

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ TRANS POLONIA S.A. ZA I PÓŁROCZE 2013 ROKU

1. PODSTAWOWE INFORMACJE O GRUPIE

Jednostka dominująca:

Nazwa: Trans Polonia Spółka Akcyjna
Siedziba: 83-110 Tczew, ul. Rokicka 16
KRS: 0000308898
REGON: 193108360
NIP: 5932432396
Telefon: (58) 533 90 15
Fax: (58) 533 90 10
e-mail: info@transpolonia.pl
www: www.transpolonia.pl

Zarząd:

- Dariusz Cegielski – Prezes Zarządu
- Krzysztof Luks – Wiceprezes Zarządu
- Adriana Bosiacka - Członek Zarządu

Rada Nadzorcza:

- Krzysztof Płachta – Przewodniczący RN
- Paweł Czerniewski – Wiceprzewodniczący RN
- Maciej Dobrzyniecki – Członek Rady Nadzorczej
- Iwar Przyklang – Członek Rady Nadzorczej
- Zbigniew Adamski – Członek Rady Nadzorczej (do dnia 8.08.2013r.)
- Marcin Balicki (od dnia 8.08.2013r.)

Profil działalności:

Grupa Kapitałowa Trans Polonia S.A. działała w obszarze transportu i logistyki płynnych surowców chemicznych, a także transportu płynnych produktów spożywczych oraz niepalnych artykułów spożywczych w temperaturze kontrolowanej. Grupa wykorzystuje nowoczesne i specjalistyczne zestawy transportowe, w których skład wchodzi naczepy-cysterny, tankkontenery, podwozia kontenerowe, naczepy-chłodnie oraz ciągniki siodłowe. Do przewozu ładunków Trans Polonia wykorzystuje zarówno transport drogowy jak również transport kolejowy i morski.

2. OPIS ORGANIZACJI GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA ZE WSKAZANIEM JEDNOSTEK PODLEGAJĄCYCH KONSOLIDACJI

Spółka Trans Polonia S.A. jest jednostką dominującą w grupie kapitałowej. Grupa kapitałowa powstała w 2012 roku w wyniku nabycia przez jednostkę dominującą 100 procent udziałów w Spółce TP Sp. z o.o. oraz 100 procent akcji w Spółkach Chemicals TP Sp. z o.o. S.K.A. (od dnia 17.05.2013 nazwa zmieniona na Tempo TP Sp. z o.o. S.K.A.), Intermodal Sp. z o.o. S.K.A. oraz Quick TP Sp. z o.o. S.K.A. (99% akcji każdej ze spółek – bezpośrednio, oraz 1% akcji – poprzez nabycie TP Sp. z o.o.). Wszystkie nabyte spółki mają siedzibę w Tczewie. Spółki zostały nabyte w celu zwiększenia efektywności zarządzania działalnością operacyjną i zarządzania ryzykiem. Proces budowy struktur grupy kapitałowej polega na przenoszeniu poszczególnych aktywności operacyjnych do wyspecjalizowanych w tym zakresie w/w podmiotów. Na dzień 30.06.2013r. jedynie Quick TP Sp. z o.o. S.K.A. prowadziła działalność operacyjną w wyniku przeniesienia do tej spółki części prowadzonej przez jednostkę dominującą działalności operacyjnej z zakresu transportu ładunków spożywczych przewożonych w naczepach-chłodniach. W

sierpniu bieżącego roku rozpoczęto proces przeniesienia działalności z zakresu logistyki ciekłych chemikaliów i produktów spożywczych do kolejnej spółki zależnej - Tempo TP Sp. z o.o. S.K.A.

3. WSKAZANIE SKUTKÓW ZMIAN W STRUKTURZE JEDNOSTKI GOSPODARCZEJ, W TYM W WYNIKU POŁĄCZENIA JEDNOSTEK GOSPODARCZYCH, PRZEJĘCIA LUB SPRZEDAŻY JEDNOSTEK GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA, INWESTYCJI DŁUGOTERMINOWYCH, PODZIAŁU, RESTRUKTURYZACJI I ZANIECHANIA DZIAŁALNOŚCI

Wymienione zdarzenia nie wystąpiły w pierwszym półroczu 2013 roku. Po dacie sprawozdania doszło jedynie do zmian, wskazanych w pkt. 2 powyżej.

