

**Opis/częściowy transkrypt spotkania zorganizowanego 21 kwietnia 2023 r.  
po publikacji wyników finansowych Grupy UNIMOT za 2022 r.**



**Skonsolidowane wyniki finansowe Grupy UNIMOT za 2022 rok**

***Consolidated Financial Results of the UNIMOT Group for 2022***

21 kwietnia 2023 r. / 21 April 2023



Przedstawiciele UNIMOT:

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

## PODSTAWOWE DANE FINANSOWE I OPERACYJNE ZA 2022 KEY FINANCIAL AND OPERATIONAL DATA FOR 2022

 Przychody ze sprzedaży <i>Revenues on sales</i> <b>13 369 mln zł</b>	 EBITDA skorygowana** <i>Adjusted EBITDA**</i> <b>514 mln zł</b>	 EBITDA* <b>502 mln zł</b>	 Zysk netto <i>Net profit</i> <b>374 mln zł</b>
 Wolumen sprzedaży ON&BIO <i>Diesel&amp;BIO sales volume</i> <b>1 784 tys./thous. m<sup>3</sup></b>	 Wolumen sprzedaży gazu LPG <i>LPG sales volume</i> <b>257 tys./thous. Mg</b>	 Wolumen sprzedaży gazu ziemnego <i>Natural gas sales volume</i> <b>1 066 GWh</b>	 Wolumen sprzedaży energii elektrycznej <i>Electricity sales volume</i> <b>2 546 GWh</b>




 Liczba stacji AVIA  
*Number of AVIA stations*  
**106**


 Wolumen sprzedaży paliw na stacjach własnych  
*Sales volume at own stations*  
**75 464 m<sup>3</sup>**

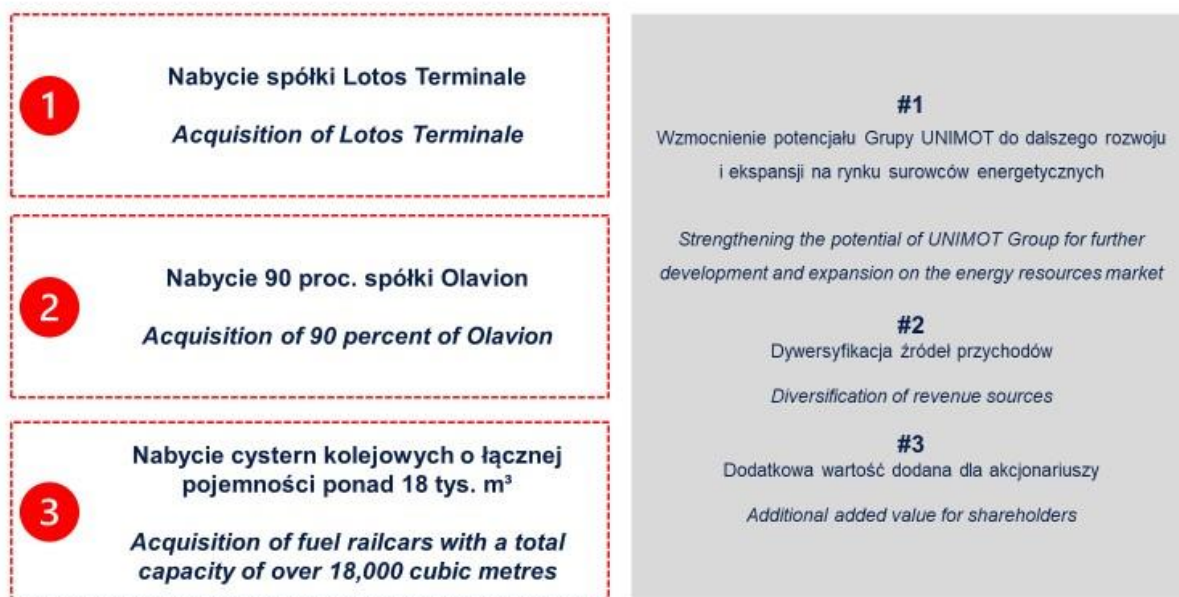
- + Rekordowe wyniki finansowe uzyskane dzięki efektywnemu wykorzystaniu sytuacji rynkowych  
*High record financial results generated due to effective use of market situations*
- + Dywersyfikacja dostaw paliw płynnych  
*Diversification of liquid fuel supplies*
- Duża niepewność na rynkach globalnych  
*High uncertainty on global markets*

\* EBITDA zwróć uwagę na liczenie wolumenów, produktów, strukturę i cenę. \*\* EBITDA skorygowana. EBITDA (D) EBITDA skorygowana z uwzględnieniem zakupu paliw w kWh (głównych oraz innych produktów energetycznych, przeliczając cenę w składowej jednostce i przeliczając na jednostkę za wolumen).  
 (gross profit from production of energy products) and other energy products, free of costs and revenues related to liquid and gaseous fuel trade and other energy products, as well as other manufacturing events.

