



OT LOGISTICS

**Prezentacja nowej strategii rozwoju
Grupy Kapitałowej OT Logistics**

Kwiecień 2016 r.

AGENDA

WSTĘP

KLUCZOWE WYDARZENIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

NOWA STRATEGIA

PODSUMOWANIE

> Zarząd OT Logistics



dr Zbigniew Nowik, Prezes Zarządu

- > W latach 2002-2015 Przewodniczący Rady Nadzorczej OT Logistics S.A. Doświadczenie w zakresie finansów i zarządzania zdobyte w korporacjach międzynarodowych. Absolwent Université Paris-Dauphine (doktor nauk ekonomicznych)
- > W OT Logistics odpowiada za planowanie strategiczne rozwoju Grupy Kapitałowej



dr Piotr Ambrozowicz, Wiceprezes Zarządu

- > Szerokie kompetencje i doświadczenie w zakresie rozwoju i wzrostu wartości przedsiębiorstw, restrukturyzacji, akwizycji, finansowania firm, a także zarządzania międzynarodowym zespołem personelu, zdobyte m.in. w spółkach giełdowych
- > W OT Logistics od 2015 r., odpowiada za działalność finansową i rozwój



Ryszard Warzocha, Wiceprezes Zarządu

- > Od czerwca 2014 r. Pełnomocnik Zarządu do Spraw Operacyjnych, od listopada 2014 r. Prezes Zarządu C.Hartwig Gdynia S.A., od września 2015 r. członek Zarządu OT Logistics
- > W OT Logistics od 2015 r., odpowiada za działalność handlową i operacyjną

OT LOGISTICS w skrócie



**Globalny
zasięg**

**Kompleksowe
usługi TSL**



**Unikalna strategia
One stop Shop**



ponad
20 spółek
w Europie
i Ameryce Północnej

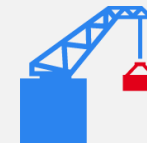


**OKOŁO
800**

jednostek pływających



**Najbardziej wszechstronny
operator portowy w Polsce**



**PONAD
8 mln ton**
przetadowywanych towarów rocznie

Transport

30% przychodów

OT Logistics S.A., Deutsche
Binnenreederei,
OT Rail

- » Około 800 jednostek żeglugi śródlądowej (jedna z największych flot w UE)
- » Lider polskiego rynku (ponad 80% udziału)
- » Lider rynku wschodnich Niemiec (ponad 40% udziału)
- » Jeden z większych podmiotów w UE

Spedycja

55% przychodów

C. Hartwig Gdynia,
Rentrans International
Spedition, Rentrans Cargo

- » Kompleksowe usługi na rynku polskim i międzynarodowym
- » Usługi spedycji morskiej, lądowej i lotniczej, agencji celnej, magazynowe i wspierające transport
- » Obsługa kluczowych klientów, m.in.: ArcelorMittal, HTAG, US Steel, EDF, PGE, Ikea, PKN Orlen, Hortex, Danone
- » Terminal przeładunkowy w Krównikach k/Medyki (na granicy z Ukrainą)

Porty

12% przychodów

OT Port Gdynia,
OT Port Świnoujście

- » Największy i najbardziej wszechstronny operator portowy w Polsce
- » Porty morskie w Gdyni, Świnoujściu, Kołobrzegu, największy branżowy udziałowiec portu w Rijece (Gdańsk w budowie)
- » Porty śródlądowe we Wrocławiu i Opolu
- » Powierzchnie magazynowe na terenie kraju

AGENDA

WSTĘP

KLUCZOWE WYDARZENIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

NOWA STRATEGIA

PODSUMOWANIE

Kluczowe wydarzenia w ostatnich kwartałach

Działania operacyjne

**Podpisanie ostatecznej umowy dzierżawy
gruntu w Porcie Morskim Gdańsk**
Prace nad ostatecznym planem
inwestycyjnym

**Nabycie ~21% akcji spółki operującej
największym chorwackim portem morskim**
Wprowadzenie do RN Luka Rijeka
przedstawiciela OTL. Rozpoczęcie prac nad
aktualizacją planów rozwoju portu

**Nabycie 100% udziałów przewoźnika
kolejowego Landkol**
Włączanie spółki w struktury GK OTL

Optymalizacja i zwiększenie rozpoznawalności

**Intensywne działania
optymalizacyjne
wewnątrz Grupy**

Kontynuacja
ujednolicania
nazewnictwa spółek
GK OTL

Inne zdarzenia korporacyjne

Refinansowanie
zadłużenia

➤ Morski Port Zewnętrzny w Gdańsku (1/2)

Podpisanie ostatecznej umowy dzierżawy gruntu

- **30 lat** - okres trwania dzierżawy
- **Maksymalnie 60 miesięcy** - termin wykonania inwestycji
- Założenia dotyczące budowy terminalu od podstaw



Plany inwestycyjne

- Nowoczesny, uniwersalny terminal masowy
- Kompleksowe centrum obrotu portowo-morskiego
- Gotowość do obsługi największych statków towarowych w Polsce
- Pirs o długości 600m – **możliwość** jednoczesnej obsługi 2 statków pełnomorskich
- 14 ha powierzchni składowej
- Unikalna w skali regionu oferta jednoczesnego rozładunku i załadunku statku przy jednym podejściu

➤ Morski Port Zewnętrzny w Gdańsku (2/2)

Największy port agro w regionie

I etap

Paszowy

4 mln ton rocznie

2016-2018

II etap

Masowy

8 mln ton rocznie

2018-2020



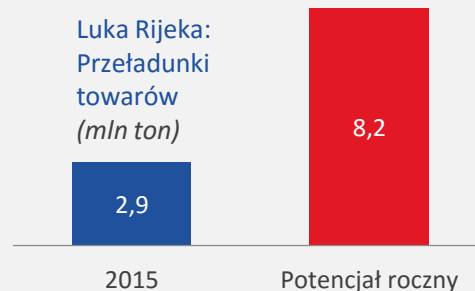
➤ Działalność GK OTL w Luka Rijeka

20,81%

udział GK OTL w akcjonariacie
największego portu morskiego w Chorwacji



- Przedstawiciel GK OTL w składzie RN Luka Rijeka
- Rozpoczęcie prac nad planami współrozwoju portu



93 PLNm

Przychody Luka Rijeka
d.d. w 2014 r.