4. OSIĄGNIĘTE WYNIKI FINANSOWE ORAZ KLUCZOWE CZYNNIKI MAJĄCE NA NIE WPŁYW

4.1. PRZYCHODY

W pierwszym półroczu 2013r. Grupa Kapitałowa Trans Polonia S.A. uzyskała przychody ze sprzedaży równe 19.651 tys. zł. Oznacza to spadek w stosunku do pierwszej połowy 2012 r. o 5.372 tys. zł tj. o 21,5%. Uwzględniając również pozostałe przychody operacyjne Grupa wygenerowała w pierwszych dwóch kwartałach 2013r. sprzedaż na poziomie 20.079 tys. zł.

Tabela nr 1 – Sprzedaż według segmentów [w tys.] w I półroczu 2013r. oraz w I półroczu 2012r.

	Wartość sprzedaży w I półroczu 2013r.	Udział w sprzedaży I półrocze 2013r.	Wartość sprzedaży w I półroczu 2012r.	Udział w sprzedaży I półrocze 2012r.	Dynamika sprzedaży
TRANSPORT DROGOWY	19 279	96,0%	18 288	69,6%	5,4%
TRANSPORT INTERMODALNY	621	3,1%	7 119	27,1%	-91,3%
POZOSTAŁE	179	0,9%	864	3,3%	-79,3%
	20 079	100,0%	26 271	100,0%	-23,6%

Dominującym segmentem działalności są usługi transportu drogowego, które stanowią 96% przychodów Grupy. Wzrost udziału segmentu transport drogowy w sprzedaży ogółem wynika zarówno ze wzrostu przychodów samego segmentu, jak również znaczącego spadku sprzedaży realizowanych transportem intermodalnym. Przychody wykonane transportem drogowym szerokiej gamy płynnych produktów chemicznych, a także spożywczych płynnych przewożonych w naczepach-cysternach i tankkontenerach oraz spożywczych stałych przewożonych w naczepach-chłodniach, wzrosły w pierwszym półroczu bieżącego roku o 5,4% i osiągnęły poziom 19.279 tys. zł. Znaczące wzrosty sprzedaży dotyczą transportu i logistyki większości rodzajów ładunków przewożonych transportem drogowym. Szczególnie cieszy dodatnia dynamika w zakresie przewozu płynnych ładunków spożywczych przewożonych w naczepach-cysternach oraz stałych ładunków spożywczych przewożonych w naczepach-chłodniach. Logistykę tych rodzajów ładunków Grupa zaczęła intensywnie rozwijać dwa lata temu. W pierwszej fazie wdrażania nowych usług przewozowych oferowano i realizowano je na zasadach spedycyjnych. Następnie po nawiązaniu kontaktów handlowych oraz uznaniu tego kierunku za perspektywiczny rozpoczęto fazę świadczenia usług w ramach własnej organizacji przy wykorzystaniu zakupionych środków własnych nabytych w ramach przeprowadzonej inwestycji. Transport produktów spożywczych stał się istotną częścią transportu drogowego produktów. Tradycyjnie dobrze rozwija się transport płynnych ładunków chemicznych przewożonych w naczepach-cysternach, realizowany głównie dla zagranicznych klientów Grupy. Jedynie transport drogowy asfaltów, ze względu długo utrzymujące się zimowe warunki pogodowe w I kwartale 2013r i późno rozpoczęty sezon na przewozy tego produktu, zanotował ujemną

dynamikę sprzedaży w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego, co miało wpływ na dynamikę przychodów całego segmentu transport drogowy.

W pierwszym półroczu 2013r. znacząco niższe były przychody segmentu transport intermodalny, które wyniosły 621 tys. zł w stosunku 7.119 tys. z pierwszego półrocza roku ubiegłego, w którym to ten rodzaj transportu wykorzystywany był jeszcze na szeroką skalę. W związku z zaobserwowaną w drugim półroczu 2012r. niekorzystną tendencją w zakresie rentowności tego segmentu, podjęto decyzję o działaniach zmierzających do uelastycznienia struktury kosztów w oraz wykorzystywaniu tego rodzaju transportu jedynie w przypadku regularnych i stabilnych wolumenów ładunków na danych destynacjach transportowych. Porównując dwa okresy sprawozdawcze zauważyć można, że fakt ten miał decydujący wpływ na spadek przychodów w I półroczu 2013r w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

4.2. STRUKTURA KOSZTÓW

Strukturę kosztów w układzie rodzajowym przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 2 – Koszty rodzajowe [w tys.] w I półroczu 2013r. oraz w I półroczu 2012r.

