



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ OT LOGISTICS

za I półrocze 2014 roku

Data i miejsce publikacji:

Szczecin, 01 września 2014 roku

Spis treści

1.	Informacje o Grupie Kapitałowej OT Logistics.....	3
1.1.	Skład Grupy Kapitałowej OT Logistics.....	3
1.2.	Jednostki podlegające konsolidacji.....	6
1.3.	Zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej OT Logistics	7
2.	Informacje o jednostce dominującej OT Logistics S.A.	8
2.1.	Skład Zarządu i Rady Nadzorczej Spółki.....	8
2.2.	Struktura kapitału zakładowego.....	9
2.3.	Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% ogólnej liczby głosów	9
2.4.	Zestawienie stanu posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące	10
3.	Działalność Grupy Kapitałowej OT Logistics	11
3.1.	Przedmiot działalności Grupy	11
3.2.	Znaczące zdarzenia i dokonania Grupy Kapitałowej	12
3.2.1.	Zdarzenia w I półroczu 2014 roku.....	12
3.2.2.	Zdarzenia po dniu bilansowym	14
3.3.	Transakcje z podmiotami powiązanymi	14
3.4.	Udzielone gwarancje, poręczenia kredytu lub pożyczki	14
3.5.	Czynniki ryzyka i zagrożenia	14
4.	Sytuacja finansowo-majątkowa Grupy Kapitałowej OT Logistics	19
4.1.	Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe.....	19
4.2.	Zasady sporządzenia półrocznego skróconego sprawozdania finansowego OT Logistics S.A. i Grupy Kapitałowej.....	19
4.3.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej.....	19
4.4.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów.....	21
4.5.	Sprawozdanie z sytuacji finansowej	22
4.6.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych	23
4.7.	Segmenty działalności Grupy Kapitałowej.....	23
4.8.	Emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych.....	24
4.9.	Wypłacona i zadeklarowana dywidenda.....	24
4.10.	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania prognoz wyników.....	25
4.11.	Czynniki, które mogą mieć wpływ na wyniki w perspektywie co najmniej kolejnego kwartału	25
5.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	25
5.1.	Postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	25
5.2.	Inne informacje istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz możliwości realizacji zobowiązań przez Grupę Kapitałową OT Logistics	25
5.3.	Kontakt dla inwestorów	26

1. Informacje o Grupie Kapitałowej OT Logistics

Grupa Kapitałowa OT Logistics (dawniej Grupa Kapitałowa Odratrans) („Grupa Kapitałowa”, „Grupa”) to wiodący w kraju operator logistyczny z dominującą pozycją w krajowym rynku żeglugi śródlądowej, silną pozycją na rynku niemieckim i unikatowymi aktywami portowymi. To grupa transportowa o zasięgu międzynarodowym skupiona wokół obszarów transportu, spedycji i logistyki. Podmiotem dominującym Grupy Kapitałowej OT Logistics jest spółka OT Logistics S.A.

Grupa Kapitałowa świadczy usługi między innymi na terenie Polski, Niemiec, krajów Beneluksu, Czech, Słowacji, krajów Skandynawii, krajów Półwyspu Bałkańskiego, Wielkiej Brytanii, USA.

Informacje o podmiocie dominującym

OT Logistics Spółka Akcyjna („OT Logistics S.A.”, „Spółka”, „Emitent”) została utworzona aktem notarialnym z dnia 16 stycznia 2001 roku jako Odratrans Spółka Akcyjna. Spółka została zarejestrowana w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Szczecin Centrum w Szczecinie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS: 0000112069. W dniu 23 maja 2012 roku została zarejestrowana zmiana nazwy spółki z Odratrans S.A. na OT Logistics Spółka Akcyjna. Spółce nadano numer statystyczny REGON 930055366, NIP 8960000049.

Siedziba i adres Spółki: 71-430 Szczecin, ul. Moniuszki 20
telefon: (091) 4 257 300
fax: (091) 4 257 358
e-mail: info@otlogistics.com.pl
www.otlogistics.com.pl

Czas trwania Spółki zgodnie ze statutem jest nieoznaczony. Spółka nie posiada wewnętrznych jednostek organizacyjnych sporządzających samodzielnie sprawozdania finansowe. Spółka działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych a także innych właściwych przepisów prawa. Organami Spółki są Zarząd, Rada Nadzorcza oraz Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy. OT Logistics S.A. jest podmiotem dominującym w Grupie Kapitałowej, który sporządza i publikuje skonsolidowane sprawozdanie finansowe zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej przyjętymi do stosowania w Unii Europejskiej.

OT Logistics S.A. to firma logistyczna, której podstawowym przedmiotem działalności jest transport towarów żeglugą śródlądową. Dodatkowo OT Logistics S.A. świadczy także usługi przybrzeżnego transportu wodnego, usługi wspierające transport wodny, wydobywanie żwiru i piasku, usługi spedycji, najem nieruchomości, dzierżawy floty, oraz magazynowanie i przechowywanie towarów. Spółka posiada około 300 jednostek pływających o łącznej nośności 100 tys. ton. OT Logistics S.A. koncentruje swą działalność na Odrze, na odcinku Gliwice – Wrocław i w rejonie Szczecina, gdzie realizuje ponad trzecią część przewozów towarów. Wokół OT Logistics S.A. powstała Grupa Kapitałowa składająca się z kilkudziesięciu spółek o różnych profilach działalności.

1.1. Skład Grupy Kapitałowej OT Logistics

W skład Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień 30 czerwca 2014 roku wchodziło 25 spółek, w tym podmiot dominujący OT Logistics S.A.

Na dzień 30 czerwca 2014 roku OT Logistics S.A. posiadała bezpośrednio udziały w następujących spółkach:

- **Rentrans International Spedition Sp. z o.o.** z siedzibą w Katowicach - Profil działalności spółki obejmuje: spedycję krajową i międzynarodową (kolejową, morską i samochodową), usługi przeładunkowe spedycji oraz transportu krajowego i międzynarodowego. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Rentrans Cargo Sp. z o.o.** z siedzibą w Szczecinie – Profilem działalności jest: transport kolejowy, transport wodny, przeładunek, magazynowanie, przechowywanie towarów, pozostała działalność wspomagająca transport. OT Logistics S.A. posiada 66,15% kapitału zakładowego i 66,15% głosów na zgromadzeniu wspólników (OT Logistics S.A. bezpośrednio posiada 55,16% kapitału zakładowego oraz za pośrednictwem spółki Odra Lloyd Sp. z o.o. posiada 10,99% kapitału zakładowego);
- **C.Hartwig Gdynia S.A.** z siedzibą w Gdyni - Przedmiotem działalności Spółki jest świadczenie usług spedycyjnych, logistycznych i magazynowych na rzecz ładunków będących przedmiotem międzynarodowej wymiany towarowej, zarówno w kraju jak i za granicą, wykonywanych na podstawie zleceń polskich i zagranicznych Klientów, z uwzględnieniem wszystkich gałęzi transportu i kierunków geograficznych w eksporcie, imporcie i tranzycie. Ponadto wykonywanie funkcji agencji celnej

w zakresie licencjonowanej działalności, a także wynajem powierzchni biurowych. OT Logistics S.A. posiada 86,4% kapitału zakładowego i 86,4% głosów na zgromadzeniu wspólników;

- **Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.** z siedzibą w Świnoujściu - Statutowym przedmiotem działalności jest przeładunek towarów w portach morskich. Oferowane przez Spółkę usługi to przede wszystkim przeładunek towarów masowych, drobnicowych, konstrukcji i sztuk ciężkich. Ponadto Spółka świadczy szereg usług wspomagających przeładunki towarów tj. składowanie, sortowanie, kruszenie, prace sztauerskie, usługi cumownicze i dozorowanie statków, usługi kolejowe, spedycja, pozostałe usługi związane z obsługą przeładowywanych towarów. OT Logistics S.A. posiada na dzień publikacji niniejszego sprawozdania 94,55% kapitału zakładowego i 94,55% głosów na zgromadzeniu wspólników (OT Logistics S.A. realizuje skup udziałów wspólników mniejszościowych, wobec czego jego udział w kapitale zakładowym Spółki stale wzrasta);
- **Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.** z siedzibą w Bydgoszczy - Przedmiotem działalności Spółki jest wydobywanie i sprzedaż pospółki rzecznej oraz działalność przeładunkowo-składowa towarów w następujących portach: Bydgoszcz, Malbork, Kostrzyn, Ujście i Krzyż Wlkp. Dodatkowo Spółka oferuje usługi w zakresie wynajmu pomieszczeń biurowych, placów składowych, magazynów oraz urządzeń przeładunkowo-wydobywczych. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Deutsche Binnenreederei AG** z siedzibą w Berlinie (Niemcy) - Podstawowym profilem jest działalność transportowa wodna i spedycja. Dodatkowe obszary działalności to składowanie, przeładunek, wynajem i dzierżawa, asystowanie przy robotach hydrotechnicznych, przejmowanie usług agencyjnych dla ubezpieczeń, transportu, przemysłu i usług, zakup i sprzedaż statków transportu wodnego śródlądowego, handel i wynajem oraz inne usługi związane z działalnością transportową i spedycyjną. OT Logistics S.A. posiada 81,08% kapitału zakładowego i 81,08% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Odratrans Porty Sp. z o.o.** z siedzibą we Wrocławiu - Profil działalności Spółki obejmuje usługi transportowe, spedycyjne i przeładunkowe, składowanie, konfekcjonowanie towarów, prowadzenie składów celnych, usługi handlowe w imporcie i eksporcie, wykonywanie produkcji w zakresie eksploatacji kruszywa, obrót towarami krajowymi i zagranicznymi. Działalność operacyjna spółki wspiera prowadzone przez Grupę Kapitałową usługi transportowe i rozszerza zakres jej działalności. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Odra Lloyd Sp. z o.o.** z siedzibą we Wrocławiu - Profilem działalności jest spedycja oraz składowanie towarów. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Odra Rhein Lloyd Sp. z o.o.** z siedzibą we Wrocławiu - Przedmiotem działalności Spółki jest działalność wytwórcza, usługowa i handlowa, prowadzona na rachunek własny w pośrednictwie, kooperacji i współpracy z podmiotami krajowymi i zagranicznymi w zakresie żeglugi śródlądowej. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **OT Porty Morskie S.A.** z siedzibą w Szczecinie - Spółka utworzona w kwietniu 2012 roku w celu prowadzenia i zarządzania planowanymi inwestycjami w zakresie działalności w portach morskich. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na walnym zgromadzeniu.

Za pośrednictwem spółki Deutsche Binnenreederei AG OT Logistics S.A. posiada udział w spółce:

- **Elbe Rijn Lloyd B.V.** z siedzibą w Ridderkerk (Holandia) - Profilem działalności spółki jest załadunek towarów na statki żeglugi śródlądowej oraz usługi w zakresie organizacji transportu kombinowanego razem z jego logistycznym oraz spedycyjnym zarządzaniem. Deutsche Binnenreederei AG posiada 51% udziału w kapitale zakładowym i 51% głosów na zgromadzeniu wspólników.

Za pośrednictwem spółki Rentrans Cargo Sp. z o.o. OT Logistics S.A. posiada udział w następujących spółkach:

- **RCI Sp. z o.o.** z siedzibą w Szczecinie - Profilem działalności spółki jest wynajem nieruchomości na własny użytek (spółka celowa), kupno, sprzedaż i zagospodarowanie nieruchomości. Rentrans Cargo Sp. z o.o. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **RCT Sp. z o.o.** z siedzibą w Szczecinie - Profilem działalności Spółki jest handel hurtowy węglem, sprzedaż paliw stałych, ciekłych, gazowych oraz produktów pochodnych. Rentrans Cargo Sp. z o.o. posiada 40% udziału w kapitale zakładowym i 40% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **RCS Shipping Co Ltd** z siedzibą w Saint John's (Antigua i Barbuda) - Głównym przedmiotem działalności Spółki jest międzynarodowa ekspedycja towarów. Rentrans Cargo Sp. z o.o. posiada 50% udziału w kapitale zakładowym i 50% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **RTS Shipping Co Ltd** z siedzibą w Saint John's (Antigua i Barbuda) - Głównym przedmiotem działalności Spółki jest międzynarodowa ekspedycja towarów. Rentrans Cargo Sp. z o.o. posiada 80% udziału w kapitale zakładowym i 80% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Trade Trans Internationale Transporte Spedition GmbH** z siedzibą w Berlinie (Niemcy) - Głównym przedmiotem działalności Spółki jest międzynarodowa ekspedycja towarów. Rentrans Cargo Sp. z o.o. posiada 36% udziału w kapitale zakładowym i 36% głosów na zgromadzeniu wspólników. Na dzień bilansowy ze względu na brak możliwości wywierania znaczącego

wplywu udziały w spółce Trade Trans Internationale Transporte Spedition GmbH zaklasyfikowane zostały jako dostępne do sprzedaży.

Za pośrednictwem spółki Rentrans International Spedition Sp. z o.o. OT Logistics S.A. posiada udział w spółce:

- **Rentrans East Sp. z o.o.** z siedzibą w Krównikach - Przedmiotem działalności Spółki są usługi spedycyjno-przeładunkowe na granicy z Ukrainą, magazynowanie towarów w magazynach zamkniętych i na utwardzonych placach składowych, spedycja krajowa i międzynarodowa, zamawianie wszelkich wagonów szerokotorowych i załadunek towarów w eksporcie do krajów WNP. Rentrans International Spedition Sp. z o.o. posiada 50% udziału w kapitale zakładowym i 50% głosów na zgromadzeniu wspólników. Grupa sprawuje kontrolę nad tym podmiotem na mocy dodatkowych porozumień pomiędzy udziałowcami.

Za pośrednictwem spółki C.Hartwig Gdynia S.A. OT Logistics S.A. posiada udział w następujących spółkach:

- **Poltrans Internationale Spedition GmbH** z siedzibą w Hamburgu (Niemcy) - Przedmiotem działalności Spółki są usługi spedycji morskiej, lądowej i lotniczej w dowolnym kierunku geograficznym, transport towarów ponadgabarytowych oraz usługi Project Cargo, przewóz towarów w temperaturze kontrolowanej, obsługa ładunków niebezpiecznych ADR, magazyny i składy celne oraz dystrybucja krajowa na terenie Niemiec i Polski, obsługa celna. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **PSA Transport Ltd** z siedzibą w Felixstowe (Wielka Brytania) – Przedmiotem działalności Spółki jest międzynarodowa spedycja towarów drogą morską, lądową i lotniczą. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **Amerpol International Inc** z siedzibą w Nowym Jorku (USA) – Przedmiotem działalności Spółki jest międzynarodowa spedycja towarów drogą morską, lądową i lotniczą, usługi magazynowania oraz obsługi celnej. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **C.Hartwig Koroszczyń Sp. z o.o.** z siedzibą w Koroszczynie - Głównym przedmiotem działalności jest kompleksowa obsługa dostaw towarów realizowanych drogą lądową na terenie UE i na kierunku wschodnim aż do Kazachstanu włącznie - magazynowanie i przechowywanie towarów, oraz usługi agencji celnej. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **C.Hartwig Finanse Sp. z o.o. w likwidacji** z siedzibą w Gdyni – Przedmiotem działalności są usługi finansowe. Spółka nie rozpoczęła prowadzenia działalności gospodarczej, do której została powołana. W dniu 29 kwietnia 2014 roku nastąpiło wpisanie do Krajowego Rejestru Sądowego informacji o rozwiązaniu spółki i otwarciu jej likwidacji z dniem 17 marca 2014 roku. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- **C.Hartwig Transport Service Sp. z o.o. w likwidacji** z siedzibą w Gdyni - Przedmiotem działalności jest świadczenie usług przewozów drogowych, głównie międzynarodowych przewozów w systemie konwencjonalnym i kontenerowym. W dniu 23 sierpnia 2010 roku nastąpiło wpisanie do Krajowego Rejestru Sądowego informacji o rozwiązaniu spółki i otwarciu jej likwidacji z dniem 23 sierpnia 2010 roku. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników.