- **Potencjał**
do istotnego zwiększenia wolumenu przeładunków
- **Perspektywy rozwoju**
w oparciu o kontrakty i know-how GK OTL
- **Nowe możliwości**
współpracy z globalnymi koncernami

➤ Włączanie przewoźnika kolejowego Landkol (obecnie OT Rail) w struktury GK OTL

➤ Zakup 100% udziałów w Landkol
- zdobycie kompetencji w kolejowych przewozach towarowych

➤ Nawiązywanie synergii z podmiotami GK OTL

➤ Rebranding (zmiana nazwy na OT Rail)



Działania optymalizacyjne wewnątrz Grupy



Przegląd kadrowy w spółkach



Konsolidacja działań operacyjnych – podniesienie efektywności, synergie



Łączenie biur – obniżenie kosztów, synergie



Przegląd kosztowy umów podwykonawczych w spółkach kolejowych



Porządkowanie struktury sprzedażowej – tworzenie struktury grupowej



Zwiększanie kompetencji Key Account Managementu – lepsze zarządzanie kontraktami na poziomie Grupy



Lepsze powiązanie budżetu na 2016 r. z systemem motywacyjnym dla handlowców i KAM

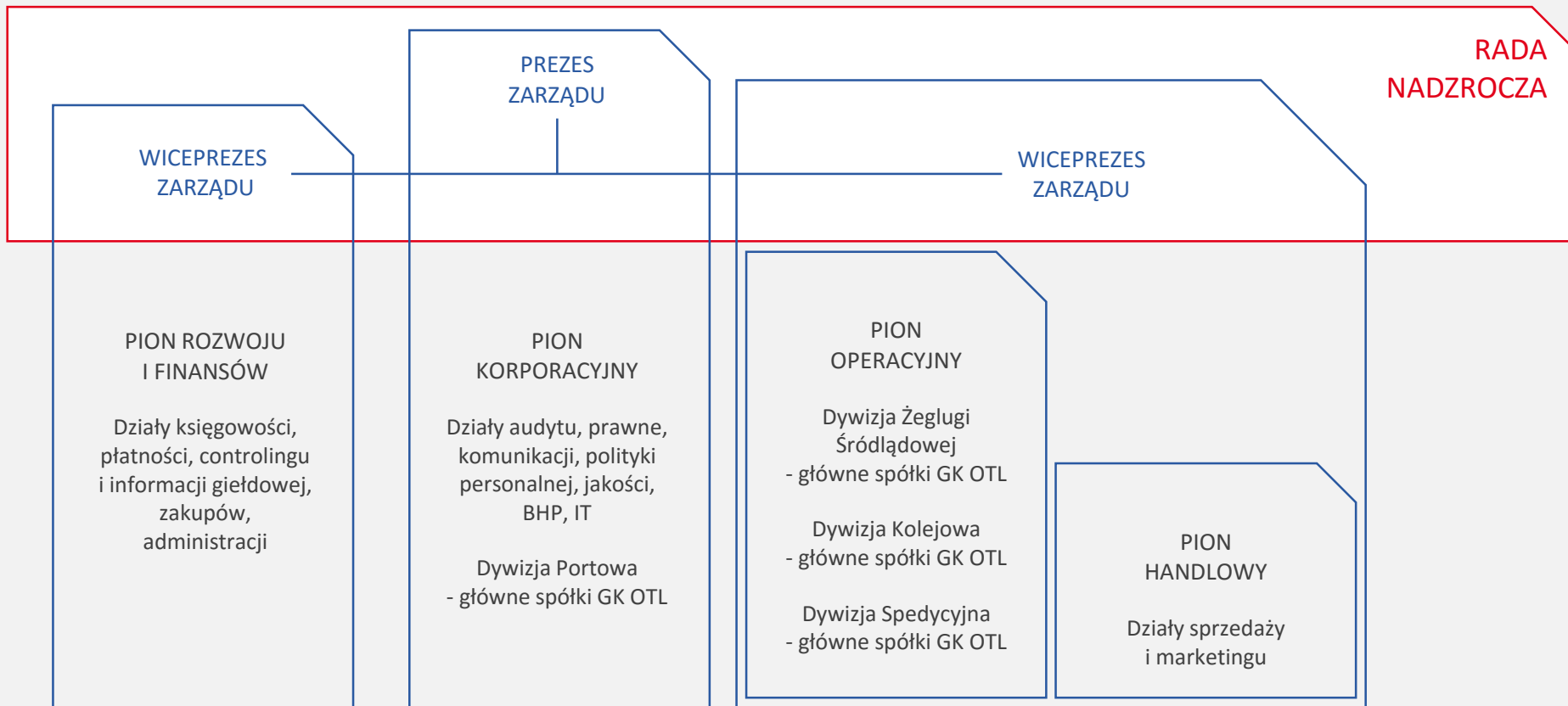


Działania zorientowane na podniesienie rozpoznawalności marki



Poszukiwanie nowych możliwości biznesowych

> Nowy schemat funkcjonalny Grupy Kapitałowej OT Logistics



AGENDA

WSTĘP

KLUCZOWE WYDARZENIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

NOWA STRATEGIA

PODSUMOWANIE

➤ 2015 r. trudnym rokiem na tle lat poprzednich

Czynniki zewnętrzne

- Spadek na rynku węgla i stali ciążył na wyniku całej branży transportowej
- Konflikt zbrojny na wschodzie Ukrainy przyczynił się do czasowego ograniczenia przepływu ładunków drogą kolejową, co obniżyło wynik EBITDA spółki Rentrans East o ok. 2,3 mln zł.

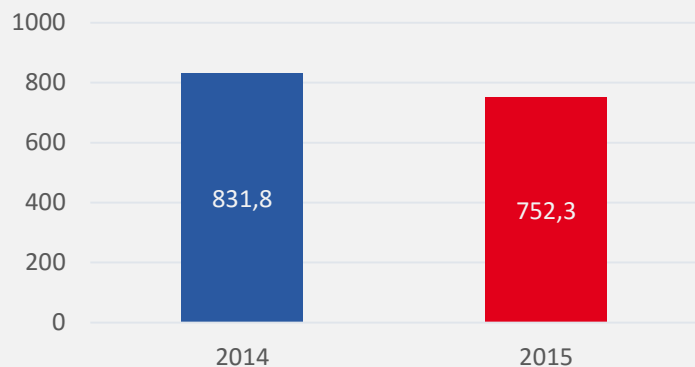
Czynniki wewnętrzne

- Na spadek wielkości przychodów ze sprzedaży w segmencie przewozów i innych usług transportowych wpłynęło zbycie udziałów spółki Elbe Rijn Lloyd B.V. w grudniu 2014 r.
- Wpływ wielu zdarzeń jednorazowych o niewielkiej wartości obniżył łącznie wynik EBITDA o 7,5 mln zł (m.in. koszty związane z reorganizacją i rozwojem Grupy oraz działaniami optymalizacyjnymi)

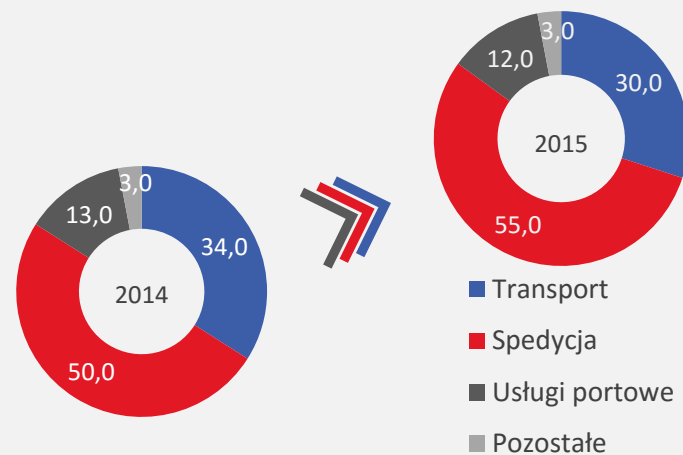
> 2015 - Wyniki finansowe

> Spadek marży spowodowany czynnikami zewnętrznymi, jak również pogorszeniem się sytuacji na rynku węgla i stali.

