

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



Skonsolidowane wyniki finansowe Grupy UNIMOT za II kw. 2023

Consolidated Financial Results of the UNIMOT Group for Q2 2023

18 września 2023 r. / 18 September 2023



Przedstawiciele UNIMOT:

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

Mirosław Szczygielski

Szanowni państwo, na dzisiejszym spotkaniu zostaną omówione wyniki finansowe i operacyjne osiągnięte przez Grupę Unimot w 1 półroczu br. Spotkanie będzie prowadzone przez pana Filipa Kuropatwę i przez pana Roberta Brzozowskiego, wiceprezesów Zarządu Grupy Unimot. Tradycyjnie nasze spotkanie będzie podzielone na dwie części. W pierwszej części pan Filip Kuropatwa przejdzie przez prezentację wynikową, natomiast druga część, to będzie część poświęcona pytaniom i odpowiedziom.

II KWARTAŁ 2023 ROK: PODSTAWOWE DANE FINANSOWE I OPERACYJNE Q2 2023: KEY FINANCIAL AND OPERATIONAL DATA

 Przychody ogółem Total revenues 3 249 mln zł	 EBITDA skorygowana** Adjusted EBITDA** 63 mln zł	 EBITDA* 82 mln zł	 Zysk netto Net profit 32 mln zł
 Wolumen sprzedaży ON&BIO Diesel&BIO sales volume 510 tys./thous. m³	 Wolumen sprzedaży gazu LPG LPG sales volume 69 tys./thous. Mg	 Wolumen sprzedaży gazu ziemnego Natural gas sales volume 129 GWh	 Wolumen sprzedaży energii elektrycznej Electricity sales volume 1 277 GWh


 Liczba stacji AVIA
Number of AVIA stations
119


 Wolumen sprzedaży paliw na stacjach własnych
Sales volume at own stations
26 677 m³



+ Włączenie w wyniki finansowych UNIMOT Terminale, UNIMOT Infrastruktura, UNIMOT Bitumen i Olavion do skonsolidowanych sprawozdań finansowych
Inclusion of the financial results of UNIMOT Terminals, UNIMOT Infrastructure, UNIMOT Bitumen and Olavion in the consolidated financial statements

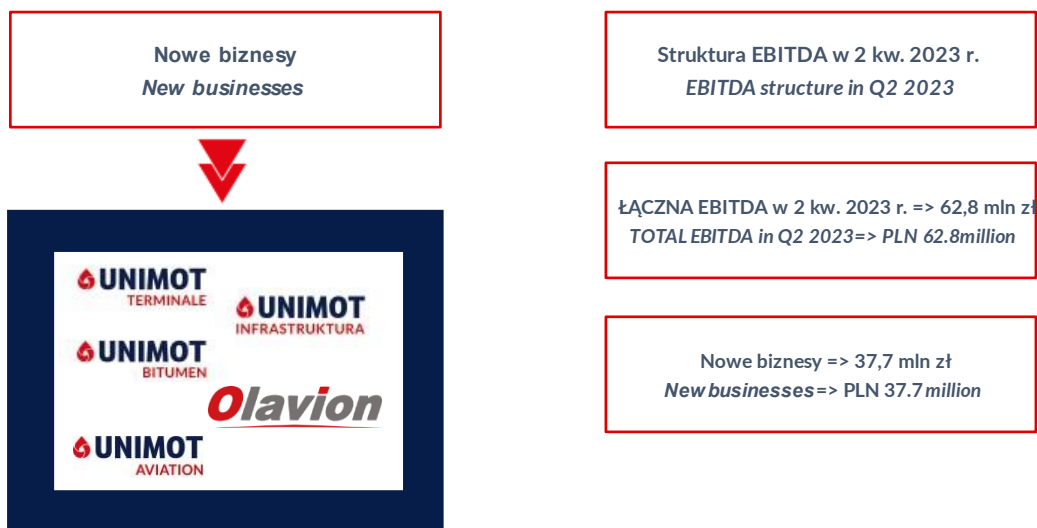
- Duża niepewność na rynkach globalnych i spowolnienie gospodarcze w Polsce
High uncertainty in global markets and economic slowdown in Poland

* 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 2023 roku i przychodów z związanych z obrotem paliwami ciekłymi i gazowymi oraz innymi produktami energetycznymi oraz inne zdarzenia jednorazowe.
* EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation. ** 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. Podsumowanie kwartału - Grupa Unimot osiągnęła przychody na poziomie 3 miliardy 250 milionów zł. Przychody w przypadku naszej Grupy podlegają dość dużej zmienności, w zależności od tego, co się dzieje na rynkach. Zmienia się struktura przychodów, ale o tym będziemy mówili później. EBITDA skorygowana 63 miliony zł, EBITDA księgowa 82 miliony zł, zysk netto 32 miliony zł. Wolumen cały czas wysoki. Liczba stacji AVIA 119. Najważniejszym wydarzeniem w II kwartale było przejęcie i włączenie w nasze struktury spółki Lotos Terminale, obecnie: Unimot Terminale.

NOWE SEGMENTY DZIAŁALNOŚCI I DYWERSYFIKACJA BIZNESU **NEW OPERATIONAL SEGMENTS AND BUSINESS DIVERSIFICATION**

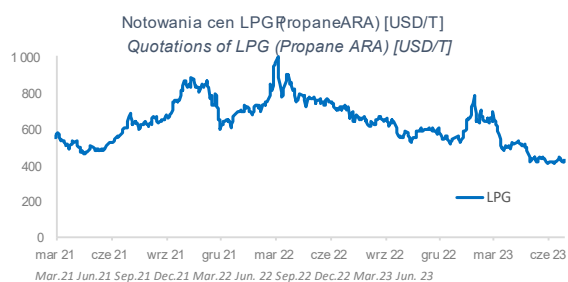
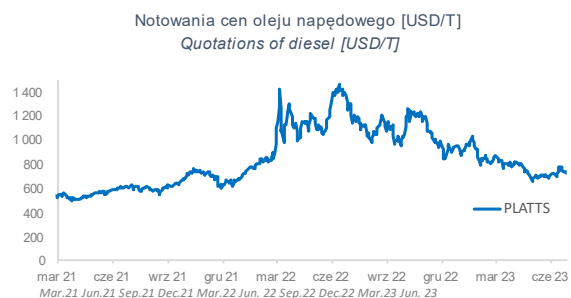


4

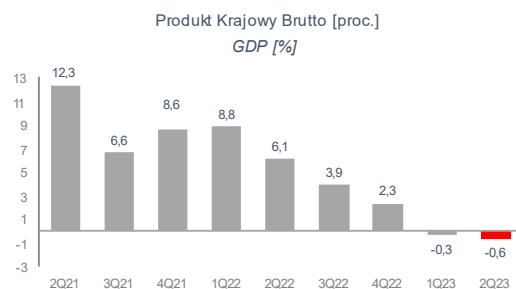
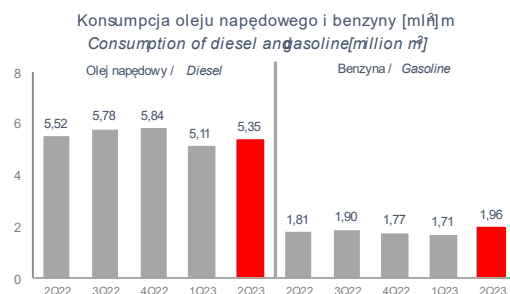
Filip Kuropatwa:

Nowe biznesy. Jest kilka podmiotów, które dołączyły do nas i przyczyniają się do dywersyfikacji biznesu. Są to spółki, takie jak: Unimot Terminale, Unimot Bitumen, Unimot Aviation i Unimot Infrastruktura, a także Olavion. Łączna EBITDA całej Grupy wynosi 62 miliony zł, ale widzimy, że kontrybucja nowych biznesów jest bardzo duża. Trochę też spowodowana spadkiem marżowości na starych biznesach, ale to zaraz do tego wrócimy.

OTOCZENIE RYNKOWE W 2Q 2023 R. MARKET ENVIRONMENT IN Q2 2023



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



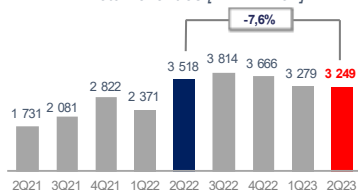
5

Filip Kuropatwa:

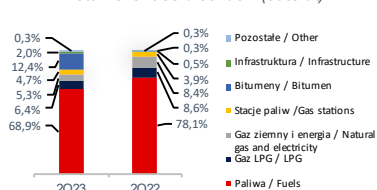
Co się działo na rynku? Rynek się dość ustabilizował. W ostatnich tygodniach widzimy wzrost cen na rynkach paliwowych. Jeśli chodzi o II kwartał, to byliśmy dość stabilni. Konsumpcja oleju napędowego i dynamika PKB są skorelowane ze sobą. Produkt krajowy brutto jest w spowolnieniu, a nawet recesji, podobnie jak gospodarki sąsiednie. Polska ma dość znaczny udział w transporcie międzynarodowym, a biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą, to też konsumpcja diesla spada kw./kw. Jeśli chodzi o benzynę, to konsumpcja rośnie. LPG też rośnie.

DANE FINANSOWE FINANCIAL DATA

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



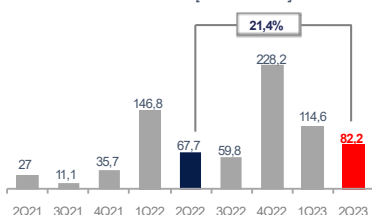
Przychody ze sprzedaży (zew.)
Total revenues breakdown (outsidę)



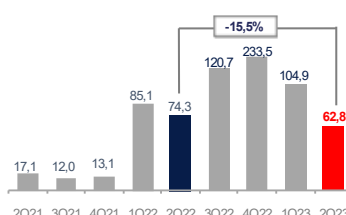
Zyskowność i marżowość [w mln zł]
Profitability and margins [PLN million]

	2Q23	2Q22	1Q23/1Q22
Zysk brutto ze sprzed. Gross profit on sales	201.7	180.5	11.8%
Marża brutto na sprzedaży Gross margin on sales	6.2%	5.1%	1,1 pp.
Zysk operacyjny / Operating profit	63.8	64.6	-1,1%
Marża zysku operacyjnego Operating profit margin	2.0%	1.8%	0.2 pp.
Zysk netto / Net profit	31.9	45.0	-29,1%
Marża netto / Net margin	1.0%	1.3%	-0,3 pp.

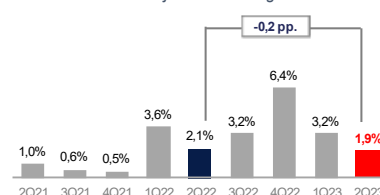
EBITDA [w mln zł]
EBITDA [PLN million]



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



Marża EBITDA (S)
Adj. EBITDA margin

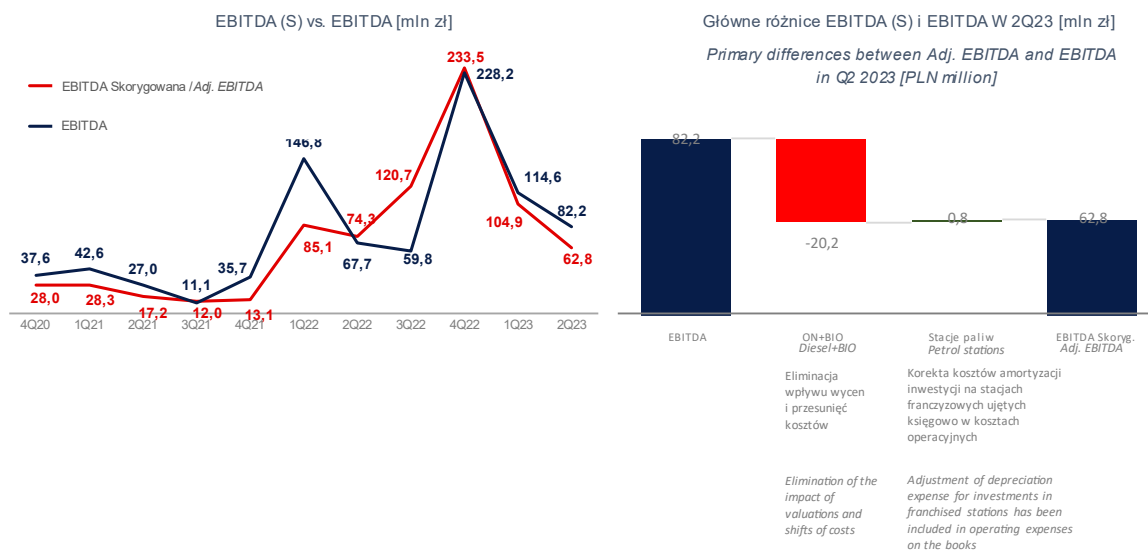


7

Filip Kuropatwa:

Przychody lekko niższe, kwartał do kwartału. Jest to w dużej mierze związane z poziomem cen surowców. Ważny czynnik, który się w naszej Grupie pojawia i on już będzie obecny, to dywersyfikacja i inne rozbieżności przychodów versus zeszły rok. Kontrybuują coraz bardziej nowe biznesy z jednym potężnym biznesem, czyli biznesem bitumenowym oraz infrastrukturalnym.