### Filip Kuropatwa

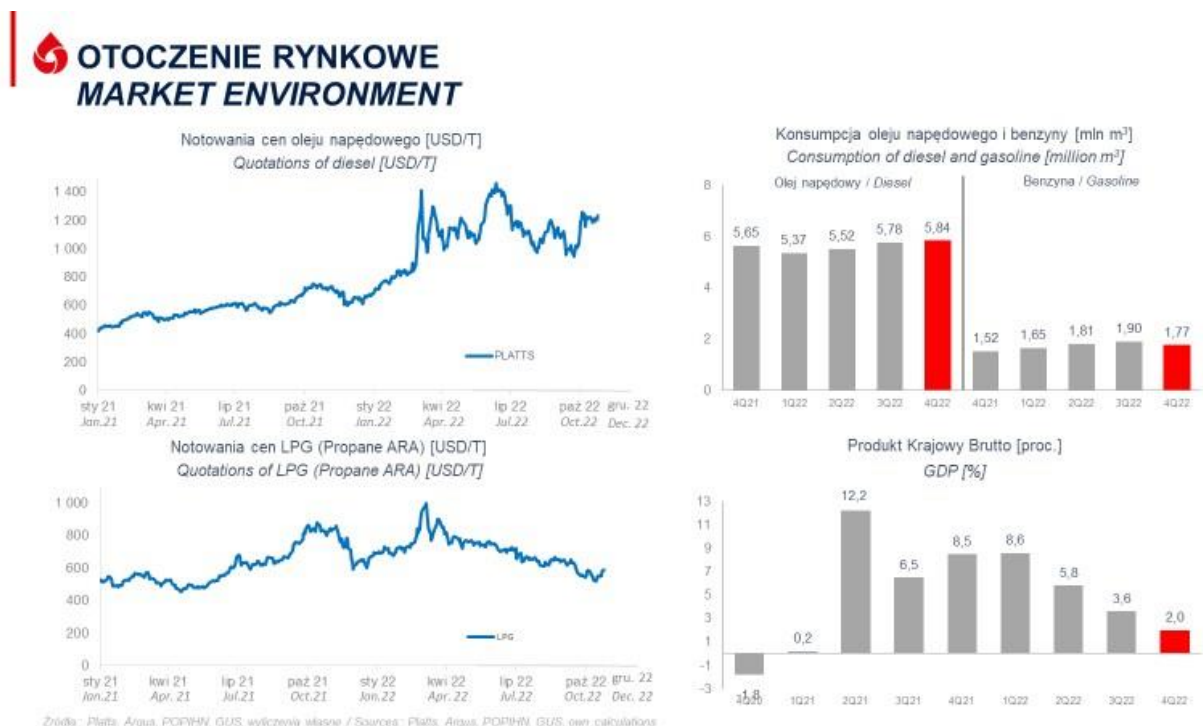
Mam przyjemność poprowadzić tę prezentację dla Państwa. Podsumujemy wyniki za 2022 r. Jesteśmy bardzo zadowoleni i miło nam przekazać, że to jest rekordowy rok w historii Grupy UNIMOT. Wzrost przychodów ze sprzedaży wynikał ze wzrostu wolumenów na rynku, ale też i wzrostu cen, co zawsze podkreślamy w naszym przypadku. Wypracowana rekordowa EBITDA skorygowana 514 mln zł, księgową 502 mln zł bardzo nas cieszą, biorąc pod uwagę turbulentny rok, o czym będę jeszcze mówił. Zysk netto 374 mln zł. Zanotowaliśmy wzrost wolumenów sprzedaży w segmencie oleju napędowego i biopaliw, ale też w LPG. Byliśmy aktywni na rynku obrotu gazu ziemnego i energii elektrycznej. Rozwijamy sieć AVIA - zakończyliśmy rok ze 106 stacjami w Polsce i ze sprzedażą zbliżającą się do 80 tys. m<sup>3</sup> rocznie.

## INWESTYCJE GRUPY UNIMOT INVESTMENTS OF UNIMOT GROUP



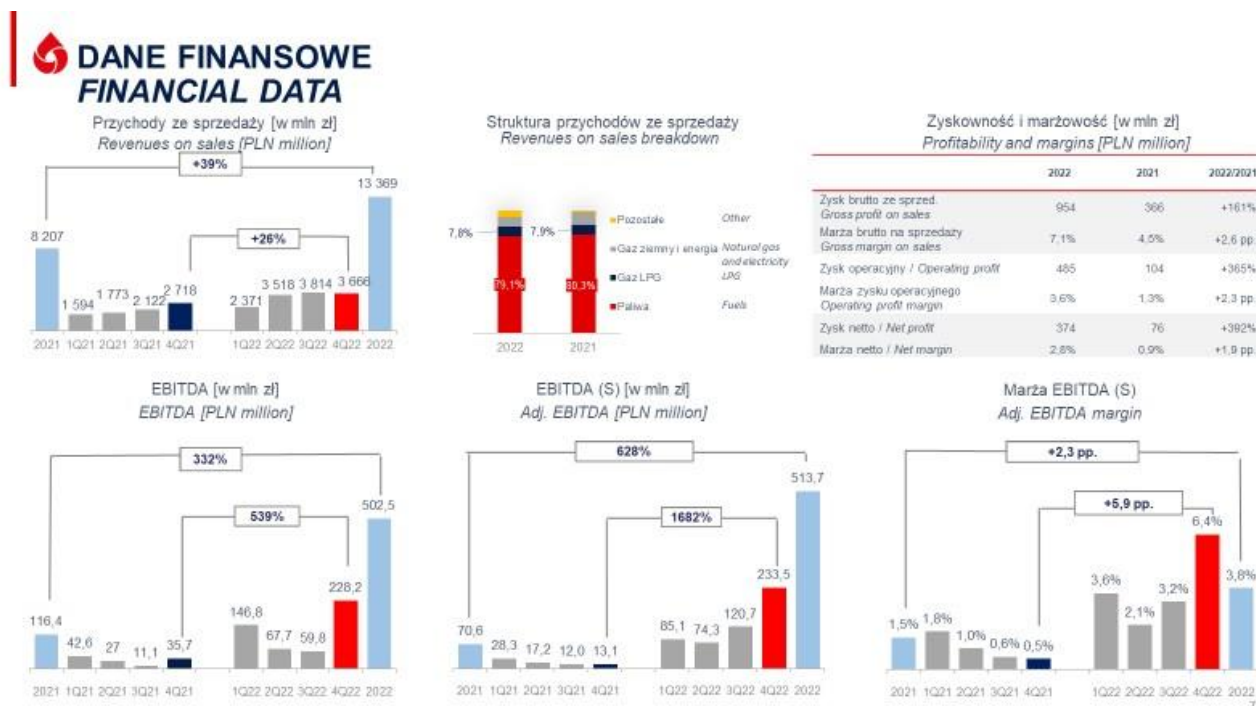
### Filip Kuropatwa

Na slajdzie przedstawiono trzy istotne wydarzenia, które toczyły się w 2022 r., ale miały swój finał w 2023 r. Zmieniają one nasz biznes i obraz Spółki. Pierwsza transakcja, najważniejsza, nad którą pracę rozpoczęliśmy jeszcze w 2021 r., było nabycie spółki Lotos Terminale, czyli dziewięciu terminali paliw i biznesu bitumicznego. To nabycie pochłonęło nasze moce organizacyjne i to też wyprzedzam pewnie pytania, wpłynęło na koszty. Doprowadziliśmy projekt do końca i w kwietniu przejęliśmy już kontrolę nad spółką i Lotos Terminale już jest w naszej Grupie. Drugim ważnym wydarzeniem było nabycie 90% akcji Olavion, tak naprawdę to jest do pewnego stopnia stuprocentowe nabycie, tylko 10% będzie nabywane z odsunięciem w czasie. Dzięki tej transakcji rozszerzymy łańcuch wartości. Rok 2022 pokazał dobitnie, że logistyka jest kluczowym elementem w tym biznesie. Z Olavionem współpracowaliśmy od lat i zawsze wiedzieliśmy, że jest to naprawdę najbardziej efektywna spółka świadcząca na naszą rzecz usługi frachtowe na kolei. W związku z tym chętnie skorzystaliśmy z okazji. Trzecim wydarzeniem poprawiającym naszą logistykę i utrwalającym naszą pozycję na tym rynku było nabycie cystern kolejowych. Zdecydowaliśmy o tym z uwagi na to, że tego taboru brakowało. Było to konsekwencją dostaw towarów z Polski do Ukrainy, spadkiem rotacji na torach kolejowych z uwagi na większe przewozy w całym kraju. W pewnym zakresie nabycie taboru kolejowego umożliwiło nam wypracowanie wyniku w ubiegłym roku. Rok 2022 charakteryzował się wysoką marżą jednostkową, ale też brakami logistycznymi. Czyli ten, kto tę logistykę posiadał, był w stanie zrealizować wyższe wolumeny.