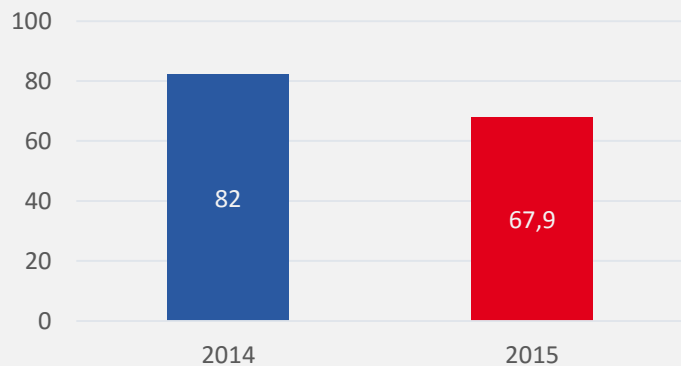
GK OTL: Przychody [PLNm]



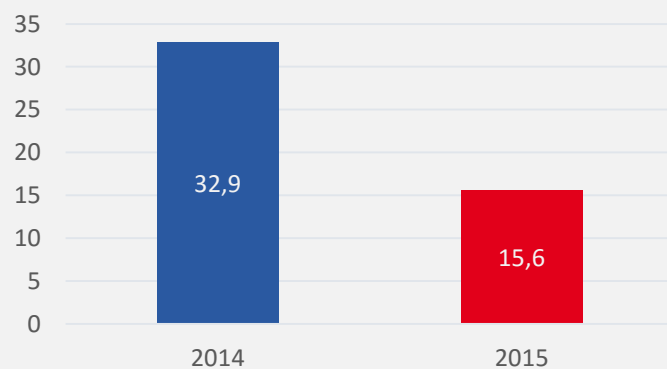
GK OTL: Struktura przychodów [%]



GK OTL: Wynik EBITDA [PLNm]

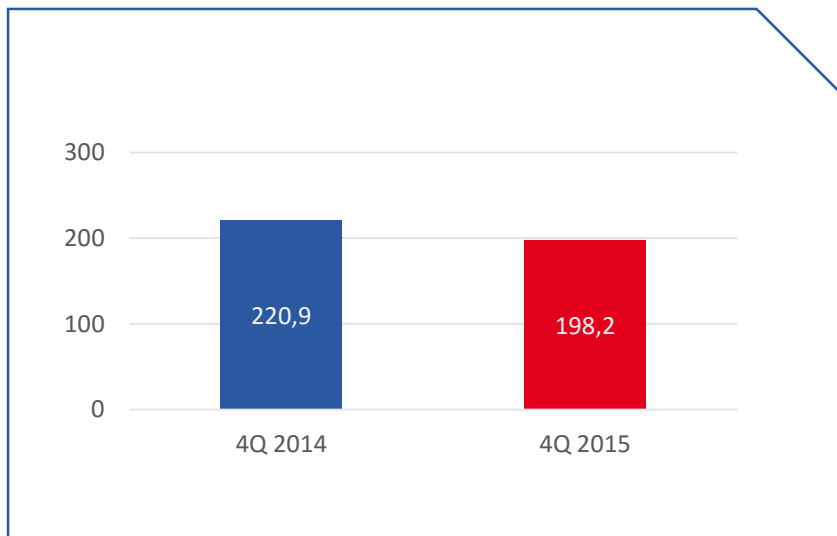


GK OTL: Wynik netto [PLNm]



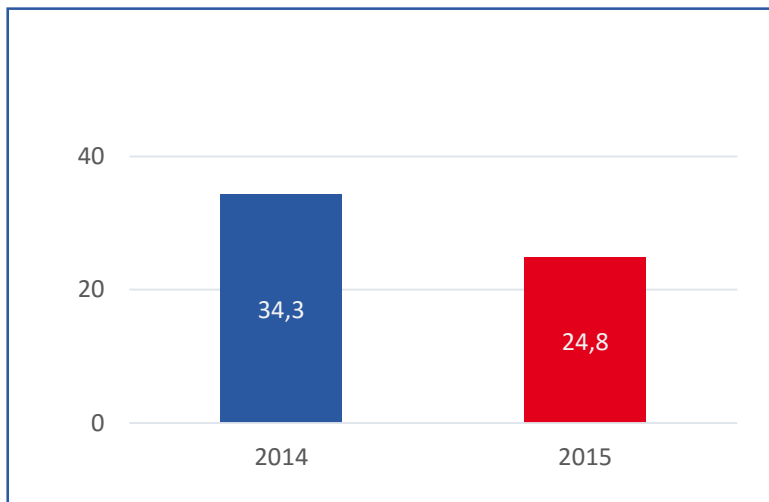
>> 4Q 2015 - Wyniki finansowe

GK OTL: Przychody [PLNm]

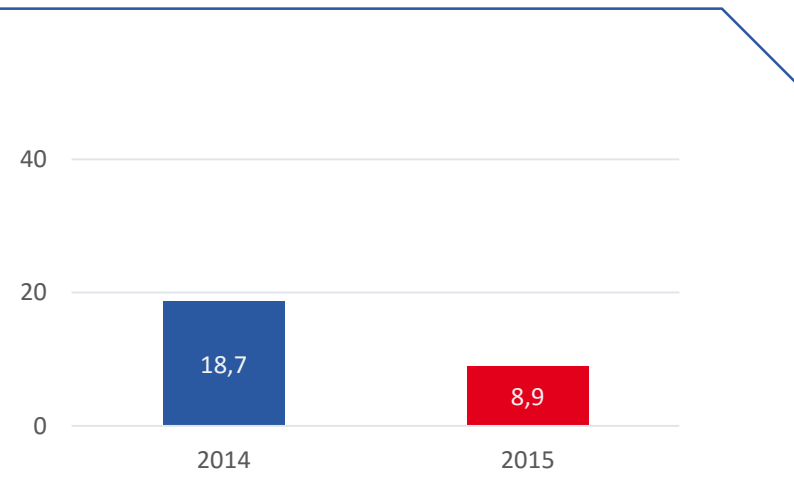


- >> Sytuacja na rynku węgla i stali pogorszyła wynik głównie z działalności portowej, co przełożyło się na spadek zysku w 4Q 2015
- >> Wynik 4Q 2015 obciążony skumulowanymi kosztami restrukturyzacji i kosztami działań optymalizacyjnych w Grupie

GK OTL: Wynik EBITDA [PLNm]



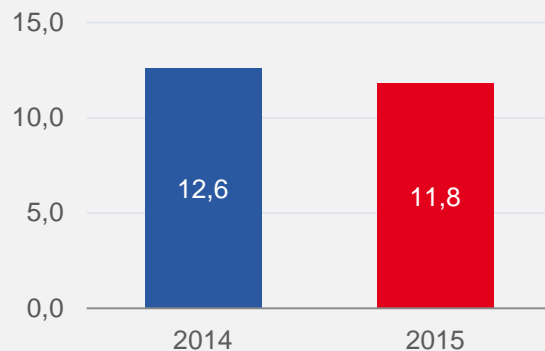
GK OTL: Wynik netto [PLNm]



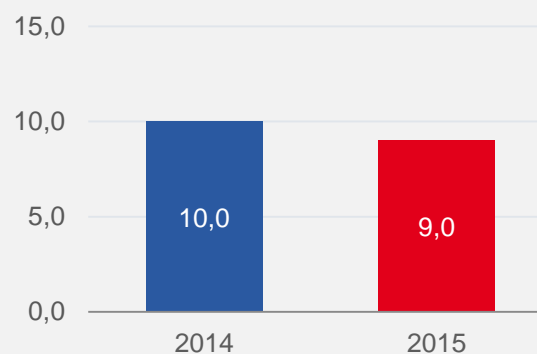
➤ 2015 - Wyniki finansowe

➤ Spadek marży spowodowany czynnikami zewnętrznymi, jak również pogorszeniem się sytuacji na rynku węgla i stali.