EBITDA VS. EBITDA SKORYGOWANA EBITDA VS. ADJUSTED EBITDA

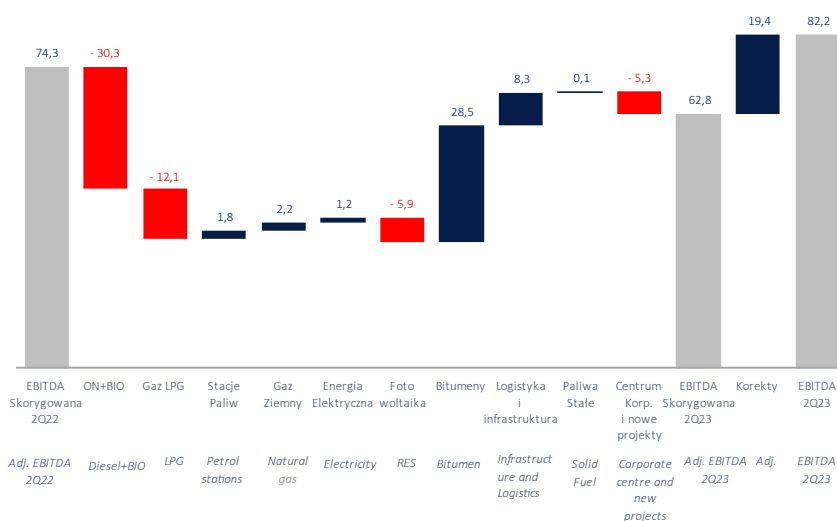


Filip Kuropatwa:

EBITDA skorygowana versus EBITDA księgową, te różnice cały czas są dość nieduże i korelacja bardzo wysoka. Związane to jest z faktem, że obecnie mamy możliwość gromadzenia niższych ilości zapasu obowiązkowego. Chciałbym zwrócić uwagę również na fakt bioblendingu, który wykonujemy nierównomiernie w ciągu roku i z reguły w II, III kwartale ten czynnik wpływa negatywnie na EBITDĘ księgową versus EBITDA skorygowana, a w IV i I kwartale odwrotnie. Związane to jest z mniejszym blendingiem w zimie.

GŁÓWNE PRZYCZYNY WZROSTU WYNIKÓW SKONSOLIDOWANYCH R/R PRIMARY REASONS FOR HIGHER CONSOLIDATED RESULTS Y/Y

2Q23 [w mln zł /in PLNmillion]



EBITDA skorygowana w 2Q23: Adj. EBITDA in Q 2 2023: 62,8 mln zł	
ON+ BIO / Diesel+ BIO	32,3
Gaz LPG / LPG	11,5
Stacje Paliw / Petrol stations	2,0
Gaz Ziemny / Natural gas	8,7
Energia elektryczna / Electricity	2,0
OZE / RES	-0,8
Bitumeny / Bitumen	29,4
Paliwa Stałe / Solid Fuel	0,1
Infrastruktura i Logistyka / Infrastructure and Logistics	8,3
Centrum korp. i nowe projekty / Corporate centre and new projects	-30,7

Podjęcie zarządcze / Managerial approach

9

Filip Kuropatwa:

Przyczyny wzrostu lub spadku wyników skonsolidowanych versus II kwartał zeszłego roku. Gorzej było w starym biznesie. Musimy pamiętać, że porównujemy się do dobrego II kwartału 2022 r., który był tuż po wybuchu wojny. Wówczas marżowość nagle się podniosła, z powodu napięcia w zakresie logistyki. Związane to było z nagłym przestawieniem się polskiego systemu logistycznego na obsługę obrotu z Ukrainą. W biznesach innych niż biznes paliwowy i LPG widzimy wzrosty, oprócz segmentu fotowoltaika, w którym wystąpił wysoki efekt bazy z II kwartału 2022 r. Nowe biznesy naturalnie kontrybuują do wyników finansowych II kwartału br., bo one się pojawiły w tym okresie, czyli bitumeny i logistyka, infrastruktura. Koszty centrum korporacyjnego, nowych projektów nieznacznie wzrosły.

ZADŁUŻENIE I FINANSOWANIE DEBT AND FINANCING

Linie kredytowe na 30.06.2023 *Credit lines as at 30.06.2023*

Główne banki <i>Major banks</i>	Łączny limit kredytowy* <i>Total credit limit*</i>	Główne kowenanty (zależne od banku) <i>Major covenants (bankdependent)</i>	Odnowienie <i>Renewal</i>
mBank, Bank Millennium, PKO BP, BOŚ	333,5 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>

Zadłużenie na 30.06.2023 r. *Debt as at 30.06.2023*
[mln zł / PLNm]

Bankowe zadłużenie z tyt. linii kredytowych** <i>Bank debt in credit lines***</i>	298,5
Kredyt konsorcjalny na finansowanie nabywania Lotos Terminali przez Unimot Investment <i>Syndicated loan for financing the acquisition of Lotos Terminal assets by Unimot Investment</i>	226,1

Wskaźnik płynności bieżącej <i>Current liquidity ratio</i>	1,5
Wskaźnik płynności szybkiej <i>Quick liquidity ratio</i>	1,1
Wskaźnik płynności gotówkowej <i>Cash liquidity ratio</i>	0,3

Dostateczne limity kredytowe i wysoką płynność
Sufficient credit limits and high liquidity

Utrzymujemy najwyższy jakościowo poziom współpracy z ubezpieczycielami: **Atradius, Euler Hermes, KUKE, Coface**, przy wsparciu brokerskim ze strony **AON**

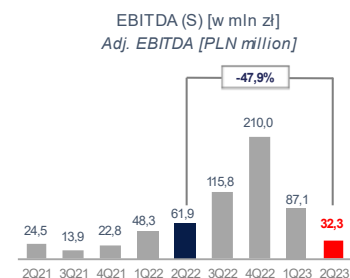
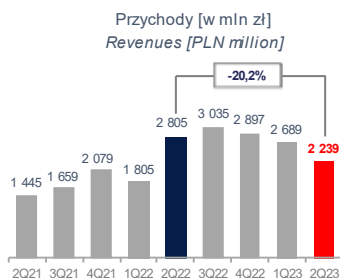
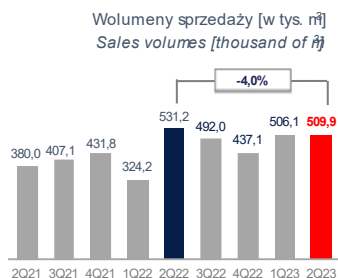
We maintain top quality level of cooperation with the insurers: Atradius, Euler Hermes, KUKE, Coface, with the brokerage support from AON

* z uwzględnieniem linii trade finance finansujących wybrane kontrakty zakupowe; ** w tym BOŚ faktoring 50,0 mln zł; *** w tym BOŚ faktoring 5,6 mln zł
* including trade finance lines financing selected purchase contracts** including BOŚ factoring PLN 50,0 million *** including BOŚ factoring PLN 5,6 million

Filip Kuropatwa:

Nasze zadłużenie składa się z dwóch dużych czynników, jedno to jest zadłużenie operacyjne, drugie to zadłużenie, które jest związane z akwizycją Lotos Terminali. Jeśli chodzi o to ostatnie zadłużenie, to będziemy go spłacać w ciągu kilku lat. W przypadku finansowania bieżących potrzeb biznesu, poza akwizycją, to poziom zadłużenia będzie zależał od poziomu cen i poziomu kapitałochłonności, który jest związany z działalnością handlową naszej Grupy. Biorąc to pod uwagę, to należy zaznaczyć, że zanotowaliśmy zwiększone zadłużenie operacyjne. Współpracujemy na bieżąco z instytucjami finansowymi i stwierdzamy, że doceniają one nasz rozwój, tak że z pozyskiwaniem kapitału nie mamy problemów.

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



- **Sytuacja rynkowa** ▶ od 5 lutego obowiązuje embargo na olej napędowy w związku z tym nastąpiła zmiana kierunków dostaw, ograniczona konsumpcja
Market situation ▶ since February 5, the embargo on diesel fuel has been in force, which has led to a change in the direction of supply and consumption
- **Logistyka** ▶ zwiększony potencjał logistyczny dzięki nabyciu spółki Aviationoperującej w branży transportu kolejowego oraz zakupionym systemom kolejowym
Logistics ▶ increased logistics capacity thanks to the acquisition of Aviation which operates in the rail transportation industry, and the acquired rail tankers
- **Sprzedaż** ▶ ograniczona przez spadającą z miesiąca na miesiąc premię lądową wyznaczającą efektywność importu oleju napędowego
Sale ▶ limited by the declining month-to-month land premium that determines the efficiency of diesel imports

12

Filip Kuropatwa:

Segment ON i BIO. Jesteśmy zadowoleni z wolumenu sprzedaży, który jest relatywnie wysoki. Jest on niższy niż w II kwartale 2022 r., ale to jest efekt bazy. Rok temu wystąpiły duże turbulencje na rynku związane z wybuchem wojny w Ukrainie. Bardzo szybko zareagowaliśmy na tę sytuację. Przychody w II kwartale 2023 r. r/r były niższe przy podobnym wolumenie sprzedaży ze względu na niższy poziom cen w II kwartale 2023 r. EBITDA także jest niższa, co jest wynikiem tego, że II kwartał 2023 r. był znormalizowany (II kwartał 2022 r. to okres po wybuch wojny). W wielu dziedzinach jednostkowa marżowość będzie wracała do normy i ta zyskowość przy tym samym wolumenie jest niższa.