KOSZTY RODZAJOWE	01.01-30.06.2013		01.01-30.06.2012		Dynamika
	zł	udział %	zł	udział %	
Amortyzacja	1 150	6,0%	1 051	4,3%	9,5%
Zużycie materiałów i energii	1 583	8,2%	1 242	5,1%	27,4%
Usługi obce	14 669	76,0%	20 327	83,7%	-27,8%
Podatki i opłaty	464	2,4%	249	1,0%	86,4%
Wynagrodzenia, ubezpieczenia i inne świadczenia	914	4,7%	924	3,8%	-1,1%
Pozostałe koszty rodzajowe	513	2,7%	504	2,1%	1,8%
Ogółem	19 293	100,0%	24 297	100,0%	-20,6%

Koszty rodzajowe w pierwszym półroczu 2013 roku wyniosły 19.293 tys. zł i były niższe o 20,6% od kosztów pierwszego półrocza roku ubiegłego. W kosztach rodzajowych wciąż największą część stanowią usługi obce, których udział wyniósł 76%. W skład tych kosztów wchodzi głównie usługi transportowe, wykonywane przez podwykonawców. Zauważalny natomiast jest spadek udziału tych kosztów w stosunku do poprzedniego okresu ze względu na zwiększający się udział transportu własnego w świadczonych usługach logistycznych. Z tego samego powodu wzrosły o 27,4% koszty zużycia materiałów i energii, w skład której wchodzi głównie paliwo do jednostek transportowych i opłaty drogowe, jak również wzrosła amortyzacja o 9,5%.

4.3. WYNIK FINANSOWY

Poniższe tabele przedstawiają wybrane wyniki finansowe Grupy na poszczególnych poziomach rachunku zysku i strat.

Tabela nr 3 – Wyniki finansowe [w tys.] za I półrocze 2013r. i I półrocze 2012r.

WYNIK FINANSOWY	01.01.-30.06.2013	01.01.-30.06.2012	Dynamika
Zysk ze sprzedaży	358	725	-50,6%
Zysk z działalności operacyjnej (EBIT)	641	1 351	-52,5%
EBITDA	1 792	2 402	-25,4%
Zysk (strata) brutto	161	1 410	-88,5%
Zysk (strata) netto	143	1 108	-87,1%

Tabela nr 4 – Wyniki segmentów operacyjnych za okres 01.01-30.06.2013r.

	Transport drogowy	Transport intermodalny	Pozostałe nieprzypisane do segmentów	Razem
Wynik operacyjny segmentu (EBIT)	1 776	38	-1 173	641
Amortyzacja	944	97	109	1 150
Wynik operacyjny segmentu (EBITDA)	2 721	135	-1 064	1 792

Tabela nr 5 – Wyniki segmentów operacyjnych za okres 01.01-30.06.2012r.

	Transport drogowy	Transport intermodalny	Pozostałe nieprzypisane do segmentów	Razem
Wynik operacyjny segmentu (EBIT)	1 930	858	-1 437	1 351
Amortyzacja	826	108	116	1 051
Wynik operacyjny segmentu (EBITDA)	2 757	966	-1 320	2 402

Porównując wyniki finansowe z dwóch okresów sprawozdawczych zaobserwować można spadek zysku na wszystkich poziomach rachunku zysków i strat. Zysk ze sprzedaży w I półroczu 2013r. stanowił około połowy zysku z analogicznego okresu roku poprzedniego i wyniósł 358 tys. zł. EBITDA Grupy Kapitałowej Trans Polonia ukształtowała się na poziomie 1.792 tys. zł, co jest wynikiem 25,4% niższym od wyniku za I półrocze 2012r. Głównym czynnikiem jaki miał na to wpływ były znacząco słabsze wyniki segmentu transport intermodalny, które to w pierwszym półroczu 2012 roku charakteryzowały się rekordowo wysokimi poziomami. Wynik EBITDA segmentu transport intermodalny w I półroczu 2013r. wyniósł 135 tys. zł w stosunku do 966 tys. zł w I półroczu 2012r. Wynika EBITDA segmentu transport drogowy ukształtował się na podobnym poziomie w obu porównywanych okresach. Najwyższy spadek widoczny jest na poziomie zysku brutto, który to wynik spadł o 88,5% z kwoty 1.410 tys. zł w pierwszym półroczu 2012 do wysokości 161 tys. zł w pierwszym półroczu bieżącego roku. Negatywny wpływ na jego wysokość w analizowanym okresie miała wycena bilansowa zobowiązań leasingowych w walucie euro, która to ze względu na wzrost kursu waluty w okresie sprawozdawczym zaksięgowana została w koszty finansowe. Zysk netto wypracowany przez Grupy Kapitałowej w pierwszych dwóch kwartałach 2013 roku wyniósł 143 tys. zł.