### Filip Kuropatwa

Rok 2022 upłynął pod znakiem wojny w Ukrainie i sankcji, dużej zmienności rynkowej, która była notowana na rynku. Zaczynaliśmy rok w miarę ze stabilnym rynkiem. Oczywiście już wtedy wzrostowym, napędzanym przez popandemiczny popyt. Lecz wojna w Ukrainie wprowadziła tę zmienność na wyższe poziomy, co widać na wykresach cen oleju napędowego czy cen LPG. W pewnym momencie prawie podwoiliśmy ceny rok do roku, jeśli chodzi o paliwa. Tak samo się działo na LPG. Rynki te w pewnym zakresie się ustabilizowały i widzimy tendencję spadkową. Konsumpcja paliw na rynku krajowym w 2022 roku była bardzo dobra. Cały czas będę podkreślał, że konsumpcja oleju napędowego jest bardzo skorelowana z PKB. Gospodarka była w 2022 roku na trajektorii rosnącej, to się też odbijało w konsumpcji.



## Filip Kuropatwa

Wzrost przychodów wynikał z dwóch czynników - wzrostu cen i sprzedanych wolumenów produktów. Jeśli chodzi o strukturę przychodów, to większych zmian nie było w 2022 r. Zmiany zajdą w 2023 r., kiedy na strukturę przychodów i EBITDA zaczną wpływać przejęte aktywa Lotos Terminale i inne biznesy, które nabyliśmy. Wówczas dywersyfikacja się zwiększy.

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



Bez istotnej różnicy pomiędzy EBITDA i EBITDA Skorygowana  
No significant difference between EBITDA and Adjusted EBITDA

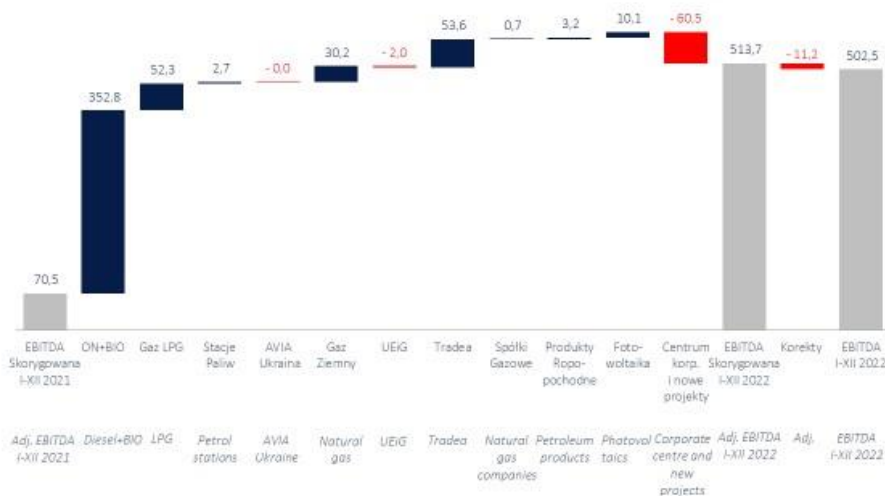
8

### Filip Kuropatwa

EBITDA skorygowana versus EBITDA księgowana – nie zanotowaliśmy istotnych różnic w poziomach tych wskaźników. Pod koniec roku zaczęły się one zbiegać. W związku z reorganizacją Grupy zakończyliśmy rok z dość niskim poziomem zapasu obowiązkowego, dlatego wpływ na EBITDA jest mniejszy.

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

2022 [w mln zł / in PLN million]



EBITDA skorygowana w 2022: Adj. EBITDA in 2022: 513,7 mln zł	
ON+Bio / Diesel+Bio	436,0
Gaz LPG / LPG	69,2
Stacje Paliw / Petrol stations	4,0
Gaz Ziemny / Natural gas	28,3
UEiG / UEiG	2,2
Tradea / Tradea	45,6
Spółki Gazowe / Natural gas companies	1,3
Produkty Ropopochodne / Petroleum products	1,9
Fotowoltaika / Photovoltaics	1,4
Centrum korp. i nowe projekty / Corporate centre and new projects	-76,2

Podjęcie zarządcze / Managerial approach

9

## Filip Kuropatwa

Są cztery główne segmenty, które są uzależnione od zmienności rynku, czyli olej napędowy i BIO, LPG, gaz ziemny oraz energia elektryczna. Wzrost kosztów w centrum korporacyjnym jest związany z projektem nabycia Lotos Terminale, z systemem premiowym, który jest w UNIMOT oparty na EBITDA, a także z pomocą humanitarną - cały rok pomagaliśmy w dość sporej skali Ukrainie.



## ZADŁUŻENIE I FINANSOWANIE DEBT AND FINANCING

Linie kredytowe na 31.12.2022 / Credit lines as at 31.12.2022

Główne banki Major banks	Łączny limit kredytowy* Total credit limit**	Główne kowenanty (zależne od banku) Major covenants (bank-dependent)	Odnowienie Renewal
mBank, ING Bank Śląski, Bank Millennium, PKO BP, BOŚ	258,5 mln PLN**  35,0 mln USD	Wskaźnik płynności bieżącej, wskaźnik zysku netto, wskaźnik zysku ze sprzedaży, EBITDA/odsetki, wskaźnik kapitałów własnych do sumy bilansowej. Current liquidity ratio, net profit ratio, profit on sales ratio, EBITDA/interests, net debt ratio/EBITDA, equity to balance sheet total ratio	Główne linie kredytowe odnawiane corocznie. Pozostałe na okres zgodny z harmonogramem inwestycji (infrastruktura gazu ziemnego). Main credit facilities are renewed every year. The other ones – for periods compliant with the investment schedule (natural gas infrastructure)

[mln zł] 31.12.2022		Dostateczne limity kredytowe i wysoką płynność Sufficient credit limits and high liquidity	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. 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:
Bankowe zadłużenie ogółem*** Bank debt in total***	209,2		
Wskaźnik płynności bieżącej Current liquidity ratio	1,6		
Wskaźnik płynności szybkiej Quick liquidity ratio	1,3		
Wskaźnik płynności gotówkowej Cash liquidity ratio	0,4		