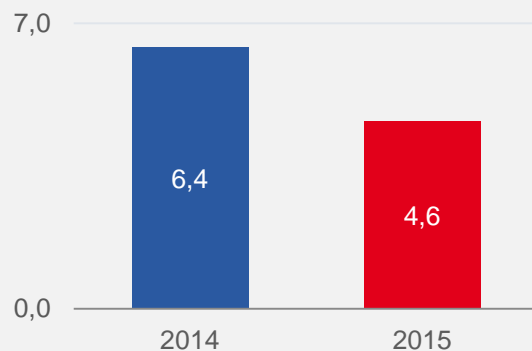
GK OTL: Marża brutto ze sprzedaży [%]



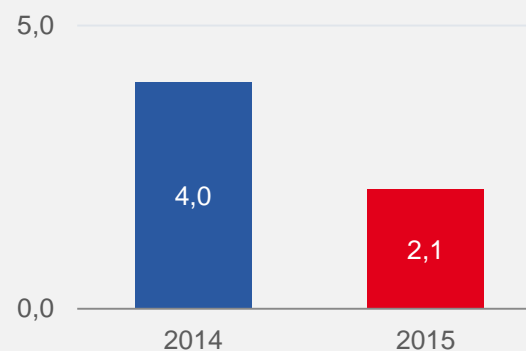
GK OTL: Marża EBITDA [%]



GK OTL: Marża EBIT [%]



GK OTL: Marża netto [%]



AGENDA

WSTĘP

KLUCZOWE WYDARZENIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

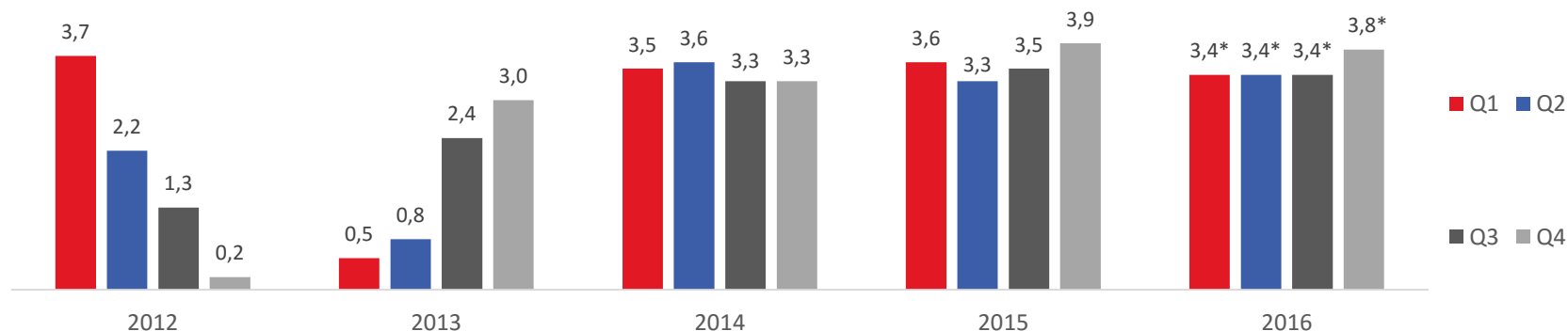
NOWA STRATEGIA

PODSUMOWANIE

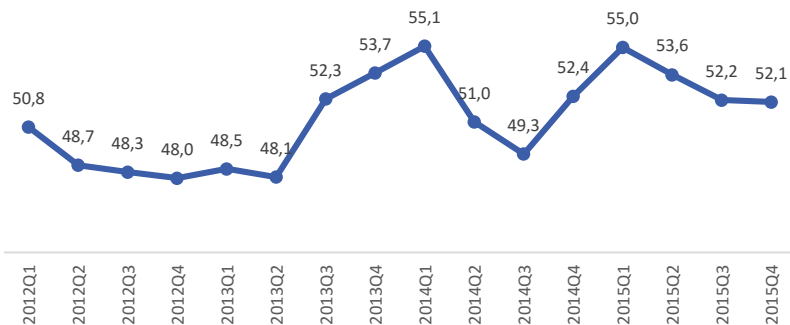
Wzrost gospodarczy sprzyja rozwojowi branży transportowej

- Oczekiwany wzrost PKB na poziomie 3,8% w 2016 dobrym prognostykiem dla sektora transportowego
- Odczyty PMI powyżej 50% wskazują na dobrą kondycję przedsiębiorstw
- Wzrost PKB w Niemczech w 2015 r. na poziomie 1,7% najwyższy od 4 lat

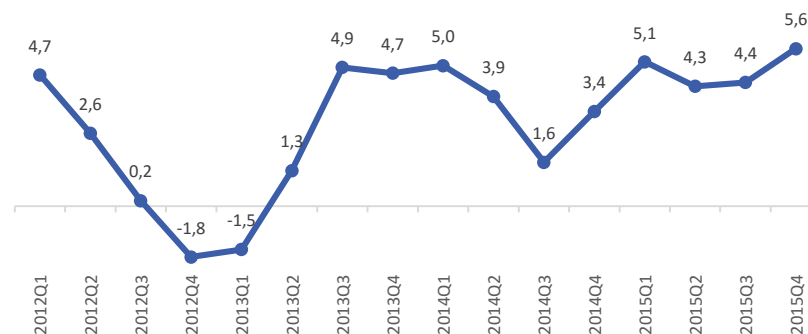
PKB [%]



PMI [pkt]



Produkcja przemysłowa [%]