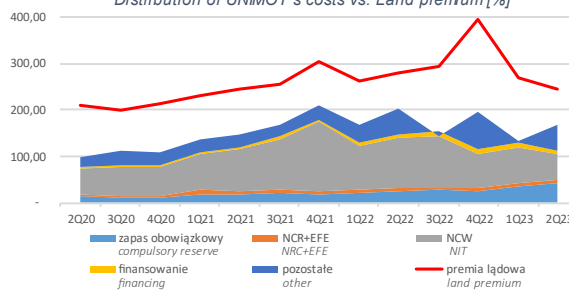
PREMIA ŁADOWA I ZMIANA KOSZTÓW UNIMOT LAND PREMIUM AND CHANGE OF UNIMOT'S COSTS

Szacunkowa premia ładowa oleju napędowego [zł/m
Estimated land premium of diesel [PLN/m³]



- Baza do ceny spot ON blend (93% diesel i 7% biopaliwo)
Base to spot price of diesel blend (93% diesel and 7% biofuels)
- 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)

Rozkład kosztów UNIMOT vs. premia ładowa [%]
Distribution of UNIMOT's costs vs. Land premium [%]



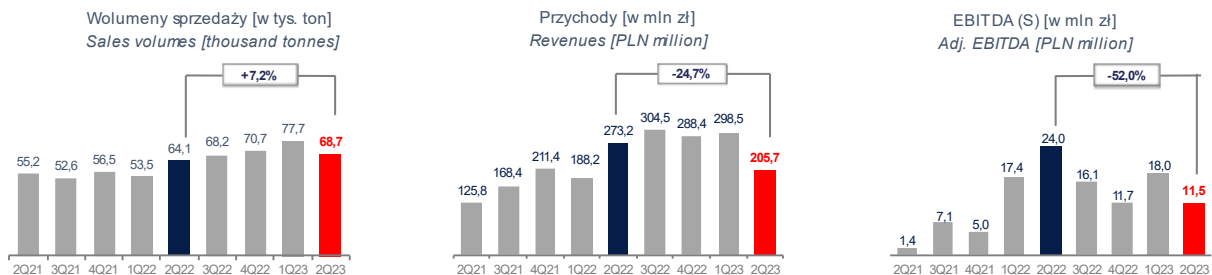
- Łączne kwartalne koszty 2Q20=100; premia ładowa vs. cena diesla bez biopaliw
Total quarterly costs Q 2020=100; land premium vs diesel price excluding biofuels
- Koszty wykonania NCV są zależne od poziomów NCV w blendingu danym kwartale oraz od spreadu pomiędzy ceną ON a biopaliwem
The costs of bio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

13

Filip Kuropatwa:

Sytuacja rynkowa. W II kwartale sytuacja na rynku oleju napędowego była dość ustabilizowana. Na początku lutego nastąpiło odcięcie od produktu rosyjskiego i teraz olej napędowy płynie z różnych kierunków. Produkt ten jest dostępny, chociaż jest droższy, ale to wynika z wyższych kosztów logistyki. Jeśli chodzi o premię ładową, to ona niewiele spadała pod koniec kwartału, ale była dość stabilna przez cały II kwartał. Sytuacja w tej chwili jest diametralnie inna, ale o tym jeszcze będziemy mówili później.

SEGMENT LPG LPG SEGMENT



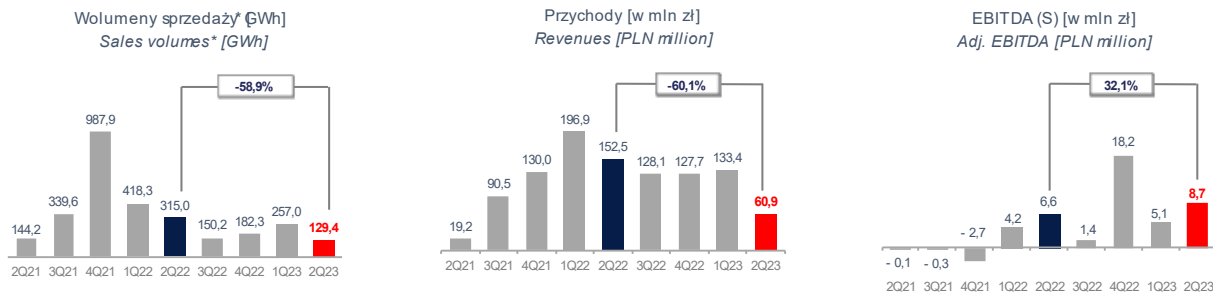
- Popyt ► umiarkowane zapotrzebowanie ze strony klientów polskich natomiast duże południowej Europy oraz dzięki terminalowi w Piotrkowie Trybunalskim zaspakajanie potrzeb Ukrainy
Demand ► moderate demand from Polish customers but high from southern Europe and, thanks to the terminal Piotrków Trybunalski, meeting the needs of Ukraine
- Podaż ► wyzwania związane ze stopniową zmianą strumienia zakupowego
Supply ► challenges related to a gradual change in the purchasing stream
- Koszty ► optymalizacja kosztów transportu kolejowego i dostosowanie logistyki do potrzeb (zmniejszona presja na logistykę)
Costs ► optimisation of rail transport costs and adaptation of logistics to needs (reduced pressure on logistics)

14

Filip Kuropatwa:

Segment LPG zanotował wzrost wolumenu sprzedaży. Rynek jest dość silny. Jest wzrost konsumpcji tego paliwa, który jest efektem, do pewnego stopnia, szukania tańszych źródeł paliw. Przychody segmentu były niższe z uwagi na niższe ceny LPG, EBITDA też niższa. Jednostkowe marże spadają. Po szoku wywołanym wybuchem wojny, rynek się dostosowuje do nowych warunków i z natury rzeczy te wyniki są niższe, ale jak popatrzymy na naszą historię i wolumeny obrotu, sprzed wojny na Ukrainie, to jesteśmy bardzo zadowoleni z wyników segmentu LPG.

SEGMENT GAZ ZIEMNY NATURAL GAS SEGMENT



- **Sytuacja rynkowa** ▶ niższe zużycia gazu w Europie będące 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 27 EUR/MWh w II kwartale 2023 r.
Gas price ▶ a decrease in natural gas prices from EUR 84/MWh (as at 1 January 2023) to an observed EUR 27/MWh in Q2 2023
- **Sprzedaż** ▶ dobre wyniki osiągnięte w zakresie sprzedaży gazu ziemnego do odbiorców przemysłowych
Sales ▶ good results achieved in sales of natural gas to industrial customers

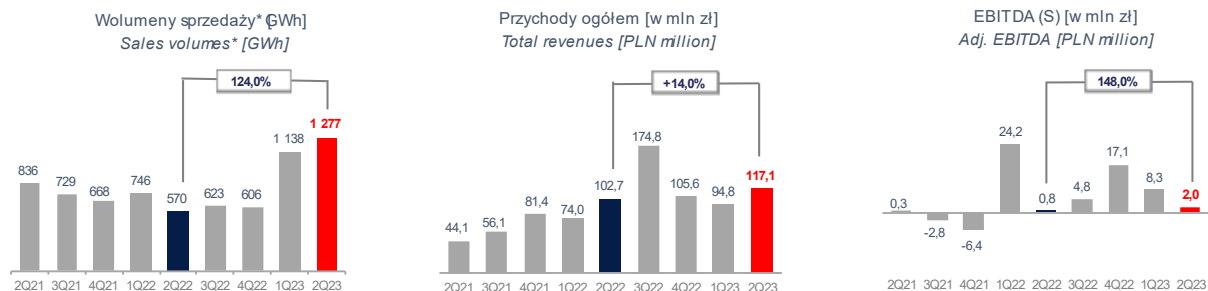
* na segment składa się przede wszystkim działalność spółek gazowych (UNIMOT System i Blue LNG) oraz hurtowy handel gazem w UNIMOT S.A.
* The segment comprises primarily the activity of gas companies (UNIMOT System and Blue LNG) and wholesale gas trading at UNIMOT S.A.

15

Filip Kuropatwa:

Jeśli chodzi o gaz ziemny, wracamy powoli do starego modelu biznesowego. Nastąpił spadek cen, który spowodował wzrost popytu ze strony profesjonalnych odbiorców. Przepustowość sieci jest także na wyższym poziomie. Rynek gazu ziemnego wraca do normalności. Powracamy do biznesu kawernowego. Ceny spotowe dość znacząco spadły, krzywa długoterminowa wróciła do swojego naturalnego kształtu, czyli ceny kontraktów na gaz ziemny na lato są tańsze od zimy.

SEGMENT ENERGIA ELEKTRYCZNA ELECTRICITY SEGMENT



- Sytuacja rynkowa ► zwiększona płynność na rynku energii elektrycznej Forward/SPOT oraz wzrost wolumenów i marż kontraktów z wytwórcami wytwarzających 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 revaluation of the profile of PV contracts concluded at a fixed price for 2023

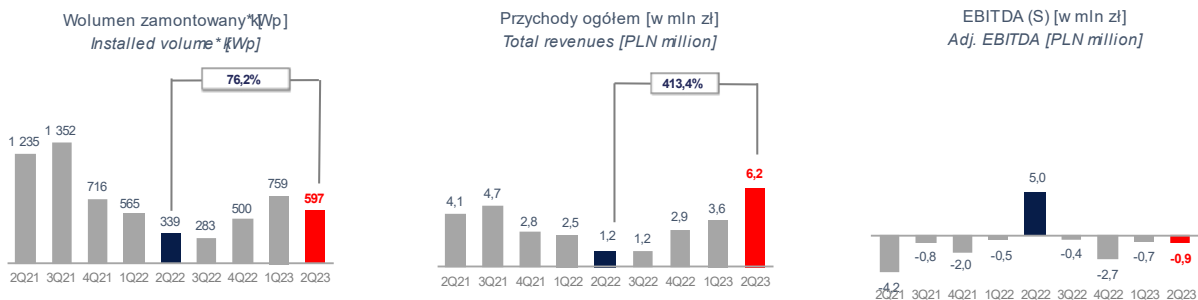
* na segment składa się sprzedaż energii elektrycznej do klienta końcowego (UNIMOT Energia i Gaz) oraz hurtowy handel energią elektryczną (Tradea)
* The segment comprises electricity sales to final customers (UNIMOT Energia i Gaz) and wholesale electricity trading (Tradea)

Filip Kuropatwa:

Rynek energii elektrycznej cały czas jest pod presją, zamrażania cen, różnych segmentów rynku. Jak widzimy na liczbach, to kwartał versus kwartał rośniemy. Wychodzimy obronną ręką z tych turbulencji rynkowych, które się wydarzyły w ostatnich 12 miesiącach.



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 500kWp) na poziomie 3,8MWp
Carrying out projects ► contracts for largescale projects (over 500kWp) at the level of 3,8MWp

* 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)

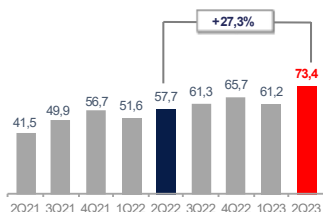
17

Filip Kuropatwa:

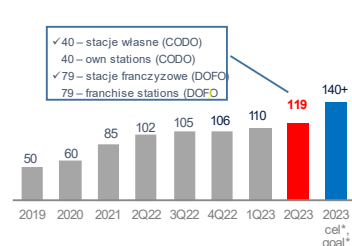
Rynek fotowoltaiczny cały czas jest pod presją. Jest on skorelowany z rynkiem energii elektrycznej. Cały czas niewychodzący ponad break even, ale nasze wyniki są blisko zera. Przyglądamy się z zaciekawieniem, co się będzie działo w przyszłości w zakresie importu PV z Chin. Jesteśmy przekonani, że część produkcyjno-montażowa będzie odgrywała coraz większą rolę na terenie Unii Europejskiej.