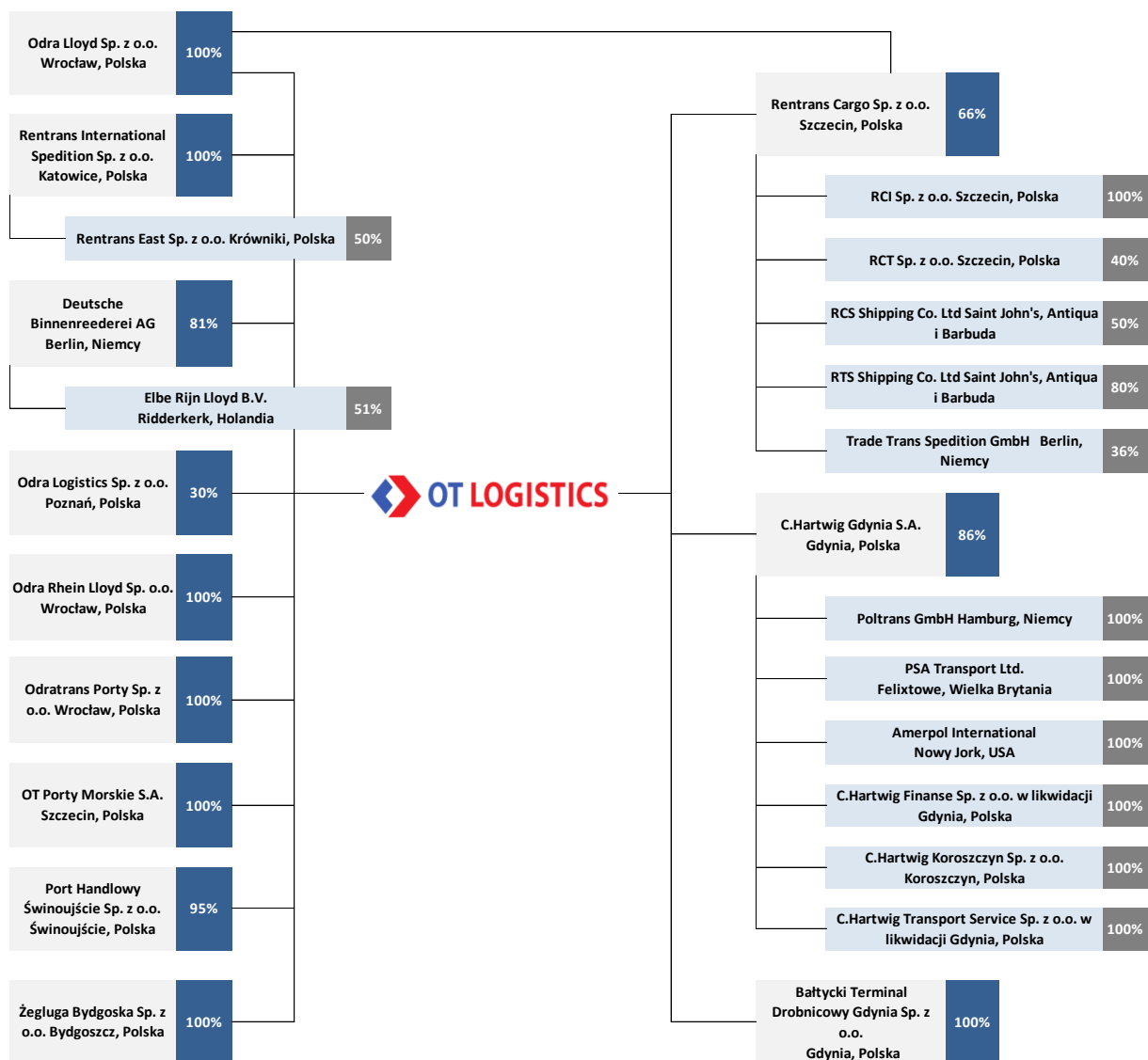
Oprócz powyższych udziałów OT Logistics S.A. posiada bezpośrednio 30% udziałów w kapitale zakładowym spółki **Odra Logistic Sp. z o.o.** z siedzibą w Poznaniu (udziały uprawniają do 30% głosów na zgromadzeniu wspólników spółki). Głównym przedmiotem działalności gospodarczej Spółki jest świadczenie usług logistycznych oraz transport drogowy towarów.

W dniu 1 lipca 2014 roku (zdarzenie po dniu bilansowym) w wykonaniu umowy nabycia nastąpiło przeniesienie na Spółkę własności 100% udziałów Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia Sp. z o.o.

Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni - Przedmiotem działalności Spółki jest świadczenie portowych usług przeładunkowych i składowych. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i głosów na zgromadzeniu wspólników BTDG.

W skład Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień przekazania niniejszego sprawozdania wchodzi 26 spółek, w tym podmiot dominujący OT Logistics S.A.

Schemat Grupy Kapitałowej OT Logistics wg stanu na dzień przekazania niniejszego sprawozdania:



1.2. Jednostki podlegające konsolidacji

W skład Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień 30 czerwca 2014 roku wchodziło 25 spółek, w tym podmiot dominujący OT Logistics S.A., 17 spółek zależnych konsolidowanych metodą pełną, 2 spółki stowarzyszone konsolidowane metodą praw własności oraz 5 spółek które nie zostały objęte konsolidacją.

17 spółek zależnych konsolidowanych metodą pełną tj.:

- 1) Deutsche Binnenreederei AG ,
- 2) Elbe Rijn Lloyd B.V.,
- 3) Odra Lloyd Sp. z o.o.,
- 4) Odra Rhein Lloyd Sp. z o.o.,
- 5) ODRATRANS-Porty Sp. z o.o.,
- 6) Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.,
- 7) Rentrans Cargo Sp. z o.o.,
- 8) RCI Spółka z o.o.,
- 9) RTS Shipping Co. Ltd.,
- 10) Rentrans International Spedition Sp. z o. o.,
- 11) Rentrans East Spółka z o.o.,

- 12) Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.,
- 13) C.Hartwig Gdynia S.A.,
- 14) Poltrans GmbH,
- 15) PSA Transport Ltd.,
- 16) Amerpol International,
- 17) C.Hartwig Koroszczyn Sp. z o.o.,

2 spółki stowarzyszone wycenianie metodą praw własności tj.:

- 1) RCT Spółka z o.o.,
- 2) RCS Shipping Co. Ltd..

W I półroczu 2014 roku nie były konsolidowane następujące spółki:

- 1) Odra Logistics Sp. z o.o. wyłączona jest z konsolidacji od 2010 roku z uwagi na utratę znaczącego wpływu Grupy Kapitałowej na tę spółkę,
- 2) OT Porty Morskie S.A. wyłączona jest z konsolidacji od 2012 roku ze względu na nieistotne dane finansowe,
- 3) Trade Trans Internationale Transporte Spedition GmbH wyłączona jest z konsolidacji od 2013 roku ze względu na brak możliwości wywierania znaczącego wpływu na Spółkę, przez co udziały w spółce zostały zaklasyfikowane jako dostępne do sprzedaży,
- 4) C.Hartwig Finanse Sp. z o.o. w likwidacji wyłączona jest z konsolidacji od początku 2014 roku ze względu na nieistotne dane finansowe
- 5) C.Hartwig Transport Service Sp. z o.o. w likwidacji wyłączona jest z konsolidacji od początku 2014 roku ze względu na nieistotne dane finansowe.

1.3. Zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej OT Logistics

W dniu 3 stycznia 2014 roku OT Logistics S.A. nabyła 75% akcji C.Hartwig Gdynia S.A. (C.Hartwig). Przejęcie kontroli nad ww. podmiotem nastąpiło w drodze realizacji dwóch przedwstępnych warunkowych umów nabycia od Hass Holding Limited oraz Morskiej Agencji Gdynia Sp. z o.o. wszystkich, tj. 225.000 posiadanych przez te podmioty akcji uprzywilejowanych C.Hartwig, co stanowiło 75% kapitału zakładowego tej spółki oraz uprawniało do 450.000 głosów na walnym zgromadzeniu C.Hartwig. Łączna cena nabycia akcji C.Hartwig wyniosła 15 mln zł. Pozostałe akcje są własnością pracowników oraz Skarbu Państwa.

W dniu 25 marca 2014 roku OT Logistics S.A. nabyła 34.111 sztuk akcji własnych C.Hartwig Gdynia S.A. co stanowiło 11,4% udziału kapitału zakładowego. W wyniku nabycia OT Logistics S.A. posiada 86,4% w kapitale zakładowym i głosach na zgromadzeniu wspólników C.Hartwig.

W I półroczu 2014 roku Spółka kontynuowała skup udziałów Portu Handlowego Świnoujście od indywidualnych posiadaczy, przez co udział OT Logistics S.A. w kapitale zakładowym i głosach na zgromadzeniu wspólników spółki wzrósł z 94,43% na koniec 2013 roku do 94,55%.

W dniu 30 kwietnia 2014 roku Spółka powzięła informację o wpisaniu w dniu 29 kwietnia 2014 roku do Krajowego Rejestru Sądowego informacji o rozwiązaniu spółki C.Hartwig Finanse Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni ("C.Hartwig Finanse"), spółka zależna od C.Hartwig Gdynia S.A., i otwarciu jej likwidacji z dniem 17 marca 2014 roku Rejestracji otwarcia postępowania likwidacyjnego dokonał Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. OT Logistics S.A. posiada pośrednio 86,4% udziałów w spółce C. Hartwig Finanse. Decyzja o likwidacji C. Hartwig Finanse została podjęta z przyczyn ekonomicznych i porządkowych – Spółka nie rozpoczęła prowadzenia działalności gospodarczej, do której została powołana. Likwidacja C.Hartwig Finanse nie będzie miała odczuwalnego znaczenia dla działalności i w żaden sposób nie wpłynie na wyniki Spółki oraz jej Grupy Kapitałowej. O otwarciu przez Sąd likwidacji Spółki pośrednio zależnej Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 27/2014 z dnia 30 kwietnia 2014 roku.

W dniu 26 czerwca 2014 roku zawarta została z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. ("ZMP Gdynia") umowa nabycia 24.553 udziałów Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia Sp. z o.o. („BTDG”) o wartości nominalnej 500 zł każdy, co stanowi 100 % udziałów w kapitale zakładowym spółki BTDG. Cena nabycia ww. udziałów BTDG wyniosła 57,83 mln zł. Przeniesienie własności udziałów BTDG nabytych w wyniku zawarcia ww. umowy nastąpiło (zdarzenie po dniu bilansowym) w dniu 1 lipca 2014 roku. Nabycie udziałów stanowi realizację priorytetowego celu inwestycyjnego określonego w Prospekcie emisyjnym Spółki zatwierdzonym przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 6 czerwca 2013 roku. Nabycie udziałów BTDG nastąpiło w związku z zakończeniem procesu prywatyzacji BTDG prowadzonego w trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia. O zawarciu umowy nabycia udziałów BTDG oraz przeniesieniu ich własności na OT Logistics Spółka informowała w raportach bieżących nr 38/2014 z dnia 26 czerwca 2014 roku oraz nr 39/2014 z dnia 1 lipca 2014 roku.

2. Informacje o jednostce dominującej OT Logistics S.A.

2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej Spółki

Zarząd Spółki OT Logistics S.A.

Zarząd OT Logistics S.A. jest statutowym organem Spółki, działającym na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych i innych znajdujących zastosowanie aktów prawnych, Statutu Spółki oraz Regulaminu Zarządu. W okresie sprawozdawczym Zarząd kierował całokształtem działalności Spółki, prowadził politykę i bieżące sprawy Spółki oraz reprezentował ją na zewnątrz zgodnie z Kodeksem Spółek Handlowych i statutem Spółki. Zarząd Spółki składa się z jednego lub większej liczby członków, w tym Prezesa oraz Wiceprezesa Zarządu. Członków Zarządu powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza Spółki, określa ona również liczbę członków danej kadencji. Obecna kadencja Zarządu Spółki rozpoczęła się z dniem 17 kwietnia 2013 roku, jest wspólna i wynosi 3 lata.

W dniu 4 marca 2014 roku Pan Piotr Chajderowski złożył na ręce Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki rezygnację z członkostwa w Zarządzie OT Logistics S.A. z dniem 4 marca 2014 roku. W związku z powyższym uchwałą z dnia 4 marca 2014 roku Rada Nadzorcza Spółki postanowiła powierzyć od tego samego dnia funkcję Prezesa Zarządu Spółki Panu Piotrowi Pawłowskiemu pełniącemu dotychczas funkcję Członka Zarządu. O ww. zmianach w obrębie organu zarządzającego OT Logistics Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 13/2014 z dnia 4 marca 2014 roku.

Skład osobowy Zarządu na dzień 30 czerwca 2014 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu:

- Piotr Pawłowski - Prezes Zarządu
- Daniel Stachiewicz - Wiceprezes Zarządu
- Lech Jeziorny - Wiceprezes Zarządu

Powołani Prokurenci na dzień 30 czerwca 2014 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu:

- Michał Piotrowski – prokura łączna z zastrzeżeniem działania łącznie z członkiem zarządu
- Adam Gliszczyński – prokura łączna z zastrzeżeniem działania łącznie z członkiem zarządu
- Grzegorz Sorn – prokura łączna z zastrzeżeniem działania łącznie z członkiem zarządu

Rada Nadzorcza

Rada Nadzorcza spółki OT Logistics S.A. składa się z co najmniej pięciu członków, w tym Przewodniczącego oraz Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Walne Zgromadzenie Spółki powołuje i odwołuje członków Rady Nadzorczej oraz określa liczbę członków Rady Nadzorczej danej kadencji. Rada Nadzorcza jest powoływana na 3-letnią, wspólną kadencję. Tak długo jak spółka NPN II S.àr.l. z siedzibą w Luksemburgu będzie akcjonariuszem w Spółce posiadającym akcje stanowiące nie mniej niż 7,5% udziału w kapitale zakładowym Spółki, spółka NPN II S.àr.l. z siedzibą w Luksemburgu będzie uprawniona do powoływania oraz odwoływania jednego członka Rady Nadzorczej Spółki. Członek Rady Nadzorczej powołany przez Spółkę NPN II S.àr.l. z siedzibą w Luksemburgu nie będzie mógł być odwoływany przez Walne Zgromadzenie. Członek Rady Nadzorczej powołany przez spółkę NPN II S.àr.l. z siedzibą w Luksemburgu będzie miał prawa do zwoływania posiedzeń Rady Nadzorczej Spółki, o ile posiedzenie, pomimo wniosku Członka Rady Nadzorczej, nie zostanie zwołane w ciągu 14 dni. Powołania oraz odwołania będą dokonywane w formie pisemnych oświadczeń spółki NPN II S.àr.l. z siedzibą w Luksemburgu adresowanych do Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki oraz zainteresowanej osoby.