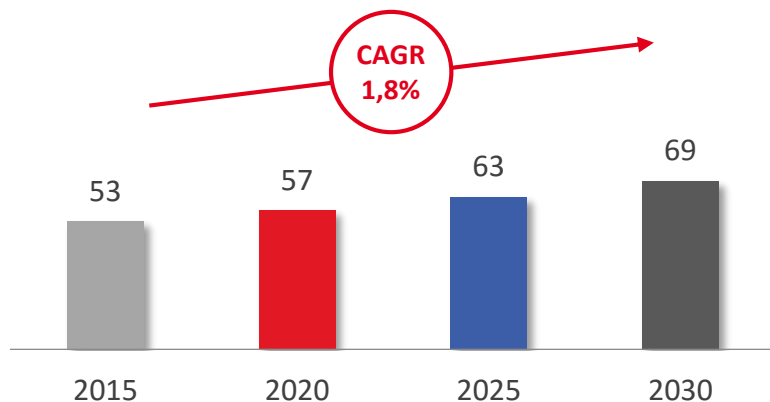


Źródła: Markit Economics/HSBC, GUS, MG

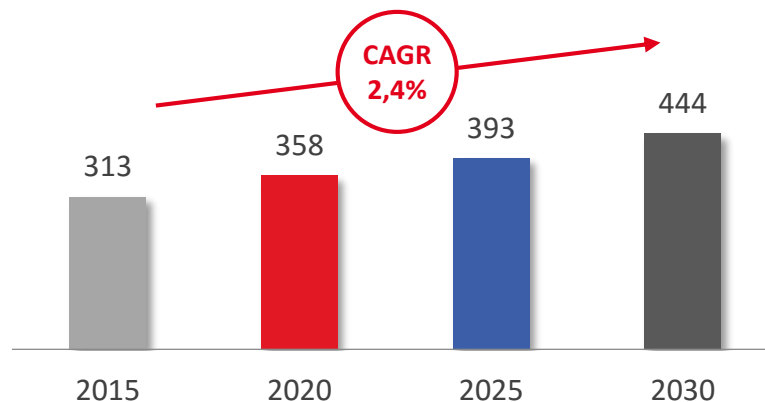
*Prognozy GUS, IBnGR, ** Eurostat

➤ Wzrost popytu na przewozy w Polsce – prognozy długoterminowe

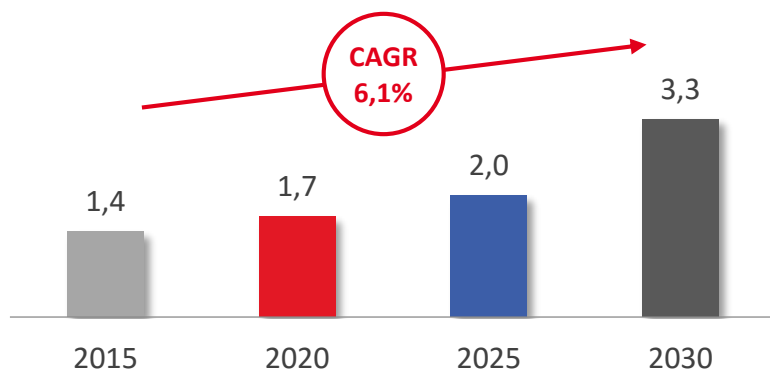
Popyt na przewozy kolejowe [mld tkm]



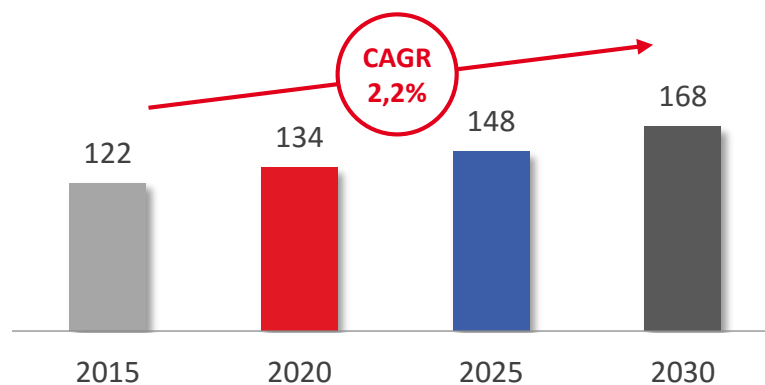
Popyt na przewozy samochodowe [mld tkm]



Popyt na przewozy wodne śródlądowe [mld tkm]



Popyt na przewozy morskie [mld tkm]



➤ Rządowe plany wsparciem dla branży, w której działamy

Oczekiwane korzyści wynikające z planowanych i realizowanych inwestycji
z wykorzystaniem środków publicznych, wspieranych z funduszy Unii Europejskiej

➤ **107 mld PLN** - zapowiadane inwestycje rządowe w program rozwoju autostrad i dróg ekspresowych w Polsce do 2023 r.

➤ **67,5 mld PLN** - planowane inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej do 2030 r.

➤ **60 mld PLN** - planowane inwestycje w ramach rządowego planu rozwoju wodnych dróg śródlądowych w ciągu kolejnych 15 lat

➤ **31,5 mld PLN** – koszt inwestycji w modernizację środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska

➤ **16,5-22,6 mld PLN** – wartość inwestycji na rzecz aktywizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej

➤ **3 mld PLN** - wydatki na wspólny polsko-niemiecki projekt pogłębienia Odry i związanych z tym budowli hydrotechnicznych

➤ **800 mln PLN** – szacowana wartość inwestycji przekopu przez Mierzę Wiślaną

➤ **610 mln PLN** - planowane inwestycje Morskiego Portu Gdynia w przebudowę i rozwój infrastruktury portowej w latach 2015-2017

➤ **Akcesja Polski w 2016 r. do konwencji AGN** - Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu umożliwi Polsce pozyskanie dodatkowych środków na modernizację szlaków wodnych



➤ Nowa strategia rozwoju - dokąd zmierzamy

Grupa Kapitałowa OT Logistics w 2021 r.

**Lider w zakresie obsługi
transportowo-logistycznej
w Europie Centralnej i Wschodniej
z przychodami na poziomie
1 mld EUR rocznie**

» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

1 **Nr 1 w obsłudze produktów agro w basenie Morza Bałtyckiego (bez Rosji) oraz Morza Adriatyckiego**
Udział w rynku przeładunków agro w polskich portach morskich na poziomie 50%

2 **Podwojenie przeładunków w porcie Rijeka**

3 **Rozwijanie terminali portowych**

4 **Rozwój transportu śródlądowego i kolejowego poprzez zmianę profilu usług**

5 **Spedycja - wejście do pierwszej 10-ki spedytorów w Polsce**
5% udziału w kontenerowej spedycji morskiej
Obecność na rynku usług logistycznych w krajach korytarza Północ-Południe

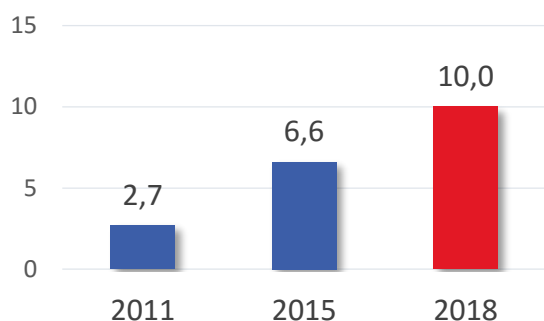
6 **Zbudowanie pozycji środkowoeuropejskiego operatora kolejowo-logistycznego poprzez wzrost organiczny i budowanie aliansów strategicznych**

» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

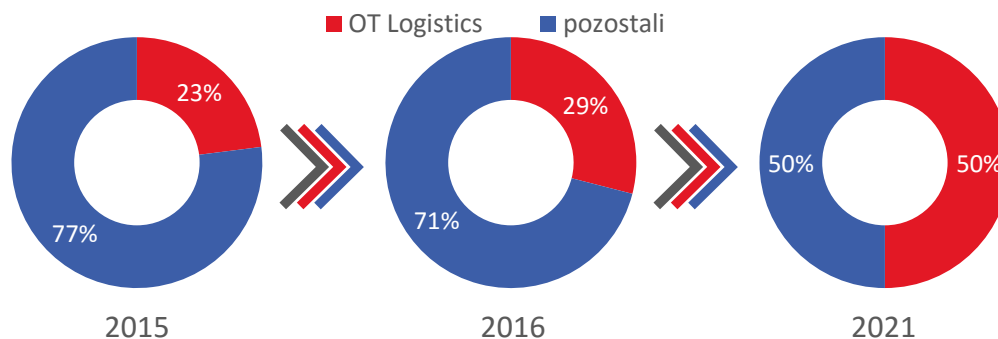
1

Nr 1 w obsłudze produktów agro w basenie Morza Bałtyckiego (bez Rosji) oraz Morza Adriatyckiego
Udział w rynku przeładunków agro w polskich portach morskich na poziomie 50%

