



**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU  
Z DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI ATC CARGO S.A.  
W ROKU OBOROTOWYM  
OD DNIA 01 STYCZNIA 2011 ROKU DO DNIA 31 GRUDNIA 2011 ROKU**

<b>PRZYCHODY</b>	<b>91,899 mln zł</b>
<b>ZYSK OPERACJNY</b>	<b>4,0 mln</b>
<b>ZYSK NETTO</b>	<b>2,5 mln zł</b>
<b>EBITDA OPERACYJNA</b>	<b>4,6 mln zł</b>

## **1. Wprowadzenie i charakterystyka działalności**

ATC Cargo S.A. („Spółka”, „Emitent”) jest spółką dominującą Grupy Kapitałowej ATC Cargo S.A. („Grupa ATC Cargo”).

Spółka ATC CARGO S.A. jest przedsiębiorstwem spedycyjnym specjalizującym się w oferowaniu kompleksowych rozwiązań logistycznych. Spółka jest organizatorem transportu, obsługuje ładunki „door to door” transportem morskim, lotniczym, drogowym, bądź z zastosowaniem rozwiązań intermodalnych. Zajmuje się również doradztwem, obsługą celną, wykonywaniem wymaganych badań, uzyskiwaniem stosownych certyfikatów, magazynowaniem, obsługą portową itp.

Z usług ATC Cargo S.A. korzystają przedsiębiorcy importujący lub eksportujący towary na terenie Europy i innych kontynentach.

Istota usługi spedycyjnej polega na organizacji załadunku/rozładunku, zapewnieniu transportu oraz pełnej obsłudze formalnej (celna, ubezpieczeniowa) związanej z przewozem ładunku. Spedytor nadzoruje transport ładunku podczas całego procesu oraz rozwiązuje ewentualne problemy, mogące pojawić się w trakcie jego przebiegu. Wraz ze wzrostem stopnia skomplikowania procesu transportowego spedycja zaczyna odgrywać coraz większą rolę jako ogniwo spinające poszczególne elementy procesu transportowego. Zakres usług świadczonych przez firmy spedycyjne jest coraz szerszy i dlatego co raz częściej przedsiębiorstwa spedycyjne funkcjonują jak firmy logistyczne.

Firmy spedycyjne nie ponoszą, w przeciwieństwie do firm transportowych, wysokich kosztów związanych z wykonywaniem usługi. Określenie wysokości marży na poszczególne usługi uzależnione jest od takich czynników jak: wielkość kontraktu, jego złożoność, stopnia odpowiedzialności ponoszonej przez firmę spedycyjną, i w praktyce ustalana jest w drodze negocjacji dla każdego zlecenia oddzielnie.

Na wysokość marży istotny wpływ mają wzajemne relacje pomiędzy firmą spedycyjną, a pozostałymi firmami łańcucha logistycznego, jak również z klientem usług spedycyjnych. Spółka świadczy usługi spedycyjne, korzystając z umiejętnie budowanych relacji pomiędzy Spółką a kooperantami, w oparciu o efektywny system prowizyjny. Celem Spółki jest stworzenie silnych i trwałych więzów, opartych na wzajemnych korzyściach. Umiejętność budowania takich kontaktów jest niezwykle istotna w działalności, którą prowadzi ATC Cargo S.A., ponieważ odpowiednio zbudowana i utrzymywana sieć agencyjna za granicą oraz dobre kontakty np. z przewoźnikami w kraju, mają decydujące znaczenie dla jakości i szybkości świadczonej usługi spedycyjnej oraz możliwych do osiągnięcia marż na działalności.

Silną stroną ATC jest zdolność pozyskiwania ładunków „powrotnych”, czyli wykorzystanie tego samego kontenera w relacji powrotnej transportu (w przeciwieństwie do realizacji transportu z wykorzystaniem osobnych kontenerów w relacji importowej i eksportowej), dzięki czemu odsetek przewożonych pustych kontenerów jest bardzo niski. Wpływa to na rentowność prowadzonej działalności.