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 42,5 mln zł

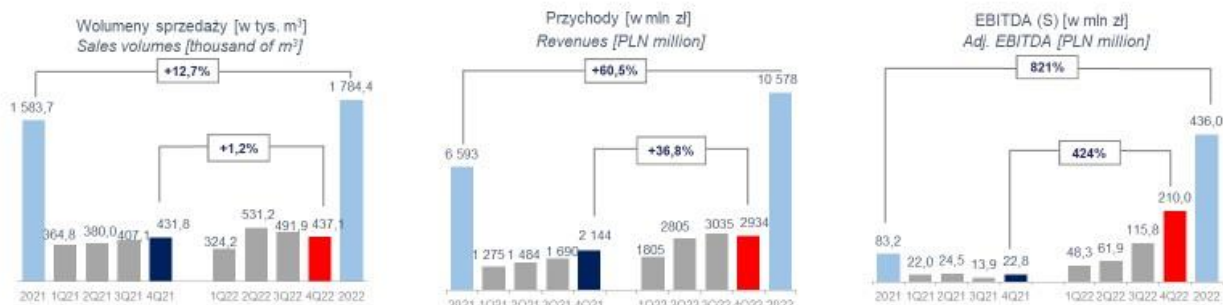
\* including trade finance lines financing selected purchase contracts\*\* including BOŚ factoring PLN 59.0 million \*\*\* including BOŚ factoring PLN 42.5 million

11

## Filip Kuropatwa

W odniesieniu do poziomu zadłużenia i finansowania, na koniec 2022 r. większych zmian nie widać. Lecz z początkiem 2023 r. rozpoczęliśmy rozmowy z sektorem finansowym odnośnie wzrostu możliwości finansowania. Jest to związane z przyszłym zapasem obowiązkowym oraz finansowaniem handlu, ponieważ będzie on wymagał większego zaangażowania kapitału obrotowego. W związku z tym obraz ten w pierwszej połowie 2023 r. ulegnie zmianie.

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



4 kwartał 2022 r. / 4Q 2022

- Sytuacja rynkowa ► duża niepewność związana z zaplanowanym na 5 lutego 2023 r. wprowadzeniem embarga na produkty ropopochodne i powrotem VAT na paliwa w Polsce od 1 stycznia 2023 r. spowodowały wzrost popytu oraz marży  
Market situation ► high uncertainty related to the embargo on petroleum products scheduled for 5 February 2023 and the return of VAT on fuel in Poland from 1 January 2023 resulted in an increase in demand and margins
- Logistyka ► utrzymujące się problemy z dostępnością mocy przewozowych wywołały dodatkowy wzrost marży  
Logistics ► persistent problems with availability of transport capacity have resulted in additional margin increase
- Sprzedaż ► wysoka sprzedaż paliw wspomagana eksportem do Ukrainy, który w ostatnim kwartale 2022 r. wyraźnie wyhamował  
Sale ► high fuel sales supported by exports to Ukraine, which slowed down noticeably in the last quarter of 2022

13

## Filip Kuropatwa

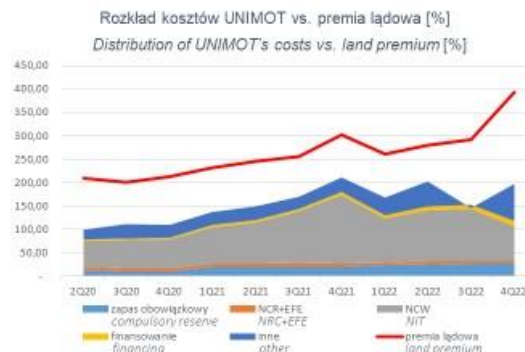
Segment paliwowy, szeroko pojęty, czyli olej napędowy i biopaliwa. Rok 2022 zaczął się na dość stabilnym poziomie, z niskimi marżami. Potem wybuch wojny w Ukrainie spowodował gigantyczny wzrost popytu na paliwa związany z efektem paniki na rynku, co wpłynęło na wzrost marży. Następnie, rynek polski rozpoczął eksport paliw do Ukrainy. Rynek ukraiński, w krótkim czasie, przestawił się na zasilanie w paliwa z Polski, Rumunii, Węgier oraz Słowacji. Polska i Rumunia odgrywają największą rolę. UNIMOT był w stanie szybko zareagować i utworzyć zespół do obsługi eksportu do Ukrainy. Wymagało to też zmian w zakresie logistyki. Tutaj chciałbym, podkreślić, że naszą przewagą jest efektywny trading, dobra pozycja w portach, skuteczna logistyka. Logistyka została istotnie wzmocniona poprzez nabycie Olavion i cystern. Teraz możemy szybko zareagować na potrzeby rynkowe i przestawić kierunki zakupów i sprzedaży produktów. Kończyliśmy rok 2022 z wysokimi marżami. Było to związane z zamieszaniem wokół VAT i z zachowaniem się największych graczy odnośnie stabilizacji tego rynku. Odnotowane bardzo wysokie marże w grudniu i w listopadzie wpłynęły na osiągniętą rekordową EBITDA w tym segmencie. Jeśli chodzi o biznes biopaliw, to wolumenowo był on podobny do poprzednich okresów, ale w związku z brakami logistycznymi, szczególnie brakami wagonów na kolei, marże jednostkowe wzrosły znacząco. Nasz zespół biopaliw był w stanie, mając dobry dostęp do logistyki, wykorzystać tę szansę rynkową. Skończyliśmy rok w całym segmencie oleju napędowego i biopaliw z rekordowym wynikiem w wysokości 436 mln zł.



## 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% bio-fuel)*
- 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)*

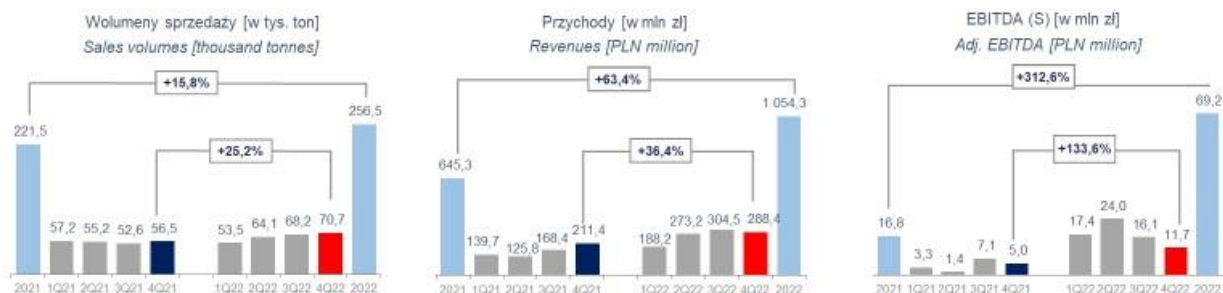


- Łączne kwartalne koszty 2Q20=100; premia łądowa vs. cena diesla bez biopaliw  
*Total quarterly costs Q3 2020=100; land premium vs. Diesel price excluding bio-fuels*
- Koszty wykonania NCW są zależne od poziomów NCW i blendingu w danym kwartale oraz od spreadu pomiędzy ceną ON a biopaliwem  
*The costs of bio obligation depend on the levels of bio obligation and blending in a given quarter and the spread between the diesel price and bio-fuel*
- Koszty zapasu obowiązkowego są „rozkładane” na sprzedawane wolumeny  
*Cost of compulsory reserve are „spread” over the volumes sold*

