

Inwestycja w przyszłość

Podsumowanie zmian w Grupie PKP w latach 2012-2015



kwiecień 2015



Prasa o Grupie PKP:
sytuacja wyjściowa w 2011 roku

**Posel apeluje do PKP
o ciepło w pociągach**

Za dworzec trzeba się wstydzić

KOLEJ Szczecin Główny znalazł się na szarym końcu wśród ocenianych polskich dworców. Lepiej w oczach podróżnych jest w rozbiórce.

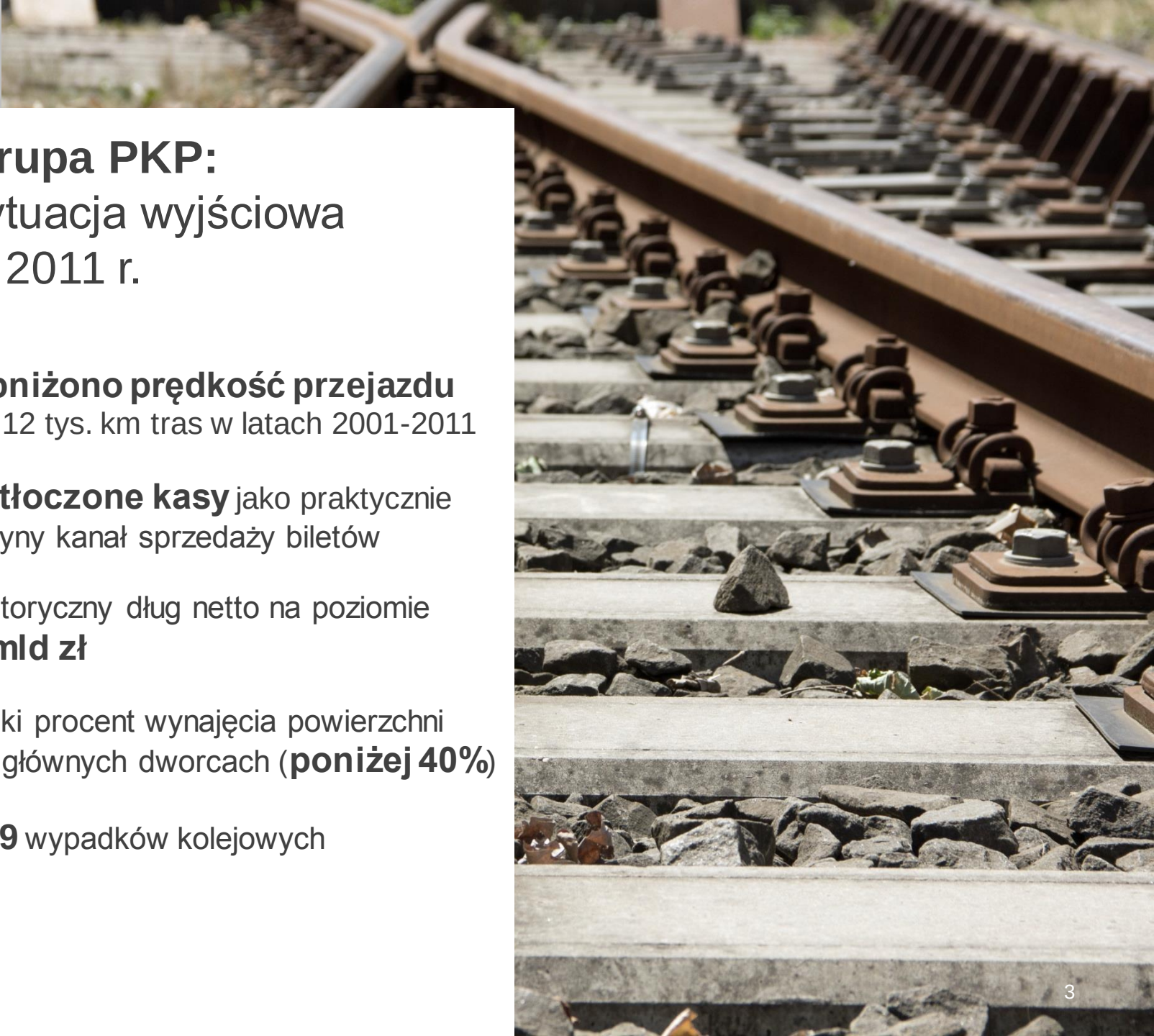
**Chaos na dworcach. Koleje jeżdżą według
nowego rozkładu**

2010-12-13 14:1

**Żądamy odszkodowań za
chaos na kolei!**

Polska kolej wykorzystała 1 proc. z funduszy UE

Polskie koleje nie zdążą wydać funduszy z UE



Grupa PKP: sytuacja wyjściowa w 2011 r.