W dniu 14 stycznia 2014 roku uchwałą Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki do składu Rady Nadzorczej Spółki i pełnienia funkcji członka Rady został powołany Pan Kamil Jedynak. O powołaniu osoby nadzorującej Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 5/2014 z dnia 14 stycznia 2014 roku.

W dniu 23 maja 2014 roku Spółka otrzymała rezygnację Pana Ludwika Heinsch z członkostwa w Radzie Nadzorczej Spółki ze skutkiem na dzień 26 maja 2014 roku. O otrzymaniu rezygnacji Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 28/2014 z dnia 23 maja 2014 roku. W dniu 26 maja 2014 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Emitenta powołało z tym samym dniem na członka Rady Nadzorczej OT Logistics S.A. Pana Piotra Chajderowskiego. O uchwale Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 29/2014 z dnia 26 maja 2014 roku.

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień 30 czerwca 2014 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu:

- Zbigniew Nowik - Przewodniczący Rady Nadzorczej,
- Piotr Oskroba - Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej,
- Piotr Chajderowski - Członek Rady Nadzorczej,
- Paweł Jacel - Członek Rady Nadzorczej,
- Kamil Jedynak – Członek Rady Nadzorczej,
- Marek Komorowski - Członek Rady Nadzorczej,
- Andrzej Malinowski – Członek Rady Nadzorczej,
- Artur Szczepaniak - Członek Rady Nadzorczej.

2.2. Struktura kapitału zakładowego

Na dzień 30 czerwca 2014 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu kapitał zakładowy Spółki wynosi 2.741.107,20 zł i dzieli się na 1.427.660 akcji zwykłych na okaziciela o wartości nominalnej 1,92 zł każda, w tym: 1.277.660 akcji zwykłych serii A oraz 150.000 akcji zwykłych serii B. Ogólna liczba głosów ze wszystkich wyemitowanych akcji po zarejestrowaniu zmiany wynosi 1.427.660 głosów.

W dniu 16 lipca 2013 roku akcje Spółki zostały dopuszczone do obrotu giełdowego na rynku równoległym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. („GPW”) pod warunkiem zarejestrowania podwyższenia kapitału zakładowego Spółki w wyniku emisji akcji serii B. Rejestracja podwyższenia kapitału, o której mowa nastąpiła w dniu 9 sierpnia 2013 roku. Z dniem 30 sierpnia 2013 roku akcje zwykłe na okaziciela serii A i B Spółki zostały wprowadzone do obrotu giełdowego na rynku równoległym GPW i notowane są w systemie notowań ciągłych pod nazwą skróconą „OTLOG” i oznaczeniem „OTS”.

2.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% ogólnej liczby głosów

Na dzień przekazania niniejszego raportu okresowego struktura akcjonariatu OT Logistics przedstawia się następująco:

lp.	Akcjonariusz	liczba akcji/ głosów	udział w kapitale własnym/ogólnej liczbie głosów
1	I Fundusz MISTRAL S.A. Warszawa w tym:	858 851	60,16%
	- bezpośrednio	806 851	56,52%
	- pośrednio	52 000	3,64%
2	NPN II S.àr.l. Luksemburg	219 174	15,35%
3	AMPLICO PTE S.A	88 451	6,20%
4	PTE Allianz Polska S.A.	80 035	5,61%
5	Pozostali Akcjonariusze serii A i B (łącznie)	181 149	12,69%
		1 427 660	100%

Na dzień przekazania poprzedniego raportu okresowego roku struktura akcjonariatu OT Logistics przedstawiała się następująco:

lp.	Akcjonariusz	liczba akcji/ głosów	udział w kapitale własnym/ogólnej liczbie głosów
1	I Fundusz MISTRAL S.A. Warszawa w tym:	858 851	60,16%
	- bezpośrednio	806 851	56,52%
	- pośrednio	52 000	3,64%
2	NPN II S.à.r.l. Luksemburg	345 409	24,19%
3	AMPLICO PTE S.A	88 451	6,20%
4	Pozostali Akcjonariusze serii A i B (łącznie)	134 949	9,45%
		1 427 660	100%

W dniu 10 czerwca 2014 roku Zarząd OT Logistics otrzymał trzy zawiadomienia dotyczące przekroczenia progów określonych w art. 69 ustawy z dnia 29 lipca 2005 roku o ofercie publicznej [...]. W pierwszym zawiadomieniu NPN II S.à.r.l. poinformował o zmniejszeniu swojego udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce z dotychczasowego 24,19% do poziomu 15,35% ogólnej liczby głosów. W dwu kolejnych zawiadomieniach NPN II Investments S.à.r.l., poinformował o zwiększeniu swojego udziału w ogólnej liczbie głosów z dotychczasowego 0% do poziomu 8,84% ogólnej liczby głosów, a następnie o zmniejszeniu swojego udziału w z 8,84% do poziomu 0% ogólnej liczby głosów. O otrzymaniu ww. zawiadomień Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 33/2014 z dnia 10 czerwca 2014 roku.

W dniu 13 czerwca 2014 roku Spółka otrzymała zawiadomienie od Powszechnego Towarzystwa Emerytalnego Allianz Polska S.A. iż w wyniku dokonania transakcji w dniu 6 czerwca 2014 roku na akcjach spółki OT Logistics SA, udział w kapitale zakładowym i w ogólnej liczbie głosów spółki OT Logistics SA na rachunkach OFE i DFE zwiększył się do 5,61%. Przed transakcją udział PTE Allianz Polska S.A. w kapitale zakładowym OT Logistics wynosił 3,50%. O otrzymaniu ww. zawiadomienia Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 35/2014 z dnia 13 czerwca 2014 roku.

2.4. Zestawienie stanu posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące

Stan posiadania akcji OT Logistics S.A. przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia przekazania poprzedniego raportu kwartalnego (raport za I kwartał 2014 roku), tj. od 15 maja 2014 roku do dnia sporządzenia niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Imię i nazwisko	Liczba akcji na dzień 15 maja 2014 roku	Zmiana liczby posiadanych akcji	Liczba akcji na dzień sporządzenia niniejszego raportu
Piotr Pawłowski	0	-	0
Daniel Stachiewicz	95	-	95
Lech Jeziorny	0	-	0

W okresie od dnia przekazania poprzedniego raportu kwartalnego (raport za I kwartał 2014 roku), tj. od 15 maja 2014 roku do dnia sporządzenia niniejszego raportu osoby nadzorujące nie uległy zmianie.

Osoby zarządzające i nadzorujące nie posiadają uprawnień do akcji Spółki poza uprawnieniami wynikającymi z opisanego poniżej Programu Motywacyjnego.

W dniu 14 listopada 2012 roku Walne Zgromadzenie OT Logistics podjęło uchwały dotyczące wprowadzenia w Spółce Programu Motywacyjnego („Program”) skierowanego do kluczowej kadry Spółki. W dniu 8 lipca 2013 roku Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w przedmiocie zmiany Programu Motywacyjnego, o której Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 34/2013 z dnia 9 lipca 2013 roku przekazany za pośrednictwem Elektronicznej Bazy Informacji (system EBI). Program Motywacyjny realizowany będzie poprzez emisję nie więcej niż 38.191 warrantów subskrypcyjnych na okaziciela serii A, uprawniających do objęcia akcji na okaziciela serii C o wartości nominalnej 1,92 zł każda. Warranty emitowane będą nieodpłatnie. Jeden warrant będzie uprawniał do objęcia jednej akcji serii C. Cena emisyjna akcji serii C została ustalona na poziomie 2,00 zł za jedną akcję. Prawo do objęcia warrantów może być realizowane do 31 lipca 2018 roku. Zgodnie z Regulaminem Programu do objęcia 6.365 warrantów, pod warunkiem spełnienia się zdarzeń wskazanych w Programie uprawniony jest spośród osób zarządzających i nadzorujących na dzień przekazania niniejszego raportu Pan

Daniel Stachiewicz. Pozostałe szczegółowe warunki Programu Motywacyjnego opisane zostały w prospekcie emisyjnym Spółki i nie uległy zmianie od dnia jego zatwierdzenia.

3. Działalność Grupy Kapitałowej OT Logistics

3.1. Przedmiot działalności Grupy

OT Logistics jest jedną z największych w Europie Środkowo-Wschodniej spółek branży TSL (transport-spedycja-logistyka) oraz jednym z liderów europejskiego rynku transportu rzeczno-śródlądowego. Grupa Kapitałowa OT Logistics w I półroczu 2014 roku zrealizowała blisko 393,8 mln zł skonsolidowanych przychodów z czego 35% stanowił przewóz transportem śródlądowym, 54% spedycja, 9% usługi portowe (przeładunki i składowanie), a pozostałe usługi stanowiły 2% przychodów ogółem. Celem Grupy OT Logistics jest stworzenie wiodącego zintegrowanego operatora logistycznego działającego na zasadzie one-stop-shop. W efekcie Spółka nieustannie poszerza zakres swoich kompetencji, głównie w drodze realizowanych przejęć (w 2014 roku: C.Hartwig Gdynia S.A., Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.). Spółka nieustannie prowadzi działalność akwizycyjną, poszukując ustawicznie potencjalnych atrakcyjnych podmiotów do zakupu. Dzięki kompleksowej ofercie usług Grupa jest w stanie zapewnić transport towarów w systemie door-to-door.

W segmencie śródlądowego transportu rzeczno-śródlądowego OT Logistics jest w Polsce niekwestionowanym liderem (ponad 80% udziału w rynku). Jest też największym podmiotem we wschodnich Niemczech (ponad 40%) i jednym z większych w Unii Europejskiej. Grupa dysponuje flotą ok. 800 jednostek o nośności ponad 300 tys. ton, co stawia ją w ścisłej czołówce w UE. Transport rzeczno-śródlądowy w Polsce prowadzony jest głównie na Odrze oraz na Zalewie Wiślanym, w Niemczech aktywność obejmuje kanał Odra-Hawela łączący Szczecin z Berlinem, Łabę na całej jej długości oraz Kanał Śródlądowy do Renu. Grupa działa także przy porcie w Rotterdamie. Główne Spółki z grupy zajmujące się żegluga śródlądową to OT Logistics S.A., Deutsche Binnenreederei AG, Żegluga Bydgoska Sp. z o.o. Grupa OT Logistics posiada długoterminowe kontrakty na dostawę węgla z takimi odbiorcami jak EDF Paliwa (rekordowy kontrakt na lata 2014-2018 o wartości ponad 110 mln zł podpisany w listopadzie 2013 roku), Kogeneracja, Vattenfall, Węglukoks. Świadczy też usługi transportu ponadgabarytowego m.in. dla Airbusa, Bundeswehry, Siemens.

Segment spedycji stanowi klucz do możliwości oferowania klientowi kompleksowych usług w systemie door-to-door. Poza własną flotą rzeczno-śródlądową Grupa Kapitałowa OT Logistics oferuje organizację transportu kolejowego, drogowego oraz morskiego poprzez wszystkie polskie porty morskie. Biznes spedycyjny wspiera pozostałe segmenty Grupy poprzez organizację transportu z wykorzystaniem floty i terminali portowych będących własnością OT Logistics. Główne kierunki prowadzenia działalności spedycyjnej to eksport i import towarów z Polski poprzez porty morskie, tranzyt towarów z portów morskich do Niemiec i Czech oraz import towarów masowych i wyrobów stalowych z Europy Wschodniej. Wśród kluczowych klientów w powyższych segmentach wymienić należy ArcelorMittal, Danone, PGE, PKN Orlen, US Steel. Główne Spółki z Grupy zajmujące się spedycją to Rentrans Cargo Spółka Sp. z o.o. oraz Rentrans International Spedition Sp. z o.o., C.Hartwig Gdynia. W wyniku przejęcia spółki C.Hartwig Gdynia oferta spedycyjna poszerzyła się o spedycję ładunków skonteneryzowanych i transport na bazie NVOCC w relacjach Polska-USA i USA-Polska. Spedycja morska jest jednym z najważniejszych elementów oferty C. Hartwig Gdynia S.A. - w organizacji morskich przewozów kontenerowych Spółka pozostaje liderem na polskim rynku usług transportowo-spedycyjnych. Spółka zależna Amerpol International Inc. w Nowym Jorku - licencjonowany spedytor oraz broker celny - stanowi dodatkową gwarancję harmonijnej realizacji zleceń po stronie amerykańskiej, występując w roli agenta przewoźnika (tzw. releasing agent). C. Hartwig Gdynia S.A. świadczy również usługi przewoźnika w innych relacjach geograficznych na bazie konosamentu spedytorskiego FIATA jako uprawniony członek tej organizacji. C. Hartwig Gdynia S.A. posiada umowy na przewozy międzynarodowe z najważniejszymi liniami lotniczymi takimi jak LOT Polskie Linie Lotnicze, Austrian Airlines, Lufthansa czy British Airways. Dzięki temu jest w stanie dostarczyć oraz sprowadzić towar do/z dowolnego miejsca na świecie, na optymalnych dla Klientów warunkach.

Segment usług portowych jest najbardziej perspektywicznym i najszybciej rozwijającym się obszarem działalności Grupy OT Logistics. Grupa oferuje kompleksowe usługi portowe m.in.: usługi przeładunkowe oraz usługi magazynowania i konfekcjonowania. Spółka oferuje usługi logistyczne głównie poprzez terminale morskie w Świnoujściu, Kołobrzegu oraz Gdyni, port śródlądowy we Wrocławiu oraz terminal przeładunkowy w Krównikach. Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o., który jest jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się portów na Bałtyku i jednocześnie największym centrum obsługi ładunków masowych na polskim wybrzeżu, posiada doskonałą lokalizację, dogodne warunki klimatyczne, dobre połączenia kolejowe i drogowe oraz zdolność do kompleksowej obsługi Klientów. Na przełomie czerwca i lipca 2014 roku doszło do strategicznej z punktu widzenia Grupy akwizycji Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia, który świadczy usługi przeładunku różnorodnej drobnicy: wyrobów stalowych, ładunków workowanych (np. ryżu, cukru, mleka w proszku, ziarna kakaowego i kawy, nawozów sztucznych itp.), a także ładunków ponadgabarytowych i kontenerów. Ostatnio spółka BTDG zajęła się obsługą ładunków masowych - takich jak koks, sól, śruta sojowa, biomasa, siarczany. Część terminalu, przeznaczona do obsługi ładunków w technologii ro-ro, zajmuje teren wokół Basenu V Portu Gdynia. Szczególnie atrakcyjna forma składowania towarów np. dla ładunków w imporcie, są składy wolnocłowe (SWC), gdzie towar może być złożony na warunkach 'to order'

i bez konieczności dokonywania poręczenia majątkowego/wadium. Składy usytuowane przy granicy Państwa mają dogodny dostęp do kei, torów kolejowych oraz dla transportu samochodowego. Składy oferują: składowanie i przechowywanie towarów przywiezionych z zagranicy, świadczenie usług w zakresie konfekcjonowania, konsygnacje towarów składowanych, przywiezionych z zagranicy, składowanie i przechowywanie towarów przeznaczonych do wywozu za granicę po dokonaniu odprawy ostatecznej w wywozie.