### Filip Kuropatwa

W przypadku premii łądowej zaczynaliśmy 2022 r. dość spokojnie i stabilnie. Potem były problemy z brakiem paliw na rynku. Premia łądowa na wykresie przedstawia notowania wykluczające produkt rosyjski, chociaż nie było embarga. W 2022 r. niektóre terminale już nie przyjmowały produktu rosyjskiego, niektóre firmy też nie handlowały produktem rosyjskim, UNIMOT obracał cały czas miksem. Mamy zasilanie produktem ze strony zachodniej i ze strony północnej. Zakończyliśmy 2022 rok z rekordową premią łądową związaną z podwyżką VAT-u na paliwa. Jeśli chodzi o sferę kosztową, to rosną koszty i jednocześnie rośnie premia łądowa. Wzrost kosztów związany był głównie z obsługą terminalową, magazynową, transportową. Rosły też koszty finansowania. Te wzrosty kosztów były niwelowane premią łądową i de facto przerzucane na samych konsumentów.

## SEGMENT LPG LPG SEGMENT



### 4 kwartał 2022 r. / 4Q 2022

- Logistyka ► przestawianie logistyki zakupowej z kierunku wschodniego na zachodni (potencjalne kierunki: Szwecja, Wielka Brytania, Holandia, Norwegia). Podpisanie na na 2023 r. z zachodnimi dostawcami kontrakty na wolumeny ponad dwukrotnie większe niż w 2022 r. i możliwość dalszego zwiększania tych wolumenów  
Logistics ► shifting purchasing logistics from east to west (potential destinations: Sweden, UK, Netherlands, Norway). Signing contracts for 2023 with western suppliers for volumes more than double those of 2022 and the possibility to further increase these volumes
- Popyt ► duże zapotrzebowanie ze strony klientów ukraińskich  
Demand ► strong demand from Ukrainian customers

15

## Filip Kuropatwa

Wyzwania w segmencie LPG były podobne jak na rynku paliw płynnych, czyli problemy z logistyką i dostępnością produktu oraz niepewność w zakresie polityki sankcyjnej. Dyskusje na temat sankcji nadal trwają. Rynek polski jest uzależniony w 70% od importu. Nie ma dużej przepustowości logistycznej, żeby przestawić się tylko i wyłącznie na zachodnie zasilanie. Stąd też, niepewność dostaw i dodatkowy popyt ze strony klientów ukraińskich powodował wzrost jednostkowych marż oraz wolumenów.

## SEGMENT GAZ ZIEMNY NATURAL GAS SEGMENT



- Sytuacja rynkowa ► utrzymujący się brak przewidywalności dostępności gazu ziemnego  
*Market situation ► the persistent lack of predictability in the availability of natural gas*
- Sprzedaż ► prowadzenie działalności tradingowej na holenderskim rynku TTF (giełda ICE) charakteryzującej się odpowiednim poziomem płynności umożliwiającą osiągnięcie dodatkowych korzyści finansowych  
*Sales ► conducting trading activity on the Dutch TTF market (ICE exchange) characterised by an adequate level of liquidity enabling achievement of additional financial benefits*

\* 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.

16

### Filip Kuropatwa

Omawiając biznes gazu ziemnego, przypomnę, że pod koniec 2021 r. był on pod presją potężnych wzrostów cen, co nas kosztowało utratę większości wyniku EBITDA. W związku z tym w 2022 r. działaliśmy na niższych wolumenach obrotu niż w 2021 r. Jednak duża zmienność na rynku powodowała, że nawet przy mniejszych nominalach można było te wyniki uzyskiwać bardzo dobre, tak że cały 2022 r. zakończył się rekordowym wynikiem. Dodatkowo, nasz dział tradingowy rozpoczął działania na nowym rynku. Uruchomiliśmy portfel na holenderskim rynku TTF.

## SEGMENT ENERGIA ELEKTRYCZNA ELECTRICITY SEGMENT



- Sytuacja rynkowa ► skuteczna realizacja strategii handlowej w zakresie obrotu energia elektryczną  
Market situation ► Effective implementation of the trade strategy pertaining to electricity trading
- Marża ► Wzrost marży na optymalizacji kontraktów Forward/SPOT  
Margin ► Margin increase on optimisation of Forward/SPOT contracts
- PV ► negatywna zmiana w wycenie kontraktów PV związana ze stale rosnącą liczbą instalacji PV na rynku  
PV ► negative change in pricing of PV contracts driven by constantly growing number of PV installations on the market

\* 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)

17

### Filip Kuropatwa

W przypadku segmentu energia elektryczna, podobnie jak na rynku gazu ziemnego, notowaliśmy dużą zmienność. Na wyniki I kwartału 2022 r. wpływ miały transakcje tradingowe dokonane na przełomie 2021-2022 r. Cały 2022 r. zakończył się rekordowym wynikiem. To co charakteryzowało ten segment w 2022 r. to fakt, że działał on w oparciu o efektywną strategię. Warto zaznaczyć, że nie zawsze w tradingu duża zmienność musi skutkować lepszymi wynikami. Wszystko zależy od przyjętej strategii handlowej.

## SEGMENT FOTOWOLTAIKA PHOTOVOLTAICS



4 kwartał 2022 r. / 4Q 2022

- Oferta ► zwiększenie mocy produkcyjnych własnych paneli PV do 45 MW rocznie oraz rozpoczęcie współpracy z amerykańskim producentem paneli firmą First Solar  
*Offer ► increasing the production capacity of own PV panels to 45 MW per year and starting cooperation with the American panel manufacturer First Solar*
- Otoczenie rynkowe ► wzrost zainteresowania w związku z wysokimi cenami energii elektrycznej  
*Market environment ► growing interest driven by high electricity prices*
- Realizacja projektów ► umowy na realizację wielkoskalowych projektów (powyżej 50 kWp) na poziomie 4,2 MWp  
*Carrying out project ► contracts for large-scale projects (over 50 kWp) at the level of 4.2 MWp*

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

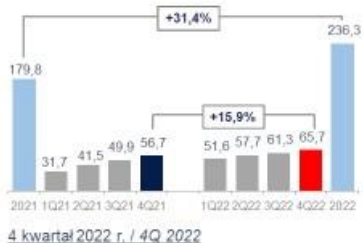
18

### Filip Kuropatwa

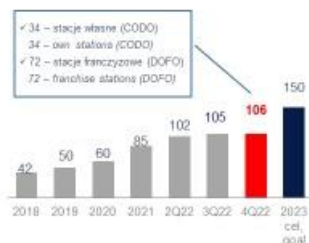
W segmencie fotowoltaika całoroczny wynik był na plusie, co zawdzięczamy one-offowi zrealizowanemu w II kwartale 2022 r. polegającemu na sprzedaży projektu farm fotowoltaicznych. Segment PV podlega przebudowie, skupiamy się na innej grupie klientów. Wyszliśmy z obsługi realizacji projektów na detalicznym rynku. Teraz obsługujemy tylko klientów biznesowych i tutaj widzimy większą wartość dodaną. Przebudowa tego segmentu spowodowała spadek wolumenów zamontowanych instalacji.