4.4. AKTYWA

Poniższa tabela przedstawia strukturę aktywów Grupy:

Tabela nr 6 – Struktura aktywów na dzień 30.06.2013r. i 31.12.2012r.

STRUKTURA AKTYWÓW	Stan na 30.06.2013	Struktura na 30.06.2013	Stan na 31.12.2012	Struktura na 31.12.2012
Aktywa trwałe	19 107	51,6%	20 179	55,5%
Wartości niematerialne	18	0,0%	21	0,1%
Rzeczowe aktywa trwałe	19 076	51,5%	20 153	55,4%
Pozostałe aktywa trwałe	13	0,0%	5	0,0%

Aktywa obrotowe	17 909	48,4%	16 209	44,5%
Zapasy	189	0,5%	247	0,7%
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	12 959	35,0%	9 071	24,9%
Pozostałe aktywa finansowe	2 739	7,4%	2 510	6,9%
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	1 366	3,7%	3 937	10,8%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	657	1,8%	443	1,2%
Aktywa razem	37 016	100,0%	36 388	100,0%

Na dzień sprawozdawczy wartość majątku ogółem zwiększyła się z 36.388 tys. zł na początku roku do 37.016 tys. zł na dzień 30.06.2013r. Na dzień 30.06.2013r. w strukturze majątku aktywa trwałe stanowią 51,6%, natomiast aktywa obrotowe 48,4% aktywów razem. W skład aktywów trwałych wchodzi przede wszystkim rzeczowe aktywa trwałe (głównie środki transportu), których wartość na dzień sprawozdawczy wyniosła 19.076 tys. zł. Spadek wartości w stosunku do końca roku 2012r. wynika głównie z odpisów amortyzacyjnych oraz tego, że Grupa w pierwszym półroczu 2013 r. nie przeprowadzała istotnych inwestycji w majątek trwały. Sytuacja uległa zmianie w III kwartale, w którym to rozpoczęto inwestycje w nowe środki transportu (ciągniki siodłowe, naczepy-chłodnie, naczepy cysterny), co spowoduje w kolejnym okresie sprawozdawczym istotny wzrost tej pozycji aktywów. Na koniec pierwszego półroczia 2013r. należności handlowe stanowią nadal najistotniejszą pozycję aktywów obrotowych. Zauważyć można wzrost tej pozycji o 3.888 tys. zł. w stosunku do końca roku 2012, wynikający z wydłużenia się okres średniego czasu spływu należności. W związku z tym faktem podjęto działania windykacyjne mające na celu skrócenie czasu spływu należności z tytułu dostaw i usług.

4.5. PASYWA

Poniższa tabela przedstawia strukturę pasywów Grupy:

Tabela nr 7 – Struktura pasywów na dzień 30.06.2013r. i 31.12.2012r.

STRUKTURA PASYWÓW	Stan na 30.06.2013	Struktura na 30.06.2013	Stan na 31.12.2012	Struktura na 31.12.2012
Kapitał własny	17 147	46,3%	17 004	46,7%
Kapitał zakładowy	638	1,7%	638	1,8%
Kapitał z emisji akcji powyżej ich wartości nominalnej	8 140	22,0%	8 140	22,4%
Kapitał zapasowy z zysków zatrzymanych	6 264	16,9%	5 693	15,6%
Pozostałe kapitały rezerwowe	2 000	5,4%	2 000	5,5%
Nierozliczony zysk (strata) z lat ubiegłych	-38	-0,1%	-1 550	-4,3%
Zysk (strata) netto bieżącego okresu	143	0,4%	2 083	5,7%
Zobowiązania i rezerwy długoterminowe	7 016	19,0%	8 060	22,2%
Rezerwa z tyt. odroczonego podatku dochod.	993	2,7%	980	2,7%
Zobowiązania finansowe	6 023	16,3%	7 080	19,5%
Zobowiązania i rezerwy krótkoterminowe	12 853	34,7%	11 324	31,1%
Zobowiązania z tyt. kredytów i pożyczek	1 352	3,7%	3	0,0%
Rezerwa na świadczenia pracownicze	124	0,3%	107	0,3%
Pozostałe rezerwy	55	0,1%	64	0,2%
Zobowiązania finansowe	4 023	10,9%	4 190	11,5%
Zobowiązania z tyt. dostaw i usług oraz pozost.	7 299	19,7%	6 958	19,1%
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	0	0,0%	1	0,0%
Pasywa razem	37 016	100,0%	36 388	100,0%