## 2. Historia rozwoju

2006	Rejestracja Spółki ATC Cargo Sp. z o.o. i rozpoczęcie działalności
2007	Rozpoczęcie prac nad budową zintegrowanego systemu zarządzania przedsiębiorstwem
2008	Przekształcenie ATC Cargo w spółkę akcyjną Podpisanie pierwszej umowy z międzynarodową korporacją (IKEA) Otwarcie placówek regionalnych w Poznaniu i Łodzi
2009	Zajęcie czołowych pozycji w statystykach przeładunków kontenerowych na portowych terminalach kontenerowych: BCT, GCT, DCT, GTK Uzyskanie statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy Wspólnotowego AEO jako jeden z pierwszym podmiotów w Polsce Rozpoczęcie realizacji projektu B2B ze środków pozyskanych w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka Działanie 8.2. Otwarcie kolejnych placówek regionalnych – w Warszawie i Zielonej Górze
2010	Debiut na rynku New Connect, dwie prywatne emisje akcji (pozyskanie 4,7 mln zł) Powołanie pierwszej spółki zależnej Openlog Sp. z o.o.
2011	<b>Wprowadzenie usługi transportu intermodalnego, utworzenie spółki celowej ATC RAIL S.A.</b> <b>Powołanie kolejnych spółek zależnych: NLS S.A. oraz BFC Sp. z o.o.</b> <b>Wprowadzenie nowych usług: drobnica morska, fracht lotniczy, dystrybucja krajowa</b> <b>Trzecia emisja akcji na rynku New Connect – pozyskanie 5,1 mln zł</b>

## 3. Akcjonariat oraz zmiany w akcjonariacie

Na dzień 1 stycznia 2011 roku następujący akcjonariusze mogli wykonywać prawo głosu na walnym zgromadzeniu Spółki:

Tabela Struktura akcjonariatu na dzień 01.01.2011r.

Akcjonariusz	Seria	Liczba akcji	Procent akcji	Liczba głosów WZ	Procent na głosów na WZ
Artur Jadeszko	A - akcje imienne	1 000 000	18,18%	2 000 000	23,5%
	akcje na okaziciela	420 000	7,64%	420 000	4,9%
Jarosław Szczęsny	A - akcje imienne	1 000 000	18,18%	2 000 000	23,5%
	akcje na okaziciela	420 000	7,64%	420 000	4,9%
Wiktor Bąk	A - akcje imienne	1 000 000	18,8%	2 000 000	23,5%
Pozostali	B, C, D - na okaziciela	2 060 000	30,18%	2 060 000	19,5%
<b>Razem</b>	<b>A B C D</b>	<b>5 900 000</b>	<b>100,0%</b>	<b>8 900 000</b>	<b>100,0%</b>

W ostatnim dniu okresu obrotowego, którego dotyczy niniejszy raport, tj. w dniu 31 grudnia 2011 roku, następujący akcjonariusze mogli wykonywać prawo głosu na walnym zgromadzeniu Spółki:

Tabela Struktura akcjonariatu na dzień 31.12.2011r.

Akcjonariusz	Seria	Liczba akcji	Procent akcji	Liczba głosów na WZ	Procent głosów na WZ
Artur Jadeszko	A - akcje imienne	1 000 000	15,4%	2 000 000	21%
	akcje na okaziciela	185 451	2,9%	185 451	2%
Jarosław Szczęsny	A - akcje imienne	1 000 000	15,4%	2 000 000	21%
	akcje na okaziciela	300 000	4,6%	300 000	3%
Wiktor Bąk	A - akcje imienne	1 000 000	15,4%	2 000 000	21%
Fundusze Inwestycyjne zarządzane przez Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A.	Akcje na okaziciela w tym akcje serii E	1 199 805	18,5%	1 199 805	13%
Pozostali	B, C, D, E - na okaziciela	1 814 744	27,9%	1 814 744	19%
<b>Razem</b>	<b>A B C D E</b>	<b>6 500 000</b>	<b>100,0%</b>	<b>9 500 000</b>	<b>100,0%</b>

Raportami bieżącymi z dnia 18 stycznia 2011r. (ESPI nr 2/2011 oraz ESPI nr 3/2011) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował, iż na podstawie zawiadomienia otrzymanego dnia 17 stycznia 2011 roku w trybie art. 160 ust. 1 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi oraz art. 69 ustawy z dnia 29 lipca 2005 roku o ofercie Emitent powziął informację o zbyciu akcji Spółki dokonanej przez Prezesa Zarządu, Artura Jadeszko. W wyniku sprzedaży akcji w dniu 17 stycznia 2011 roku w trybie transakcji pakietowej pozasesyjnej zbyto 240.000 akcji zwykłych na okaziciela serii B za cenę jednostkową 5,85 zł. W wyniku sprzedaży akcjonariusz Artur Jadeszko zmniejszył swój udział w kapitale zakładowym Spółki o 4,07% oraz udział w posiadanych głosach na walnym zgromadzeniu Spółki o 2,7%.