## 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]



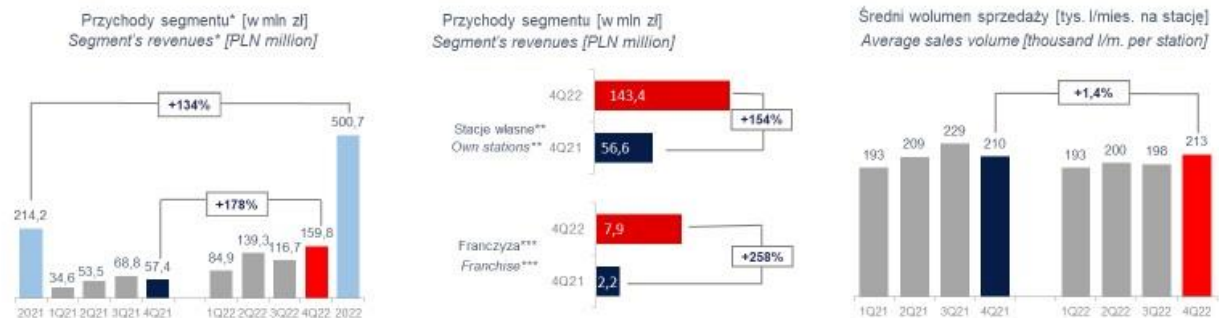
- Rozwój sieci ► otwarcie 21 stacji w 2022  
Chain development ► opening 21 new stations in 2022
- Sprzedaż ► ponad 65 mln litrów w samym 4Q22  
Sales ► over 65 million litres in Q4 2022 alone
- Koszty ► wyższe ze względu na koszty energii elektrycznej i uruchamiania nowych obiektów  
Costs ► higher due to costs of electricity and launch of new facilities
- 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 engine oil collections

19

### Filip Kuropatwa

Omawiając segment stacji paliw chciałbym podkreślić, że podtrzymujemy prognozę posiadania 150 stacji w 2023 roku, mieliśmy 106 pod koniec 2022 r. Zanotowaliśmy dość duże zmiany na rynku. Wszedł MOL na ten rynek. Obserwujemy ruch na franczyzowych stacjach paliw, stąd też nas optymizm. To będzie dobre środowisko do tego, żeby sieć stacji cały czas dość agresywnie rozwijać. Wpływ sieci AVIA na całą pozycję na paliwach w UNIMOT jest pozytywny. Ten wolumen, który sieć stacji AVIA obsługuje pozwala obniżyć koszty logistyczne. Kontraktowanie między segmentem paliw płynnych a segmentem stacji paliw jest oparte na cenach rynkowych. W tym segmencie wyzwaniem jest biznes prowadzony w Ukrainie, czyli stacje AVIA w Ukrainie. Zrezygnowaliśmy z opłat franczyzowych i staramy się pomagać naszym kolegom z Ukrainy. Z naszych obserwacji wynika, że Ukraińcy starają się działać w tym trudnym otoczeniu. Jest to dla nas szansa, żeby być obecnym w tym rejonie. Przed wybuchem wojny import paliw ze strony zachodniej na Ukrainę był bardzo ograniczony. W dobie inflacji są wyższe koszty obsługi i prowadzenia stacji, rebrandingu, które powodują wzrost opexów, ale marże detaliczne na stacjach na tę chwilę pokrywają te koszty i pozwalają na rozwój sieci. Wpływ stacji paliw na wyniki Grupy był pozytywny.

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



4 kwartał 2022 r. / 4Q 2022

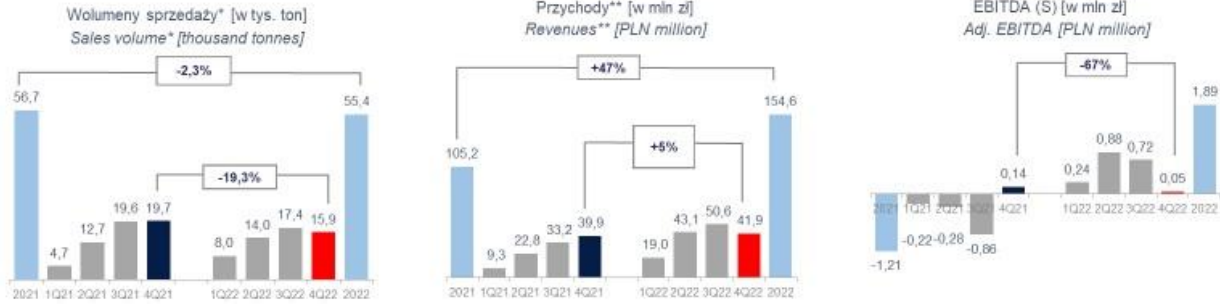
- Dodatkowe przychody ► uruchamianie marketów SPAR Express na stacjach AVIA (30 sklepów na koniec 2022)  
Additional revenues ► launch of SPAR Express shops at AVIA stations (30 shops at the end of 2022)
- Program oszczędnościowy ► instalacje fotowoltaiczne przy stacjach paliw AVIA zarządzanych przez Grupę UNIMOT (obecnie 5)  
Economical scheme ► photovoltaic installations at AVIA petrol stations managed by the UNIMOT Group (currently 5)

\* od 1Q2021 Grupa znowo formalizuje w marcu sprzedaż stacjami własnymi a hurtowi mając na uwadze uwzględnienie logistyczno-geograficzne i bardziej rynkowe podejście. \*\* łącznie z przychodami z tytułu sprzedaży zaliczki. \*\*\* bez przychodów z tytułu sprzedaży paliw skrajnie niskim marżom (Q1-4Q2021). In Q1 2021, the Group has modified margin referents between own stations and wholesale, considering logistic and geographic determinants (a more market-oriented approach). \*\* including revenues from the sale of fuel. \*\*\* excluding revenues from the sale of fuel recognized in the Diesel-BQ segment.

### Filip Kuropatwa

Zacieśniliśmy współpracę z siecią marketów SPAR Express i bardzo jesteśmy zadowoleni z współpracy. Ten format dobrze się sprawdza, stąd też 30 sklepów działało przy stacjach AVIA na koniec 2022 r. Mamy świadomość, że część pozapaliwowa jest ważna w całości biznesu, stąd ten rozwój nas cieszy. Wprowadzamy też program oszczędnościowy na naszych stacjach paliw. W odniesieniu do energii elektrycznej naturalnym jest, że AVIA Solar montuje panele na stacjach AVIA. Stacje pracują nad ograniczeniem kosztów między innymi taką drogą.