SEGMENT STACJE PALIW PETROL STATIONS SEGMENT

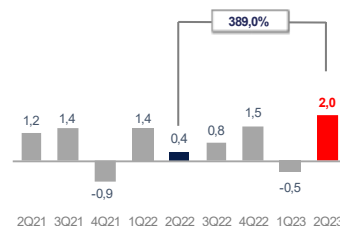
Sprzedaż na stacjach AVIA [w mln litrów]
Sales at AVIA stations [million litres]



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



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



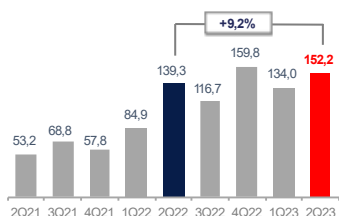
- Polityka cenowa ▶ odrabianie spadku marż detalicznych z początku roku, związanych z odmrożeniem stawek VAT, do średnich poziomów rynkowych
Pricing policy ▶ recovering from the decline in retail margins from the beginning of the year, related to the unfreezing of VAT rates, to average market
- Sprzedaż ▶ zwiększenie wolumenu sprzedaży paliw na stacjach paliw AVIA o 23% r/r
Sales ▶ increase in fuel sales volume at AVIA petrol stations by 23% 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

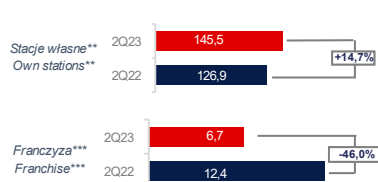
18

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

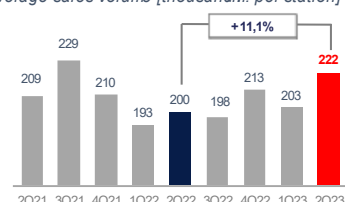
Przychody segmentu* [w mln zł]
Segment's revenues* [PLN million]



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



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



- Rozwój sieci ▶ przyłączenie w 2Q2023 kolejnych 9 stacji paliw, w tym 7 stacji franczyzowych i 2 stacji własnych
Chain development ▶ in Q2 2023 connection of a further 9 petrol stations, including 7 franchised stations and 2 own stations
- Dodatkowe przychody ▶ uruchamianie marketów SPAR Express na stacjach AVIA (40 sklepów na koniec 2Q2023)
Additional revenue ▶ launch of SPAR Express shops at AVIA stations at the end of Q2 2023
- AVIA Card ▶ miesięczna sprzedaż paliw powiązana z kartą flotową AVIA Card dla klientów biznesowych wyniosła 1,5 mln litrów
AVIA Card ▶ monthly fuel sales linked to the AVIA Card for business customers 1.5 million litres
- Inwestycje skumulowane ▶ 32,3 mln zł poniesiony CAPEX na rozwój sieci AVIA od 2017 r.
Cumulative investments ▶ PLN 32.3m 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 rynkowe (bardziej rynkowe podejście); ** łącznie z przychodami z tytułu sprzedaży paliw; *** bez przychodów z tytułu sprzedaży paliw (księgowane w segmencie ON+BI/O)
* since Q1 2021, the Group has modified margin settlements between own stations and wholesale, considering logistic capabilities (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:

Rynek stacji paliw. Wyniki bardzo dobre. Na koniec roku powinniśmy mieć 140 stacji plus. Wzrost liczby stacji jest stabilny w tej chwili. Odnotowujemy wzrost sprzedaży paliw na stacjach AVIA. Jednym z kluczowych czynników jest sprzedaż na jedną stację, która zaczynamy wracać do poziomów notowanych wcześniej. Konsekwentnie rozwijamy kartę flotową, AVIA Card, która zaczyna zdobywać rynek.

BITUMENY **BITUMEN**

w mln zł / PLN million	2Q 2023	1Q 2023
Wolumeny sprzedaży [tys. T] <i>Sales volume [thousand tonnes]</i>	113,8	8,2
Przychody ogółem / Total revenues	399,6	7,1
EBITDA skorygowana / Adjusted EBITDA	29,4	0,3

Wyniki segmentu Bitumeny w I kwartale 2023 r. zawierają wyniki z działalności Unimot S.A. w zakresie handlu bitumenami, a od II kwartału 2023 r. prezentowana jest działalność spółki Unimot Bitumen sp. z o.o. (dodatkowo- produkcja)

The results of the Bitumen segment in Q1 2023 include the results from Unimot S.A.'s bitumen trading activities, and from Q2 2023 onwards the activities of Unimot Bitumen sp. z o.o. are presented (additionally production)

- Bitumeny ► sprzedaż bitumenów jako efekt zwiększonego popytu na asfalty po pandemii
Bitumen ► bitumen sales driven by stronger demand for bitumen after the pandemic
- Rynek ► Grupa UNIMOT jest drugim graczem w zakresie obrotu asfaltami
Market ► The UNIMOT Group is the second player in the field of bitumen trading

20

Filip Kuropatwa:

Segment bitumeny postrzegamy jako rynek bardzo perspektywiczny, jest popyt na produkty asfaltowe. Rynek robót infrastrukturalnych, tj. budowa dróg przez samorządy, i podmioty centralne, jest znacząc. W tej chwili budowany są praktycznie na maksymalnych możliwościach całego systemu, jeśli chodzi o pracowników, o firmy, sprzęt, itp. Natomiast, w związku z zamieszaniami na marżach rafineryjnych, wysokimi całym czasie marżami rafineryjnymi we frakcjach lekkich, to z podażą asfaltów jest gorzej. Unimot ma zagwarantowaną podaż. Chciałbym przypomnieć, że w przypadku bitumenów wyniki II i III kwartału są najwyższe, IV kwartał jest zawsze pod presją, bo wchodzimy w okres pozasezonowy a w I kwartale sprzedaż praktycznie nieistnieje. Stąd też cały rok nie można tak przenieść prosto, mnożąc razy 4 na przykład II kwartału 2023. Jeśli chodzi o bitumeny, to jesteśmy mile zaskoczeni, wyniki są powyżej naszych modelowych założeń sprzed ponad roku.

INFRASTRUKTURA I LOGISTYKA INFRASTRUCTURE AND LOGISTICS

w mln zł / PLN million	2Q 2023	1Q 2023
Praca przewozowa (w mln tkm) <i>Transport work (in million ntkm)</i>	185,6	59,1
Wolumen przeładunków/ wydań na terminalach [tys. m3] <i>Volume of transshipments/releases at terminals [thousand m3]</i>	712,0	-
Przychody ogółem / <i>Total revenues</i>	64,3	7,1
EBITDA skorygowana / <i>Adjusted EBITDA</i>	8,3	2,5

Wyniki segmentu Infrastruktura i Logistyka w I kwartale 2023 r. zawierają jedynie dane finansowe spółki Olavion osiągnięte w marcu 2023 r., a od 7 kwietnia UNIMOT Terminale, UNIMOT Infrastruktura i RCEkoenergia

The results of the Infrastructure and Logistics segment in Q1 2023 only include the financial figures of Olavion achieved in March 2023 and from April 7, 2023 also UNIMOT Terminale, UNIMOT Infrastruktura i RCEkoenergia

- **Sytuacja rynkowa** ▶ słabnące zapotrzebowanie na przewozy kolejowe ładunków
Market situation ▶ weakening 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
- **Magazynowanie** ▶ niższa konsumpcja paliw w Polsce, która przełożyła się na wysokość przychodów ze świadczenia usług przeładunkowych oraz niższe przychody z tytułu magazynowania zapasów obowiązkowych
Storage ▶ lower fuel consumption in Poland, which translated into revenues from the provision of handling services and lower revenues from storage of compulsory reserve

21

Filip Kuropatwa:

Infrastruktura i logistyka. Segment ten obejmuje dwa obszary: obszar logistyki kolejowej generujący wyniki dzięki spółce Olavion oraz obszar infrastrukturalny generujący wyniki dzięki przejętym terminalom. Ten ostatni obszar jest w tej chwili pod presją z powodu istotnej zmiany na rynku, która powstała po połączeniu Orlenu i Lotosu. W dużej mierze jest to związane z obowiązkiem utrzymywania zapasu obowiązkowego. Obecnie klienci przejętych terminali mają niższy poziom utrzymywania zapasu niż docelowa wartość, która powinna być osiągnięta w 2024 r. Wolumeny obrotów w terminalach są niższe, co jest związane z niższą konsumpcją na rynku, stąd też przychody są niższe.

 **PALIWA STAŁE**
SOLID FUEL

w mln zł / PLN million	2Q 2023	1Q 2023
Wolumen sprzedaży węgla (T) Coal sales volume (T)	2 917	4 970
Przychody ogółem / Total revenues	2,8	5,4
EBITDA skorygowana / Adjusted EBITDA	0,1	0,5

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

The results of the Coal segment in Q3 and Q2 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:

Paliwa stałe, to jest biznes, w którym zaczynamy naszą działalność, tak że tutaj na razie symboliczne liczby.

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

PALIWA PŁYNNIE I BIOPALIWA LIQUID FUELS AND BIO -FUELS



- + Zmiana struktury dostaw paliw w związku z wprowadzonym embargiem i wykorzystaniem potencjału terminala Guldhavn w Danii oraz własnej bazy magazynów paliw płynnych
Changing the fuel supply structure due to the embargo and using the potential of the Guldhavn 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
Potential reduction in fuel demand as a consequence of the economic downturn
- Utrzymujący się niski poziom premii lądowej wyznaczającej efektywność importu oleju napędowego
Continued low level of land premium determining efficiency of diesel imports

GAZ LPG LPG



- + Zwiększenie udziału w eksporcie na Ukrainę
Increase market share in exports to Ukraine
- + Zastępowanie LPG pochodzącego ze źródeł wschodnich produktem dostarczanym przez zachodnich partnerów
Substitution of eastern-sourced LPG with product supplied by western partners
- Wyzwania związane z logistyką oraz dostępnością towaru w przypadku wprowadzenia embarga w zakresie LPG
Challenges of logistics and commodity availability in the event of an LPG embargo

STACJE AVIA AVIA STATIONS



- + Dołączenie kolejnych stacji paliw do sieci AVIA
Connecting more petrol stations to the AVIA chain
- + Rozwój współpracy z siecią SPAR i wdrażanie koncepcji 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:

Perspektywy na kolejne kwartały. Paliwa i biopaliwa. Ten segment jest pod dużą presją. Widzimy, że ceny w Polsce na rynku hurtowym i detalicznym (spadek) mają odwrotną tendencję niż na rynkach światowych (wzrost). Nie kryjemy tego, że import oleju napędowego w tej chwili się nie opłaca. My jesteśmy elastyczni. Obsługujemy rynek czeski, obsługujemy rynek ukraiński. Nie mamy problemu z przekierowaniem logistyki i części wolumentu do tamtych kierunków, a ograniczamy do minimum import do Polski. Mamy też kontrakty sprzedażowe podpisane na bazie notowań Platts, a zakupy krajowe realizujemy po części po cenie dyktowanej przez rynek krajowy. Chcielibyśmy cały segment zbilansować. Lepsza sytuacja jest w biopaliwach. Sytuacja na rynku oleju napędowego stwarza okazje tradingowe w zakresie biopaliw, ponieważ zmienia się zapotrzebowanie na biopaliwa zgłaszane przez poszczególne podmioty, jedne podmioty będą kupować mniej, inne więcej biopaliw, aby zrealizować obowiązek bioblendingu.

W segmencie LPG optyimizmu jest więcej.

Cały czas jest też taka dość duża rozbieżność między dwoma rynkami, zasilaniem tych dwóch rynków. A wiemy, że my jesteśmy tutaj, działamy miksem, jeśli chodzi o dostawców, czyli kierunek wschodni, rosyjski i kierunek zachodni, powiedzmy czy zachodni, czy północny, bardziej od nas w kierunku morskim, ale nierosyjski. Nie mamy cały czas sankcji na LPG i te dyskusje, jak bumerang wracają, ale na razie nie widać sygnałów, żebyśmy my mogli, mieli w tym kierunku iść. Stąd też rynek krajowy też jest dyktowany przez jakby dwa czynniki, ten produkt rosyjski jest o wiele tańszy, tak że ten miks gdzieś tu się odbywa. My jesteśmy tutaj na dywersyfikacji, ale czasami też tę część zachodnią dywersyfikujemy, czyli mamy też kontrakty, stąd też ta niska rynkowość na tamtej części jest kompensowana na tej części wschodniej. Zwiększamy udział też w eksporcie na Ukrainę. Byliśmy w ostatnich miesiącach nawet na pierwszym miejscu, jeśli chodzi o eksportera z Polski na Ukrainę. To nas cieszy. Używamy do tego infrastruktury własnej, terminal w Piotrkowie odgrywa tutaj też kluczową rolę, bo tam jest też instalacja LPG duża. No to to jest właśnie ten czynnik, między innymi w wielu, w całej gamie dookoła, ale akurat w tym momencie, w tym przypadku, to jest ten czynnik, przy którym widzimy, jaką dużą elastyczność i możliwość szybkiego działania daje posiadanie takiej infrastruktury terminalowej i możliwość szybkiego reagowania bez czekania na decyzje innych, tylko decyzje własnej Grupy Kapitałowej, jeśli chodzi na tym rynku.