Obniżono prędkość przejazdu
na 12 tys. km tras w latach 2001-2011

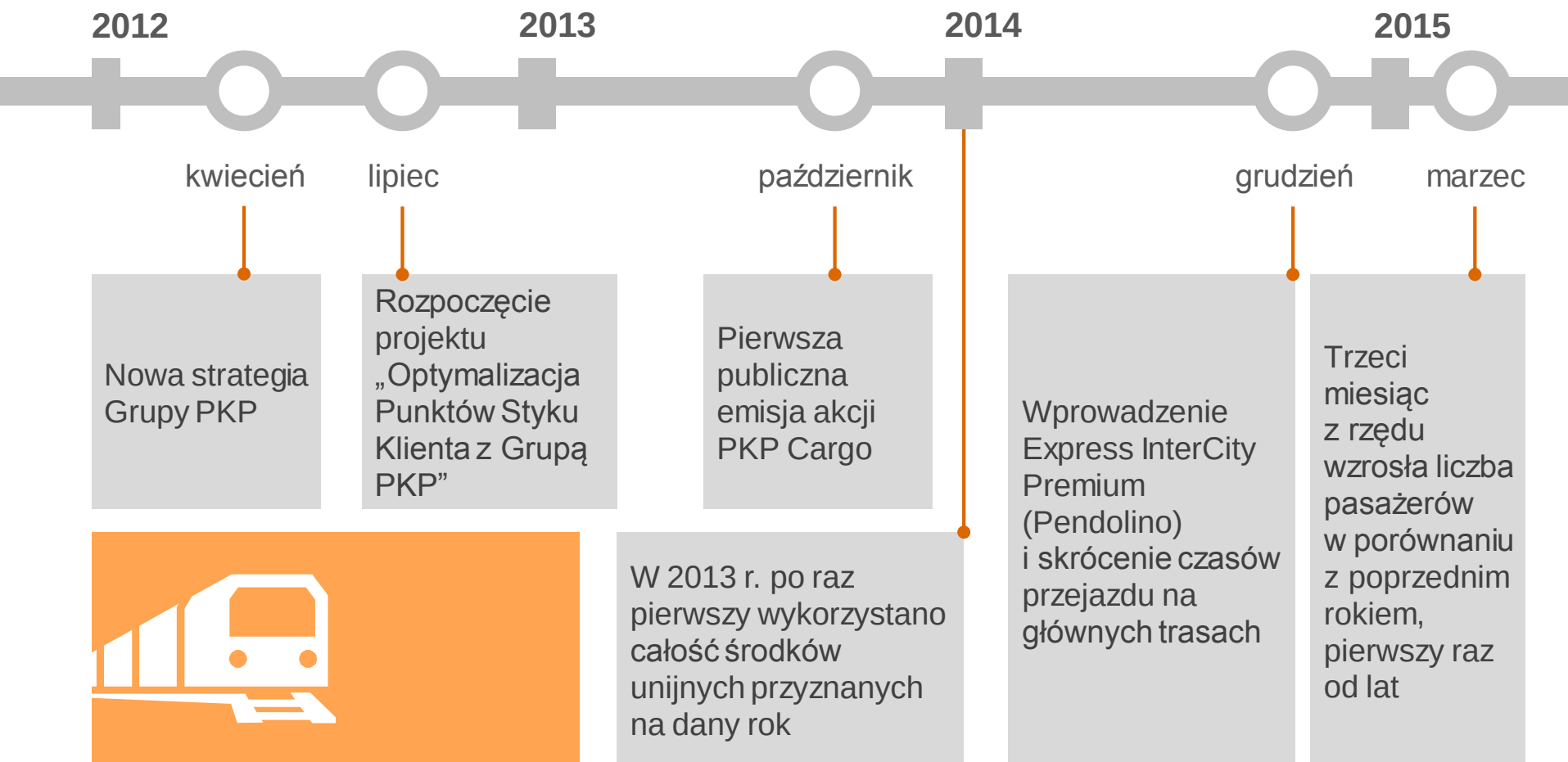
Zatłoczone kasy jako praktycznie
jedyne kanały sprzedaży biletów