Raportami bieżącymi z dnia 25 stycznia 2011r. (ESPI nr 4/2011 oraz ESPI nr 5/2011) Zarząd ATC Cargo S.A., na podstawie zawiadomienia, które otrzymał w trybie art. 69 ustawy z dnia 29 lipca 2005 roku o ofercie publicznej i warunkach wprowadzenia instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych od PZU Asset Management S.A., podmiotu występującego w imieniu Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A., poinformował o transakcji kupna na rynku zorganizowanym z dnia 17 stycznia 2011 roku, w wyniku której ten podmiot nabył 445.000 akcji spółki ATC Cargo S.A., co stanowiło 8,09% udziału w kapitale zakładowym Spółki oraz 5,24% udziału w ogólnej liczbie głosów.

Raportem bieżącym z dnia 14 października 2011r. (ESPI nr 11/2012) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował o nabyciu akcji Spółki dokonanych przez Pana Artura Jadeszko – Prezesa Zarządu ATC Cargo S.A. W wyniku nabycia akcji w transakcjach w dniach 30 września 2011 roku i 11 października 2011 roku w trybie transakcji sesyjnych zwykłych w alternatywnym systemie obrotu na rynku NewConnect Pan Artur Jadeszko nabył łącznie 4961 akcji na okaziciela ATC Cargo S.A.

Raportem bieżącym z dnia 08 listopada 2011r. (EBI nr 29/11) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował o zakończeniu subskrypcji akcji serii E emitowanych na podstawie uchwały Nr 11/2011 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki z dnia 19 października 2011 roku w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki w drodze emisji nowych akcji serii E z wyłączeniem prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszy i ich objęcia w trybie subskrypcji prywatnej nie mającej charakteru oferty publicznej. W ramach przeprowadzonej subskrypcji prywatnej zostało objętych 600.000 akcji zwykłych na okaziciela serii E. Akcje serii E zostały objęte za cenę 8,50 zł za jedną akcję.

Raportem bieżącym z dnia 07 grudnia 2011r. oraz 19 grudnia 2011r. (ESPI nr 15/2011 oraz ESPI nr 16/2011) Zarząd ATC Cargo S.A., na podstawie zawiadomienia, które otrzymał w trybie art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2005 roku o ofercie publicznej i warunkach wprowadzenia instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych od PZU Asset Management S.A., podmiotu występującego w imieniu Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A., poinformował o objęciu 600.000 akcji serii E Spółki w drodze emisji Nowych Akcji Serii E przez ten podmiot, co stanowiło 18,46% udziału w kapitale zakładowym Spółki oraz 12,63% udziału w ogólnej liczbie głosów.

Raportem bieżącym z dnia 01 lutego 2012r. (ESPI nr 2/2012) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował o nabyciu akcji Spółki dokonanych przez Pana Artura Jadeszko – Prezesa Zarządu ATC Cargo S.A. W wyniku nabycia akcji w okresie od 25.10.2011r. do 31.12.2011r. w trybie transakcji sesyjnych zwykłych w alternatywnym systemie obrotu na rynku NewConnect Pan Artur Jadeszko nabył łącznie 490 akcji na okaziciela ATC Cargo S.A. po cenie 9,00 złotych za jedną akcję.

Raportem bieżącym z dnia 28 lutego 2012r. (ESPI nr 9/2012) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował o sprzedaży przez akcjonariusza spółki Pana Jarosława Szczęsnego w dniu 27 maja 2011 roku 120.000 akcji Spółki, wobec czego udział w głosach akcjonariusza na walnym zgromadzeniu Spółki na koniec 2011 roku zmniejszył się do 24%.

#### Zmiany w strukturze akcjonariatu do dnia sporządzenia niniejszego raportu:

Do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania struktura akcjonariatu uległa kolejnym, następującym zmianom:

Raportem bieżącym z dnia 02 lutego 2012r. (ESPI nr 3/2012 oraz ESPI nr 11/2012) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował o transakcjach nabycia 3.522 akcji Spółki za średnią cenę 6,07 zł przez Pana Artura Jadeszko – Prezesa Zarządu ATC Cargo S.A. zawartych w okresie od 11.01.2012r. do 01.02.2012r.