Stacje AVIA. Rynek detaliczny jest dość pod presją, ale tu jakby te wszystkie zamieszania, które są na rynku paliwowym, one omijają trochę rynek detaliczny, one bardziej uderzają w rynek hurtowy, w rynek producentów paliw czy importerów i jakby pozostawiając trochę w bezpieczniejszej sferze samych detalistów, tak? Czy naszą sieć stacji AVIA, czy sieci inne, do pewnego stopnia nie do końca obchodzi, po ile duzi gracze produkują paliwo, czy po ile duzi importerzy importują, oni wiedzą, widzą, że rynek hurtowy jest po prostu na takim poziomie, który pozwala im generować marże i to robią. Tak że jeśli chodzi o sieć AVIA, nie oczekiwałbym tutaj jakichś dużych zwrotów wynikowych, bo oni nadal będą budżetowo szli i te wyniki będą rosły wraz ze wzrostem sieci i wolumenu. Wyzwaniem cały czas, ale to już jest tradycyjne, no bo to jest i pod tą presją wszyscy są, czyli wzrost cen, inflacja, która powoduje wzrost kosztów, też otwierania stacji, rebrandingu, jakichkolwiek inwestycji na stacjach, przy w miarę stałych marżach detalicznych, to powoduje też presję.

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



- + Kontrybucja do wyników segmentu działalności UNIMOT Bitumen
Contribution to the result activity of UNIMOT 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 Terminals assets
- + Dalsze rozwijanie spółki Olavion: pozyskiwanie kolejnych lokomotyw i maszynistów, poszerzanie współpracy z podwykonawcami
Further development of Olavion: 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



- + Finalizacja nabycia udziałów w spółce przeznaczonej do prowadzenia działalności logistyczno-handlowej w branży surowców energetycznych
Finalisation of the acquisition of shares in a company intended for logistics and trading activities in the energy raw materials industry

- + Możliwości pozyskania kolejnych klientów.
Opportunities to attract additional customers.

25

Filip Kuropatwa:

O energii już mówiłem, tutaj naszym największym ryzykiem, to są regulacje prawne, które na ten rynek wchodzi, nie do końca przewidywalne. Na razie ten rynek się dość ustabilizował, tak że ta stabilizacja pomaga w rozwoju, w rozwijaniu rynku. Fotowoltaika, to jest tak jak mówiłem, patrzymy na też zasilania i handel panelami produkcji wewnątrzunijnej czy wewnątrzpolskiej i w tym kierunku też idziemy. Obserwujemy też inne rynki, jak rynki magazynów energii. Też dyskusje i rozmowy z partnerami trwają.

Jeśli chodzi o gaz ziemny, dobre okresy przed nami, moim zdaniem, cały czas fajna krzywa. Też jeszcze widzimy, że pojawiają się na rynku pojemności magazynowe, które też chętnie bierzemy, stąd też perspektywy przed tym rynkiem, przed tym działem, przy tym biznesem w naszej Grupie są na najbliższe kwartały, szczególnie na czwarty, gdzie jest dużo wyniku w biznesie kawernowym, dobre.

Bitumeny, to jesteśmy cały czas w dobrym okresie roku. III i IV kwartał są dobre. III powinien być najsilniejszym kwartałem, statystycznie, jeśli chodzi o ten rynek, tak że ta kontrybucja w III kwartale będzie dość silna. Jak mówimy, nie ma tu zagrożenia popytowego, od strony popytowej ten rynek jest bardzo silny, tak że wygląda to dobrze.

Infrastruktura i logistyka. Tutaj też jesteśmy dobrej myśli. Olavion się rozwija, pozyskuje nowych klientów, też widzimy, jak się rozwijają, jeśli chodzi o kadry, o maszynistów i też bierzemy udział w dyskusjach z nimi o jakby projekcie inwestycyjnym, jeśli chodzi o zakup lokomotyw, stąd też ten rozwój jest. Na rynku terminowym, miejmy nadzieję rok do roku widzimy tą konsumpcję trochę wyższą. Oczywiście ona będzie różna u różnych uczestników rynku terminalowego, w zależności od tego, kto jakby większą część rynku weźmie. No, ale to wiemy, że tutaj poziomy cen będą odgrywały rolę. Ale z punktu widzenia terminalu, to tak naprawdę czy Unimotowi spada, a konkurentom Unimotu rośnie, to jest obojętne. Ważne jest, żeby cały terminal obrót robił i widzimy sygnały, że to zaczyna wracać powyżej tej liniowości od początku roku.

Tak jak mówiłem, paliwa stałe, tu się w tej części biznesowej znacznie więcej pojawiać, szczególnie na rynku węglowym. Tutaj w III kwartale też pierwsze takie transakcje bardziej znaczące się pojawią w naszym obrocie.

Sesja pytań i odpowiedzi

Pytający1

Mam pytanie dotyczące zapasów obowiązkowych. Bo od III kwartału, rozumiem, wraca konieczność utrzymywania zapasów obowiązkowych, ale wiadomo, że proces tworzenia czy przywracania tych zapasów trwa, więc to co widzimy w II kwartale i zwłaszcza, jeżeli mówimy o poziomie długu netto, na ile ten efekt budowania zapasów już jest widoczny w II kwartale? To pierwsze pytanie.

Filip Kuropatwa

My mamy, my będziemy, to nie będzie gradualne, to będzie skokowe, tak? Takie schodkowe, może w ten sposób. Pierwszy schodek mieliśmy od 1 lipca, od 30 czerwca tak naprawdę, czyli na przełomie kwartałów i to żeśmy weszli na pierwszy poziom zapasu obowiązkowego w Unimocie Paliwa, związane z aktywnością, działalnością w imporcie Unimotu Paliwa w zeszłym roku. Czyli tak naprawdę ten zapas obowiązkowy jest niższy niż naturalny, związane to jest z tym, że Unimot Paliwa nie importował przez cały pełen rok, w zeszłym roku. I to jest jakby pierwsza część i ona już jest w kapitale, w długu netto czy w kapitale obrotowym, bo ona już jest odzwierciedlona na 30 czerwca, tak? No bo ten produkt już jest zakupiony, musiał być zakupiony i był na terminalu gotowy, żeby od 1 lipca być zapasem obowiązkowym Unimotu. Jeśli chodzi o jego wielkość, wolumenowo troszkę niżej niż się spodziewaliśmy, w związku z tym, że było dość dużo usługi biletowej na rynku, którą żeśmy wzięli. No to nie ukrywamy, że w tej chwili na rynku silnym backwardation i wysokim kosztem finansowania, usługi biletowe są tak naprawdę w tej chwili czasami tańsze, a czasami porównywalne z utrzymywaniem własnego zapasu, no a nieporównywalnie wygodniejsze, tak? Szczerze mówiąc. To jakby tego efektu nie ma, stąd też my w tym cyklu staraliśmy się maksymalizować usługę biletową, mamy niby zrobić własny udział w zapasie. I następny cykl dostosowania będzie w połowie 2024 roku i będzie on związany z importem naszym Unimotu Paliwa w 2023 roku, a to będzie też zależało od tego, jak ten import dalej się będzie dział. Jak to drugie półrocze będzie wyglądało, jak te ostatnie miesiące roku będą wyglądały. No tutaj wiemy, że ten rynek jest dość pod dużą presją i tu prognozowanie, jak długo ta sytuacja będzie trwała, jest dość ryzykowne w tej chwili. Stąd też tak jak myśmy pisali, skupiamy się na biznesach, które są niegenerujące zapasu obowiązkowego, czyli tak naprawdę eksport, znaczy import po to, żeby to wyeksportować dalej, tranzytem przez Polskę albo zasilanie w produkt krajowy, bo w obrocie krajowym. To jakby nas nie generuje, stąd też, no kapitał na pewno wzrost cen, który w tej chwili obserwujemy, jesteśmy na dieslu znowu w kierunku na poziomie gdzieś 1000 \$, a jeszcze byliśmy w II kwartale, gdzieś w rejonach 700-800 \$. Dolar też mamy po 4.30 parę, a nie po 4.05, tak, czy cztery z haczykiem w II kwartale, tak że ta kapitałochłonność nasza jakby znowu zaczęła wzrastać w związku z poziomem cen. No ale do tego się już trochę przyzwyczailiśmy. Możemy to akceptować czy nie, ale taka jest rzeczywistość, tak że do tego się dostosowujemy.

Pytający1

Tak podsumowując, tak pomijając efekt wzrostu cen, który oczywiście wszyscy widzimy, to ten efekt budowania zapasów obowiązkowych, on w większości już został, no powiedzmy skonsumowany w II kwartale, znaczy widzimy ten kapitał obrotowy negatywny zbudowania zapasów obowiązkowych w większość, tak?

Filip Kuropatwa

W całości.

Pytający1:

W całości?

Filip Kuropatwa

No bo to się nic nowego nie pojawiło w III kwartale, jeśli chodzi o zapas obowiązkowy, on już jest, ustabilizowany został na 30 czerwca.

Pytający1:

Dobra, wszystko jasne. Drugie pytanie, no to jest jakiś komentarz dotyczący tych marż paliwowych, oczywiście, które teraz widzimy, i na ile, no nie wiem, ten system paliwowy, nie wiem, na ile to wszystko bezpiecznie wygląda? Czy jakiś komentarz?

Filip Kuropatwa

Znaczący, moim zdaniem, nie wiem, Robert, jak ty myślisz, ale była to taka dwuetapowość, jeśli chodzi o ten system, tak jak popatrzeć na statystyki, tak? Był zjazd premii lądowej i trochę działanie rynku w kierunku stałej ceny. Myśmy się ustabilizowali gdzieś pod koniec sierpnia, no tak od połowy sierpnia, na dość stabilnym poziomie ceny hurtowej, a co za tym idzie też detalicznej, tak. I premia lądowa reagowała tylko w zależności od tego, co się działo z rynkiem. Czyli rynek trochę spadał, premia lądowa rosła, rynek rósł, premia lądowa spadała, no to jest naturalne przy jakby trzymaniu stałej ceny. Moim zdaniem koledzy naszej szanownej konkurencji doszli do wniosku w pewnym momencie chyba, że logistycznie wydolą i że dają radę, i że się poukładali trochę, bo była presja logistyczna wtedy dość duża, tak. No na tym rynku. I od pewnego momentu widzimy, że zaczęli zjeżdżać dalej w dół, tak? Pomimo tego, że rynek zaczął iść w dół, w górę, tak. I to też widzimy, to widzimy też na cenach. No ceny detaliczne na stacjach, jeśli chodzi o diesel zaczęły jechać w kierunku z tam 6,56-6,60 w kierunku 6,0 zł, tak? Pomimo tego, że widzimy na rynkach odwrotną sytuację. Stąd też deterioracja ceny premii lądowej następuje dalej, ona jest w tej chwili ujemna. No dochodzi już do takich kuriozów w tej chwili, że tak naprawdę cena hurtowa diesla na polskim rynku jest niższa niż cena czystego diesla w [ns 00:54:00], tak? No to powoduje to, że premia lądowa jest dość znacząco ujemna w tej chwili. No jest to dość kuriozalne, no bo jeszcze tutaj chodzi, ja już nie mówię o miksie z biopaliwami, tak, które są tam te 40% droższe od diesla cały czas, ja mówię już o czystej cenie. No tak że widzimy tutaj potężne ręczne sterowanie, okupione to jest dużym zamieszczeniem w logistyce i też w wydaniach paliw. No nie wszędzie paliwo jest dostępne, nie wszyscy, którzy mają kontrakty też z dużymi producentami krajowymi, zawsze są pewni, że to paliwo w danym momencie, w danej lokalizacji dostaną. Tak że jest dość mocne zamieszczenie na rynku. No i jest taka sytuacja, zobaczymy, co się będzie dalej działo. W naszej ocenie, jak patrzemy na ceny, to jesteśmy zaniżeni na dieslu, jeśli chodzi o z VAT-em cenę na pylonie o jakiejś 1,6 zł do ceny, czyli gdzieś powinniśmy być naprawdę powyżej 7 dość mocno. Na benzynie trochę mniej, około 1,0-1,2 zł w tym momencie, tak. My ze swojej strony, tak jak mówiliśmy, to my ograniczamy naprawdę do minimum obrót krajowy. My mamy jakieś kontrakty oczywiście z klientami, je dostarczamy, tutaj absolutnie nie ma dyskusji. My zasilamy sieć AVIA, my mamy też zasilanie po drugiej stronie, z rynku krajowego, mamy też kontakt z Orlenem czy z Aramco, nie kryjemy tego i jakby też korzystamy z tej zaniżonej premii lądowej. Rozwijamy eksport, jesteśmy dość agresywni, jeśli chodzi o część eksportową. Mamy rynek też czeski, mamy część kontraktów podpisanych na [Placie? 00:55:44]. No i z tego miksu wychodzi obraz taki, że oczywiście mamy gorszą EBITDĘ i jakby ten ubytek w marży on następuje i to tego się nie da ukryć, tak. Jak głęboko pójdziemy dalej, zobaczymy, jak będzie, jak się rynek poukłada. No w tej chwili, jak bym brał dzisiejszy dzień, no to prawdopodobnie na paliwach łącznie jesteśmy na minusie, ale nie jakimś strasznym, stąd też patrzemy, jak się ten rynek będzie ustabilizował. My jesteśmy w stanie szybko zareagować, tak jak zawsze mówiliśmy i ten wolumen ograniczyć, i przenieść się w inne rejony rynku, gdzie ten zysk jest, i to robimy