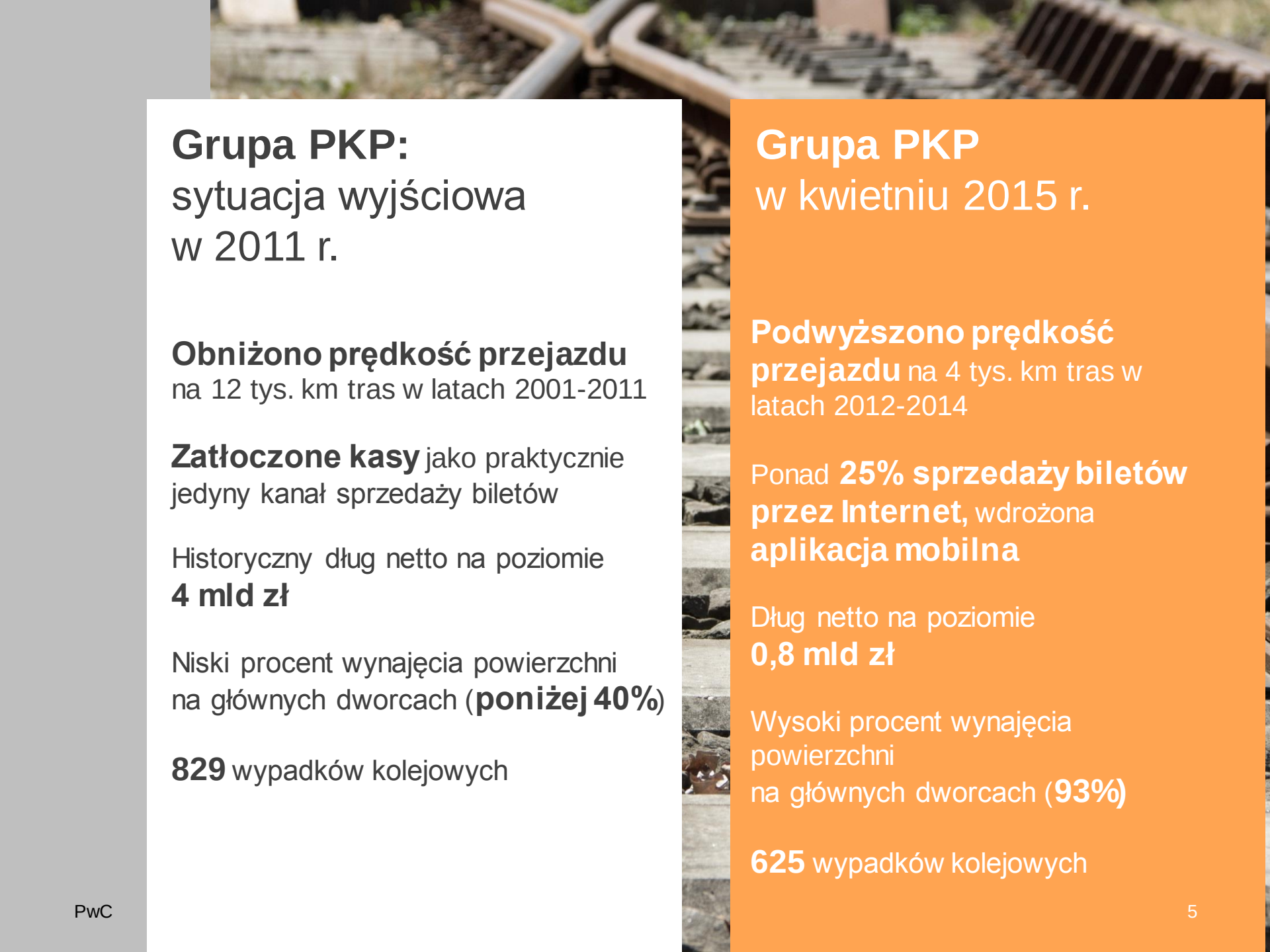
Historyczny dług netto na poziomie
4 mld zł

Niski procent wynajęcia powierzchni
na głównych dworcach (**poniżej 40%**)

829 wypadków kolejowych

Przyspieszenie zmian w latach 2012-2015 – kluczowe momenty





Grupa PKP: sytuacja wyjściowa w 2011 r.

Obniżono prędkość przejazdu
na 12 tys. km tras w latach 2001-2011

Zatłoczone kasy jako praktycznie
jedyne kanały sprzedaży biletów

Historyczny dług netto na poziomie
4 mld zł

Niski procent wynajęcia powierzchni
na głównych dworcach (**poniżej 40%**)

829 wypadków kolejowych

Grupa PKP w kwietniu 2015 r.