Raportem bieżącym z dnia 28 lutego 2012r. (ESPI nr 9/2012) Zarząd ATC Cargo S.A. poinformował również o sprzedaży przez akcjonariusza spółki Pana Jarosława Szczęsnego w dniach 04.01.2012-17.02.2012r. 175.046 akcji Spółki, wobec czego udział w głosach akcjonariusza na walnym zgromadzeniu Spółki zmienił się z 24% na 22,4%.

Raportem bieżącym z dnia 05 marca 2012r. (ESPI nr 10/2012) Zarząd ATC Cargo S.A. powziął informację o transakcji zbycia pozostałych posiadanych przez Pana Jarosława Szczęsnego akcji na okaziciela Spółki, wobec czego akcjonariusz udział w głosach akcjonariusza na walnym zgromadzeniu Spółki zmienił się z 22,4% do 21%.

Tabela Struktura akcjonariatu na dzień 30.03.2011r.

Akcjonariusz	Seria	Liczba akcji	Procent akcji	Liczba głosów na WZ	Procent głosów na WZ
Artur Jadeszko	A - akcje imienne	1 000 000	15,4%	2 000 000	21%
	akcje na okaziciela	188 973	2,9%	188 973	2%
Jarosław Szczęsny	A - akcje imienne	1 000 000	15,4%	2 000 000	21%
Wiktor Bąk	A - akcje imienne	1 000 000	15,4%	2 000 000	21%
Fundusze Inwestycyjne zarządzane przez Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych PZU S.A.	Akcje na okaziciela w tym akcje serii E	1 199 805	18,5%	1 199 805	13%
Pozostali	B, C, D, E - na okaziciela	2 111 222	32,5%	2 111 222	22%
<b>Razem</b>	<b>A B C D E</b>	<b>6 500 000</b>	<b>100,0%</b>	<b>9 500 000</b>	<b>100,0%</b>

#### 4. Władze Spółki – Zarząd i Rada Nadzorcza

Organem zarządzającym Emitenta jest Zarząd.

Aktualny Zarząd Emitenta jest dwuosobowy, a w jego skład wchodzi:

- Pan Artur Jan Jadeszko – Prezes Zarządu, pełniący swoją funkcję przez cały okres 2011 roku,
- Pan Wiktor Radosław Bąk – Wiceprezes Zarządu, pełniący swoją funkcję przez cały okres 2011 roku.

Dnia 01 stycznia 2011 roku w skład Zarządu Emitenta wchodziło 3 członków. Dnia 10 stycznia 2011r. Rada Nadzorcza ATC Cargo S.A. przyjęła rezygnację pana Jarosława Szczęsnego z członka Zarządu Spółki.

Organem nadzorczym Emitenta jest Rada Nadzorcza.

W skład Rady Nadzorczej na dzień 31 grudnia 2011 roku wchodzili:

Jacek Jerzemowski – Przewodniczący Rady Nadzorczej  
 Łukasz Greinke – Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej  
 Apolonia Piekart – członek Rady Nadzorczej  
 Wiktoria Bąk – członek Rady Nadzorczej  
 Jarosław Leszczyszyn – członek Rady Nadzorczej

Do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Rady Nadzorczej uległ następującym zmianom:

W dniu 24 marca 2012 roku Pan Jarosław Leszczyszyn złożył rezygnację z funkcji członka Rady Nadzorczej ATC CARGO S.A.

Dnia 26 marca 2012 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwałę w sprawie powołania na stanowisko członka Rady Nadzorczej Pani Marty Kamińskiej.

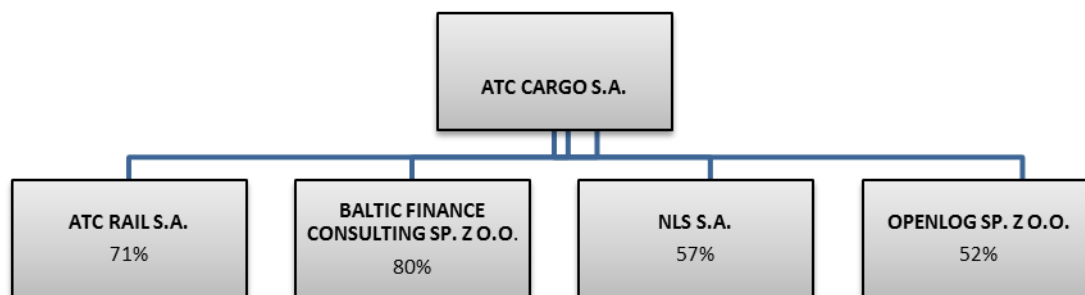
#### 5. Grupa Kapitałowa

##### Ogólna charakterystyka – powiązania organizacyjne i kapitałowe

Spółka ATC Cargo S.A. jest spółką dominującą w ramach grupy kapitałowej w rozumieniu art. 4 pkt 14 ustawy o ofercie oraz w rozumieniu art. 3 pkt 16 ustawy o obrocie w zw. z art. 3 ust. 1 pkt 37 ustawy o rachunkowości.