Pytający2:

Dzień dobry. Kilka pytań, w tym może jedno doprecyzowujące. Pytanie status quo, kiedy mogą wystąpić braki podażowe na dieslu, które zmusiłyby do większych podwyżek cen w Polsce?

Robert Brzozowski

To może nastąpić w każdej chwili, niestety. Znaczący, ja jestem troszkę w szoku, może nawet odezwę się niepolitycznie, może tak, no bo sytuację mamy dookoła, jaką mamy, każdy widzi i każdy wie, w czym żyjemy. I doprowadzenie w tej chwili jednak do dość dużego napięcia, bo trzeba sobie jasno powiedzieć, że my widzimy te chwilowe zerwanie, my widzimy te takie, bym powiedział, problemy logistyczne, które no, powiedzmy, udaje się kolegom to zrobić przez no... trochę przez popyt, który jest ograniczony i to myślę, że też pomaga. Natomiast no gdzieś tam słyszymy o jakichś uwolnieniach zapasów obowiązkowych, po rynku chodzą plotki. Co też powoduje i widzimy z baz, które są uruchamiane, że tam zazwyczaj paliwa nie było, więc to muszą być zapasy. To wystarczy mały problem logistyczny. Mały problem logistyczny, gdziekolwiek w Dębogórze, na rafinerii samej, wystarczy tu. Drobny problem na instalacji. I leżymy.

Robert Brzozowski

I mamy powtórkę z marca. A rynek jest pusty, zbiorniki są puste, nikt nie ma paliw, bo nikt nie trzyma, to słyszymy, wszyscy importerzy zachowują się jednolicie, ograniczyli do minimum. A najwięksi no są, że tak powiem, wiecznie na oparach. No więc wystarczy małe zawirowanie, czy to począwszy od paniki internetowej, że nie ma paliw na stacji, czy też no realny jakiś mały problem na infrastrukturze, no i mamy problem.

Filip Kuropatwa

Igranie z ogniem, na pewno, to trzeba przyznać.

Robert Brzozowski

To zabawa z benzyną w 38 stopniach temperatury.

Pytający2:

Miałem jeszcze pytanie, czy w III i IV kwartale uda się uniknąć straty w segmencie o ON&BIO, już częściowo państwo odpowiedzieli, że tam jest lekki minusik na paliwach, wspierać może BIO, z IV kwartałem pewnie nie wiadomo, jak będzie po wyborach, ale to może inne pytanie. Jaki jest kierunek eksportowy, czy jest to Ukraina, gdzie udało się przekierować tą sprzedaż z rynku krajowego i...?

Robert Brzozowski

Ukraina. Ukraina, tam są też dość dobre marże. One są, ukraiński rynek nas cały czas bardzo satysfakcjonuje. Ok., są pewne marże mniejsze niż w czerwcu zeszłego roku, jest to spowodowane jednak też no dużą konkurencją z południa, ale te marże są z zasady satysfakcjonujące, więc tak jak Filip powiedział, całą logistykę staramy się przekierować tam. Mamy też długoterminowe kontrakty z Czechami, więc też w oparciu o notowania, tamten rynek jest i marże są niezagrażone, więc też tam realizujemy. Mamy część klientów w Polsce w oparciu o koncerty, więc też odbiory. No bo znowuż, drogie paliwo, ale jest.

Filip Kuropatwa

Przepraszam, że ci przerwę, ale widzimy, jak klienci przychodzą do nas, którym niektórzy kontrahenci na polskim rynku nie są w stanie dostarczać, tak? Mamy takie sygnały.

Robert Brzozowski

Tak. Tak i korzysta...

Filip Kuropatwa

I trzeba oczywiście w normalnych warunkach w tej chwili rynkowych.

Robert Brzozowski

No właśnie, tak. Sytuacja, z zeszłego tygodnia, jeden z dużych graczy został bez zaopatrzenia, bo jeden z mniejszych dostawców nie wytrzymał. I to też jest moment na takie, że tak powiem, wykorzystanie sytuacji, tak? To pokazuje siłę, kto wytrzyma, że tak powiem, takie chwilowe... Mniejsi nie wytrzymują. Oczywiście nie mówię, że my dostarczamy po takich cenach nierynkowych, natomiast no ta nasza stabilność i pewność, i renoma powoduje, że klienci przychodzą i dostają od nas paliwo w innych cenach, rynkowych bardziej. Natomiast no też korzystamy z tego okresu. Nie widać oczywiście tego na wynikach, ale liczymy, że to się odłoży za chwileczkę w kontraktacji na przyszły rok. Czujemy, że parę firm zostanie skasowanych z rynku przez to, że sobie nie poradzi w tym trudnym okresie, więc nastąpi też taka naturalna selekcja. Wytrzymają najsilniejsi. I najbardziej zdywersyfikowani. I najbardziej zdywersyfikowani, bo to trzeba sobie jasno powiedzieć, że to dzięki dywersyfikacji teraz i tej Ukrainie na przykład mamy możliwość no przekierowania na przykład logistyki, tak?

Pytający2:

A czy dopuszczają państwo możliwość powtórki sytuacji sprzed no już dobrych kilku lat, gdzie na przykład ta sytuacja potrwałaby kilka kwartałów? Państwo... Unimot, który nie chce stracić...

Robert Brzozowski

Nie. Odpowiadając, nie. Nie sądzę, tak ubezpieczając. To znaczy, dyskutujemy sobie tak, że wejdę w słowo, co się stanie i tu takie nawet branżowe dowcipy chodzą, bo gdzieś tam jakieś teraz spotkania są, każde oczywiście branżowe spotkanie jest pod mocnym wpływem bieżącej sytuacji i pytanie jest takie, trochę odpowiem dowcipem, ale pytanie jest: „co będzie po piętnastym?” No i tutaj się jeden z kolegów z branży odzywa: „Szesnasty”. No więc tak odpowiadając dowcipem, oczywiście trochę z uśmiechem na twarzy, bo nie spodziewamy się niestety, że szesnastego sytuacja się zmieni, bo chyba nie będzie odważnych, żeby podźwignąć tą cenę o 1,50-1,60 zł. Więc my obstawiamy, tylko pytanie, czy będzie po 50 groszy podwyżki co tydzień. No bo jednak liczymy, państwo też liczycie i mimo doskonałych marż rafineryjnych nie starcza tych pieniędzy na to, żeby trzymać.

Filip Kuropatwa

Wiemy, że Orlen dokłada do marży rafineryjnej. Dokłada w tej chwili. Nie wystarcza mu marży, które są i tak bogate, tak? Nie wystarcza mu, żeby dołożyć aż tyle na rynku potem krajowym hurtowym.

Robert Brzozowski

Więc pali na imporcie potężne pieniądze, a na swojej też sprzedaży też dokłada, w związku z tym no utrzymanie w dłuższej perspektywie nie, nie jest możliwe. Rozumiemy, o co chodzi z tą grą, wydaje się, że efekt został osiągnięty. Tak, myśląc o przyszłym roku, pewnie zostanie to niewątpliwie pod jakimś wpływem kontraktacji na przyszły rok, którą regularnie koncern stosował, próbując wzbudzić w rynku obawy, że „kontraktujcie się ze mną, bo paliwa nie będzie”. Natomiast my rozmawiamy z wieloma klientami i każdy... rynek jest, no że tak powiem, klienta wyedukowany bardzo mocno, każde rozumie, o co chodzi, no więc rozumiemy, że podobny do '18, jakieś bardzo podobne zachowanie, nie tak głębokie. No więc tak, jest jakieś ryzyko takie, że część klientów się będzie bała i nie zakontraktuje się. Natomiast no w dłuższej perspektywie Orlen tej gry nie utrzyma. Jeśli jej nie utrzyma, to będzie musiał podnieść cenę. Podniesie cenę, to będzie musiał wyjść z Dębogórza, bo my je zajmiemy, a wtedy nie będzie w stanie pokryć tego sam zapotrzebowania i piłka się odwróci w drugą stronę.

Pytający2:

Tylko że większy może generować dłuższą stratę i przejmować od was klientów, a wy nie chcecie generować straty i uciekacie zagranicę. I pytanie, czy jak potrwa to za długo, to czy nie stracie na własnie relacjach z klientami.

Robert Brzozowski

No teoretycznie tak, no mógłby pociągnąć do końca roku i całą kontraktację. Myśmy w tym roku... i tak jechaliśmy na spotach w większości. To nie jest tak, że my patrząc już na ten rok, w zeszłym roku mieliśmy bardzo podobną sytuację, trochę odwracając. Cały rok 2023 unikaliśmy jak ognia z innych względów i trochę nam to pomogło, można powiedzieć, dzisiaj, Filip, tak? Bo pamiętam listopad zeszłego roku, mieliśmy olbrzymi dylemat, jak poukładać sobie rok 2023 i podjęliśmy taką decyzję, że odsuniemy się od rynku kontraktacji, nie będziemy, mimo że wtedy bardzo dużo klientów mogliśmy nagarnąć i szczerze mówiąc, dobrze, że nie pokusiliśmy się o to, bo wtedy klienci drzwiami i oknami walili, a było to pod wpływem wprowadzanych sankcji i obawy, że tego paliwa zabraknie. Myśmy nie wzięli nowych klientów. I można powiedzieć, dzisiaj jesteśmy na spocie. Mogę tak odpowiedzieć. Klienci w większości się nie podpisują na 100% wolumenu, zawsze zostaje jakiś luz i zawsze na spocie znajdujemy, i ten rok jest tego dobrym przykładem, że my na spocie bardzo dużo lokujemy tego produktu. I tu nie ma takiej konieczności się podpisywania długofalowo. No generalnie patrząc na nasz portfel, to mamy w tej chwili około 20-30% zakontraktowanych klientów, resztę szliśmy na spocie, co nam pozwala dzisiaj też powiedzieć na to, żebyśmy mogli przekierować tę logistykę na inne rynki, bo nie byliśmy po prostu na ekspozycji do tych klientów na takie gigantyczne wolumeny.