3.2. Znaczące zdarzenia i dokonania Grupy Kapitałowej

3.2.1. Zdarzenia w I półroczu 2014 roku

Ustanowienie hipoteki na aktywach znaczących:

W dniu 15 stycznia 2014 roku Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Krzyków we Wrocławiu dokonał na rzecz BNP Paribas Bank Polska S.A. (Bank) wpisu hipoteki umownej do kwoty 60 mln zł o najwyższym pierwszeństwie (Hipoteka). Hipoteka została ustanowiona na nieruchomości inwestycyjnej należącej do Spółki położonej we Wrocławiu przy ul. Kościelżyńskiej. Hipoteka stanowi zabezpieczenie należności głównej oraz należności ubocznych z tytułu umowy wielocelowej linii kredytowej (Umowa) z dnia 26 listopada 2013 roku zawartej pomiędzy Bankiem i OT Logistics oraz spółkami zależnymi: Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o., Rentrans Cargo Sp. z o.o., Żegluga Bydgoska Sp. z o.o. i Rentrans International Spedition Sp. z o.o., o której Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 28/2013 z dnia 26 listopada 2013 roku. W dniu 19 marca 2014 roku finansowaniem w ramach umowy objęta została spółka C.Hartwig S.A. Ustanowiona hipoteka posiada równe pierwszeństwo z hipoteką ustanowioną w dniu 13 lutego 2014 roku na rzecz Raiffeisen Bank Polska S.A., o której mowa poniżej. O ustanowieniu hipoteki Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 8/2014 z dnia 16 stycznia 2014 roku.

W dniu 13 lutego 2014 roku Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Krzyków we Wrocławiu, IV Wydział Ksiąg Wieczystych dokonał na rzecz Raiffeisen Bank Polska S.A. (Bank) wpisu hipoteki umownej do kwoty 60 mln (Hipoteka). Hipoteka została ustanowiona na nieruchomości inwestycyjnej należącej do Emitenta położonej we Wrocławiu przy ul. Kościelżyńskiej. Hipoteka stanowi zabezpieczenie należności głównej oraz należności ubocznych z tytułu umowy kredytowej z dnia 26 listopada 2013 roku zawartej przez Spółkę z Bankiem oraz umowy o limit wierzytelności z dnia 26 listopada 2013 roku zawartej pomiędzy Bankiem i OT Logistics oraz spółkami zależnymi: Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o., Rentrans Cargo Sp. z o.o. i Żegluga Bydgoska Sp. z o.o. (Kredytobiorcy), o których mowa w raporcie bieżącym nr 28/2013 z dnia 26 listopada 2013 roku. Ustanowiona hipoteka posiada równe pierwszeństwo z hipoteką ustanowioną w dniu 15 stycznia 2014 roku na rzecz BNP Paribas Bank Polska S.A., o której mowa powyżej. O ustanowieniu hipoteki Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 10/2014 z dnia 14 lutego 2014 roku.

Emisja obligacji:

W dniach 21 lutego 2014 roku oraz 28 marca 2014 roku Zarząd OT Logistics S.A. dokonał przydziału obligacji na okaziciela serii B oraz serii C. Szczegółowe informacje o dokonanych emisjach obligacji znajdują się w pkt 4.8 niniejszego sprawozdania.

Port masowy w Trójmieście

W dniu 7 kwietnia 2014 roku Zarząd Spółki otrzymał od Przewodniczącego Zespołu Negocjacyjnego Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. ("ZMP Gdańsk") pismo ("Pismo") informujące o niedościsłu do uzgodnienia warunków oraz tekstu umowy dzierżawy ("Umowa dzierżawy", "Umowa") dotyczącej nieruchomości gruntowej stanowiącej przedmiot przetargu nieograniczonego nr 1/FU/2013 w terminie prowadzenia negocjacji (port masowy w Trójmieście). O otrzymaniu ww. Pisma Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 22/2014 z dnia 08 kwietnia 2014 roku. Mimo, iż Spółka nie podziela stanowiska ZMP Gdańsk do dnia przekazania niniejszego sprawozdania OT Logistics nie podjął działań prawnych mających na celu zawarcie Umowy dzierżawy. Jednocześnie w lipcu 2014 roku ZMP Gdańsk ogłosił kolejny przetarg publiczny nieograniczony na dzierżawę ww. nieruchomości. Do dnia przekazania niniejszego sprawozdania Spółka nie podjęła decyzji co do uczestnictwa w ogłoszonym przetargu.

Zakup udziałów C.Hartwig Gdynia S.A.

W dniu 3 stycznia 2014 roku OT Logistics S.A. nabyła 75% akcji C.Hartwig Gdynia S.A. (C.Hartwig). Przejęcie kontroli nad ww. podmiotem nastąpiło w drodze realizacji dwóch przedwstępnych warunkowych umów nabycia od Hass Holding Limited oraz Morskiej Agencji Gdynia Sp. z o.o. wszystkich, tj. 225.000 posiadanych przez te podmioty akcji uprzywilejowanych C.Hartwig, co stanowiło 75% kapitału zakładowego tej spółki oraz uprawniało do 450.000 głosów na walnym zgromadzeniu C.Hartwig. Łączna cena nabycia akcji C.Hartwig wyniosła 15 mln zł. Pozostałe akcje są własnością pracowników oraz Skarbu Państwa. W dniu 25 marca 2014 roku OT Logistics S.A. nabyła 34.111 sztuk akcji własnych C.Hartwig Gdynia S.A., co stanowiło 11,4% udziału kapitału zakładowego. W wyniku nabycia OT Logistics S.A. posiada 86,4% w kapitale zakładowym i głosach na zgromadzeniu wspólników C.Hartwig. W wyniku przejęcia spółki C.Hartwig Gdynia, oferta spedycyjna poszerzyła się o spedycję ładunków skonteneryzowanych i transport na bazie NVOCC w relacjach Polska-USA i USA-Polska. Spedycja morska jest jednym z najważniejszych elementów oferty C. Hartwig Gdynia S.A.- w organizacji morskich przewozów kontenerowych Spółka pozostaje liderem na polskim rynku usług transportowo-spedycyjnych. Spółka zależna Amerpol International Inc. w Nowym Jorku - licencjonowany spedytory oraz broker celny - stanowi dodatkową gwarancję harmonijnej

realizacji zleceń po stronie amerykańskiej, występując w roli agenta przewoźnika (tzw. releasing agent). C. Hartwig Gdynia S.A. świadczy również usługi przewoźnika w innych relacjach geograficznych na bazie konosamentu spedytorskiego FIATA jako uprawniony członek tej organizacji. C. Hartwig Gdynia S.A. posiada umowy na przewozy międzynarodowe z najważniejszymi liniami lotniczymi, takimi jak LOT Polskie Linie Lotnicze, Austrian Airlines, Lufthansa, czy British Airways. Dzięki temu jest w stanie dostarczyć oraz sprowadzić towar do/z dowolnego miejsca na świecie, na optymalnych dla Klientów warunkach.

Zakup udziałów Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia Sp. z o.o.

W dniu 26 czerwca 2014 roku zawarta została z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. ("ZMP Gdynia") umowa nabycia 24.553 udziałów Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia Sp. z o.o. („BTDG”) o wartości nominalnej 500 zł każdy, co stanowi 100 % udziałów w kapitale zakładowym spółki BTDG. Nabycie udziałów BTDG nastąpiło w związku z zakończeniem procesu prywatyzacji BTDG prowadzonego w trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia. Cena nabycia ww. udziałów BTDG wyniosła 57,83 mln zł. Przeniesienie własności udziałów BTDG nabytych w wyniku zawarcia ww. umowy nastąpiło w dniu 1 lipca 2014 roku.

Nabycie udziałów stanowiło realizację priorytetowego celu inwestycyjnego określonego w Prospekcie emisyjnym Spółki zatwierdzonym przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 6 czerwca 2013 roku. BTDG jest w pełni uniwersalnym terminalem drobnicy konwencjonalnej w Trójmieście. Posiada dominującą pozycję w Polsce w przeładunku ro-ro (ładunki toczne, naczepy) oraz przeładunku i magazynowaniu papieru. Port poprzez system wewnętrznych dróg, kołowych i kolejowych, jest doskonale skomunikowany z krajowym systemem transportowym. Nabycie udziałów pozwoli na dalszą ekspansję Grupy Kapitałowej OT Logistics, umocnienie swojej pozycji na rynku spedycji morskiej i kolejowej w północnej Polsce, a BTDG daje podstawy dalszego rozwoju prowadzonej działalności.

O kolejnych etapach nabycia udziałów BTDG mających miejsce w I półroczu 2014 roku Spółka informowała w treści raportów bieżących:

- nr 17/2014 z dnia 17 marca 2014 roku: otrzymanie decyzji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w przedmiocie wyrażenia zgody na dokonanie koncentracji polegającej na przejęciu przez Spółkę kontroli nad BTDG,
- nr 36/2014 z dnia 18 czerwca 2014 roku: uzyskanie informacji od ZMP Gdynia o tym, iż w związku z uzyskaniem przez zgodę Ministra Skarbu Państwa w trybie art. 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (Dz.U.2010 nr 33 poz. 179) zawarł on z BTDG umowę dzierżawy na okres 30 lat, co stanowiło kolejny krok do zawarcia Umowy Prywatyzacyjnej,
- nr 37/2014 z dnia 20 czerwca 2014 roku: spełnienie warunków nabycia udziałów BTDG w związku z wyrażeniem zgody na zbycie udziałów w BTDG przez Radę Nadzorczą ZMP Gdynia S.A. oraz Zwyczajne Walne Zgromadzenie ZMP Gdynia obradujące w dniu 20 czerwca 2014 roku,
- nr 38/2014 z dnia 26 czerwca 2014 roku: zawarcie Umowy nabycia udziałów BTDG,
- nr 39/2014 z 01 lipca 2014 roku (zdarzenie po dniu bilansowym): przeniesienie z dniem 01 lipca 2014 roku na Spółkę własności udziałów BTDG nabytych w wyniku zawarcia ww. umowy.

Znaczące obroty handlowe

W okresie I półrocza 2014 roku Spółka informowała również o osiągnięciu przez OT Logistics oraz Spółki z jej grupy znaczących obrotów z niżej wskazanymi podmiotami:

- Spółki należące do Grupy Kapitałowej ArcelorMittal: największą wartość stanowiły obroty z tytułu świadczenia przez Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o. na rzecz ArcelorMittal Poland S.A. i ArcelorMittal Ostrava a.s. usług przeładunku towarów w porcie morskim obejmujących rozładunki statków i załadunki towarów na lądowe środki transportu oraz usług wspomagających przeładunki między innymi ważenie wagonów, uszczelnianie wagonów, składowanie oraz białkowanie węgla na wagonach. O osiągnięciu przez łączną wartość obrotów z Grupą ArcelorMittal w wysokości 22,98 mln zł Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 14/2014 z dnia 11 marca 2014 roku. Pozostałe informacje do raportu kwartalnego Grupy Kapitałowej OT Logistics za I kwartał 2014 roku

- Węglokoks S.A.: największą wartość spośród obrotów istotnych stanowią obroty zrealizowane na podstawie umowy o współpracę zawartej w dniu 31 stycznia 2005 roku pomiędzy Portem Handlowym Świnoujście Sp. z o.o., spółką zależną od OT Logistics S.A., a Węglokoks S.A., o której Spółka informowała w prospekcie emisyjnym (s. 72 Dokumentu Rejestracyjnego). Przedmiotem Umowy jest określenie ogólnych warunków współpracy oraz zasad wzajemnych rozliczeń przeładunku węgla oraz czynności spedycyjnych związanych z obrotem wagonów w Porcie Świnoujście. Pozostałe obroty zrealizowane zostały na podstawie umowy o współpracę z dnia 30 października 2012 roku zawartej między Spółką a Węglokoks, o której mowa na s. 73 Dokumentu Rejestracyjnego oraz jednorazowej umowy na obsługę portową węgla koksującego zawartej między PHŚ a Węglokoks. O osiągnięciu przez łączną wartość obrotów z Węglokoks wysokości 18,1 mln zł Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 15/2014 z dnia 11 marca 2014 roku.

- ISD Trade Sp. z o.o. Sp. k.: na wartość obrotów istotnych składają się obroty z tytułu świadczenia przez Rentrans East na rzecz ISD Trade usług spedycyjnych. Ww. obroty realizowane są na podstawie umowy współpracy z dnia 18 lipca 2011 roku (Umowa) zawartej pomiędzy Rentrans East a ISD Trade, która to umowa została zawarta przed przejęciem przez Emitenta kontroli nad Rentrans East w 2012 roku. Przedmiotem Umowy jest określenie zasad wykonywania przez Rentrans East na zlecenie ISD Trade usług spedycyjnych oraz celnych związanych z przewozem kolejowym w komunikacji krajowej oraz imporcie i eksporcie, obsługą w portach, obsługą celną eksportową oraz importową na granicy przez agencje celne wyrobów ze stali. O osiągnięciu przez łączną wartość obrotów z ISD Trade wysokości 18,8 mln zł Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 16/2014 z dnia 17 marca 2014 roku.

- Spółki z Grupy Kapitałowej PKP: Na obroty z Grupą PKP składają się głównie obroty z tytułu zakupu frachtów kolejowych na rzecz spółek z Grupy OT Logistics. Obroty o największej wartości zostały zrealizowane w dniu 4 kwietnia 2014 roku pomiędzy Rentrans International Spedition Sp. z o.o. ("RIS"), a PKP Cargo S.A. ("PKP Cargo"), spółką z Grupy PKP i miały wartość 2,4 mln zł. Obroty te wynikają z usług przewozowych świadczonych przez PKP Cargo na rzecz RIS. O osiągnięciu przez łączną wartość obrotów z Grupą Kapitałową PKP wysokości 50 mln zł Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 23/2014 z dnia 09 kwietnia 2014 roku.

3.2.2. Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 1 lipca 2014 roku nastąpiło przeniesienie na Spółkę własności udziałów Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia Sp. z o.o. Szczegółowe informacje o nabyciu udziałów znajdują się powyżej w pkt 3.2.1. niniejszego sprawozdania.

W okresie po dniu bilansowym nie wystąpiły inne niż wskazane powyżej zdarzenia istotne w ocenie Spółki.