**Podwyższono prędkość
przejazdu** na 4 tys. km tras w
latach 2012-2014

Ponad **25% sprzedaży biletów
przez Internet**, wdrożona
aplikacja mobilna

Dług netto na poziomie
0,8 mld zł

Wysoki procent wynajęcia
powierzchni
na głównych dworcach (**93%**)

625 wypadków kolejowych



Łączne inwestycje
Grupy PKP
w unowocześnienie
polskich kolei
w latach 2012-2014
wyniosły

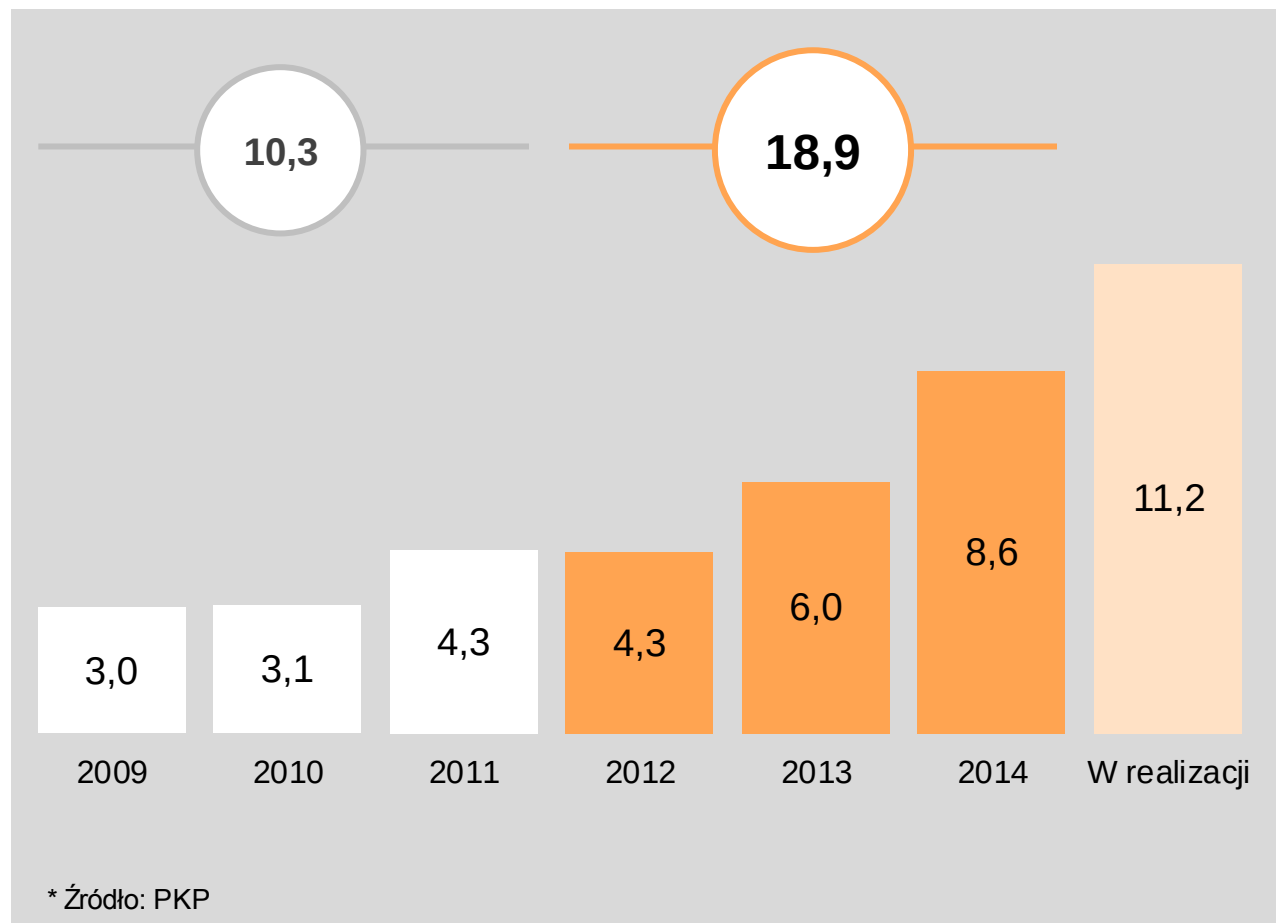
19 mld zł

W 2015 r. realizowane
są kolejne inwestycje
o wartości

11 mld zł

Inwestycje Grupy PKP w okresie 2012-2014 znacząco wzrosły, osiągając wartość 19 mld zł