Filip Kuropatwa

A dwa, że widzimy z rynku, że realizacja kontraktów z dużymi wcale nie wygląda tak słodko u wielu klientów, tak. Tam też są zerwania, tam też są wykorzystywania, nie wiem, opcji sprzedającego do obniżania o 10%, 15%, też próby manewrowania tymi kontraktami, żeby jak najmniej tego wydać, tak, dużym sieciom. I duże sieci, też widzimy przecież, Robert, chodzą i szukają, tak?

Robert Brzozowski

Tak. No brakuje...

Filip Kuropatwa

Tak że to wcale nie buduje renomy tych dużych czy Orlenu, tak, jeśli chodzi o to, co oni robią, tak, że to są tacy tak bardzo godni zaufania dostawcy, tak?

Robert Brzozowski

Nikt nigdy, Filip, ty wiesz dobrze, nie kontraktuje się na 100%. Każdy w najlepszym przypadku jedzie na 80%. Jeśli jeszcze koncern ogranicza ci i używa opcję kontraktową do wolumenu na przykład do 10-15%, no to się okazuje, że klient ma zakontraktowane 70%, 75%, a te 25 zostaje i tak luzu na rynku. I tego dzisiaj nie ma pokrycia, więc no spokojnie. Ja tutaj... tak, jest takie ryzyko, że Orlen może próbować to robić, zawsze to brał z dużymi klientami, dużymi koncernami, ale to nie był nasz rynek, tak.

Pytający2:

Jasne. Dziękuję bardzo. Jeszcze ostatnie pytanie z innej beczki. Wpływ przejścia aktywów Lotosu w II kwartale na dług netto Unimota. Tam państwo podali kilka pozycji w cash-flowie, ale jakby mogli państwo to podsumować, biorąc pod uwagę też tą gotówkę netto w tym podmiocie. No wcześniej mówiliście o kwocie 450 milionów złotych mniej więcej, bez istotnych pozycji cashowych przejmowanego podmiotu.

Filip Kuropatwa

Znaczący 450 milionów to jest tak, jak myślimy mówili, to jest nasze zaangażowanie długookresowe, tak, jeśli chodzi o całość biznesu. W tej chwili to zaangażowanie, które myślimy pokazali, czyli te 220 chyba, dobrze pamiętam, Mirek?

Mirosław Szczygielski

226.

Filip Kuropatwa

226. No to to jest taki poziom, który można przyjmować, bo to jest też... cena zakupu była wyższa, tak, ale w związku z tym, że kupowaliśmy też gotówkę w tych spółkach, to netto gdzieś to można tak podsumować. Tam jakiegoś wzrostu dużego zadłużenia w tej grupie nie widzimy, bo kapitał obrotowy tam jest pod kontrolą właśnie przez to, że tej gotówki tam jest w miarę wystarczająco dużo, tak że to jest to zadłużenie, z którym wchodzimy. Jeśli chodzi o te dodatkowe koszty, to one są też cash-flowowo odłożone w czasie, bo jeśli, tak jak mówiliśmy o earn-outach, no to też te wypłaty earn-outów są odłożone w czasie, tak jak te umowy są dość skomplikowane, poza finansowanie bankowe. Jeśli chodzi o tam dodatkowe rozliczenia, jeśli chodzi o Szczecin, no to one są też rozłożone w czasie tak dość liniowo, tak że tutaj nie będzie jakiegoś skokowego wzrostu zadłużenia. Jeśli chodzi o tam proces inwestycyjny w tych spółkach, no to się też przyglądamy temu, dyskutujemy ze spółkami, ale to też jest proces gradualny, tutaj nie ma jakiejś skokowej potrzeby nagle dużych capexów, jeśli chodzi o biznes terminalowy, póki co. Na razie. Rozwijamy tam inne produkty, jakby tam instalacje przystosowujemy do obsługi produktów, o których nam zależało, tak. Czyli jakby to, na czym się chcemy skupiać, czyli jakby też paliwa niskoemisyjne, benzynę chcemy rozwijać, też nie kryliśmy tego nigdy, tak, że te terminale nam umożliwią jednak zwiększenie udziałów na rynku benzyny, tego typu rzeczy. Ale to nie pociąga za sobą jakichś dużych potrzeb capexowych, rzędu kilkudziesięciu milionów, tak? Bardziej milionowe sprawy.

Pytający2:

Rozumiem, czyli 226 milionów to jakby dług netto już skorygowany o tą gotówkę, przyjętych aktywów, tak?

Filip Kuropatwa

Tak jest.

Pytający2:

Dziękuję bardzo.

Pytający3:

Dzień dobry, też jeżeli można, dwa pytania. Pierwsze dotyczy tego, jak wygląda opłacalność importu z Azji w tym momencie versus to, co widzimy w cenach ARA. A drugie pytanie dotyczy Saudi Aramco. Jak oni się zachowują w tej sytuacji, no bo wydaje się, że w tej swojej części produkcji w Gdańsku powinni ją eksportować zagranicę?

Robert Brzozowski

No bardzo dobre pytanie i spostrzeżenie. Tak, należałoby dzisiaj, śmiało się, skupić cały produkt i wystać dokładnie go zagranicę i zrobić jeszcze większego [szota? 01:11:48] w Polsce, bo przy tych cenach tak, należałoby to zrobić. Odpowiadając od końca Filip, jeśli mogę chwilę, to Aramco zachowuje się no niestety, niestety no zgodnie z polityką Orlenu, no po prostu dostosował się do tej polityki i wydaje paliwa w cenach takich, jakich, że tak powiem, ma PKN Orlen, realizuje więc też ich politykę, PKN Orlen, w wolumenach

oczywiście tych, których ma z rafinerii, tak? Widzimy też ograniczenie na imporcie, żeby tej ekspozycji nie pogłębiać. Jeśli chodzi o opłacalność z Dalekiego Wschodu, to my cały czas monitorujemy, muszę powiedzieć, to tak, jak mówiliśmy, skąd najbardziej opłaca się importować ten produkt. I tak naprawdę to, co mogę powiedzieć od wejścia sankcji 5 lutego, to taką największą zmianą, jaką widzimy, to widzimy zupełny zanik praktycznie u nas w portfelu traderów pośredniczących i to, uważam, jest taka generalnie zmiana rynkowa, ale też i nasza potężna robota biura genewskiego, która została zrobiona, że po wejściu sankcji wyłączyliśmy praktycznie traderów, pośredników od siebie. To wynikało też historycznie troszeczkę inaczej, zakupowało się kiedyś paliwa z Rosji, generalnie traderzy przedpłacali, stąd mieli to paliwo i stąd byli pośrednikami naturalnymi w handlu tym paliwem. Tu widzimy bardzo mocną aktywność, w tym momencie widzimy bardzo mocną aktywność producentów, czy to zarówno z Bliskiego Wschodu, z Dalekiego, jak i z Ameryki, i tak naprawdę wszystkie paliwa kupione od 5 lutego my u siebie mamy bezpośrednio od producentów, czy to amerykańskich, czy to z Bliskiego Wschodu. Teraz odpowiadając wprost na pytanie, czy dzisiaj Bliski Wschód to jest coś, co się opłaca? Nie, mówiąc wprost, nie widzimy. Ostatnie chyba Cargo do Gulfhavn ściągnęliśmy chyba w czerwcu, czy też w maju nawet. Wtedy cieszyliśmy się dobrymi niskimi cenami na statki duże i niskimi frachtami. Było to spowodowane dużą nadwyżką rosyjskiego produktu, który jeszcze w marcu i w kwietniu było widać. Stąd marzec, kwiecień był rynek zalany i to wpłynęło na spadek cen na rynkach światowych, i my korzystaliśmy wtedy. Natomiast ostatnie kilka tygodni no to jest domena, u nas przynajmniej, producentów amerykańskich. I mogę powiedzieć lipiec, sierpień bardzo aktywnie ściągaliśmy towar ze Stanów Zjednoczonych, Zatoki Meksykańskiej czy z Nowego Jorku. Te dostawy charakteryzują się tym, że one są realizowane statkami handy, tak zwanymi [ns 01:14:35], jak inni nazywają, czyli 37, 38 tys., który idealnie pasuje jako max cargo size do Gdyni. I takie statki bezpośrednio kupujemy z Zatoki Meksykańskiej czy jak mówiłem, z Nowego Jorku do Gdyni. I to widzieliśmy, bym powiedział, jako najbardziej atrakcyjne. No nie ukrywam też aktywni bardzo mocno są, korzystając z wysokich marż rafineryjnych ci najbliżsi nasi producenci, czyli Primeste, i widzimy też u siebie w portfelu dość duży udział tych producentów.

Pytający4:

Dzień dobry. Jedno pytanie odnośnie tematu, który był bardzo mocno dyskutowany. Jak oceniacie techniczne albo logistyczne możliwości Orlenu, żeby wejść w buty wasze innych importerów i po prostu ten rynek zaopatrywać? Już pomijam kwestię ekonomiczną, tak, czy to ma sens, czy nie, tylko po prostu czy oni technicznie są w stanie coś takiego zrobić przez dłuższy czas, nie przez tam, nie wiem, kilka miesięcy?

Robert Brzozowski

Długofalowo, nie. Odpowiadając, długofalowo nie. Posiłkują się zapasami obowiązkowymi. Słyszymy o pół miliona ton uwolnionych zapasów łącznie w tym roku, czyli długofalowo nie i podobno to już...

Filip Kuropatwa

Dwóch milionów w wszystkich, które mamy, nie?

Robert Brzozowski

A 2 miliony mamy wszystkich. Więc podobno już więcej nie mają, więc tylko zapasy im ratują. Nie ukrywam, my też trochę ratujemy, to już nie wiem, na ile można mówić, Filip, ale paradoks to chodzi taki, że my dzisiaj nadwyżki naszego produktu lokujemy u Orlenu, wykorzystując tę sytuację i PKN kupuje od nas. A na drugi dzień sprzedaje w innych cenach.

Pytający4:

A scenariusz, że PKN przejmuje aktywa logistyczne albo zdolności logistyczne innych importerów, żeby ten rynek zaopatrywać, to jest możliwe czy nie?

Robert Brzozowski

Przedstawiłaś Ale to się dzieje, to się dzieje w pewnym sensie.

Filip Kuropatwa

Ale to Komisja Europejska im na to nie pozwoli.

Robert Brzozowski

To się dzieje w pewnym sensie, tak bym powiedział, tak to można... to jest zagrywka polityczna, bo tak, normalnie na Dębogórze PKN Orlen nie mógłby funkcjonować, bo był i był bardzo mocno do czerwca wykorzystywany, w 100 procentach było wykorzystywane Dębogórze przez importerów. Zachowanie PKN Orlen, tak, spowodowało...

Filip Kuropatwa

Przerwę, bo Dębogórze jest... to jest część Remedies, tak? Orlen nie może...

Robert Brzozowski

Tak. I nie było od nowego roku chyba do lipca, do lipca nie było w ogóle PKN Orlen na Dębogórze. Żeby realizować to, co Orlen realizuje, to jedyną opcją było wykorzystanie tego assetu. Musiał się dostać do tego assetu, bo inaczej nie ma innych środków ani możliwości logistycznych, żeby zaopatrzyć ten rynek, bo nie ma innego assetu pozwalającego w takiej ilości sprowadzić diesel do portu. No więc obniżenie tak drastyczne ceny spowodowało, że każdy przy zdrowych rozsądkach importer wycofał się z teraz z okienek z Dębogórze i nie bookował tej pojemności. Zgodnie z zapisami Remedies, Orlen ma prawo powrotu do Dębogórze, pod warunkiem, że nie wpływa to na działalność pozostałych importerów, czyli inaczej mówiąc, jeśli jest tam luz, bo inni nie zbookowali, to masz prawo wzięcia czegośkolwiek tam z throughputu, ale jako ostatni w kolejce. No jeśli inni zaczęli rezygnować, czyli patrz: my też, no to Orlen wykorzystał ten moment do wzięcia tej pozycji kosztem też obniżania ceny. Więc dzisiaj korzysta z tej infrastruktury, paląc oczywiście, tak jak mówię, olbrzymie pieniądze. Z chwilą, kiedy będzie chciał dźwignąć cenę, sytuacja się odwróci, więc my też tak rozmawialiśmy – no dobrze, no niech się bawi, no sponsor jest tej imprezy – brutalnie mówiąc, palą potężne pieniądze, dopóki będą palić te potężne pieniądze, no to korzystają z infrastruktury. Z chwilą, kiedy dźwigną cenę, a będą musieli przestać palić pieniądze, no bo chyba w końcu przestaną palić te pieniądze, bo to są setki milionów, jak nie miliardów, no to importerzy wrócą do Dębogórze i wtedy wycisnąć ich, i wtedy Orlen nie będzie w stanie zaopatrzyć rynku innymi środkami. A pamiętajmy, będzie musiał uzupełnić pół miliona zapasów obowiązkowych i nie wiem, jak to zrobi.