3.3. Transakcje z podmiotami powiązanymi

W I półroczu 2014 roku Spółka, jak również jednostki od niej zależne nie zawierały istotnych transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Informacje o pozostałych transakcjach zawartych przez Spółkę i jednostki od niej zależne z podmiotami powiązanymi zamieszczone zostały:

- w śródrocznym skróconym sprawozdaniu finansowym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2014 roku w nocy nr 18,
- w śródrocznym skróconym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2014 roku w nocy nr 27.

3.4. Udzielone gwarancje, poręczenia kredytu lub pożyczki

W I półroczu 2014 roku Spółka OT Logistics S.A. ani jednostki od niej zależne nie udzielały poręczeń kredytu lub pożyczki jak również nie udzielały żadnych gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce od niego zależnej, których łączna wartość stanowi równowartość co najmniej 10% kapitałów własnych Spółki. Informacje o zobowiązaniach warunkowych zamieszczone zostały:

- w śródrocznym skróconym sprawozdaniu finansowym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2014 roku w nocy nr 17,
- w śródrocznym skróconym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2014 roku w nocy nr 26.

3.5. Czynniki ryzyka i zagrożeń

Poniżej zostały przedstawione istotne ryzyka i zagrożenia, które mogą w przyszłości wpłynąć na działalność Grupy Kapitałowej OT Logistics. Przedstawiając czynniki ryzyka w poniższej kolejności, nie kierowano się prawdopodobieństwem ich zaistnienia ani oceną ich ważności.

Ryzyko finansowe - cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

Spółki Grupy Kapitałowej narażone są na to ryzyko z tytułu finansowania działalności poprzez kredyty bankowe, umowy leasingu oraz obligacje. W związku ze zmianami stóp procentowych, w oparciu o które ustalane jest oprocentowanie ww. zobowiązań finansowych, ryzyko to można uznać za istotne.

Głównym celem tych instrumentów finansowych jest pozyskanie środków finansowych na działalność Grupy. Grupa posiada też inne instrumenty finansowe, takie jak należności z tytułu dostaw i usług, które powstają bezpośrednio w toku prowadzonej przez nią działalności. Spółki Grupy korzystają również z instrumentów pochodnych w celu zabezpieczenia ryzyka walutowego.

Główne rodzaje ryzyka wynikającego z instrumentów finansowych Grupy obejmują ryzyko stopy procentowej, ryzyko związane z płynnością, ryzyko walutowe oraz ryzyko kredytowe. Zarząd weryfikuje i uzgadnia zasady zarządzania każdym z tych rodzajów ryzyka – zasady te zostały w skrócie omówione poniżej. Grupa monitoruje również ryzyko cen rynkowych dotyczące wszystkich instrumentów finansowych, z których korzysta.

Zarządzanie ryzykiem finansowym ma na celu eliminację lub ograniczenie niekorzystnego wpływu na sytuację finansową Spółki ryzyka związanego z jej funkcjonowaniem, a w szczególności:

a) **ryzyka kredytowego** - związane jest z prowadzeniem podstawowej działalności. Wynika ono z zawartych umów i związane jest z ewentualnym wystąpieniem takich zdarzeń jak niewypłacalność kontrahenta, częściowa spłata należności lub znaczące opóźnienia w zapłacie należności. W celu ograniczenia zjawisk, które mogłyby generować straty finansowe Spółka na bieżąco monitoruje stany należności i niezwłocznie podejmuje działania windykacyjne wobec należności przeterminowanych. Ponadto, wiarygodność kontrahentów poddawana jest weryfikacji i stosowane są zabezpieczenia finansowe co minimalizuje ryzyko niewypłacalności. W celu ograniczenia zjawisk, które mogłyby generować straty finansowe Spółka na bieżąco monitoruje stany należności i niezwłocznie podejmuje działania windykacyjne wobec należności przeterminowanych. Ponadto, wiarygodność kontrahentów poddawana jest weryfikacji i stosowane są zabezpieczenia finansowe co minimalizuje ryzyko niewypłacalności. W stosunku do żadnego z Klientów Grupy nie występuje znacząca koncentracja ryzyka. Ryzyko kredytowe powstaje również w przypadku środków pieniężnych oraz depozytów w bankach i instytucjach finansowych. W przypadku instytucji finansowych Grupa korzysta z usług renomowanych jednostek, środki pieniężne utrzymywane są głównie w bankach: Raiffeisen Bank Polska S.A., BNP Paribas S.A., ING Bank Śląski.;

b) **ryzyka płynności** - w celu ograniczenia ryzyka utraty płynności finansowej Spółka OT Logistics S.A. stale monitoruje i nadzoruje poziom zadłużenia poszczególnych spółek i Grupy Kapitałowej. Spółki z Grupy narażone są na to ryzyko w przypadku, gdy przepływy pieniężne z tytułu spłaty należności nie są realizowane terminowo. Spółki zabezpieczają się przed trudnościami w wywiązywaniu się ze zobowiązań odpowiednio kształtując cykl rotacji należności i zobowiązań. Jednocześnie wartość dostępnych linii kredytowych zapobiega negatywnym zdarzeniom związanym z opóźnieniami w terminowym regulowaniu należności;

c) **ryzyka rynkowego**:

- **ryzyko walutowe** – związane jest ze zmianami kursu walut, które powodują niepewność, co do wartości przyszłych przepływów pieniężnych. Spółki Grupy prowadzą transakcje eksportowe w walutach obcych (głównie w EUR i USD). Zmiana kursu walut względem złotego może być przyczyną osiągnięcia niższych od zamierzonych wyników. Transakcje handlowe w walutach obcych z tytułu eksportu należą do normalnego toku działalności spółek Grupy. W związku z powyższym, przyszłe przepływy pieniężne z tego tytułu są narażone na zmianę ich wartości wynikającą z wahań kursów walut, a dostępne możliwości zabezpieczenia ryzyka walutowego ze względu na występującą na rynkach eksportowych niepewność są ograniczone. Spółki Grupy korzystają z instrumentów pochodnych i zawierają terminowe transakcje walutowe typu forward w celu zabezpieczenia ryzyka walutowego.
- **ryzyko stopy procentowej** – spółki Grupy Kapitałowej narażone są na to ryzyko z tytułu finansowania działalności poprzez kredyty bankowe, leasing oraz obligacje. W związku ze zmianami stóp procentowych, w oparciu o które ustalane jest oprocentowanie ww. zobowiązań finansowych, ryzyko to można uznać za istotne.

Ryzyko związane z ograniczoną spedycją kolejową związaną z remontami trakcji oraz warunkami atmosferycznymi

Przedłużające się remonty trakcji kolejowych, wykorzystywanych przez Grupę Kapitałową do działalności w obszarze spedycji kolejowej oraz niekorzystne warunki atmosferyczne mogące negatywnie wpłynąć na przepustowość danej linii bądź jej czasowe wyłączenie z użytku może czasowo ograniczyć działalność na danej linii, a tym samym negatywnie oddziaływać na wyniki finansowe osiągane przez Grupę. W szczególności może to wpływać jej wyniki finansowe, w tym na wartość przychodów uzyskiwanych z tytułu świadczenia usług transportu kolejowego. Jednakże trzeba mieć na uwadze, że Zarządy Spółek wchodzących w skład Grupy przy realizacji usług spedycji kolejowej biorą pod uwagę ryzyko związane z remontami trakcji oraz niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, starając się minimalizować to ryzyko.

Ryzyko związane z otoczeniem makroekonomicznym Grupy Kapitałowej

Grupa Kapitałowa działa w określonym środowisku gospodarczym, w związku z czym jej kondycja finansowa jest uzależniona od wielu czynników makroekonomicznych. Przychody Grupy osiągane są głównie w Polsce, na terenie Niemiec, Czech, Słowacji, krajów Skandynawii, krajów Półwyspu Bałkańskiego, krajów Beneluksu oraz Wielkiej Brytanii. W związku z tym do głównych czynników ryzyka należy zaliczyć zmiany stóp procentowych, kursów walutowych, inflację oraz spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego Polski i krajów na terenie których Grupa Kapitałowa OT Logistics prowadzi swoją działalność. Dobra koniunktura w otoczeniu gospodarczym wpływa na poprawę sytuacji finansowej przedsiębiorstw, wzrost nakładów inwestycyjnych oraz zwiększoną chęć finansowania przedsiębiorstw przez banki. W przypadku pogorszenia się koniunktury gospodarczej krajów, w których Grupa prowadzi działalność, może nastąpić pogorszenie wyników i sytuacji finansowej OT Logistics i jej spółek zależnych. Dlatego też na bieżąco monitorowana jest sytuacja makroekonomiczna państw, w których prowadzona jest działalność spółek z Grupy Kapitałowej OT Logistics. Sytuacja polityczna Ukraina-Rosja nie miała do tej pory i nie przewiduje się by miała mieć znaczący wpływ w przyszłości na działalność Spółek z Grupy.

Ryzyko związane z niestabilnością systemu podatkowego

Niestabilność systemu podatkowego oraz nieprecyzyjność regulacji podatkowych może negatywnie wpływać na działalność i wyniki finansowe Grupy Kapitałowej. Ulegające zmianie interpretacje przepisów podatkowych, stosowane przez organy podatkowe, długie okresy przedawnienia zobowiązań podatkowych oraz możliwość nakładania wysokich kar pieniężnych i innych sankcji powodują, że ryzyko związane z niestabilnością systemu podatkowego w Polsce jest znacząco wyższe niż w krajach rozwiniętych o bardziej ustabilizowanym systemie prawa podatkowego.

Ryzyko związane z niestabilnością systemu prawnego

Zmiany wprowadzane w polskim systemie prawnym mogą rodzić dla Grupy Kapitałowej OT Logistics ryzyko w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. Dotyczy to w szczególności regulacji w dziedzinie prawa handlowego, podatkowego, przepisów regulujących działalność gospodarczą, przepisów prawa pracy i ubezpieczeń społecznych czy prawa papierów wartościowych. Należy zauważyć, iż przepisy polskiego prawa przechodzą cały czas proces intensywnych zmian związanych z dostosowaniem polskich przepisów do przepisów unijnych. Zmiany te mogą mieć wpływ na otoczenie prawne działalności Grupy i na jego wyniki finansowe. Mogą ponadto stwarzać problemy wynikające z niejednolitej wykładni prawa, która obecnie jest dokonywana nie tylko przez sądy krajowe, organy administracji publicznej, ale również przez sądy wspólnotowe. Interpretacje dotyczące zastosowania przepisów bywają często niejednoznaczne lub rozbieżne, co może generować ryzyko prawne. Orzecznictwo sądów polskich musi pozostawać w zgodności z orzecznictwem wspólnotowym. Tymczasem niektóre niezharmonizowane z prawem unijnym przepisy prawa krajowego mogą budzić wiele wątpliwości interpretacyjnych oraz rodzić komplikacje natury administracyjno-prawnej. W głównej mierze ryzyko może rodzić stosowanie przepisów krajowych niezgodnych z przepisami unijnymi czy też odmiennie interpretowanych.

Ryzyko związane z korzystaniem z państwowej infrastruktury kolejowej

Spółki z Grupy Kapitałowej świadczą usługi transportu kolejowego korzystając z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oferta wspomnianych spółek jest zależna od polityki cenowej związanej z poborem opłat za dostęp do infrastruktury prowadzonej przez zarządcę państwowych linii kolejowych. Nie można wykluczyć, że znaczący wzrost stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej lub wzrost cen energii elektrycznej sprzedawanej przez PKP Energetyka Sp. z o.o. może spowodować zmniejszenie konkurencyjności oferty spółek z Grupy Kapitałowej OT Logistics.

Według Spółki ryzyko związane z korzystaniem z państwowej infrastruktury kolejowej nie powinno stanowić istotnego zagrożenia dla działalności Grupy Kapitałowej OT Logistics. Świadczą o tym ogółouropejskie oraz wewnątrz krajowe trendy rozwoju transportu w kierunku rozwiązań przyjaznych środowisku, bezpieczniejszych oraz bardziej efektywnych. Znacząca część środków z funduszy Unii Europejskiej, które przeznaczono dla Polski, stanowią środki na działania promujące rozbudowę infrastruktury pod przewozy intermodalne. Ponadto Ministerstwo Infrastruktury wdraża Strategię Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2020, w której priorytetem jest implementacja rozwiązań intermodalnych dla przewozu ładunków. W związku z powyższym istnieje uzasadnione przekonanie, iż opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej będą kształtować się w sposób umożliwiający prowadzenie działalności intermodalnej na zasadach rozsądnej konkurencji rynkowej.

Ryzyko związane z obsługą celną Klientów

Świadczone przez Spółki z Grupy Kapitałowej OT Logistics usługi agencji celnej obarczone są ryzykiem związanym z brakiem uzyskania zapłaty za należności celne przez Klientów. Na podstawie art. 201 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 roku ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny Spółka świadcząca usługi agencji celnej jest podmiotem zobowiązanym do zapłaty długu celnego, który powstaje w chwili przyjęcia zgłoszenia celnego. Zgodnie z treścią artykułu 213 Wspólnotowego Kodeksu Celnego spółka zależna jako zgłaszająca towar do odprawy celnej pozostaje, w zakresie długu celnego, dłużnikiem solidarnym z kontrahentem zlecającym wykonanie usługi. To ryzyko niwelowane jest wymaganiem przedpłat przy obsłudze nowych Klientów, a także pozyskiwaniem środków bezpośrednio od klienta na rachunek bankowy spółki zależnej i ich dalszą redystrybucją na konta organów celnych.

Ryzyko nieterminowego lub niekompletnego wykonania zlecenia

Istotny wpływ na ocenę jakości usług świadczonych przez OT Logistics i spółki wchodzące w skład Grupy Kapitałowej ma czas dostawy ładunku do odbiorcy. Ryzyko opóźnień w największym stopniu występuje podczas realizacji transportów drogą morską. W okresach największego natężenia przeładunków może dojść do zastoju ładunków. Grupa Kapitałowa stara się ograniczać ryzyko przestojów ładunków w portach poprzez rozbudowaną strukturę agencyjną oraz bogatą flotę. Powinno to zapewniać niezakłócony transport ładunków niezależnie od sezonu.

Ryzyko związane z uruchamianiem kolejnych połączeń kolejowych na nowych trasach

Inwestycje w kolejne porty morskie mogą rodzić konieczność uruchamiania przez spółki z Grupy Kapitałowej OT Logistics połączeń kolejowych na nowych trasach. Istnieje ryzyko, że na skutek mniejszego zainteresowania przewozami oraz niższej od zakładanej ilości zleceń, spółki zależne mogą nie wykorzystywać w pełni możliwości przewozowych nowych tras kolejowych. Ryzyko to pozwalają wyeliminować długoterminowe kontrakty z kontrahentami, które zapewnią popyt na usługi transportowe w przypadku uruchomienia nowych połączeń kolejowych.