## SEGMENT POZOSTAŁE PRODUKTY ROPOPOCHODNE OTHER PETROLEUM PRODUCTS SEGMENT



4 kwartał 2022 r. / 4Q 2022

- Bitumeny ► wzmożone zapotrzebowanie na produkty bitumiczne będące efektem działań po pandemii  
*Bitumen ► increased demand for bitumen products as a result of post-pandemic activities*
- Oleje ► sprzedaż produktów olejowych była ograniczona przez lockdowny w Chinach, rozpoczęcie współpracy z europejskimi kontrahentami  
*Engine oils ► sales of oil products were restricted by lockdowns in China, commencing cooperation with European counterparts*

\* Bez wolumenów ropy naftowej; \*\* Przychody od odbiorców zewnętrznych  
\* Excluding petroleum volumes; \*\* Revenues from external customers

21

## Filip Kuropatwa

W segmencie produktów ropopochodnych główną rolę grają bitumeny. W 2022 roku rynek zaczął się odbudowywać i marże jednostkowe też zaczęły wracać do normy. Na wolumenach nie widać wzrostów, ale marże jednostkowe zaczęły rosnąć, tak że EBITDA jest bardzo dobra.

## OUTLOOK NA KOLEJNE KWARTAŁY OUTLOOK FOR FUTURE QUARTERS

+ Nabyte aktywa Lotos Terminale / Acquired assets of Lotos Terminale			
<p><b>PALIWA PLYNNE I BIOPALIWA</b> LIQUID FUELS AND BIO-FUELS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Wykorzystanie potencjału wynajętego terminala Gulhavn w Danii po wejściu w życie embargo na Oii <i>Using the potential of the leased Gulhavn terminal in Denmark after the diesel embargo came into force.</i></li> <li>+ Zwiększenie możliwości logistycznych przez zakup system kolejowych i spółki Olavion <i>Improved logistics capacity by purchase of rail tankers and Olavion company</i></li> <li>- Potencjalne ryzyko związane z ograniczeniem popytu na paliwa wynikające z ewentualnego spowolnienia gospodarczego <i>Potential risks associated with reduced demand for fuels driven by a possible economic slowdown</i></li> </ul>	<p><b>GAZ LPG</b> LPG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Skuteczne zastępowanie LPG pochodzącego ze źródeł wschodnich produktem dostarczanym przez zachodnich partnerów <i>Effective replacement of LPG from Eastern sources with a product supplied by Western partners</i></li> <li>- Wyzwania związane z logistyką oraz dostępnością towaru <i>Challenges related to logistics and availability of product</i></li> </ul>	<p><b>STACJE AVIA</b> AVIA STATIONS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Dołączenie kolejnych stacji paliw do sieci AVIA <i>Connecting more petrol stations to the AVIA chain</i></li> <li>+ Rozwój współpracy z siecią SPAR <i>Development of cooperation with the SPAR network</i></li> <li>- Wyzwanie związane z dalszym silnym wzrostem cen materiałów budowlanych, mediów i kosztów pracy <i>Challenge of continued strong price increases in building materials, utilities and labour costs</i></li> </ul>	
<p><b>ENERGIA</b> ELECTRICITY</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Realizacja skutecznej strategii handlowej w zakresie obrotu energią elektryczną <i>Implementation of effective trading strategy in the field of electricity trading</i></li> <li>- Ograniczenie wyników finansowych w związku z regulacjami prawnymi <i>Limitation of financial results in connection with regulations</i></li> </ul>	<p><b>FOTOWOLTAIKA</b> PHOTOVOLTAICS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Powiększenie portfela projektów do realizacji w segmencie instalacji pow. 50kWp <i>Increasing the portfolio of projects to be implemented in the installation segment over 50kWp</i></li> <li>+ Poszerzenie oferty produktowej o PV produkcyjną Amerykańskiej, i zwiększenie mocy produkcyjnych w zakładzie w Sedziszowie <i>Expanding the product offer with PVs produced in the USA and increasing production capacity at the plant in Sedziszów</i></li> </ul>	<p><b>GAZ ZIEMNY</b> NATURAL GAS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Obrót z wykorzystaniem pojemności magazynowych oraz działalność na rynkach zagranicznych <i>Trading using storage capacity and operating on foreign markets</i></li> <li>+ Wejście w obszar biometanu <i>Entering the area of biomethane</i></li> </ul>	<p><b>OLEJE, ASFALTY</b> OILS, BITUMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Spodziewany solidny popyt na asfalty <i>Expected solid demand for bitumen</i></li> <li>- Negatywne perspektywy dla biznesu olejów silnikowych w Chinach – duża konkurencja, wysokie koszty frachtów, rosnące koszty dystrybucji <i>Negative outlook for engine oils business in China - high competition, high freight costs, rising distribution costs</i></li> </ul>

23



Filip Kuropatwa

Perspektywy na I kwartał i cały 2023 rok. Od 5 lutego 2023 r. weszły sankcje na terenie Unii Europejskiej na olej napędowy importowany z Rosji i to jest największe wydarzenie z tego okresu. Grupa UNIMOT była do tego przygotowana i testowaliśmy w 2022 roku import oleju z kierunków zachodnich. Od wybuchu wojny zasilamy Ukrainę produktem nie pochodzenia rosyjskiego. Wykorzystujemy terminal w Gulfhavn w Danii, w taki sposób, że przyplływają tam statki duże i przeładujemy je na mniejsze jednostki płynące do Polski. Olej napędowy jest dostępny na rynkach światowych. W kolejnych okresach dużą rolę będzie odgrywała logistyka, która będzie odbija się na cenach i na premii lądowej w Polsce. W Grupie UNIMOT w 2023 roku będziemy mieli już pełną gamę zasobów logistycznych, które nabyliśmy, czyli wagony kolejowe do przewozu paliw płynnych, a także w naszej Grupie działa spółka Olavion. Czego się boimy w 2023 roku? Tego samego, co wszyscy na rynku, czyli kondycji gospodarki. Wszyscy się spodziewamy spowolnienia, to jest dość oczywiste, że ono będzie, pytania jak głębokie i jak przełoży się na wysokość konsumpcji paliw. Oczywiście konsumpcja paliw nie będzie reagować skokowo. Ona będzie podążała za PKB, czyli te zmiany będą rzędu paru procent. Kolejną kwestią może być rynek ukraiński, z jakim popytem wejdzie w sezon.