Grupa według stanu na koniec pierwszego półrocza 2013 roku finansuje swój majątek w 46,3% kapitałem własnym. Kapitał własny na dzień 30.06.2013r. wzrósł z 17.147 tys. zł i pozostaje na zbliżonym poziomie do stanu z dnia 31.12.2012r. Zobowiązania i rezerwy długoterminowe w badanym okresie spadły z 8.060 tys. zł do 7.016 tys. zł, głównie w wyniku spadku zobowiązań finansowych z tytułu leasingu. W związku z rozpoczętymi zakupami po okresie sprawozdawczym nowych środków transportu, finansowanych leasingiem spodziewać się można wzrostu tej pozycji w kolejnym okresie. Na dzień 30.06.2013r. po stronie zobowiązań i rezerw krótkoterminowych zauważyć można wzrost zobowiązania z tytułu kredytów i pożyczek do poziomu 1.352 tys. zł, z uwagi na wykorzystanie części kredytu w rachunku bieżącym oraz stosunkowo niewielki wzrost zobowiązań z tytułu dostaw i usług o 341 tys. zł.

5. STANOWISKO ZARZĄDU ODNOŚNIE MOŻLIWOŚCI ZREALIZOWANIA WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYCH PROGNOZ WYNIKÓW NA DANY ROK, W ŚWIEŁLE WYNIKÓW ZAPREZENTOWANYCH W RAPORCIE PÓŁROCZNYM W STOSUNKU DO WYNIKÓW PROGNOZOWANYCH

Emitent nie publikował prognoz finansowych na rok 2013r.

6. WSKAZANIE AKCJONARIUSZY POSIADAJĄCYCH BEZPOŚREDNIO LUB POŚREDNIO 5 % OGÓLNEJ LICZBY GŁOSÓW NA WALNYM ZGROMADZENIU EMITENTA NA DZIEŃ PRZEKAZANIA RAPORTU PÓŁROCZNEGO WRAZ ZE WSKAZANIEM POSIADANYCH PRZEZ TE PODMIOTY AKCJI, ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W KAPITALE ZAKŁADOWYM LICZBY GŁOSÓW Z NICH WYNIKAJĄCYCH I ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W OGÓLNEJ LICZBIE GŁOSÓW NA WALNYM ZGROMADZENIU ORAZ WSKAZANIE ZMIAN W STRUKTURZE WŁASNOŚCI ZNACZNYCH PAKIETÓW AKCJI EMITENTA W OKRESIE OD PRZEKAZANIA POPRZEDNIEGO RAPORTU KWARTALNEGO

Zgodnie z wiedzą Emitenta struktura akcjonariatu na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania przedstawia się następująco:

Tabela nr 8 – Struktura akcjonariatu Emitenta na dzień sporządzenia sprawozdania

Akcjonariusz	liczba akcji	% akcji	liczba głosów	% głosów
Dariusz Cegielski (poprzez Vataro Holdings Ltd.)	3 314 028	51,94%	5 814 028	65,47%
TFI Allianz Polska S.A	634 213	9,94%	634 213	7,14%
Pozostali	2 431 759	38,12%	2 431 759	27,39%
	6 380 000	100,00%	8 880 000	100,00%

Według wiedzy Zarządu Emitenta w okresie od dnia przekazania skonsolidowanego raportu za I kwartał 2013 roku struktura akcjonariatu nie uległa zmianie.