Jako Spółka dominująca, Emitent ustala ogólną strategię działania dla całej grupy kapitałowej i implementuje do Spółek zależnych postanowienia, zasady obowiązujące w ATC CARGO S.A. Poprzez takie działania Spółka wzmacnia pozycję całej grupy na tle konkurencji i zwiększa jej potencjał do rozwoju.

Grupa Kapitałowa ATC Cargo składa się ze Spółki i czterech Spółek zależnych. Poniższy schemat przedstawia strukturę grupy z uwzględnieniem kryterium głosów jakimi Emitent dysponuje na Walnym Zgromadzeniu lub Zgromadzeniu Wspólników tych Spółek:



#### Liczba i wartość nominalna wszystkich akcji Spółki w jednostkach powiązanych

ATC CARGO S.A. posiada udziały w następujących podmiotach:

1. **OPENLOG Sp. z o.o.** – 52 udziałów o łącznej wartości nominalnej 2 600,00 złotych;
2. **Baltic Finance Consulting Sp. z o.o.** – 800 udziałów o łącznej wartości nominalnej 40 000,00 złotych;
3. **NLS S.A.** – 400 000 400.000 akcji imiennych serii A tej spółki uprzywilejowanych co do głosu w ten sposób, że 1 akcja daje 2 głosy na Walnym Zgromadzeniu o łącznej wartości 40 000,00 złotych, , co oznacza, że Emitent dysponuje 40% udziałem w kapitale zakładowym, a tym samym bezpośrednio większością 57% głosów na Walnym Zgromadzeniu;
4. **ATC Rail S.A.** – 3.500.000 akcji imiennych serii A uprzywilejowanych co do głosu w ten sposób, że 1 akcja daje 2 głosy na Walnym Zgromadzeniu, a także 6.500.000 akcji na okaziciela serii B tej spółki, co oznacza, że Emitent dysponuje 65% udziałem w kapitale zakładowym, a tym samym bezpośrednio większością 71% głosów na Walnym Zgromadzeniu o łącznej wartości 1.000.000 mln złotych.

#### Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką w grupie kapitałowej

- W dniu 27 kwietnia 2011r. Spółka zawiązała spółkę akcyjną o nazwie ATC RAIL S.A. z siedzibą w Gdyni. Wszystkie akcje spółki ATC RAIL S.A. zostały objęte przez Spółkę ATC Cargo S.A. po cenie nominalnej 0,10 zł. Kapitał zakładowy spółki ATC RAIL S.A. na dzień 31 grudnia 2011 roku wynosił 1.000.000,00zł.
- Dnia 22 kwietnia 2011r powstała NLS Spółka Akcyjna na podstawie umowy Spółki w formie aktu notarialnego, repertorium nr 997/2011 w Kancelarii Notarialnej Anny Elżbiety Wiśniewskiej w Gdyni przy ul. Świętojańskiej 69 lok.1. Spółka powstała na czas nieokreślony. Kapitał zakładowy spółki NLS S.A. na dzień 31-12-2011 wynosił 40.000,00 zł.