Filip Kuropatwa

A na trwałe nie mogą tej infrastruktury przejąć, tak, bo Remedies im nie pozwala.

Robert Brzozowski

Tak.

Pytający4:

A nie boicie się, że to jest takie trochę jednak nie normal, tak, w ramach Europy, mamy Totala, który powiedział, że będzie we Francji trzymał cenę, a tam poniżej 2 € za litr, i w sumie nikt go się nie czepia, więc w czym tu sytuacja jest inna?

Filip Kuropatwa

My mówimy o skali też, tak? We Francji nie ma takiej skali. Tutaj żeśmy odjechali o 20% od cen nominalnych, to nie jest ten przypadek, tak, do pewnego stopnia. Oczywiście, tam też gdzieś polityka gra, zawsze będzie grała, tak, ma tych rynkach. I tak, jak wiemy, jak grała polityka na rynkach gazowych czy energii elektrycznej w zeszłym roku, ale to tutaj mówimy naprawdę o dużej skali.

Robert Brzozowski

Mamy takie... to jest nasza oczywiście teoria i taka analiza trochę do przodu i ona po części znajduje już trochę uzasadnienie czy też dowody, możemy powiedzieć. To znaczy wydaje nam się, że rynek dostawców trochę jest nagrzany, czy rynek supply trochę mocno jest nagrzany, jeśli chodzi o ceny. Z drugiej strony rynek popytu, no spadek jest troszkę w Europie, słyszymy to od kolegów we Francji, w Hiszpanii, w Niemczech, że konsumpcja diesla spada, więc my widzimy coraz bardziej jaskrawy taki gap pomiędzy oczekiwaniami dostawców, którzy grzeją tą cenę, która osiągnęła już powyżej 1000 \$ diesla i wszyscy straszą, straszili, nie będzie diesla, nie będzie produktu, nie będzie produktu. Myśmy też ulegli tej presji w listopadzie, w grudniu podpisując kontrakty, dość drogie kontrakty wewnątrz, te lądowe nasze z niemieckich rafinerii. I my, muszę powiedzieć, jesteśmy tutaj teraz... Sytuacja – zupełnie się nie sprawdziło to, co wszyscy oczekiwali, tego produktu jest bardzo dużo na rynkach, nie ma problemu z zaopatrzeniem. Paradoksalnie we wrześniu i w sierpniu, i w lipcu cały czas dostajemy o dziwo spotowe wolumeny w dużo tańszych cenach z niemieckich rafinerii, które są wynikiem tego, że jest nadwyżka produktu w Niemczech. I też część kontrahentów rezygnuje u nich, więc w zupełnie innych cenach dostajemy wolumen spotowy. Słyszymy i po jakich cenach już na przykład nasi koledzy z Francji podpisali się na nowy rok z dużym dostawcą. To jest to cena diametralnie różna od tego, co mieli na ten rok, powyżej 20 \$ różnica, to jest gigantyczna różnica, jak na mnie. Co jest też dowodem tego dla nas, że ta cena na CIF-ie w przyszłym roku mocno powinna tępnąć, bo będzie nadwyżka produktowa. A jednak pogłębienie widzimy, no jednak spadek jest tej konsumpcji, co też powoduje, że tego popytu na ten diesel jest mniej. Więc trochę nam się wydaje, że ten rynek popytu, podaży globalnej trochę się rozjechał. Nie wiem.

Pytający4:

Bardzo, bardzo ciekawy komentarz, bo jak się wrzuci Bloomberg'a, to się czyta zupełnie coś przeciwnego, tak. Każdy pisze o ciasnym rynku i brakach produktowych.

Robert Brzozowski

Nie widzimy tego naprawdę, to jest coś, co niestety... Ja czytam te same analizy i przecieram oczy, gdzie tu mówią, bo widzimy, co jest za każdym razem. Okej, możemy dyskutować, po ile ceny i chwilowo dobrze, bo nie ma statku, nie ma tonażu, dobrze. Ale co do produktu, to my nie widzimy problemów z zaopatrzeniem. A dowody, mówię, są takie, no z Francji jakby płynie informacja, po ile się koledzy zakontraktowali, a to jest jedna z największych sieci we Francji, jeśli chodzi o naszą AVIĘ, i po ile na CIF-ie zakontraktowali sobie już blisko połowę wolumenu na rok 2024, gdzie zakontraktowali to w lipcu, sierpniu, czyli nawet okres jest o dziwo dużo, dużo wcześniejszy. Czyli trader, z którym gdzieś tam się zakontraktowali, też wychodził dość agresywnie. I z tą ceną, którą oni zakontraktowali, no to jestem w szoku. To to potwierdza tą naszą teorię, gdzie mamy taką dziś tu analizę rynkową przy współpracy z naszym biurem w Genewie, że my spodziewamy się tępnięcia na CIF-ie cen w przyszłym roku.

Pytający4:

Dziękuję bardzo.

Mirosław Szczygielski

Czy są jeszcze jakieś pytania? Ktoś chce z państwa zadać pytanie?

Pytający1:

Czy mógłbym mieć jeszcze pytanie? Moglibyście państwo powiedzieć więcej o eksporcie paliw z Polski? Znaczy, bo tak, wy eksportujecie to na Ukrainę, rozumiem, coraz więcej paliw, ale możecie powiedzieć o sobie, nie wiem, w jakiej proporcji w tej chwili? I nie wiem, czy jesteście w stanie cokolwiek powiedzieć w ogóle o rynku. No bo, jak rozumiem, rynek powinien w tej chwili tak działać, że tak, powinien eksportować tyle, ile się da tych paliw z Polski.

Robert Brzozowski

Tak...

Mirosław Szczygielski

Historycznie i zgodnie z naszą podjętą taką praktyką nie podajemy informacji na temat podziału naszej sprzedaży pomiędzy ten rynek krajowy i rynek ukraiński. A teraz jak widzisz, ta proporcja jest całkowicie zachwiana.

Filip Kuropatwa

Znaczy udział rynku eksportowego w rynku krajowym rośnie, no bo nam spada udział w rynku krajowym, tak? Czyli ten eksportowy rośnie. To jest naturalne. To, co mówimy, to można spokojnie to odnieść w tą stronę. Czy dałoby się zwiększyć jakoś mocno eksport na Ukrainę? No bo teoretycznie każdy uczestnik polskiego rynku powinien tak robić, tak jak, Robert, mówiłeś, to zakup produktu krajowego z wszystkimi obowiązkami NCW, zapasy obowiązkowe i wszystkim, nawet by się opłacał, jeśli chodzi o rynek ukraiński, tak, który bazuje na cenach [ns 01:24:45]. A tak jak mówiłem, produkt w kraju na rynku hurtowym jest tańszy niż czysty diesel w ARA, tak? Nie mówią już o logistyce dostarczenia na granicę polsko-ukraińską.

Robert Brzozowski

Paradoksalnie, mówiąc obrazowo....

Filip Kuropatwa

To by opłacało.

Robert Brzozowski

To najlepiej, to jakbyśmy ten kontrakt cały, co mamy z Orlenem, to w ogóle go nie sprzedali. Oczywiście mamy nasze zobowiązania i po prostu go wzięli i zapakowali, i wysłali na Ukrainę, to by była najlepsza sytuacja.

Filip Kuropatwa

Oczywiście. Wszyscy też obsługujemy konsumpcję krajową. Mamy pewne zobowiązania, mamy sieć paliw, klientów i umowy rocznej itd. I to robimy. Taki sam przypadek pewnie jest z Aramco, tak? No Aramco... Oczywiście gdyby Aramco powiedziało nie i walnęło pięścią w stół, i podyktowało swojej ceny, no to ten rynek by się rozsypał Orlenowi, tak? No nie ma siły, bez Aramco to by...

Robert Brzozowski

Ale w pewnym sensie, Filip, wejdę ci w słowo, i tak to się dzieje, ten eksport, bo my widzimy, co się dzieje na stacjach na zachodzie Polski. Wschodnie Niemcy przyjeżdżają i tankują tysiące litrów paliwa na stacjach w Szczecinie. My widzimy, co się dzieje na naszym terminalu ILO NOLA w Szczecinie, widzimy tam kolejki i widzimy, co się w rejonie zachodniej Polski dzieje. Paliwo ze [ns 01:26:00] trafia na przykład na Prastację w

Szczecinie i jest reeksportowane z powrotem w baku w samochodach w tysiącach litrów. No bo 1,50 mamy euro, a nie 2 €, tak jak w Niemczech.

Filip Kuropatwa

Tak że to ten eksport pewnie powinien być wyższy. No ale ten eksport też ma dwa czynniki ważne, logistyka i możliwość przepuszczenia tego przez logistykę. Kto jakie pozycje ma, tak, na terminalach, to jest jedno. A drugie, no jednak popyt ukraiński też nie jest z gumy, tak? Też wiemy, że ta gospodarka ukraińska jest pod swoją presją i rozwoju gospodarczego, tak że no to gdzieś tam to ważymy. Rynek czeski też jest, ale też ma te same mechanizmy, które działają tu, czyli spadek konsumpcji i spadek aktywności gospodarczej. Tak że to też nie jest tak, że można całość polskiego obrotu przekierować tam, tak? To jest pytanie, kto jaką ma pozycję, tak? No my tą pozycję mamy na tyle wygodną, że możemy to zwiększyć, no ale to nie jest tak, że możemy to nagle podwoić czy potroić, bo to się tak nie da zrobić aż.

Pytający1:

Jeszcze, jak tak popatrzymy sobie na cenniki hurtowe Orlenu, to one właściwie spadają codziennie, codziennie, to tak... Znaczący ja nie wiem, czy jest jakiś próg bólu, bo no nie wiem, jak sobie wyobrazimy, że to będzie jeszcze kolejny tydzień spadać?

Robert Brzozowski

Na stacji ma być 5,87, tak słyszymy i wszystko zależy, bo przy 5,87 łatwiej się stawia krzyżyk, tak słyszeliśmy. Tak że, zobaczymy, co rynek. Chwilowy spadek na online na notowaniach, bo to też jest wszystko związane, co się dzieje na giełdzie. Nie byłoby spadków, tak... No najpierw trzeba zjechać do 5,87, a potem jak się zatrzymamy, no to będzie w zależności od tego, co się będzie działo na rynku.

Filip Kuropatwa

Tak, możliwe, że oni chcą poniżej szóstki mieć, tak wszyscy paliwa, to mi się zdaje, że może w tą stronę, ale robią to ostrożnie, po kolei, żeby się nie potknąć na dostępności paliw, bo to byłoby jeszcze gorsze niż...

Pytający1:

Dziękuję.

Mirosław Szczygielski

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę żadnej ręki podniesionej, nie słyhać, w związku z tym dziękujemy za aktywny udział. I już dzisiaj zapraszamy na kolejne nasze spotkanie, które zorganizujemy po publikacji wyników finansowych za III kwartał, to będzie w listopadzie, a na bieżąco zapraszamy do kontaktu z działem relacji inwestorskich. Do zobaczenia.

Robert Brzozowski

Dziękujemy.

Filip Kuropatwa

Dziękuję. Do zobaczenia.

KONIEC