Jeśli chodzi o biopaliwa, to rynek ten jest pod dużą presją. Aktywność naszego zespołu tradingowego w znacznej mierze oparta jest na obrocie produktem B100. Obecnie sytuacja rynkowa jest taka, że nastąpiło zawężenie się cen biopaliw i paliw, które powoduje, że chęci do realizowania NCW przez B100 są mniejsze, ponieważ opłacalny jest blending. Stąd też jest presja na ten obszar naszej działalności. Przed nami też zmiany w legislacji, jeśli chodzi o biopaliwa - wprowadzenie dyrektywy RED2 w Polsce, co daje pewne szanse dla obszaru. Nasz zespół już się zajmuje biokomponentami czyli biopaliwami drugiej generacji.

W przypadku gazu LPG dostępny na rynku jest produkt zachodni i rosyjski. UNIMOT jest przygotowany i ma zdywersyfikowane źródła dostawców. Rynek LPG jest pod presją produktu rosyjskiego, który wpływała na osiągnięte marże. Widzimy, że na tym rynku jest budowany popytu pocovidowy.

Stale rozwijamy sieć stacji AVIA, również będziemy rozwijać współpracę ze siecią SPAR. Wyzwania, które są na tym rynku, są takie same, jak były w 2022 roku, czyli wzrost kosztów i strona popytowa i presja na marżę detaliczną.

Na rynku energii elektrycznej, w naszym przypadku, trading będzie odgrywał rolę znaczną rolę. Ryzykami są regulacje, przede wszystkim te, które regulują ceny dla konsumentów. To dla nas zawsze będzie dużym ryzykiem, że w pewnym momencie zostanie zmienione prawo i w konsekwencji może to wpłynąć na generowanie przychodów lub zwiększenie kosztów.

W segmencie fotowoltaika powiększamy nasz portfel. Wysokie ceny energii elektrycznej pchnęły rynek w kierunku instalacji PV, co kreuje popyt. Naszą odpowiedzią jest powiększanie gamy produktów, np. panele amerykańskie, ale też zwiększyliśmy moc produkcji własnych paneli w Sędziszowie.

W przypadku gazu ziemnego to wracamy do biznesu kawernowego. Powoli ten rynek zaczyna się stabilizować, ceny spotowe spadły, zauważalny jest klasyczny układ notowań między latem i zimą.

Geopolityka będzie wpływać na ten rynek dość mocno. Z perspektywy wiemy, że sezon 2022/23 poszedł gładko. Pomogła pogoda. Otwartą kwestią pozostają poziomy zapasów w Europie czy w Polsce przed zimą 2023/24. W gazie ziemnym, tak jak informowaliśmy, wchodzimy w obszar biometanu i produkcji biogazu. To jest naturalny krok, który jest związany ze zmianami, które nas czekają w najbliższych latach, jeśli chodzi o OZE w transporcie.

Jeśli chodzi o oleje, asfalty i bitumen, to wchodzimy w ten segment szerzej, dzięki przejęciu 7 kwietnia aktywów Lotosu. Po transakcji będziemy obsługiwać ponad 40 procent rynku. Rynek asfaltów będzie więcej ważyć w wynikach Grupy UNIMOT, z czego się cieszymy, ponieważ rynek ten naprawdę wygląda pozytywnie i optymistycznie. Zakładamy, że nie powinno zabraknąć środków na inwestycje czy remonty dróg. Jednostki administracji rządowej i samorządowej, które zajmują się inwestycjami, potwierdzają, że lata 2022, 2023, 2024 powinny naprawdę wyglądać dobrze w tym biznesie. Jeśli chodzi o biznes olejów silnikowych, to on jest często pod presją. Rynek chiński w ostatnich latach był bardzo zmienny. Zespół szuka innych rynków i stara się być aktywnym.

## Sesja pytań i odpowiedzi

### Pytanie

*Jaki jest outlook dot. marżach paliwowych?*

### Odpowiedź

Odpowiadając na to pytanie należy pamiętać, że od 5 lutego obowiązuje embargo na produkt rosyjski. W związku z dużą niepewnością co stanie się po wejściu w życie embarga gromadziliśmy zapasy oleju napędowego. Marże w I kwartale były dobre i było to spowodowane obawami o dostępność tego produktu. W II kwartale mamy delikatny spadek, spowodowany zbyt dużą skumulowaną ilością produktu i opóźniającą się wiosną. Premia ładowa liczona do produktu nierosyjskiego od początku roku jest dość stabilna z lekką tendencją spadkową. Ale jeśli chodzi o przyszłość, to wiemy, że jest przestój remontowy w rafinerii, który wpłynie na rynek. Zaczyna się popyt z Ukrainy po niskim sezonie. Jeśli chodzi o konsumpcję oleju napędowego to mamy sygnały, że ta konsumpcja lekko spada. To jest naturalne, jeśli popatrzymy na poziom konsumpcji versus poziom PKB.

### Pytanie

*Czy rzeczywiście tak jest, że chcecie teraz zwiększyć swoje udziały rynkowe, nawet kosztem marży jednostkowej?*

### Odpowiedź

W I kwartale byliśmy agresywniejsi, ponieważ wykorzystywaliśmy sytuację rynkową. Chcemy zwiększać swój udział rynkowy. Wykorzystaliśmy remedies wprowadzone w związku z połączeniem Orlenu i Lotosu, np. zwiększamy aktywność w Dębogórze. Przygotowując się do wprowadzenia embarga na olej napędowy wynajęliśmy bazy w Gulfhavn w Danii. Kupiliśmy cysterny kolejowe do przewozu paliw płynnych, spółkę Olavion zajmującą się przewozami towarów. To wszystko po to, aby zagospodarować większą część rynku importowego.

Pytanie

*Jaki jest całkowity capex na zakup cystern? Ile było w 2022 roku, a ile jest planowane na 2023?*

Odpowiedź

Na wagony w 2022 roku capex wyniósł 37 mln zł z łącznych nakładów na ten cel w wysokości 160 mln zł. Mamy przygotowane finansowanie na ten cel.

Pytanie

*Jaka będzie dywidenda w 2023 roku?*

Odpowiedź

Chcemy przeznaczać 30 procent naszego skonsolidowanego zysku na dywidendę.

Pytanie

*Ile UNIMOT zapłacił za przejęte aktywa Lotos Terminale?*

Odpowiedź

Biorąc pod uwagę dwa aspekty: zapłatę ceny sprzedaży oraz zwrot kredytu, który miał Lotos Terminale, łączna kwota tych dwóch aspektów wynosiła 366 mln zł. Z tych 366 mln zł - 118 mln zł to był nasz wkład własny. Natomiast pozostała część była finansowana z kredytu konsorcjalnego. Łącznej kwoty zapłaty nie znamy jeszcze precyzyjnie. Pozostają earn-outy.

Pytanie

*Czy jesteście zainteresowani zakupem stacji Moya?*

Odpowiedź

My się przyglądamy. Na rynku jest wiele ciekawych procesów, toczących się dyskusji i przyglądamy się każdej z nich.