#### **6. Istotne zdarzenia mające wpływ na działalność Spółki w 2011 roku**

- Dnia 14 lipca 2011r Zarząd Spółki podpisał umowę ze spółką Imperial Tabacco Polska S.A. z siedzibą w Jankowicach. Przedmiotem umowy jest świadczenie przez Spółkę na rzecz Imperial Tabacco Polska S.A. usług spedycyjnych polegających na obsłudze ładunków importowych oraz usług z zakresu obsługi celnej. Szacunkowa roczna wartość zawartej umowy wynosi 3-4mln zł. Zawarta umowa ze spółką Imperial Tabacco Polska S.A. z siedzibą w Jankowicach stanowi kontynuację współpracy rozpoczętej w roku 2010.
- Dnia 3 sierpnia 2011r. Zarząd Spółki podpisał aneks do umowy ze spółką Jysk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, na mocy którego zawarto współpracę na kolejny rok oraz zwiększono wolumen obrotów pomiędzy spółkami. W przedmiocie umowy pozostaje bez zmian świadczenie przez Spółkę na rzecz Jysk Sp. z o.o. obsługi w zakresie spedycji, operacji portowych, transportu oraz obsługi celnej. Szacunkowa wartość umowy w przyszłym roku wyniesie ok. 6 mln zł. Umowa została zawarta na czas nieokreślony.
- Dnia 28 listopada 2011r. Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, wydał postanowienie w przedmiocie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki z kwoty 590.000,00 zł do kwoty 650.000,00 zł w drodze emisji 600.000 akcji zwykłych serii E oraz zarejestrowano zmiany w Statucie Spółki.
- W dniu 27 kwietnia 2011 roku Emitent zawiązał spółkę akcyjną o nazwie ATC RAIL S.A. z siedzibą w Gdyni. Wszystkie akcje spółki ATC RAIL S.A. zostały objęte przez Spółkę ATC Cargo S.A. po cenie nominalnej

0,10 zł. Kapitał zakładowy spółki ATC RAIL S.A. na dzień 31 grudnia 2011 roku wynosił 1.000.000,00 złotych.

- W 2011 roku Spółka rozwinęła portfolio swoich usług o trzy nowe usługi świadczone bezpośrednio przez ATC Cargo S.A. z pominięciem podwykonawców – usługę frachtu lotniczego, morskich przesyłek drobnicowych oraz usługi dystrybucyjne. W tym celu zostały utworzone trzy nowe działy: Dział frachtu lotniczego w oddziale w Warszawie, Dział przesyłek drobnicowych w oddziale w Poznaniu oraz Dział dystrybucji w Gdyni. Usługi frachtu lotniczego oraz przesyłek drobnicowych polegają na kompleksowej organizacji przez Spółkę własnych konsolidacji ładunków w wybranych portach (w przeciwieństwie do zlecenia drobnych ładunków zewnętrznym podmiotom), tworzeniu regularnych połączeń transportowych na wybranych kierunkach i w efekcie realizację obsługi ‘door to door’ zleconego ładunku.
- W roku objętym niniejszym sprawozdaniem nie miały miejsca nietypowe zdarzenia mające wpływ na działalność Emitenta w 2011 roku.

## 7. Czynniki zewnętrzne i wewnętrzne istotne dla rozwoju Spółki mające miejsce w 2011 roku oraz perspektywy rozwoju działalności w roku 2012

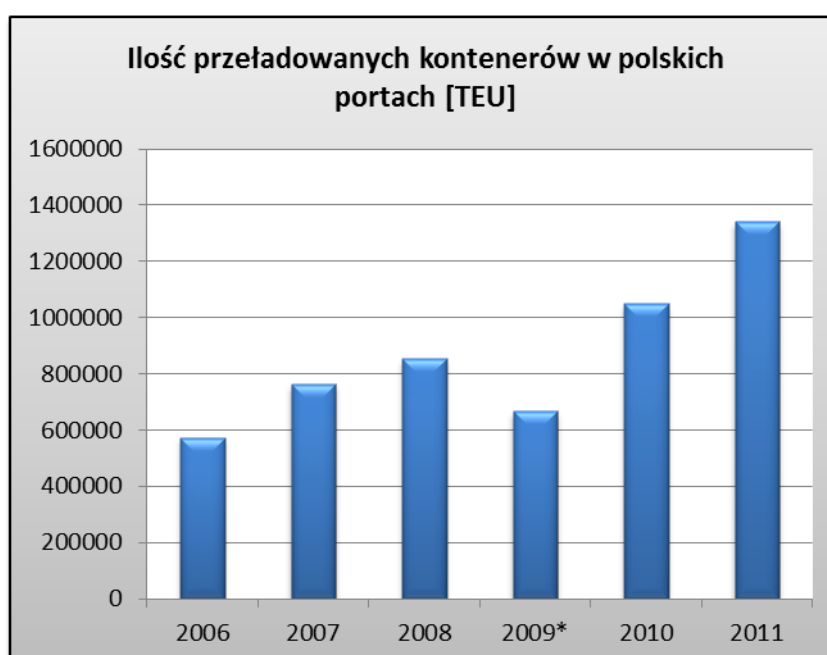
### 7.1. Czynniki zewnętrzne

#### ➤ Wzrost obrotu kontenerowego na rynku polskim

W roku 2011 polskie porty odnotowały 28% wzrost ilości przeładowanych kontenerów morskich, co świadczy o utrzymującej się bardzo dobrej koniunkturze w branży kontenerowej oraz rosnącym potencjale rynku polskiego, który rośnie kilkakrotnie szybciej niż rynek światowy. Wzrost obrotu kontenerowego na rynku polskim pozytywnie wpływa na zwiększenie popytu na usługi świadczone przez Emitenta, a ponadto uzasadnia kierunek rozwoju działalności obrany przez Emitenta