Inwestycje w latach 2009-2015 (mld zł)*



Główne cele inwestycji Grupy PKP w obszarze dworców, taboru oraz infrastruktury

Infrastruktura



2012-2014
16,3 mld

2015 r.
8,5 mld

2012-2014
645 mln

2015 r.
355 mln

Dworce



Tabor



2012-2014
2 mld

2015 r.
2,3 mld

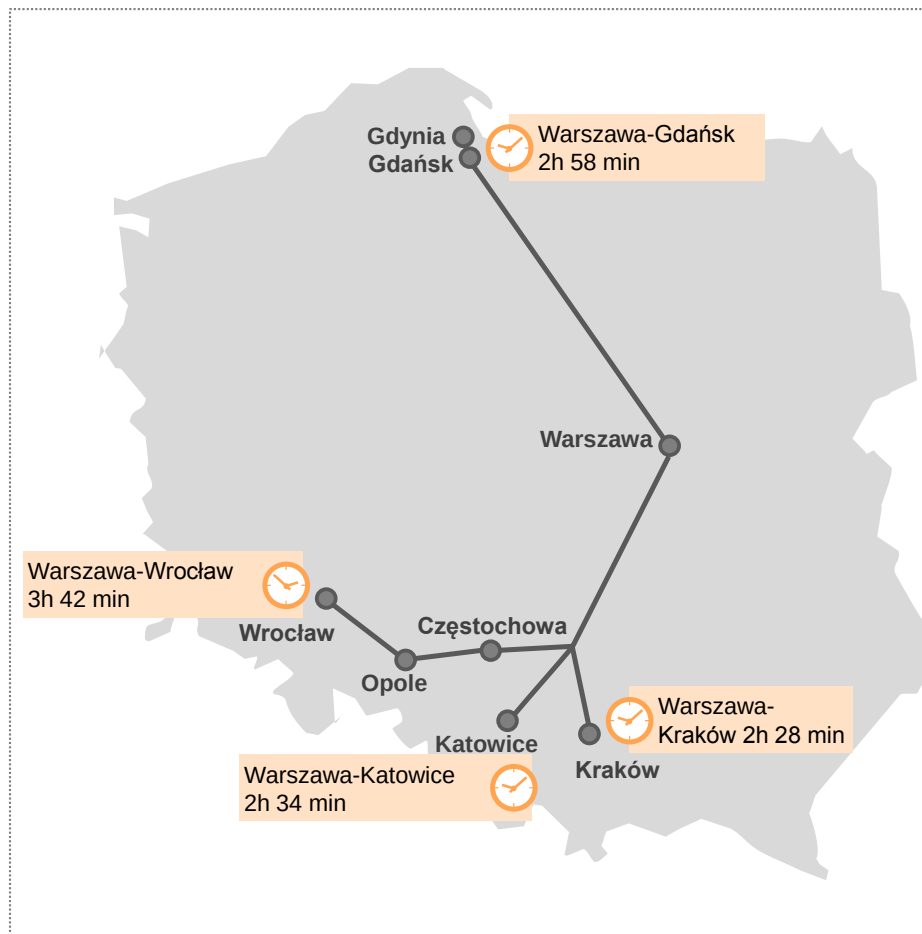
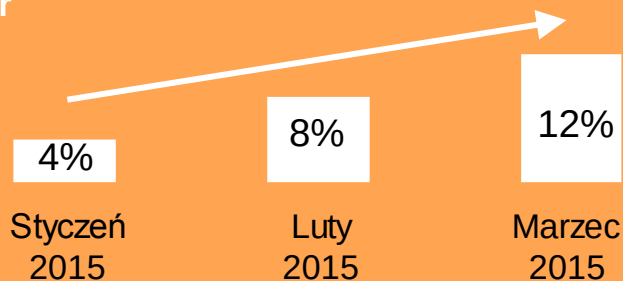
Podane kwoty są kwotami netto w zł

PwC

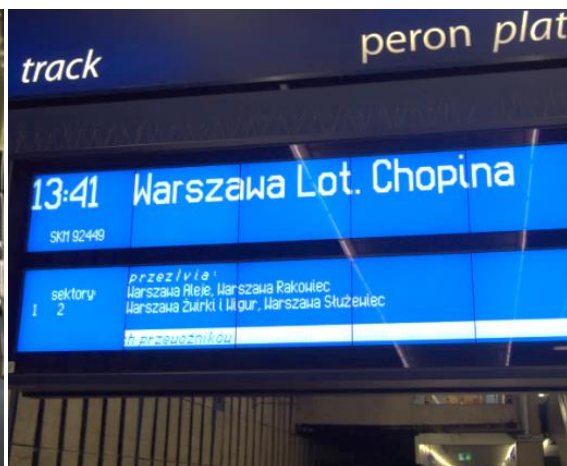
Oczekiwany efekt inwestycji – skrócenie czasów przejazdu i powrót pasażerów na kolej