Ryzyko związane z sezonowością działalności

Działalność na rynku usług transportowych żeglugi śródlądowej, charakteryzuje się sezonowością uzyskiwanych przychodów ze sprzedaży związanej ze zmiennością warunków atmosferycznych w rocznym cyklu pogodowym. W Polsce sezon nawigacyjny na rynku żeglugi śródlądowej, trwa średnio 259 dni i rozpoczyna się przeciętnie ok. 15 marca, a kończy ok. 15 grudnia każdego roku kalendarzowego. Wydłużanie się okresu poza nawigacyjny, spowodowane utrzymywaniem się niekorzystnych warunków atmosferycznych i hydrologicznych, może negatywnie wpływać na działalność i wyniki finansowe osiągnięte przez Grupę Kapitałową OT Logistics. W okresie poza nawigacyjnym w Polsce (standardowo od 15 grudnia do 15 marca) Grupa skupia się na świadczeniu usług na rynku niemieckim

(na którym sezon poza nawigacyjny obejmuje jedynie okres świąteczno-noworoczny) oraz przeprowadzaniu planowanych remontów floty pływającej i infrastruktury technicznej portów.

W Spółkach z Grupy Kapitałowej OT Logistics o logistyczno-transportowym profilu działalności sezonowość przejawia się w przypadku świadczenia usług przewozowych określonych grup towarów, których przewóz w warunkach zbyt wysokich lub zbyt niskich temperatur jest niemożliwy. W przypadku towarów wrażliwych na niskie temperatury najwięcej przewozów jest realizowanych od maja do listopada. Dla towarów, których przewóz w warunkach wysokich temperatur jest utrudniony miesiące letnie charakteryzują się mniejszym popytem na ich przewóz.

Ryzyko silnych wahań koniunktury na rynku węgla i stali

Usługi świadczone przez spółki Grupy Kapitałowej w istotnej części związane są z transportem, spedycją i obsługą portową towarów masowych (głównie węgiel, ruda żelaza) i drobnicowych (wyroby stalowe). Tym samym istotnym zagrożeniem mogącym negatywnie wpłynąć na sytuację finansową Grupy jest dekonunktura na rynku stali. Spadek produkcji wyrobów stalowych w Polsce, Czechach i na Słowacji powoduje zmniejszenie zapotrzebowania koncernów metalurgicznych na importowany węgiel koksujący oraz rudę żelaza i manganu. Zmniejszenie zapotrzebowania na ww. towary (stanowią min. podstawę przeładunków w Porcie Handlowym Świnoujście Sp. z o.o.), może negatywnie wpłynąć na poziom przychodów Grupy. W celu ograniczenia opisanego ryzyka Grupa OT Logistics koncentruje się na maksymalnej dywersyfikacji świadczonych usług i obsługiwanych towarów.

Ryzyko związane koncentracją sprzedaży

W Grupie Kapitałowej OT Logistics nie występuje koncentracja sprzedaży do jednego podmiotu przekraczająca 20% przychodów ogółem ze sprzedaży w skali roku. Mimo, iż Grupa dąży do tego aby koncentracja taka nie wystąpiła, nie można wykluczyć takich sytuacji w przyszłości. Mogłoby to w istotny sposób uzależniać wielkość sprzedaży, a także uzyskiwane marże Grupy od konkretnego podmiotu gospodarczego. Grupa Kapitałowa znacząco ogranicza to ryzyko poprzez podpisywanie umów długoterminowych i zachowanie przewagi kosztowej w stosunku do innych przewoźników.

Ryzyko konkurencji

Działalność Grupy narażona jest na ryzyko związane z konkurencją. Polityka cenowa podmiotów działających w branży transportu, spedycji, logistyki oraz przeładunków portowych może mieć wpływ na wyniki finansowe Grupy Kapitałowej OT Logistics, w przypadku, gdy podmioty konkurencyjne będą świadczyć usługi w cenie znacznie niższej niż spółki z Grupy Kapitałowej lub też poczynione zostaną inwestycje w rozwój konkurencyjnych podmiotów (krajowe i zagraniczne porty morskie). Powyższe może powodować konieczność dostosowania cen oferowanych przez spółki z Grupy, co może skutkować zmniejszeniem uzyskiwanej marży. Ryzyko to jest jednak minimalizowane ze względu na szereg czynników:

- z uwagi na rozbudowaną infrastrukturę przewozowo-logistyczną Grupa Kapitałowa OT Logistics ma możliwość oferowania bardziej kompleksowych usług niż konkurencja, w tym połączenia usług transportu, spedycji i logistyki;
- z uwagi na dużą liczbę jednostek pływających, Grupa Kapitałowa OT Logistics ma możliwość realizowania dużych kontraktów, przy których potencjał konkurencji na terenie Polski i Niemiec jest mniejszy;
- Grupa Kapitałowa OT Logistics stale rozszerza zakres usług i zwiększa zakres działania. W związku z powyższym liczba podmiotów, które mają możliwość konkurowania z Grupą w pełnym zakresie świadczonych przez nie usług oraz w pełnym zakresie terytorialnym jest bardzo ograniczona,
- Grupa dąży do inwestycji w kolejne spółki działające w portach morskich i branży logistycznej. Kamieniem milowym w rozwoju było przejęcie Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego w Gdyni (BTDG), jedynego uniwersalnego terminalu drobnicy konwencjonalnej w gdyńskim porcie. Spółka nadal nieustannie poszukuje potencjalnych kolejnych spółek do zakupu.

Ryzyko związane z możliwością utraty kluczowej kadry pracowniczej

Działalność spółek z Grupy Kapitałowej jest w dużej mierze zależna od wiedzy, umiejętności i doświadczenia kadry zarządzającej. Członkowie Zarządu, jak i kluczowi pracownicy zatrudnieni przez Spółki z Grupy Kapitałowej są osobami o wieloletnim doświadczeniu w branży spedycyjnej, transportowej i logistycznej. Ich zaangażowanie w działalność OT Logistics S.A. jest jednym z czynników stanowiących o dotychczasowych sukcesach. Utrata kadry menedżerskiej lub kluczowych pracowników mogłaby niekorzystnie wpłynąć na prowadzoną przez Spółkę działalność i osiągnięte wyniki finansowe.

Ryzyko związane z możliwością utraty składników majątku w związku z ustanowionymi zabezpieczeniami

Spółki z Grupy Kapitałowej są stronami umów kredytowych, umów pożyczki i umów leasingowych w przypadku których ustanowiono zabezpieczenia wskazane w dodatkowych informacjach w śródrocznym skróconym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym w nocie nr 26. Dodatkowo obligacje wyemitowane przez OT Logistics S.A. w 2011 roku na kwotę 60 mln PLN są również zabezpieczone na aktywach Grupy Kapitałowej. W przypadku braku terminowego regulowania zobowiązań Grupa narażona jest na ryzyko utraty tych składników majątku, co w przypadku, gdy zabezpieczeniem są aktywa używane w procesie świadczenia usług może powodować utrudnienia w prowadzeniu działalności tych podmiotów. Ryzyko takiego zdarzenia, z uwagi na bezpieczny poziom zadłużenia oraz utrzymywanie wysokiej płynności Zarząd Spółki ocenia na minimalne.

Ryzyko realizacji strategii Grupy OT Logistics

Realizowana przez Zarząd Grupy OT Logistics strategia rozwoju zakłada dalsze umacnianie pozycji rynkowej poprzez akwizycję podmiotów działających w branży logistycznej, funkcjonujących na rynku środkowoeuropejskim. Istnieje ryzyko, iż tak zdefiniowana strategia nie przyniesie spodziewanych rezultatów ekonomicznych w zakładanym horyzoncie czasowym z uwagi na typowe elementy ryzyka związanego z inwestycjami kapitałowymi. Co więcej, przeprowadzenie transakcji przejęcia, dokonanie niezbędnych zmian w działalności przejmowanego podmiotu oraz różnice w kulturze organizacji mogą wywrzeć negatywny wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy, a także podmiotu przejmowanego. Ponadto podmioty przejmowane mogą być obciążone zobowiązaniami, być stroną sporów i postępowań lub mieć inne problemy natury organizacyjnej, prawnej lub finansowej, które mogą niekorzystnie wpłynąć na działalność Grupy Kapitałowej, po przeprowadzeniu procesu akwizycji. Grupa poprzez staranne badanie podmiotów, które mogą być celem akwizycji oraz korzystanie z doświadczonych doradców stara się minimalizować powyższe ryzyko. Godnym podkreślenia jest również fakt, że Grupa OT Logistics posiada duże doświadczenie w zakresie przejmowania innych Spółek, co było wykorzystywane do realizacji dotychczasowej strategii.

Ryzyko związane z obniżeniem tempa wzrostu gospodarczego w Polsce

Perspektywy rozwoju działalności Grupy Kapitałowej OT Logistics na rynku krajowym uwarunkowane są wieloma czynnikami, na które wpływ wywiera stan polskiej gospodarki. Powyższe czynniki obejmują między innymi tempo wzrostu PKB, inflację, wysokość stóp procentowych, poziom oraz zmienność kursów walutowych, system podatkowy, deficyt finansów publicznych, bezrobocie. Niekorzystne zmiany jednego lub kilku z powyższych czynników, a w szczególności kryzys finansów publicznych, kryzys walutowy lub zahamowanie tempa wzrostu gospodarki oraz wynikający z tego spadek inwestycji w takich gałęziach przemysłu jak przemysł hutniczy, energetyka, górnictwo itp., mogą mieć negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową oraz wyniki Spółki.

Ryzyko związane ze wzrostem cen paliw i stali

Wzrost cen paliw, które stanowią największy składnik kosztów eksploatacyjnych floty Grupy Kapitałowej OT Logistics, może spowodować spadek rentowności działalności. Grupa OT Logistics stara się to ryzyko minimalizować poprzez zawieranie w umowach klauzul paliwowych uzależniających ceny usługi od cen paliwa. Zaznaczyć trzeba, że nie wszyscy kontrahenci godzą się na takie zapisy, w związku z czym wzrost cen paliw, niezwiązany z adekwatnym wzrostem stawek przewozowych, ma wpływ na poziom rentowności uzyskiwanej przez Grupę Kapitałową OT Logistics. Dodatkową pozycją kosztową w działalności Grupy OT Logistics jest stal. Wzrost cen tego materiału może w dużym stopniu wpływać na zwiększenie kosztów remontów.

Ryzyko utraty wykwalifikowanej obsady jednostek pływających

Otwarcie rynków pracy po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej spowodowało nową sytuację na rynku pracy polskich marynarzy śródlądowych. Pojawienie się ofert pracy, głównie holenderskich armatorów, może spowodować wzrost kosztów usług świadczonych na rzecz Grupy Kapitałowej OT Logistics przez załogi pływające, a w konsekwencji negatywnie wpłynąć na wyniki finansowe przez nią osiągnięte. Grupa obecnie nie zauważa znaczącego wzrostu kosztów z tego tytułu, jednak należy mieć na uwadze, iż w przyszłości takie ryzyko może wystąpić. Dodatkowym czynnikiem mającym wpływ na wzrost kosztów Grupy Kapitałowej jest spadek liczby wykwalifikowanych załóg, powodowany odchodzeniem z zawodu doświadczonych pracowników przy jednoczesnym braku kształcenia nowych kadr.

Ryzyko związane ograniczeniem żeglowności kanałów i szlaków wodnych w związku z ich remontami i warunkami atmosferycznymi

Przedłużanie się wykonywanych corocznie (w okresie poza nawigacyjnym) prac związanych z okresowymi remontami kanałów i szlaków wodnych może czasowo ograniczyć działalność Grupy Kapitałowej OT Logistics na danym obszarze, a tym samym negatywnie oddziaływać na wyniki finansowe osiągnięte przez Grupę. Pogorszenie warunków atmosferycznych mogące skutkować ewentualnym postojem floty, może wpływać na wartość przychodów uzyskiwanych z tytułu świadczenia usług transportu wodnego śródlądowego. Grupa OT Logistics planując realizację usług przewozowych bierze pod uwagę okresowe wyłączenia szlaków żeglugowych, przy czym zdolność reagowania na niekorzystne zmiany warunków atmosferycznych jest ograniczona. Powyższe może okresowo wpływać na zdolność Grupy Kapitałowej OT Logistics do prowadzenia działalności, a zatem na jej wyniki finansowe. Warte podkreślenia jest niezależenie od warunków klimatyczno-pogodowych Portu Handlowego Świnoujście Sp. z o.o. Brak zjawiska pływów oraz załodziń niezależnie od warunków portu od niekorzystnych warunków.

4. Sytuacja finansowo-majątkowa Grupy Kapitałowej OT Logistics

4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe

Grupa Kapitałowa OT Logistics w I półroczu 2014 roku osiągnęła 393,8 mln zł skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży, zysk netto wyniósł 6,4 mln zł. Na 30 czerwca 2014 roku suma bilansowa wyniosła 609,4 mln zł, środki pieniężne wynosiły 74,6 mln zł, kapitał własny 242,8 mln zł.

Spółka OT Logistics S.A. w I półroczu 2014 roku osiągnęła 53,4 mln zł przychodów ze sprzedaży, osiągnęła zysk netto na poziomie 16,5 mln zł. Na 30 czerwca 2014 roku suma bilansowa wyniosła 359,9 mln zł, środki pieniężne wynosiły 57,6 mln zł, kapitał własny 196,9 mln zł.

4.2. Zasady sporządzenia półrocznego skróconego sprawozdania finansowego OT Logistics S.A. i Grupy Kapitałowej

Śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej OT Logistics za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2014 roku zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości 34. Śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe nie obejmuje wszystkich informacji oraz ujawnień wymaganych w rocznym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym i należy je czytać łącznie ze skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym Grupy Kapitałowej za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku. Śródroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2014 roku podlegało przeglądowi przez biegłego rewidenta. W śródrocznym skróconym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym Grupy Kapitałowej OT Logistics za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2014 roku przestrzegano tych samych zasad (polityki) rachunkowości i metod obliczeniowych, co w ostatnim rocznym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. W I półroczu 2014 r. nie nastąpiły zmiany w stosowanych zasadach (politykach) rachunkowości.

Śródroczne skrócone sprawozdanie finansowe OT Logistics S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2014 roku zostało sporządzone zgodnie z Ustawą o rachunkowości. Śródroczne skrócone sprawozdanie finansowe nie obejmuje wszystkich informacji oraz ujawnień wymaganych w rocznym sprawozdaniu finansowym i należy je czytać łącznie ze sprawozdaniem finansowym Spółki za rok zakończony 31 grudnia 2013 roku. Śródroczne skrócone sprawozdanie finansowe za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2014 roku podlegało przeglądowi przez biegłego rewidenta. W śródrocznym skróconym sprawozdaniu finansowym OT Logistics S.A. za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2014 roku przestrzegano tych samych zasad (polityki) rachunkowości i metod obliczeniowych, co w ostatnim rocznym jednostkowym sprawozdaniu finansowym. W I półroczu 2014 roku nie nastąpiły zmiany w stosowanych zasadach (politykach) rachunkowości. W I półroczu 2014 roku nie nastąpiły istotne zmiany wielkości szacunkowych.

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej OT Logistics za I półrocze 2014 roku zawiera informacje wymagane do ujawnienia zgodnie z § 87 ust. 7 rozporządzenia z dnia 19 lutego 2009 roku w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim. Przedstawione w rozdziale 4 informacje o sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej oraz spółki OT Logistics dotyczą okresu 6 miesięcy zakończonego 30 czerwca 2014 roku.