7. ZESTAWIENIE STANU POSIADANIA AKCJI EMITENTA PRZEZ OSOBY ZARZĄDZAJĄCE I NADZORUJĄCE EMITENTA NA DZIEŃ PRZEKAZANIA RAPORTU PÓŁROCZNEGO, WRAZ ZE WSKAZANIEM ZMIAN W STANIE POSIADANIA W OKRESIE OD PRZEKAZANIA POPRZEDNIEGO RAPORTU KWARTALNEGO

Według wiedzy Emitenta stan posiadania akcji Emitenta przez osoby zarządzające i nadzorujące na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania przedstawia się następująco:

Tabela nr 9 – Zestawienie stanu posiadania akcji Emitenta przez osoby zarządzające i nadzorujące na dzień sporządzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Funkcja	Liczba posiadanych akcji
Dariusz Cegielski (poprzez Vataro Holdings Ltd.)	Prezes Zarządu	3 314 028
Krzysztof Luks	Wiceprezes Zarządu	4 049
Adriana Bosiacka	Członek Zarządu	2 949
Krzysztof Płachta	Przewodniczący RN	25 000
Paweł Czerniewski	Wiceprzewodniczący RN	11 355
Iwar Przyklang	Członek RN	435 000
Marcin Balicki	Członek RN	2 344

Według wiedzy Spółki w/w stan posiadania akcji Emitenta przez osoby zarządzające i nadzorujące nie zmienił się w stosunku do stanu przedstawionego w skonsolidowanym raporcie za I kwartał 2013 roku.

8. WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, ORGANEM WŁAŚCIWYM DLA POSTĘPOWANIA ARBITRAŻOWEGO LUB ORGANEM ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

Według stanu na dzień 30 czerwca 2013 roku nie zostały wszczęte, ani nie toczą się postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, których łączna wartość stanowiłaby co najmniej 10% kapitałów własnych Emitenta.

9. INFORMACJE O ZAWARCIU PRZEZ EMITENTA LUB JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALEŻNĄ JEDNEJ LUB WIELU TRANSAKCJI Z PODMIOTAMI POWIĄZANYMI, JEŻELI POJEDYNCZO LUB ŁĄCZNIE SĄ ONE ISTOTNE I ZOSTAŁY ZAWARTE NA INNYCH WARUNKACH NIŻ RYNKOWE.

W okresie objętym niniejszym sprawozdaniem, Emitent i jednostki od niego zależne nie zawierały transakcji z podmiotem powiązanym, które pojedynczo lub łącznie są istotne i zostały zawarte na warunkach innych niż rynkowe.

10. INFORMACJE O UDZIELENIU PRZEZ EMITENTA LUB PRZEZ JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALEŻNĄ PORĘCZEŃ KREDYTU LUB POŻYCZKI LUB UDZIELENIU GWARANCJI – ŁĄCZNIE JEDNEMU PODMIOTOWI LUB JEDNOSTCE ZALEŻNEJ OD TEGO PODMIOTU, JEŻELI ŁĄCZNA WARTOŚĆ ISTNIEJĄCYCH PORĘCZEŃ LUB GWARANCJI STANOWI RÓWNOWARTOŚĆ CO NAJMNIEJ 10 % KAPITAŁÓW WŁASNYCH EMITENTA

Emitent oraz jego jednostki zależne nie udzielały w I półroczu 2013 roku poręczeń kredytu lub pożyczki oraz nie udzielały gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, tak aby łączna wartość istniejących poręczeń lub gwarancji stanowiłaby równowartość co najmniej 10% kapitałów własnych Emitenta.

11. INNE INFORMACJE, KTÓRE ZDANIEM EMITENTA SĄ ISTOTNE DLA JEGO SYTUACJI KADROWEJ, MAJĄTKOWEJ, FINANSOWEJ, WYNIKU FINANSOWEGO I ICH ZMIAN, ORAZ INFORMACJE, KTÓRE SĄ ISTOTNE DLA OCENY MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZOBOWIĄZAŃ PRZEZ EMITENTA

Trans Polonia finansuje swoją działalność środkami własnymi, kredytami bankowymi oraz leasingiem. W dniu 6 sierpnia 2013 r. została zawarta umowa o wielopodmiotową linię kredytową pomiędzy Emitentem i spółkami zależnymi tj. TP Sp. z o.o., Tempo TP Sp. z o.o. S.K.A., Quick TP Sp. z o.o. S.K.A. a Bankiem Zachodnim WBK S.A. Przedmiotem umowy jest linia kredytowa w łącznej kwocie 5,5 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej Grupy Kapitałowej. W opinii

Zarządu w/w limit zaspakaja zapotrzebowanie Grupy na kapitał obrotowy. Emitent informował o umowie raportem bieżącym nr 24/2013 w dniu 06.08.2013r.