Przeładunki agro w polskich portach [mln ton]



Udział GK OTL w obsłudze produktów agro w portach w Polsce



Obecnie osiągamy ponadprzeciętną marżę brutto na produktach agro

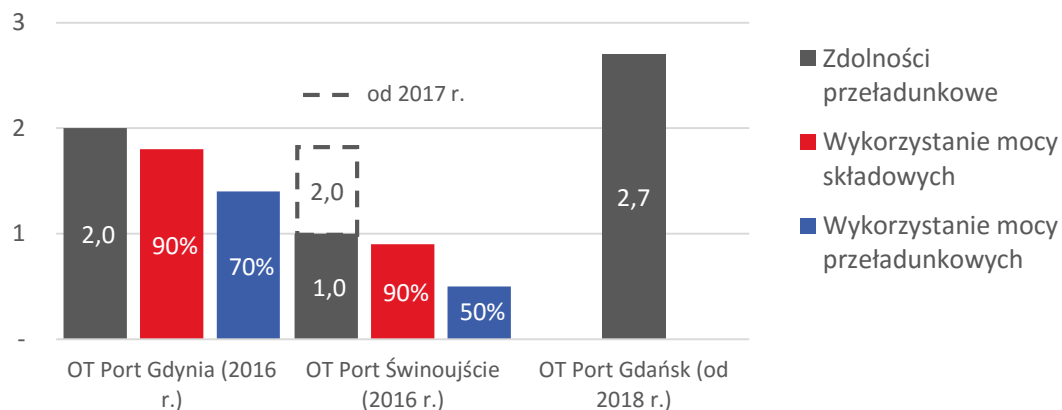


Docelowo chcemy utrzymać marżę EBITDA na poziomie ok. 30%



Podpisane wieloletnie umowy z największymi klientami w tym segmencie

Zdolności przeładunkowe i wykorzystanie mocy portów OT Logistics w segmencie agro [mln ton]



» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

1

Nr 1 w obsłudze produktów agro w basenie Morza Bałtyckiego (bez Rosji) oraz Morza Adriatyckiego
Udział w rynku przeładunków agro w polskich portach morskich na poziomie 50%

Jak chcemy tego dokonać?

» Budowa portu w Gdańsku i uruchomienie terminalu agro (18-24m)

» Zapewnienie finansowania projektu w Porcie Gdańsk (2016)

» Wsparcie marketingowe, stworzenie strategii sprzedażowej dla modelu agro => powołanie nowego zespołu

» Uruchomienie trzeciego magazynu w OT Port Świnoujście

» Budowa długoterminowych relacji z kluczowymi klientami

» Stały udział w głównych targach międzynarodowych

» Kontakty z szerszą bazą klientów

» Przygotowanie oferty transportu kolejowego agro

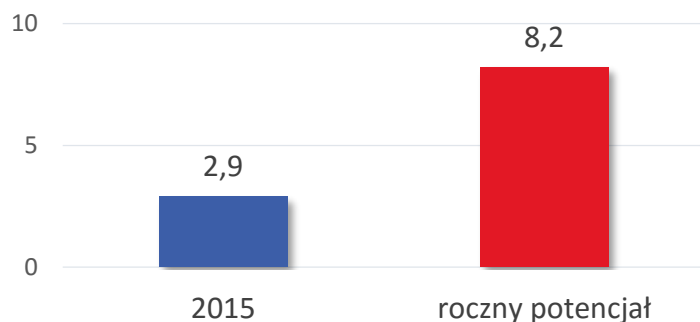
» Most barkowy Szczecin - Świnoujście

» Most barkowy Magdeburg - Świnoujście

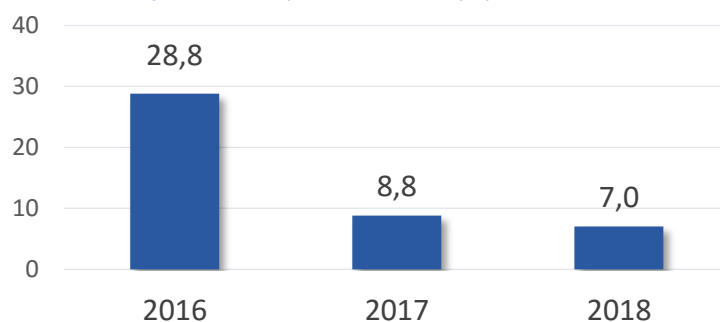
» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

2 Podwojenie przeładunków w porcie Rijeka

Wolumeny ładunków obsługiwanych przez
Luka Rijeka [mln ton]



Planowany CAPEX w Luka Rijeka
[w mln EUR finansowany ze środków tej spółki]



Jak chcemy tego dokonać?



Przejęcie kontroli
w Luka Rijeka



Stworzenie zespołu portowego
– operacyjnego w strukturze
Grupy Kapitałowej OT Logistics



Uruchomienie usług
spedycyjnych na
Bałkanach



Uruchomienie linii kolejowej
Polska-Chorwacja (samodzielnie
lub z partnerem)

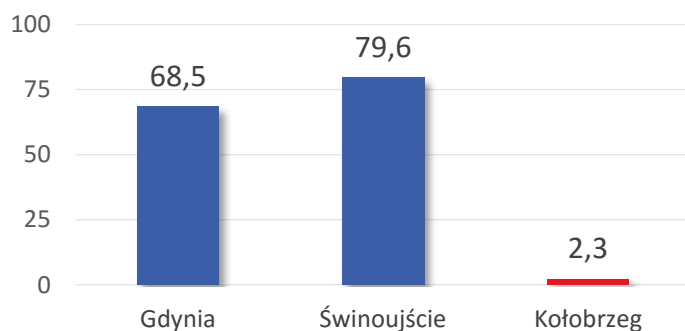


Stałe połączenie morskie
z portami na Morzu Śródziemnym
(Turcja, Izrael, Algieria)

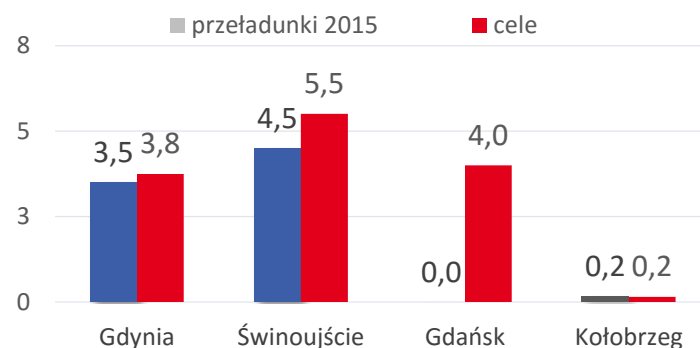
» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

3 Rozwijanie terminali portowych

Przychody portów GK OT Logistics
w 2015 [mln zł]



Wyniki i średnioroczne cele przeładunkowe
portów GK OT Logistics [mln ton]



Pełna uniwersalność oferty portów GK OT Logistics

» OT Port Gdynia
uniwersalny/ro-ro/masowy

» OT Port Świnoujście
masowy/agro/kontenerowy

» OT Port Kołobrzeg
uniwersalny/regionalny

» OT Port Gdańsk
agro/masowy (od 2018 r.)