4.3. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej

Analiza sytuacji finansowo- majątkowej Grupy Kapitałowej OT Logistics

W I półroczu roku 2014 Grupa Kapitałowa OT Logistics odnotowała spadek wskaźników zyskowności w stosunku do analogicznego okresu roku 2013 co wiąże się z rosnącym udziałem w przychodach Grupy segmentu spedycyjnego w związku z konsolidacją od 01 stycznia 2014 roku spółek Grupy Kapitałowej C.Hartwig. W I półroczu roku 2014 wskaźnik płynności ukształtował się na poziomie 0,95 wskaźnik podwyższonej płynności wyniósł 0,94 natomiast wskaźnik najszybszy 0,32. Wskaźnik zadłużenia, liczony jako iloraz sumy zobowiązań i rezerw do sumy bilansowej, wg stanu na 30 czerwca 2014 wyniósł 60,2%. W stosunku do końca ubiegłego roku nastąpił jego wzrost o +9,87 pp. Spółki Grupy Kapitałowej OT Logistics stale monitorują płynność i stopień zadłużenia, aktualnie nie występują zagrożenia mogące pogorszyć sytuację finansową Grupy.

Wskaźniki zyskowności	01.01-30.06.2014	01.01-30.06.2013	metody obliczania wskaźników
Rentowność sprzedaży brutto	10,9%	15,1%	zysk brutto na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność sprzedaży netto	2,8%	4,0%	zysk na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność EBIT	3,5%	5,7%	zysk na działalności operacyjnej/przychody ze sprzedaży
Marża zysku netto (ROS)	1,6%	3,5%	zysk netto/przychody ze sprzedaży

Wskaźniki rentowności	30.06.2014	31.12. 2013	metody obliczania wskaźników
Stopa zwrotu z aktywów (ROA)	1,1%	1,6%	zysk netto/suma aktywów ogółem
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE)	2,6%	3,2%	zysk netto/kapitał własny

Wskaźniki płynności	30.06.2014	31.12. 2013	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik płynności	0,95	0,90	aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik podwyższonej płynności	0,94	0,87	aktywa obrotowe - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik płynności najszybszy	0,32	0,28	środki pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe

Wskaźniki zadłużenia	30.06.2014	31.12. 2013	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	60%	50%	zobowiązania i rezerwy ogółem/suma aktywów (pasywów) ogółem
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	151%	101%	zobowiązania i rezerwy ogółem / kapitał własny
Zobowiązania finansowe / Aktywa	34%	27%	suma zob. z tytułu kred. i pożyczek, emisji dłużnych papierów wartościowych i innych zob. finansowych / suma aktywów ogółem

Analiza sytuacji finansowo- majątkowej Spółki OT Logistics S.A.

Spółka OT Logistics S.A. w I półroczu roku 2014 wszystkie wskaźniki zyskowności i rentowności są wyższe niż w analogicznym okresie roku 2013. Największy wzrost uzyskano na sprzedaży netto – wzrost o 2,6% do poziomu 4,2 %. Wpływ na wzrost przychodów miała przede wszystkim ciągłość realizowanych przewozów wynikająca ze sprzyjających warunków pogodowych w okresie zimowym. Wskaźniki płynności w I półroczu roku 2014 ukształtowały się na poziomie 1,07, natomiast wskaźnik najszybszy 0,67. Spółka na bieżąco monitoruje płynność, aktualnie nie występują zagrożenia mogące pogorszyć sytuację finansową Spółki. Na zmianę wskaźników finansowania działalności wpływ miały emisje obligacji serii B i C. Spółka realizuje założoną politykę pozyskiwania finansowania w związku z planowanymi i realizowanymi akwizycjami.

Wskaźniki zyskowności	01.01-30.06.2014	01.01-30.06.2013	metody obliczania wskaźników
Rentowność sprzedaży brutto	16,7%	15,4%	zysk brutto na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność sprzedaży netto	4,2%	1,5%	zysk na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność EBIT	26,3%	4,1%	zysk na działalności operacyjnej/przychody ze sprzedaży
Marża zysku netto (ROS)	31,0%	21,4%	zysk netto/przychody ze sprzedaży

Wskaźniki rentowności	30.06.2014	31.12.2013	metody obliczania wskaźników
Stopa zwrotu z aktywów (ROA)	4,6%	3,2%	zysk netto/suma aktywów ogółem
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE)	8,4%	5,0%	zysk netto/kapitał własny

Wskaźniki płynności	30.06.2014	31.12.2013	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik płynności	1,07	0,64	aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik podwyższonej płynności	1,07	0,64	aktywa obrotowe - zapasy / zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik płynności najszybszy	0,67	0,31	środki pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe

Wskaźniki zadłużenia	30.06.2014	31.12.2013	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	44,7%	36,0%	zobowiązania i rezerwy ogółem/suma aktywów (pasywów) ogółem
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	81,7%	56,9%	zobowiązania i rezerwy ogółem / kapitał własny
Zobowiązania finansowe / Aktywa	32,7%	22,0%	suma zob. z tytułu kred. i pożyczek, emisji dłużnych papierów wartościowych i innych zob. finansowych / suma aktywów ogółem

4.4. Sprawozdanie z całkowitych dochodów

Skonsolidowane sprawozdanie z wyniku finansowego i całkowitych dochodów

Skonsolidowane przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów Grupy Kapitałowej OT Logistics w I półroczu 2014 roku wyniosły 393,8 mln zł i były wyższe o 165,7 mln zł (tj. o 72,6%) w porównaniu z wartością skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży zanotowaną w analogicznym okresie roku 2013. Wpływ na wzrost przychodów miała przede wszystkim ciągłość realizowanych przewozów wynikająca ze sprzyjających warunków pogodowych w okresie zimowym. Na wzrost przychodów Grupy Kapitałowej OT Logistics wpływ miało również nabycie akcji i konsolidacji wyników Grupy Kapitałowej C.Hartwig Gdynia. Konsolidacja nowo przejętej grupy ma odzwierciedlenie również na kolejnych poziomach sprawozdania. Zysk operacyjny w I półroczu 2014 roku wyniósł 13,9 mln zł. Grupa Kapitałowa w I półroczu roku 2014 wypracowała zysk netto na poziomie 6,4 mln zł co oznacza osiągnięcie ok. 1,6% rentowności zysku netto.

Wybrane pozycje ze skonsolidowanego sprawozdania z wyniku finansowego i całkowitych dochodów

	01.01-30.06.2014	01.01-30.06.2013	zmiana 2014/2013	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Przychody ze sprzedaży	393 863	228 155	165 708	72,6%
Koszt własny sprzedaży	350 858	193 765	157 094	81,1%
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	43 005	34 391	8 614	25,0%
<i>Rentowność brutto na sprzedaży</i>	<i>10,9%</i>	<i>15,1%</i>	<i>-4,2 pp.</i>	
Zysk (strata) ze sprzedaży	11 094	9 230	1 864	20,2%
Zysk (strata) z działalności operacyjnej (EBIT)	13 964	12 992	972	7,5%
<i>Rentowność EBIT</i>	<i>3,5%</i>	<i>5,7%</i>	<i>-2,1 pp.</i>	
EBITDA	25 947	26 391	-443	-1,7%
<i>Rentowność EBITDA</i>	<i>6,6%</i>	<i>11,6%</i>	<i>-5,0 pp.</i>	
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	8 675	9 833	-1 157	-11,8%
Zysk (strata) netto	6 423	8 062	-1 639	-20,3%
<i>Rentowność zysku Netto</i>	<i>1,6%</i>	<i>3,5%</i>	<i>-1,9 pp.</i>	
Całkowite dochody ogółem	6 621	10 922	-4 301	-39,4%

Jednostkowy Rachunek Zysków i Strat

W I półroczu 2014 roku Spółka OT Logistics S.A. osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie 53,4 mln zł. W porównaniu do 44,7 mln zł w analogicznym okresie poprzedniego roku oznacza to wzrost o 8,7 mln zł i odpowiednio o 19,4%. Wzrost przychodów to głównie efekt prac mających na celu optymalizację procesów biznesowych pomiędzy poszczególnymi Spółkami Grupy Kapitałowej.

Wybrane pozycje jednostkowego rachunku zysków i strat

	01.01-30.06.2014	01.01-30.06.2013	zmiana 2014/2013	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Przychody ze sprzedaży	53 369	44 701	8 668	19,4%
Koszt własny sprzedaży	44 469	37 828	6 641	17,6%
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	8 900	6 873	2 027	29,5%
<i>Rentowność brutto na sprzedaży</i>	<i>16,7%</i>	<i>15,4%</i>	<i>+1,3 pp.</i>	
Zysk (strata) ze sprzedaży	2 227	681	1 546	226,9%
Zysk (strata) z działalności operacyjnej (EBIT)	14 019	1 847	12 172	659,0%
<i>Rentowność EBIT</i>	<i>26,3%</i>	<i>4,1%</i>	<i>+22,1 pp.</i>	
EBITDA	15 305	3 122	12 184	390,3%
<i>Rentowność EBITDA</i>	<i>28,7%</i>	<i>7,0%</i>	<i>+21,7 pp.</i>	
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	17 878	9 498	8 379	88,2%
Zysk (strata) netto	16 557	9 568	6 989	73,0%
<i>Rentowność zysku Netto</i>	<i>31,0%</i>	<i>21,4%</i>	<i>+9,6 pp.</i>	

4.5. Sprawozdanie z sytuacji finansowej

Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy Kapitałowej OT Logistics

Na dzień 30 czerwca 2014 skonsolidowana suma bilansowa wyniosła 609,4 mln zł. Aktywa trwałe wyniosły 386,7 mln. zł i stanowiły 63% sumy bilansowej natomiast aktywa obrotowe wyniosły 222,7 mln. zł i stanowiły 37% sumy bilansowej. Największy udział w majątku trwałym Grupy w badanym okresie stanowiły rzeczowe aktywa trwałe, których udział w aktywach trwałych na dzień bilansowy stanowił 60%. Z analizy struktury pasywów wynika, że kapitał własny stanowił 40% ogólnej sumy pasywów natomiast zobowiązania długoterminowe wyniosły 22%, krótkoterminowe 38% sumy bilansowej. Grupa OT Logistics monitoruje strukturę finansowania stosując wskaźnik ogólnego zadłużenia, wskaźnik długu netto do EBITDA oraz wskaźnik rentowności finansowej. Monitorowanie struktury finansowania na podstawie wyżej wymienionych wskaźników podyktowane jest zapisami zawartymi w umowach kredytowych oraz warunkach emisji obligacji. Na dzień 30 czerwca 2014 wartości wyżej wymienionych wskaźników kształtowały się na bezpiecznym poziomie.

Wybrane pozycje ze skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej

	30.06.2014	struktura	31.12. 2013	struktura	zmiana 2014/2013	
Aktywa	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Aktywa trwałe	386 718	63%	346 371	69%	40 347	11,6%
Aktywa obrotowe	222 770	37%	154 810	31%	67 960	43,9%
Aktywa razem	609 488		501 181		108 308	21,6%

	30.06.2014	struktura	31.12. 2013	struktura	zmiana 2014/2013	
Pasywa	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Kapitał własny	242 816	40%	249 143	50%	-6 327	-2,5%
Zobowiązania długoterminowe	132 859	22%	79 283	16%	53 576	67,6%
Zobowiązania krótkoterminowe	233 813	38%	172 755	34%	61 058	35,3%
Pasywa razem	609 488		501 181		108 308	21,6%

Bilans jednostkowy

Wartość sumy bilansowej na dzień 30 czerwca 2014 roku wynosiła 359,9 mln zł w porównaniu do 31 grudnia 2013 roku. Jest to wzrost o 59,2 mln zł. Aktywa trwałe wyniosły 268,3 mln. zł i stanowiły 75% sumy bilansowej natomiast aktywa obrotowe wyniosły 91,5 mln. zł i stanowiły 25% sumy bilansowej. Największy udział w majątku trwałym Spółki OT Logistics S.A. w badanym okresie stanowiły inwestycje długoterminowe, których udział w aktywach trwałych na dzień bilansowy stanowił 66%. Z analizy struktury pasywów wynika, że kapitał własny stanowił 55% ogólnej sumy pasywów natomiast zobowiązania długoterminowe wyniosły 15% a krótkoterminowe 24% sumy bilansowej.

Wybrane pozycje jednostkowego Bilansu

	30.06.2014	struktura	31.12.2013	struktura	zmiana 2014/2013	
Aktywa	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Aktywa trwałe (długoterminowe)	268 348	75%	247 308	82%	21 040	8,5%
Aktywa obrotowe (krótkoterminowe)	91 582	25%	53 403	18%	38 178	71,5%
Aktywa razem	359 930		300 711		59 218	19,7%

	30.06.2014	struktura	31.12.2013	struktura	zmiana 2014/2013	
Pasywa	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Kapitał własny	196 965	55%	190 376	63%	6 589	3,5%
Rezerwy na zobowiązania	19 710	5%	18 762	6%	948	5,1%
Zobowiązania długoterminowe	55 387	15%	5 559	2%	49 828	896,3%
Zobowiązania krótkoterminowe	85 884	24%	83 972	28%	1 912	2,3%
Rozliczenia międzyokresowe	1 983	1%	2 042	1%	-59	-2,9%
Pasywa razem	359 930		300 711		59 218	19,7%

4.6. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

Skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych

Prowadzona polityka finansowa Grupy Kapitałowej OT Logistics ma na celu utrzymywanie bieżącej płynności finansowej poprzez stałą kontrolę przepływu gotówki. Stan środków pieniężnych na dzień 30 czerwca 2014 roku wyniósł 74,7 mln. zł i był wyższy o 26,9 mln zł w stosunku do stanu środków pieniężnych na koniec roku 2013. Łączne przepływy netto środków pieniężnych z działalności operacyjnej, inwestycyjnej i finansowej Spółki w I półroczu roku 2014 wyniosły 26,8 mln zł wobec (-10,2 mln zł) w analogicznym okresie roku 2013.

Wybrane pozycje ze skonsolidowanego sprawozdania z przepływów pieniężnych

	01.01- 30.06.2014	01.01- 30.06.2013	zmiana 2014/2013	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 134	21 447	-20 314	-94,7%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-6 529	-6 636	108	1,6%
Środki pieniężne netto wykorzystane w działalności finansowej	32 219	-25 004	57 223	228,9%
Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	26 825	-10 193	37 017	363,2%

Jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej za I półrocze 2014 roku wyniosły 2,1 mln zł. Z działalności inwestycyjnej Spółka wygenerowała przepływy pieniężne w wysokości -8,1 mln zł. Przepływy pieniężne na działalności finansowej wyniosły 37,6 mln zł.