Relacja		 Nowy lepszy czas
Warszawa	Wrocław	3:42
Warszawa	Gdańsk	2:58
Warszawa	Kraków	2:28
Warszawa	Katowice	2:34

Pierwszy od 4 lat wzrost liczby pasażerów komunikacji krajowej r/r



Główne cele inwestycji Grupy PKP w obszarze komfortu i bezpieczeństwa klienta



Jednolity i egzekwowany standard czystości

Nowoczesna informacja pasażerska

Monitorowanie dworców i profesjonalne agencje ochrony

Więcej strzeżonych przejazdów



Nowoczesne kanały sprzedaży

Wi-Fi na dworcach i w pociągach



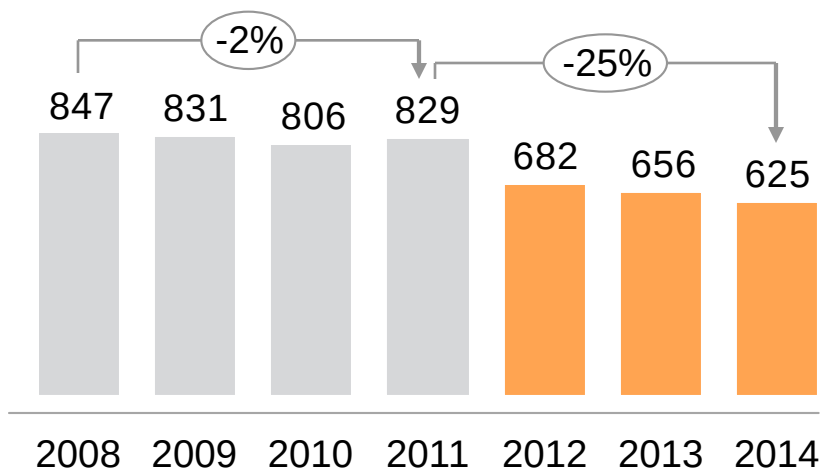
Rok 2014 - najbezpieczniejszy rok w historii polskiej kolei

44%

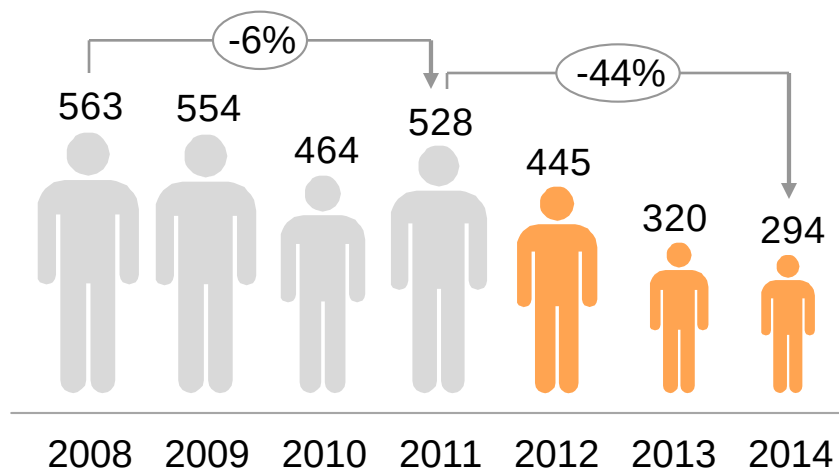
mniej poszkodowanych w 2014 r. w stosunku do 2011 r.

Porównanie liczby wypadków i poszkodowanych w latach 2008-2014

Wypadki



Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych



Źródło: Dane PKP.