Zdolność Grupy do obsługi ładunków w portach na całej długości polskiego wybrzeża

OT Port Gdynia posiada jedyny w Polsce terminal do obsługi ładunków ro-ro

Trwają inwestycje Zarządu Portów w modernizację nabrzeży i prace związane z pogłębieniem podejścia, finansowane ze środków publicznych

» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

3 Rozwijanie terminali portowych

Jak chcemy tego dokonać?

» Przygotowanie strategii operacyjnej portów:

- » minimalizowanie wewnętrznej konkurencji i optymalizowanie inwestycji
- » objęcie pozycji lidera w korytarzu transportowym Północ-Południe, łączącym porty bałtyckie z Adriatykiem
- » uruchomienie międzynarodowych połączeń kolejowych łączących porty Północ-Południe
- » możliwe dalsze akwizycje

» Projekt ro-ro na Gdynia-Szwecja:

- » planowana nowa linia ro-ro do Szwecji może w ciągu 3 lat podwoić wielkość przeładunków w Gdyni

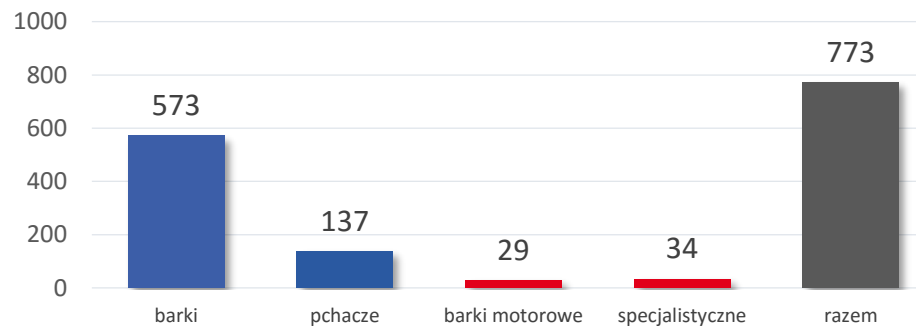
» Pogłębienie podejścia i nabrzeża OT Port Świnoujście

- » możliwość przyjmowania największych statków wpływających na Bałtyk

» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

4 Rozwój transportu śródlądowego i kolejowego poprzez zmianę profilu usług

Flota śródlądowa GK OT Logistics



Jak chcemy tego dokonać?

» Odtworzenie floty specjalistycznej i zwiększenie nakładów na remonty

» Stworzenie oferty usług specjalistycznych

» Zwiększenie zaangażowania w wysokomarżowe usługi specjalistyczne (np. prace hydrotechniczne, heavy cargo, usługi niszowe)

» Wsparcie rozwoju OT Rail

» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

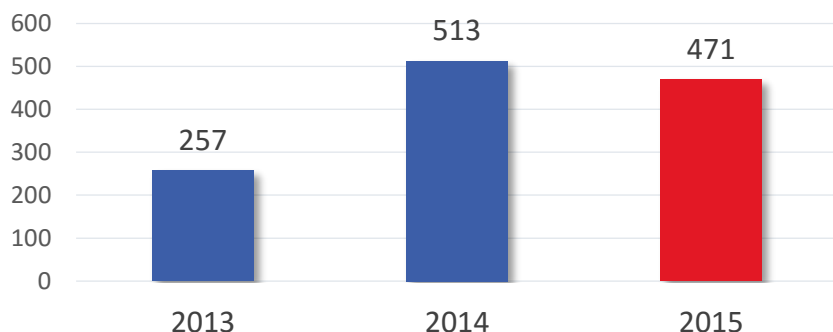
5

Spedycja - wejście do pierwszej 10-ki spedytorów w Polsce

5% udziału w kontenerowej spedycji morskiej

Obecność na rynku usług logistycznych w krajach korytarza Północ-Południe

Przychody ze spedycji
GK OT Logistics [mln zł]



Marże na rynku kontenerowym
– spedycja morska [na poziomie EBITDA]

8-10% vs 2-4%

w pozostałych rodzajach
transportu

Jak chcemy tego dokonać?

» Nawiązanie współpracy
z silnym spedytorem
w korytarzu Północ-Południe

» Wykorzystanie
potencjału istniejącej
bazy klientów

» Ofensywa rynkowa z nową
ofertą celem pozyskania
nowych klientów

» Rozwój połączeń drobnicowych
i kontenerowych na Daleki Wschód,
Europę i Stany Zjednoczone

» Rozwijanie ruchu kontenerowego
w obszarze short-sea
(Bałtyk, Adriatyk)

» Dokąd zmierzamy w perspektywie najbliższych 5 lat

6 Zbudowanie pozycji środkowoeuropejskiego operatora kolejowo-logistycznego poprzez wzrost organiczny i budowanie aliansów strategicznych

Jak chcemy tego dokonać?



Współpraca z partnerami
w trójkącie państw Polska
- Czechy - Słowacja



Wykorzystanie
potencjału korytarza
Północ-Południe



Nawiązanie aliansu
z dużym graczem
regionalnym

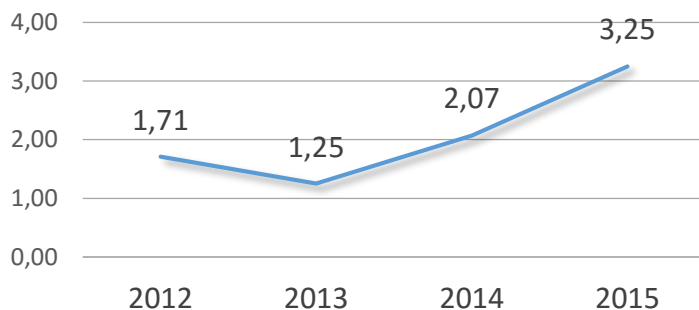


Synergie z działalnością
portową

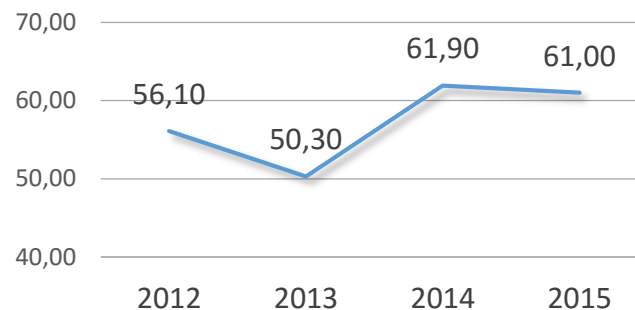
» Bezpieczny poziom zadłużenia

- » OT Logistics jest aktywnym uczestnikiem rynku obligacji, dotychczas wyemitowaliśmy obligacje o wartości ok. 221 mln zł, w tym ok. 65 mln zł zostało wykupione
- » Mamy możliwość finansowania rozwoju zarówno za pośrednictwem finansowania bankowego, jak i emisji obligacji
- » Wskaźniki zadłużenia utrzymywać będą się na bezpiecznych poziomach (dług/EBITDA nie więcej niż 4,0)