Liczba przeładowanych kontenerów na polskich terminalach kontenerowych w polskich portach [TEU]

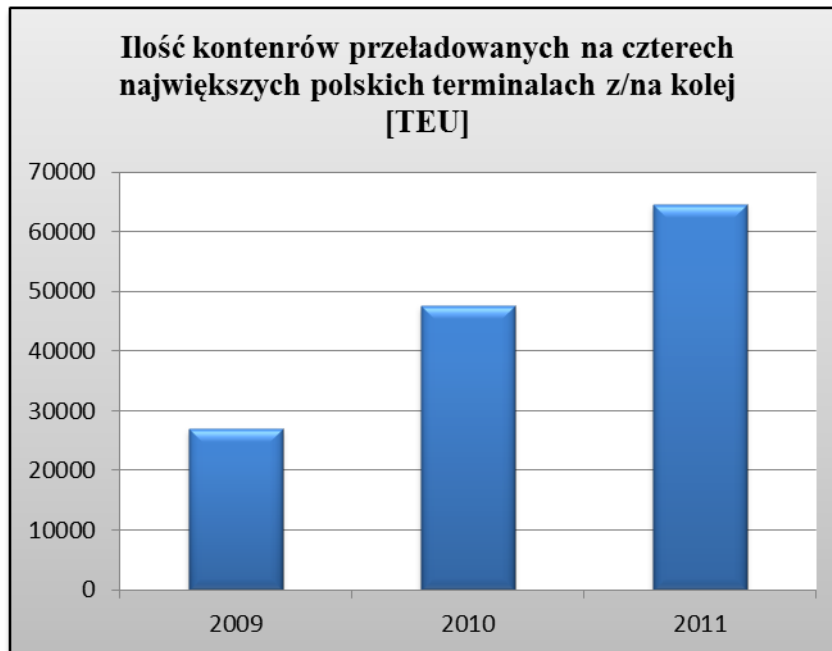
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
BCT	402 557	493 860	440 591	226 764	281 142	361 865
DCT	-	4 423	106 469	162 253	451 730	634 871
GCT	54 293	116 568	167 502	149 273	199 101	246 382
GTK	78 364	96 873	77 889	74 809	62 309	43 057
DP PS	38 071	50 065	61 940	52 721	56 398	54 985
<b>SUMA</b>	<b>573 285</b>	<b>761 789</b>	<b>854 391</b>	<b>665 820</b>	<b>1 050 680</b>	<b>1 341 160</b>



\* W 2009 roku porty odnotowały spadek ilości przeładowanych kontenerów w związku z ogólnoswiatową recesją

Dotychczas utrzymujące się tendencje wzrostowe w zakresie obrotu kontenerowego zarówno w Polsce, jak i na świecie, pozwalają założyć co najmniej 20% procentowy wzrost rynku kontenerowego w Polsce w roku 2012.

➤ **Wzrost liczby kontenerów przewożonych z wykorzystaniem kolei**



W roku 2011 polskie porty odnotowały kolejny znaczący wzrost ilości kontenerów przeładowanych na terminalach kontenerowych z i na kolej, co jest wynikiem oddziaływania kilku czynników.

Przede wszystkim wzrastają opłaty za przewozy drogowe kontenerów, będące dominującym środkiem transportu kontenerów na terenie kraju, co przekłada się na rosnące zainteresowanie alternatywnymi formami przewozu tej jednostki ładunkowej. W obliczu wciąż rosnących cen paliw i akcyzy, koszty transportu kontenerów drogą osiągnęły poziom cenowy podobny do kosztów transportu kolejowego, a przy zastosowaniu pewnych rozwiązań logistycznych, koszty za transport kolejowy mogą być niższe od drogowego.

Poza tym istotnym bodźcem do rozwoju rynku przewozów kolejowych w obrocie kontenerowym jest wprowadzenie przez Ministerstwo Infrastruktury przepisów ograniczających wagę samochodów transportowych na drodze, co uniemożliwia realizację przewozów drogą ładunków ciężkich. Takiego ograniczenia nie ma transport kolejowy.