→ Zmiana procentowa

Dług netto PKP S.A.
został obniżony od końca 2011 r.
o **80%**

Prywatyzacja przyniosła
2,2 mld zł

19 mld zł wartość projektów
deweloperskich

0,9 mld zł
ze zbycia nieruchomości



Prywatyzacja, czyli wsparcie dla Grupy PKP i polskiej giełdy



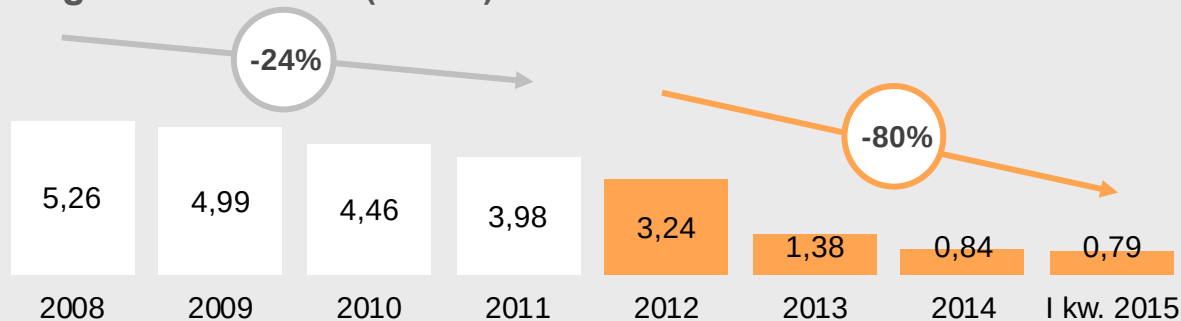
- Pierwsza zakończona sukcesem oferta publiczna narodowego przewoźnika towarowego w UE
- Pierwsza prywatyzacja w Grupie PKP przeprowadzona w trybie oferty publicznej
- Jeden z największych debiutów na GPW w 2013 r.

Łączne przychody
z prywatyzacji:
2,2 mld zł



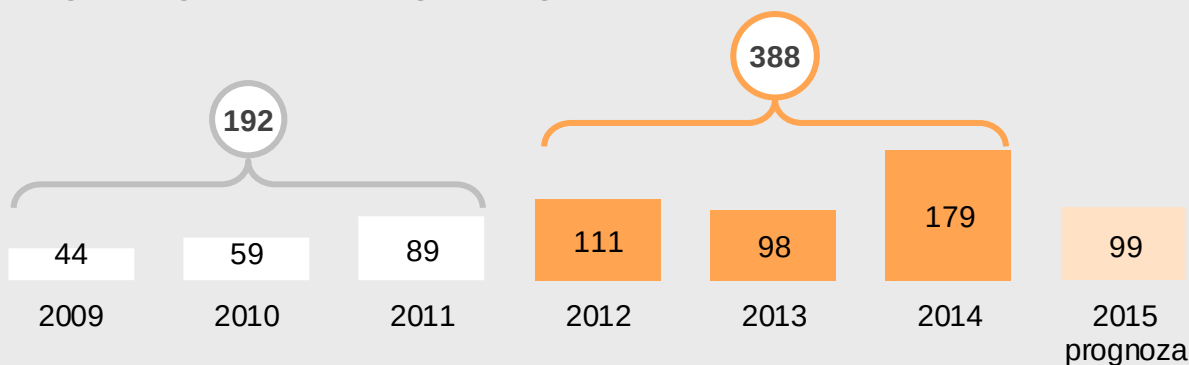
Wielka zmiana – unikalna prywatyzacja, niższy dług, wyższe dywidendy

Dług netto PKP S.A. (mld zł)



80%
obniżenia
długu netto

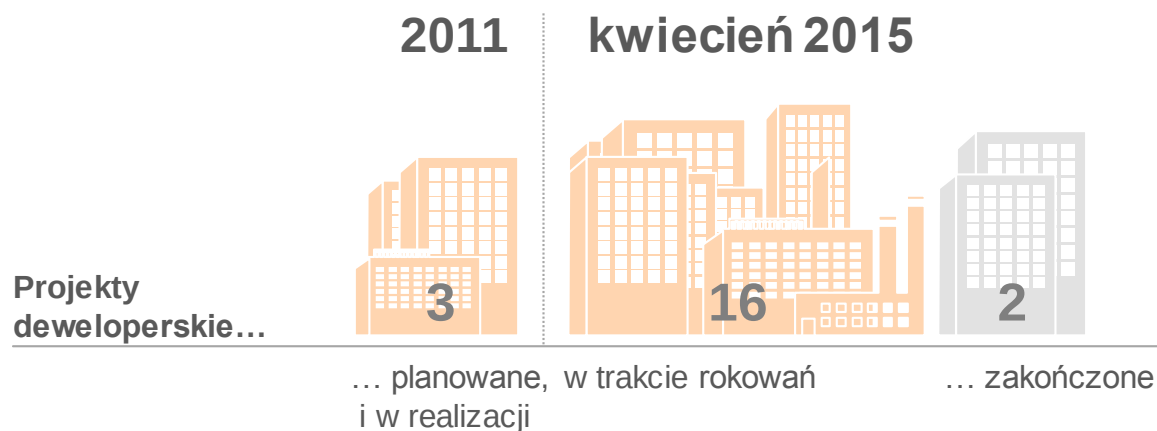
Przychody PKP S.A. z tytułu dywidend (mln zł)



100%
wzrostu
przychodów
z dywidend

Większa efektywność zarządzania nieruchomościami PKP S.A. i więcej projektów deweloperskich