Dług netto/EBITDA

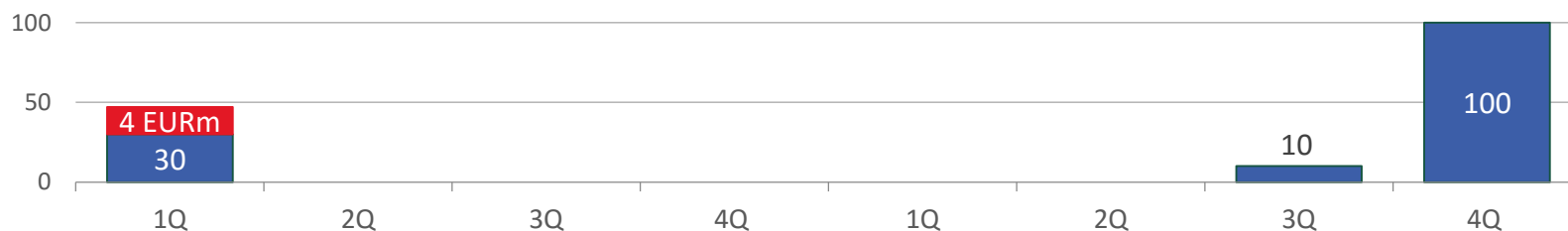


Wskaźnik ogólnego zadłużenia [%]



Obligacje OT Logistics z przyszłą datą wykupu

■ obligacje w PLN ■ obligacje w EUR



AGENDA

WSTĘP

KLUCZOWE WYDARZENIA

WYNIKI FINANSOWE I OPERACYJNE

NOWA STRATEGIA

PODSUMOWANIE

➤ Mocne strony Grupy Kapitałowej OT Logistics

Misja

Doskonałość usług i satysfakcja klientów, pracowników i akcjonariuszy

Wizja

Największy operator logistyczny w Europie

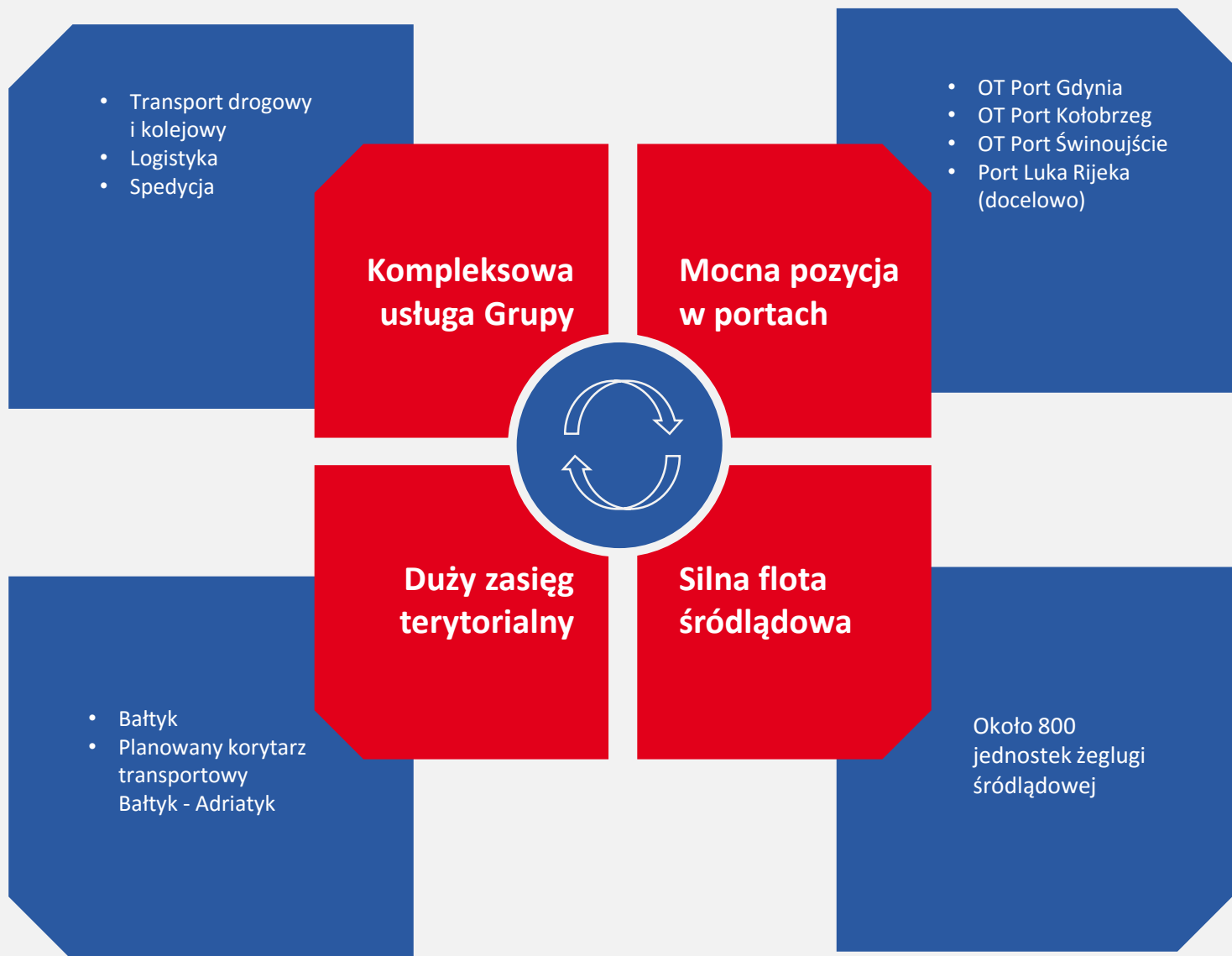
Wartości

Otwartość

Twórczość

Lojalność

➤ Mocne strony Grupy Kapitałowej OT Logistics



Kim będziemy za 5 lat

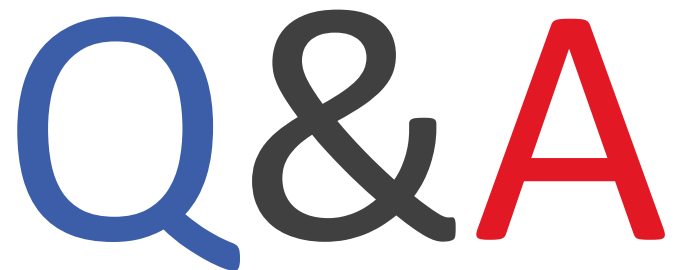
Numer 1 w obsłudze produktów agro w basenie Morza Bałtyckiego oraz Morza Adriatyckiego

Operator logistyczny korytarza transportowego Północ-Południe, z mocną pozycją na wybrzeżu Adriatyku

Największy operator portów morskich na południowym Bałtyku

Wiodący spedytor w Polsce

Lider w zakresie obsługi transportowo-logistycznej w Europie Centralnej i Wschodniej



Kontakt

OT Logistics

Monika Sadowska

+48 694 448 781

monika.sadowska@otlogistics.com.pl

NBS Communications

Maciej Szczepaniak

+48 514 985 845

mszczepaniak@nbs.com.pl