Kolejnym istotnym zagadnieniem jest zapewnienie optymalnej ilości własnych środków transportu w stosunku do spodziewanego popytu na oferowane usługi. Wdrożony w latach 2011-2012 program inwestycyjny polegający na nabyciu nowych środków transportu (ciągników siodłowych, naczep-cystern, naczep-chłodni, naczep-podwozi) zakończył się sukcesem. Nowe jednostki transportowe pozwoliły na optymalizację obsługi klientów i zwiększenie elastyczności przewozowej, a także pozwoliły na zwiększenie przychodów w obszarze transportu drogowego płynnych ładunków chemicznych. Nowe jednostki pozwoliły również wzmocnić pozycję Grupy na rynku, w silnie rozwijanych w owym czasie usługach z zakresu logistyki produktów płynnych ładunków spożywczych oraz przewozu niepłynnych artykułów spożywczych. Wdrożone do ruchu jednostki własne uzyskują satysfakcjonujące rentowności, co skłoniło Zarząd do podjęcia kolejnych kroków mających na celu rozbudowę taboru do obsługi segmentu transport drogowy. W lipcu i sierpniu bieżącego roku Emitent zawarł szereg umów leasingu operacyjnego na sfinansowanie zakupu środków transportów, między innymi 12 sztuk ciągników siodłowych i 10 naczep-chłodni, o czym informował raportem bieżącym nr 23/2013 w dniu 29.07.2013r i raportem bieżącym nr 33/2013 w dniu 27.08.2013r. Oczekuje się, że realizowany program inwestycyjny zapewni podtrzymanie dynamiki wzrostu skali realizowanego biznesu oraz jego efektywności w roku 2014.

W dniu 21 sierpnia 2013 roku Zarząd Trans Polonia S.A. podjął uchwałę w sprawie rozpoczęcia skupu akcji własnych Spółki, która zawiera szczegółowe warunki skupu zgodnych z uchwałą nr 5 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 17 października 2011 w sprawie udzielenia Zarządowi Spółki upoważnienia do nabycia akcji własnych oraz w sprawie utworzenia kapitału rezerwowego na ich nabycie. Skup akcji odbywać się będzie za pośrednictwem Domu Maklerskiego Copernicus Securities S.A., który to nabywać będzie akcje Emitenta na rachunek własny w ramach zwykłych transakcji sesyjnych dokonywanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Akcje własne Spółki będą sprzedawane przez Dom Maklerski na rzecz Spółki w transakcjach pakietowych (sesyjnych lub pozasesyjnych) lub w inny sposób, tak by zapewniona była możliwość identyfikacji strony sprzedającej. Emitent informował o tym zdarzeniu raportem bieżącym nr 30/2013 i 31/2013 w dniu 21.08.2013r.

12. WSKAZANIE CZYNNIKÓW, KTÓRE W OCENIE EMITENTA BĘDĄ MIAŁY WPŁYW NA OSIĄGNIĘTE PRZEZ NIEGO WYNIKI FINANSOWE W PERSPEKTYWIE CO NAJMNIEJ KOLEJNEGO KWARTAŁU

W perspektywie najbliższych dwóch kwartałów na wyniki finansowe Grupy największy wpływ będzie miał spodziewany wzrost sprzedaży w segmencie transportu drogowego. Opublikowany w dniu 20.08.2013r. raport bieżący nr 29/2013 informujący o przychodach osiągniętych w lipcu 2013 roku pokazuje, iż był to pierwszy miesiąc od dłuższego okresu, w którym to osiągnięte przychody były znacząco wyższe od przychodów z analogicznego okresu roku poprzedniego. Istotnym czynnikiem jaki będzie kształtować wyniki w przyszłych miesiącach będzie poziom sprzedaży usług transportu drogowego asfaltów, który w pierwszych pięciu miesiącach bieżącego roku kształtował się na historycznie niskich poziomach, a co pokazują ostatnie dwa ostatnie miesiące wykazują wysoką dodatnią dynamikę przychodów. Wspomniane w pkt 11 inwestycje w początkowym okresie wdrażania generować mogą dodatkowe koszty związane z przygotowaniem środków do ruchu, lecz po wdrożeniu oczekiwany jest wzrost przychodów z segmentu transport drogowy.

13. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ ZWIĄZANYCH Z POZOSTAŁYMI MIESIĄCAMI ROKU OBROTOWEGO

Ryzyko kursu walutowego - w Grupie Kapitałowej Trans Polonia S.A. występuje ryzyko kursu walutowego związane z obrotem międzynarodowym. Ten rodzaj ryzyka niweluje się poprzez naturalny hedging, dopasowując odpowiednio waluty przychodów i kosztów. Walutą najczęściej stosowaną dla sprzedaży zagranicznej jest euro. Jednocześnie część kosztów ponoszonych jest również w tej walucie. Głównie są to koszty obsługi przewozów (m.in. koszty obcych usług transportowych, paliwa oraz opłaty za korzystanie z dróg za granicą). Zdecydowana większość zobowiązań leasingowych zaciągnięta jest w

walucie euro, a miesięczne raty leasingowe spłacane są również w tej walucie. Spółka nie stosuje instrumentów zabezpieczających przed ryzykiem kursowym.

Ryzyko cen - występuje głównie w postaci ryzyka zmiany cen paliw. Znaczące zmiany cen paliw mają przełożenie na zmiany cen świadczonych usług przewozowych i uzyskiwane marże. Wzrost cen paliw ma znaczący wpływ na rentowność własnych jednostek transportowych oraz koszty ponoszone przez podwykonawców, którzy mogą domagać się wzrostu stawek frachtowych. Trans Polonia minimalizuje możliwość wystąpienia negatywnych skutków z tym związanych, poprzez zawieranie w umowach klauzul dotyczących wzrostu stawek w przypadku wzrostu cen paliw większego niż zakładany lub uzyskiwanie odpowiedniej podwyżki stawek za fracht od zleceniodawców.

Ryzyka sezonowości - Trans Polonia zajmuje się między innymi świadczeniem wyspecjalizowanych usług transportu drogowego szerokiej gamy płynnych chemikaliów, w tym mas bitumicznych wykorzystywanych w budownictwie drogowym, które podlegają zjawisku sezonowości. W okresie zimowym ze względu na ujemne temperatury atmosferyczne zanika praktycznie zapotrzebowanie na masy bitumiczne, a ich wytwórcy wstrzymują produkcję. Skutkuje to nierównomiernym kształtowaniem się przychodów w poszczególnych miesiącach oraz możliwością opóźnienia rozpoczęcia sezonu na przewóz asfaltów.

Ryzyko awarii technicznych – W ramach swojej działalności Trans Polonia zajmuje się przewozem płynnych ładunków chemicznych. Są to często ładunki niebezpieczne, które w razie wypadku, mogą nie tylko bezpowrotnie utracić swą wartość, ale także zanieczyścić środowisko lub spowodować szkody w cudzym majątku. Ewentualne skutki finansowe takiego wypadku są trudne do oceny, gdyż zależą od skali, miejsca wystąpienia oraz rodzaju ładunku. Wagę wystąpienia tego ryzyka ograniczana jest poprzez wprowadzenie systemu jakości ISO 9001:2008 i SQAS i zawieranie odpowiednich umów ubezpieczenia. Corocznie prowadzony jest audyt przez wyspecjalizowaną w tym zakresie jednostkę, która współpracuje z zakładami chemicznymi.

Ryzyko związane z utratą zezwoleń na świadczenie działalności przewozowej – Trans Polonia koncentruje się na świadczeniu wyspecjalizowanych usług przewozowych. Działalność transportowa jest regulowana przez przepisy prawa, które nakazują przedsiębiorcom z tej branży wypełnianie wielu istotnych kryteriów ze względu na bezpieczeństwo przewozów. Prowadzona działalność wymaga posiadania licencji transportowych. Trans Polonia i spółki z Grupy posiadają licencje transportowe na wykonywanie zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na terytorium Polski i na terytorium Unii Europejskiej, oraz przestrzegają wynikających z obowiązujących przepisów wymogów niezbędnych do utrzymywania posiadanych licencji przewozowych. Potencjalnie istnieje ryzyko cofnięcia licencji przewozowych w razie niedopełnienia obowiązków ciążących na podmiocie, w szczególności w razie niedopełnienia wymagań uprawniających do wykonywania działalności w zakresie transportu drogowego lub rażącego naruszenia warunków określonych w licencji, co mogłoby spowodować uniemożliwienie wykonywania podstawowej działalności.

Prezes Zarządu - Dariusz Cegielski

Wiceprezes Zarządu - Krzysztof Luks

Członek Zarządu - Adriana Bosiacka

Tczew, 2013-08-27