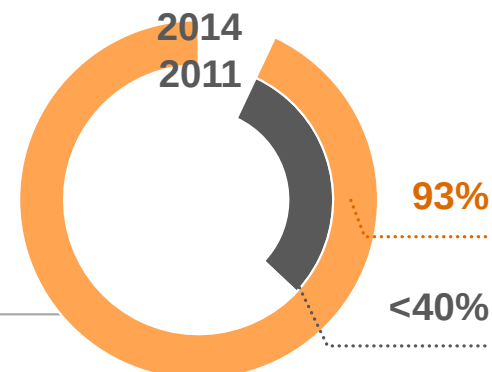
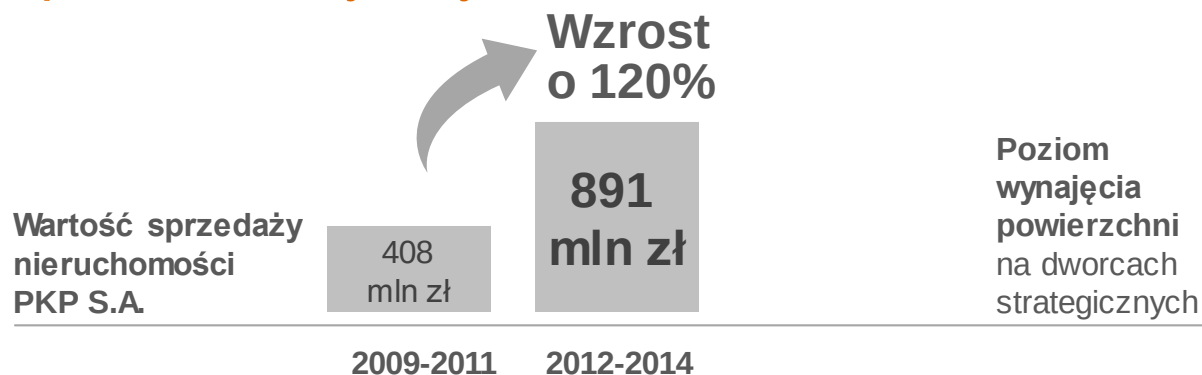
Projekty deweloperskie



19
mld złotych

Wartość portfela projektów deweloperskich w kwietniu 2015 r.

Sprzedaż i komercjalizacja



Zarządzanie Grupą PKP – wspólne inicjatywy, oszczędności, wzrost efektywności

Zarządzanie Grupą

- Wprowadzenie systemu zarządzania przez cele (ang. MBO) dla Zarządów spółek Grupy PKP
- Rozpoczęcie realizacji wspólnych projektów angażujących kilka spółek Grupy, m.in.:
 - Pendolino
 - Optymalizacja Punktów Styku Klienta z Grupą PKP
 - Kampania „Zapowiada się dobra podróż”
- Wyspecjalizowane komórki nadzoru korporacyjnego

Oszczędności i efektywność

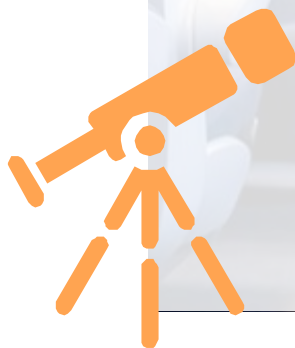
- **Grupa Zakupowa** - 8 spółek Grupy, wykorzystuje synergię i efekt skali, co daje szacowane oszczędności ok. **60 mln zł** w 2013 i 2014 r.
- **PKP PLK:**
 - oszczędza rocznie na działalności w porównaniu do 2012 r. - ok. **300 mln zł**
 - **efektywność czasu pracy** – wzrosła z **45% do blisko 60%** i jest efektem wzmocnienia nadzoru i lepszego planowania pracy



Przyszłość kolei – szanse i wyzwania rynkowe

Co czeka kolej w przyszłości?

- Efekt większej urbanizacji – większy popyt na szybsze połączenia między miastami
- Większa konkurencja ze strony innych środków transportu krajowego
- Dalsza liberalizacja rynku i nowi gracze



INWESTYCJE
KONKURENCYJNOŚĆ
WSPÓŁPRACA

**PERSONALIZACJA
OFERTY**

Wyzwania stojące przed Grupą PKP

- Efektywne wykorzystanie środków unijnych z perspektywy 2014-2020
- Zróżnicowana i spersonalizowana oferta
- Współpraca z innymi przewoźnikami – lotniczymi i kolejowymi
- Rozwój kolei dużych prędkości

Dziękujemy!



Witold Orłowski
Główny doradca ekonomiczny PwC



Michał Mazur
Partner PwC
Lider zespołu ds. transportu i logistyki