania. Pierwsze pytanie: Perspektywa na kolejne kwartały. Z jednej strony pokazaliście dobre wyniki, na które miał wpływ tani, rosyjski produkt. A teraz pytanie. W kolejnych miesiącach stoją przed nami wybory i widać efekty spowolnienia gospodarczego. Biorąc to pod uwagę, czy jest szansa, że te wyniki na poziomie EBITDA będą porównywalne do tych z pierwszego, pierwszego i drugiego kwartału? Czy będą to naprawdę dobre wyniki w tych kwartałach?*

### Filip Kuropatwa

Dwie rzeczy, które trzeba wziąć pod uwagę w tej kwestii. Konsumpcja, kawerny, poziom premii łądowej . Polityka, oczywiście, będzie miała na to wpływ. Ale marże, jak pokazał ubiegły rok, kilka razy w historii, manipulowanie premią łądową przy zdrowej konsumpcji, przy skoku konsumpcji, jest dość ryzykowne. To moja opinia, więc moim zdaniem, konsumpcja, aktywność gospodarcza, będzie kluczem do wszystkiego. Ponieważ rozumiem, że są tutaj inni analitycy, więc ja rozumiem, że traktujemy pierwszy kwartał jako najgorszy, powinniśmy wejść na nieco wyższe poziomy, ale tutaj musimy dodać jeszcze sezonowość. Więc zobaczymy, jak to będzie wyglądać w czerwcu i lipcu, ale jeśli chodzi o rynek benzyn, widzimy pewne zakłócenia w dostawach benzyn, więc oficjalna premia łądowa jest redukowana przez rynek i dostępność produktu., w systemie zniżek dla cen, które są oficjalnie publikowane. W tej chwili trudno jest powiedzieć, kiedy patrzymy na to co się dzieje 25 maja, jesteśmy pod presją poziomu marż, co się stanie z marżowością w dłuższej perspektywie, ale marże jednostkowe będą musiały zostać zrekompensowane przez wolumeny.

### Pytający1:

*Rozumiem, że w drugim kwartale marże, które są niższe, będą niższe w drugim kwartale, ale w trzecim zobaczymy jak to będzie.*

### Filip Kuropatwa:

Jesteśmy już w połowie drugiego kwartału, powinniśmy się spodziewać, że rezultaty będą niższe, ale jeszcze dużo przed nami.

Adam Sikorski:

Chciałbym coś dodać, Ukraina zaczęła mocna od drugiej połowy maja, mamy trochę logistyki kolejowej, zamierzamy transportować nasze produkty do Ukrainy, to zrekompensuje nam pierwszy kwartał, ale jest to wyzwanie, ponieważ wpływ 5 lutego jest nadal obserwowany tutaj. Więc ukraiński biznes będzie grał rolę wspierającą tutaj. Jest więcej porządku, w sensie tego rosyjskiego produktu na rynku ukraińskim. Pierwszy kwartał był trudny jeśli chodzi o import z Polski do Ukrainy, ale wykorzystaliśmy bardzo dobrze Jasło. Wszystko co mogliśmy nalać, zostało nalane. Zaczęliśmy transport ciężarówkami z Jasła, i również kanał kolejowy, ale marże są ściśnięte.

Pytający1:

*Drugie pytanie. Nowo nabyte aktywa, głównie Lotos Terminale, ale nie tylko. Jeśli chodzi o Lotos Terminale mówiliście o EBITDA do poziomu 100 milionów złotych. Czy cokolwiek się zmieniło? Czy jesteście w stanie określić z grubsza czy te EBITDA są nadal takie same? Czy możemy się spodziewać poziomu 70 milionów złotych EBITDA rocznie?*

Adam Sikorski:

W 2024 to będzie minimum, pracujemy nad tym. To będzie minimum, i widzimy potencjał, mamy tylko 30% wolumenu zakontraktowane tam, ponieważ reszta należy do Orlen i Aramco, ale z tego 30%, my skupiamy się na tych nowych bazach. Byliśmy za daleko od Gutkowa, dlatego uruchamiamy Szczecin, i widzimy, my nie chcemy zrzucić winy na problemy polityczne, zamierzamy wprowadzić środki optymalizacji handlowej. To samo tyczy się bitumenów, które były tylko działem sprzedaży dla rafinerii, a my jesteśmy handlowcami, więc nasze zachowanie jest inne. Widzimy tam rezerwy, które chcemy uruchomić. Nic nie zaskoczyło nas negatywnie, nie było żadnych trupów w szafie, załoga przyjęła nas dobrze, związki zawodowe przyjęły nas dobrze, odpukać, wszystko idzie dobrze teraz. Wyczuwam nawet pewien optymizm, że rezultaty mogą być lepsze. Jak się to wszystko poskłada, nie zobaczymy tego w infrastrukturze, tylko trochę zostanie pokazane w infrastrukturze, ale część może zostać ukryta w marży paliw, szczególnie benzyny. Orlen ogłasza rewolucję, na co już jesteśmy przygotowani, więc to będzie dobra dywizja.

Pytający1:

*Co z innymi aktywami, cysternami Olavion? Ciężko tutaj mówić o kontrybucji do EBITDA, ale jak to działa?*

Adam Sikorski:

Operacyjnie Olavion to dobry przykład, nie lubię spółek i zarządów, które biorą odwet na przeszłych pracodawcach, ale Olavion chce wziąć odwet na PKP, więc są bardzo zmotywowani. Zamierzają odbudować Lotos Kolej, ale wyniki są bardzo wysokie, są takie od początku roku. Oni zwiększają skalę przewozów. Oni są bardzo wydajni, potrafią przewieźć produkt w dwa dni zamiast trzech. Ich stawki są wyższe niż rynkowe, ale oni nadal nas zaskakują. Oni jeżdżą też do naszych baz. Przejmują kontrolę nad bocznicą w Czechowicach. To jest bocznica usługowa, więc oni mają lokomotywy, które mogą pracować w podwójnym trybie, również w trybie spalinowym. Więc Olavion radzi sobie bardzo dobrze.

Pytający1:

*W pierwszym kwartale, Olavion, jaką z grubsza wygenerował EBITDA?*

Filip Kuropatwa:

Wyniki są dobre. Ale nie ujawnimy tajemnic. Chcemy zachować ostrożność w tym temacie. Ale, jesteśmy bardzo zadowoleni z wyników. Rynek rośnie w odniesieniu do przewozów, pomimo tego spowolnienia gospodarczego, ale obrót się zwiększa i sam fakt, że korzystaliśmy z usług Olavion, współpracowaliśmy z nimi, zaczęli jeździć do naszych terminali, ponieważ przewoziliśmy z innym przewoźnikiem. Ale w drugim kwartale będziemy to musieli pokazać w całej Infrastrukturze, więc to nie będzie zbyt podzielone, EBITDA Olavion będzie razem z segmentem Infrastruktura, a klienci monitorują rentowność tych firm kolejowych. Ale to musi zostać zmieszane z tym segmentem. Więc, Infrastruktura i jej EBITDA to nie tylko Lotos Terminale.

Pytający1:

*Dziękuję bardzo.*

Pytający2

*Chciałbym zapytać, jeśli chodzi o ten pierwszy kwartał, jaki był ten one-off efekt związany z okazjami zakupem rosyjskiego produktu a potem jego sprzedaży na rynku? Czy miało to jakiś wpływ na wolumeny? Może w drugim kwartale te wolumeny okażą się mniejsze niż w pierwszym, bo byliście w stanie kupić mnóstwo produktu po niskich cenach?*

Filip Kuropatwa

Moim zdaniem produkt rosyjski stanowił 1/3 naszego całego wolumenu, i musimy być świadomi, że otrzymujemy dużo produktów z Niemiec, który eksportujemy dalej do Ukrainy i Czech, więc wpływ nie był taki znaczący, może około 20-30 milionów złotych. To byłby wpływ handlu rosyjskim produktem, ale wzrost wolumenów jest ważny.

Pytający2:

*A marża całkowita w tym segmencie? Rozumiemy tutaj, że to jest całkowita marża zawierająca ten efekt? Więc w tym drugim kwartale, kiedy mamy ten oczyszczony poziom, marża obniża się. Więc zestawienie, które pokazujecie jest bez premii lądowej?*

Filip Kuropatwa :

Próbowaliśmy rozbić premię lądową na produkt rosyjski, próbowaliśmy rozbić ją na dwie części, ale mówiąc teoretycznie...