Wybrane pozycje jednostkowego rachunku przepływów pieniężnych

	01.01-30.06.2014	01.01- 30.06.2013	zmiana 2014/2013	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	2 167	3 669	-1 502	-40,9%
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-8 071	5 886	-13 958	-237,1%
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	37 640	-8 530	46 171	541,3%
Przepływy pieniężne netto razem	31 736	1 025	30 711	2996,1%

4.7. Segmenty działalności Grupy Kapitałowej

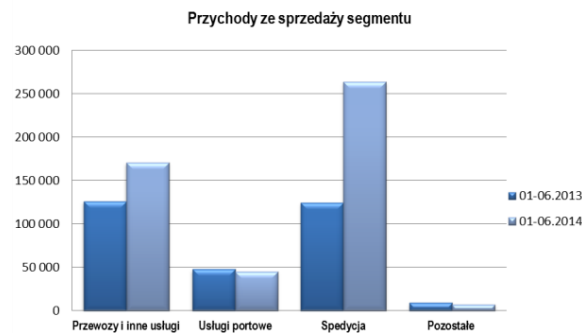
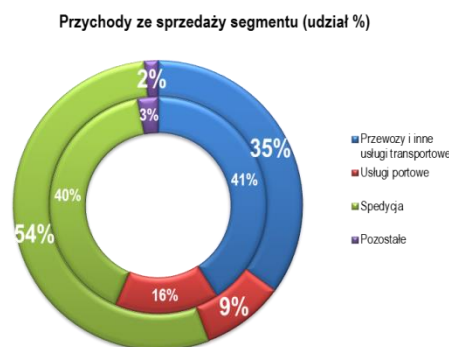
Grupa Kapitałowa OT Logistics w okresie od stycznia do końca czerwca 2014 roku uzyskała blisko 394 mln zł skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży. Segmenty działalności Grupy są prezentowane zgodnie z danymi pochodzącymi z wewnętrznej sprawozdawczości.

W Grupie wyodrębniono następujące segmenty sprawozdawcze, tożsame z segmentami operacyjnymi i w dużej mierze pokrywające się z profilem działalności poszczególnych spółek:

- przewozy i inne usługi transportowe,
- spedycja
- usługi portowe,
- pozostałe (w tym podnajem nieruchomości własnych).

Według tak wyodrębnionych segmentów działalności spółek Grupy ok. 35% przychodów stanowił transport śródlądowy, ok 54% spedycja, a ok 9% przeładunki i składowanie. Celem strategicznym Grupy jest ugruntowanie pozycji rynkowej w segmentach, w których funkcjonuje oraz ekspansja (głównie przez akwizycje) w obszarze logistyki portowej.

Szczegółowe informacje na temat segmentów działalności Grupy Kapitałowej zamieszczone są w pkt 17 Śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej OT Logistics za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2014 roku.



4.8. Emisja, wykup i spłata dłużnych i kapitałowych papierów wartościowych

W dniu 21 lutego 2014 roku Zarząd OT Logistics S.A. dokonał przydziału 30.000 trzyletnich, niezabezpieczonych, odsetkowych obligacji na okaziciela serii B o wartości nominalnej 1 tys. zł każda (Obligacje). Cena emisyjna Obligacji jest równa wartości nominalnej i wynosi 1 tys. zł. Wartość emisji Obligacji wynosi 30.000 tys. zł. Obligacje są obligacjami oprocentowanymi. Z tytułu posiadania Obligacji Obligatariuszom przysługują wyłącznie świadczenia o charakterze pieniężnym. Kupon odsetkowy jest wypłacany półrocznie. Wysokość oprocentowania w skali roku została ustalona jako stawka referencyjna w postaci WIBOR 6M ustalana dla każdego okresu odsetkowego powiększona o marżę w wysokości 4 pp. Wykup Obligacji zostanie przeprowadzony w dniu 17 lutego 2017 roku poprzez wypłatę Obligatariuszom kwoty w wysokości równej wartości nominalnej posiadanych przez nich Obligacji. W przypadku wystąpienia szeregu okoliczności wskazanych w warunkach emisji Obligacji możliwe jest żądanie przez obligatariuszy przedterminowego wykupu Obligacji. Zgodnie z intencją Emitenta środki z emisji Obligacji zostały wykorzystane jako finansowanie uzupełniające projektów inwestycyjnych opisanych na stroku 17-19 Dokumentu Ofertowego Prospektu Emisyjnego zatwierdzonego przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 6 czerwca 2013 roku. Obligacje serii B zostały w dniu 18 marca 2014 roku zarejestrowane w Krajowym Depozycie Papierów Wartościowych S.A. i od dnia 25 kwietnia 2014 roku notowane są w Alternatywnym Systemie Obrotu Catalyst. O przydziale obligacji serii B Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 11/2014 z dnia 21 lutego 2014 roku.

W dniu 28 marca 2014 roku Zarząd Spółki dokonał przydziału 5.000 trzyletnich, niezabezpieczonych, odsetkowych obligacji na okaziciela serii C o wartości nominalnej 1.000 EUR każda (Obligacje). Cena emisyjna Obligacji jest równa wartości nominalnej i wynosi 1.000 EURO. Wartość emisji Obligacji wynosi 5 mln EURO. Obligacje są obligacjami oprocentowanymi. Z tytułu posiadania Obligacji Obligatariuszom przysługują wyłącznie świadczenia o charakterze pieniężnym. Kupon odsetkowy jest wypłacany półrocznie w euro. Oprocentowanie Obligacji jest stałe i zostało ustalone na warunkach rynkowych. Wykup Obligacji zostanie przeprowadzony w dniu 17 lutego 2017 roku poprzez wypłatę Obligatariuszom kwoty w wysokości równej wartości nominalnej posiadanych przez nich Obligacji. Emitent ma prawo dokonać wcześniejszego wykupu całości lub części Obligacji na żądanie własne w terminach i na warunkach określonych w warunkach emisji Obligacji. Warunki emisji Obligacji przewidują również opcję przedterminowego wykupu Obligacji na żądanie Obligatariusza w przypadku wystąpienia określonych w warunkach emisji Obligacji okoliczności. Cel emisji Obligacji nie został określony w warunkach emisji. Jednocześnie zgodnie z intencją Emitenta środki z emisji Obligacji zostały wykorzystane jako finansowanie uzupełniające projektów inwestycyjnych opisanych na stroku 17-19 Dokumentu Ofertowego Prospektu Emisyjnego zatwierdzonego przez Komisję Nadzoru Finansowego w dniu 6 czerwca 2013 roku. Obligacje zostały objęte w trybie oferty prywatnej przez inwestorów instytucjonalnych. Obligacje mogą być zbywane bez ograniczeń. Obligacje zostały zarejestrowane w Krajowym Depozycie Papierów Wartościowych S.A. w dniu 28 kwietnia 2014 roku, a od dnia 11 sierpnia 2014 roku notowane są w Alternatywnym Systemie Obrotu Catalyst. O przydziale obligacji serii C Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 20/2014 z dnia 28 marca 2014 roku.

Do dnia 30 czerwca 2014 roku oraz do dnia przekazania niniejszego sprawozdania nie nastąpiło naruszenie warunków wyemitowanych obligacji.

4.9. Wypłacona i zadeklarowana dywidenda

W dniu 23 kwietnia 2014 roku Zarząd OT LOGISTICS Spółka Akcyjna mając na względzie zarówno stabilną sytuację finansową Spółki i zapewnione finansowanie projektów rozwojowych i inwestycyjnych, wystąpił do Rady Nadzorczej Spółki z wnioskiem w sprawie podziału zysku netto za rok 2013 w następujący sposób:

- część zysku Spółki, w kwocie 9.993.620,00 PLN z przeznaczeniem do wypłaty na rzecz Akcjonariuszy Spółki,
- pozostała część zysku Spółki, w kwocie 15.998.736,33 PLN z przeznaczeniem na kapitał zapasowy Spółki.

Jednocześnie na posiedzeniu Rady Nadzorczej Spółki, które odbyło się w dniu 23 kwietnia 2014 roku Rada Nadzorcza, działając na podstawie art. 382 § 3 Kodeksu spółek handlowych oraz § 13 ust. 6 pkt 2 Statutu Spółki, pozytywnie zaopiniowała powyższy wniosek Zarządu co do sposobu podziału zysku osiągniętego przez Spółkę w roku 2013.

W dniu 26 maja 2014 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie OT Logistics S.A. podjęło uchwałę o podziale zysku za 2013 rok przeznaczając kwotę 9.993.620 PLN na wypłatę dywidendy, pozostała część zysku w kwocie 15.998.736,33 PLN została przeznaczona na kapitał zapasowy. Dywidenda została wypłacona w dniu 17 czerwca 2014 roku.

4.10. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania prognoz wyników

Spółka nie publikowała prognoz wyników finansowych na rok obrotowy 2014.

4.11. Czynniki, które mogą mieć wpływ na wyniki w perspektywie co najmniej kolejnego kwartału

Zdaniem Zarządu do najistotniejszych czynników jakie będą miały wpływ na wyniki Grupy OT Logistics w kolejnych okresach należy zaliczyć zmiany związane z nową strukturą Grupy Kapitałowej i konsolidacją nowo nabywanych podmiotów. Od stycznia 2014 roku na wyniki finansowe wpływ ma działalność spółki C.Hartwig, a od lipca 2014 roku również wyniki spółki Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia. Zarząd szacuje, iż skonsolidowane wyniki Grupy Kapitałowej OT Logistics w II półroczu 2014 roku przy zachowaniu obecnych trendów, poprzez włączenie spółki BTDG do konsolidacji, na podstawie realizowanych przez nią danych finansowych wpłyną na zwiększenie przychodów o około 30 mln zł, a EBITDA o około 5 mln zł.

Realizowana przez Grupę OT Logistics strategia rozwoju zakłada dalsze umacnianie pozycji rynkowej poprzez akwizycję podmiotów działających w szeroko pojętej branży logistycznej. Potencjalny wpływ na wyniki finansowe Grupy będzie mogło mieć tempo oraz warunki realizacji strategii rozwoju.

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

5.1. Postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej

W okresie sprawozdawczym nie toczyły się postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego ani przed organem administracji publicznej dotyczące zobowiązań albo wierzytelności Spółki lub jednostki od niej zależnej, których pojedyncza lub łączna wartość stanowiła co najmniej 10% kapitałów własnych Spółki.

5.2. Inne informacje istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz możliwości realizacji zobowiązań przez Grupę Kapitałową OT Logistics

W dniu 23 kwietnia 2014 roku Rada Nadzorcza Spółki wybrała Deloitte Polska Sp. z o.o. Sp.k. jako podmiot uprawniony do przeprowadzenia badania rocznego sprawozdania finansowego Spółki oraz rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej OT Logistics za rok 2014. Wybór biegłego rewidenta dokonany został zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zawodowymi w drodze postępowania ofertowego. O wyborze podmiotu uprawnionego do badania sprawozdań finansowych Spółka informowała w treści raportu bieżącego nr 25/2014 z dnia 23 kwietnia 2014 roku.

Sprawozdanie finansowe zawiera podstawowe informacje, które są istotne dla oceny sytuacji Grupy Kapitałowej OT Logistics. Zdaniem Zarządu nie istnieją obecnie żadne zagrożenia dla realizacji zobowiązań Grupy.

Nagrody i wyróżnienia:

- OT Logistics S.A. uznano za najlepszą szczecińską „Firmę Roku 2013”. Nagrodę wręczono 22 maja 2014 na uroczystej Gali wręczenia Nagród Gospodarczych Prezydenta Miasta Szczecin BUSOLI BIZNESU i Wyróżnień za 2013 rok.
- Spółka OT Logistics znalazła się w gronie laureatów rankingu Diamenty Forbesa 2014. W rankingu nagrodzone zostały firmy, które najszybciej zwiększyły swoją wartość w ciągu ostatnich 3 lat działalności.

- Spółka OT Logistics została nominowana do nagrody „Szczecińskie Szczupaki 2013” plebiscytu organizowanego przez „Gazetę Wyborczą”. W konkursie docenia się firmy i osoby, które swoją działalnością rozwijają Szczecin albo tworzą ważne dla miasta wydarzenia.

Pozostałe wydarzenia:

- Spółka OT Logistics S.A. została pierwszym w historii szczecińskiej instytucji „Mecenasem Opery” w sezonie 2014/2015. Porozumienie dotyczące współpracy pomiędzy Operą na Zamku w Szczecinie a OT Logistics zostało podpisane 16 maja 2014 roku.
- Spółka OT Logistics S.A. została złotym sponsorem konferencji „Coaltrans Poland 2014”. Coaltrans zorganizował drugą konferencję poświęconą zagadnieniom związanym z przemysłem wydobywczym i węglem.
- OT Logistics wzięła udział w II Międzynarodowych Targach i Konferencji Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej Waterways Expo 2014 roku w Bydgoszczy. Międzynarodowe Targi Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej to doskonała platforma wymiany informacji, prezentacji rozwiązań i kompetencji kluczowych dla właściwej realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych zarówno z gospodarczym i turystycznym wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych jak i ochroną przeciwpowodziową.
- W marcu 2014 roku Spółka C.Hartwig Gdynia S.A. została uhonorowana przez firmę Wood-Mizer Industries Sp. z o.o. tytułem „Dostawca Roku 2013”.
- C. Hartwig Gdynia S.A. zrealizowała zlecenie dotyczące udziału polskich sportowców w XXII Zimowych Igrzyskach Olimpijskich 2014 w Soczi. Całe przedsięwzięcie obejmowało organizację transportu lotniczego sportowców i ich sprzętu sportowego.
- C. Hartwig Gdynia S.A. w maju 2014 roku decyzją Kapituły Programu „Niezawodny Dostawca PKN ORLEN S.A.” dostała wyróżnienie w kategorii „Usługi logistyczne” za rzetelność, solidność i profesjonalną współpracę w roku 2013.
- Port Handlowy Świnoujście w lutym 2014 roku otrzymał prestiżową nagrodę Prezydenta Miasta Świnoujście TRYTON 2013 w kategorii gospodarka i przedsiębiorczość.
- C. Hartwig Gdynia S.A. został wyróżniony w rankingu Transport Spedycja Logistyka w kategorii „spedycja morska”, zdobywając 1 miejsce pod względem przychodów ze sprzedaży TSL w 2013 roku. Branżową nagrodę odebrał p. Jerzy Lewicki, Prezes Zarządu C. Hartwig Gdynia, podczas Gali TSL 2014, która odbyła się 24 czerwca 2014 roku.
- C. Hartwig Gdynia S.A. została wyróżniona za wyniki w sprzedaży przez przewoźników takich jak LOT Polskie Linie Lotnicze, Austrian Airlines, Lufthansa czy British Airways.
- C. Hartwig Gdynia S.A. uzyskała II miejsce w VIII edycji Konkursu Kalendarzy branży TSL w kategorii kalendarzy ściennych.

5.3. Kontakt dla inwestorów

Wszystkie istotne dla inwestorów informacje dostępne są na stronie internetowej Spółki OT Logistics S.A. pod adresem:

<http://otlogistics.com.pl/pl/relacje-inwestorskie>

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej OT Logistics za I półrocze 2014 zostało sporządzone i zatwierdzone do publikacji dnia 26 sierpnia 2014 roku.

Prezes Zarządu - Piotr Pawłowski

Wiceprezes Zarządu - Daniel Stachewicz

Wiceprezes Zarządu – Lech Jeziorny