Adam Sikorski:

Może powinniśmy pokazywać tę premię lądową w tej podwójnej formie w tym kwartale, ale kiedy oczyścimy naszą możliwość generowania marży po pierwszym kwartale, do roku 2024, musielibyśmy zweryfikować również rynek niemiecki, ponieważ mamy zakontraktowane produkty na rynku niemieckim, a zrobiliśmy to w listopadzie i grudniu z powodu zamieszania związanego z 5 lutego, dziś byśmy ich nie kupili, nie zaakceptowalibyśmy tych wysokich cen,

więc ten rosyjski efekt w przypadku marż, które możemy wygenerować, po oczyszczeniu, wszystko by się prawdopodobnie wyrównało lub zbilansowało.

Pytający2:

*Wykres zawiera wyniki do końca pierwszego kwartału, i gdybyśmy musieli dodać te dwa następne miesiące do tego wykresu, marża byłaby taka sama jak w pierwszym kwartale czy niższa?*

Filip Kuropatwa :

Jeśli popatrzy się dokładnie na ten wykres, jest spadek w premii lądowej, jeśli chodzi o marżę, więc jest niewielka obniżka. Grudzień też znajduje się na wykresie, więc musimy go usunąć, bo zaburza on obraz całej sytuacji. Spadek premii lądowej jest znaczący w odniesieniu do polskich złotych, ale marża jest bardzo stabilna obecnie, więc co możemy zaobserwować w kwietniu i maju, to dobry poziom.

Pytający2:

*A wolumeny i zamieszanie związane z rosyjskim produktem? Czy jest możliwe, że wolumeny zostaną powtórzone w przyszłych kwartałach?*

Adam Sikorski:

Teraz kiedy rynek nie kupuje rosyjskiego produktu od wieków, ale my nie próbowaliśmy przekonać naszych klientów, żeby zalali się paliwami, my dodaliśmy tę dodatkową marżę, ponieważ logistyka spowodowała, że było to dla nas niemożliwe przyjąć więcej paliwa, ale technicznie nie byliśmy w stanie tego zrobić, więc musimy nim obracać cały czas. W grudniu nawet nie ryzykowaliśmy czekania, ponieważ istniało ryzyko, że statek przybędzie za późno.

Pytający2:

*Czy sprzedaż diesla w Polsce w tym segmencie była taka sama jak na rynku? Sugerowaliście wzrost wolumenów?*

Adam Sikorski:

Nie, chodzi o wynik z Ukrainy, ale Ukraina w tym pierwszym kwartale była słaba, ponieważ oni mieli problem, ale był wzrost w naszym kraju. Premia na Morzu Czarnym, która szła do Turcji i wracała na Ukrainę jako turecka, więc w kwestii rynku i obrotu, nie jesteśmy pierwszym operatorem na rynku ukraińskim, my po prostu uzupełniamy sprzedaż. Oni zawsze będą mieli lepsze ceny.

Filip Kuropatwa :

Wolumeny pierwszego kwartału są stałym trendem, coś kupiliśmy terminale żeby zwiększać wolumeny handlu paliwami i nie ulega wątpliwości, że chcemy zwiększać wolumeny.

Adam Sikorski:

Z tego powodu mamy zdolności naszych zapasów, dlatego potrzebowaliśmy terminali, ponieważ poprzednio musieliśmy się ograniczać, bo nie byliśmy w stanie utrzymać tego zapasu obowiązkowego i możliwości magazynowania nas ograniczały.

Pytający2:

*A kapitał obrotowy? Co się będzie z nim działo w drugim kwartale? Czy on wynikał z zapasu obowiązkowego? Sytuacja w pierwszym kwartale?*

Filip Kuropatwa :

Częściowo to był wzrost zapasu obowiązkowego i z powodów logistycznych musiał być rozłożony w czasie, i logistyka będzie pod wysoką presją, ponieważ Ukraina również

odbudowuje swój popyt, więc rynek się wyplaszczył, więc my zdecydowaliśmy, że ten okres zapasu obowiązkowego będzie wyplaszczony, więc ten poziom zapasów na koniec pierwszego kwartału odzwierciedla to, i pracujemy nad liniami finansowania rezerw handlowych i również zapasu obowiązkowego, więc bilans płynności powinien zostać zachowany. Robimy również użytek ze spadku cen, co powoduje, że spodziewałbym się większej stabilizacji w odniesieniu do kapitału obrotowego po pierwszych miesiącach.

Pytający2:

*Dziękuję bardzo.*