Nie bez znaczenia pozostają również działania Unii Europejskiej i Ministerstwa Infrastruktury dotyczące redukcji negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko oraz ograniczenia emisji dwutlenku węgla poprzez promowanie alternatywnym środków transportu ładunków skonteneryzowanych.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że coraz większe grono odbiorców usług spedycyjnych w Polsce warunkuje współpracę tym, że usługi mają być realizowane w oparciu o przewozy kombinowane (inaczej intermodalne; łączące co najmniej dwa środki transportu, np. kolej i samochód). Tendencja ta widoczna jest szczególnie wśród dużych międzynarodowych koncernów typu Ikea czy Jysk, gdzie duży nacisk kładziony jest na spełnianie międzynarodowych wymogów środowiskowych, które postulują ograniczenie udziału transportu drogowego na rzecz transportu kolejowego.

Obserwowana sytuacja pozwala założyć, że rynek przewozów intermodalnych, w tym kolejowych, jest w fazie rozwoju i będzie się dynamicznie rozwijał w przyszłości poprzez przejęcie części wolumenu w tej chwili transportowanego drogą, a także poprzez skonsumowanie wcześniej opisanego wzrostowego potencjału obrotu kontenerowego.

Opisane zmiany stały się punktem zwrotnym w strategii rozwoju Spółki i spowodowały, iż od 2011 roku ATC Cargo S.A. skierowało znaczną część swoich zasobów na rozwój serwisu intermodalnego w oparciu o transport kolejowy obsługiwanych kontenerów. Spółka zamierza stworzyć wyspecjalizowany serwis intermodalny, co pozwoli w przyszłości znacząco zwiększać portofolio klientów w szczególności o te podmioty, które będą oczekiwały realizacji kontraktów transportowych w oparciu o przewozy kombinowane. Należy również dodać, że realizacja usług intermodalnych, przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań logistycznych, może pozwolić w przyszłości na osiągnięcie wysokich wskaźników rentowności z prowadzonej działalności.

➤ **Znaczący spadek stawek za fracht morski**

Rynek przewozów morskich cechuje się sezonowymi znaczącymi wahaniami wysokości opłat za przewozy morskie świadczone przez linie żeglugowe (armatorzy) m.in. na rzecz Emitenta. Zgodnie z szacunkami Emitenta zmiany te wynosiły:

- wzrost stawek armatorskich o 93% w roku 2010 w stosunku do roku 2009,
- spadek stawek armatorskich o 53% w roku 2011 w stosunku do roku 2010.

W roku 2011 rynek doświadczył znaczącego spadku stawek armatorskich – 53% w obrębie roku, co miało istotny wpływ na poziom przychodów Emitenta. Spółka zakupuje usługi frachtu morskiego od armatorów w toku realizacji kompleksowej obsługi transportowej obejmującej przewozy morskie kontenerów, w związku z czym stawki spedycyjne ATC Cargo S.A. są bezpośrednio uzależnione od wysokości stawek armatorskich. Zależność ta polega na tym, że oferta cenowa Spółki składa się ze stawki za fracht morski oferowanej przez armatora i rośnie lub spada odpowiednio do wzrostu lub spadku tych stawek. Z kolei zysk na realizowanym zleceniu stanowi głównie prowizję za realizację usługi spedycyjnej wyrażoną kwotowo, a nie procentowo.

Analizując wysokość przychodów Emitenta w 2011 roku, należy zwrócić uwagę, że na osiągnięty poziom 26,1 mln złotych ze sprzedaży usług frachtu morskiego, stanowiący 28% całości przychodów Emitenta, miał negatywny wpływ ponad 50% procentowy spadek stawek frachtowych. W efekcie działania tego czynnika Spółka odnotowała spadek poziomu przychodów pochodzących z usług frachtu morskiego mimo 35% procentowego wzrostu liczby obsługiwanych przez Spółkę kontenerów drogą morską.

Do czasu sporządzenia niniejszego sprawozdania stawki za fracht morski uległy znaczącemu wzrostowi, co pozwala założyć, że przedmiotowe zjawisko będzie miało równie istotny wpływ na wysokość przychodów Emitenta w 2012 roku jak w roku 2011, tym razem zwiększając dynamikę wzrostu sprzedaży z frachtu morskiego.

➤ **Wzrost kosztów przewozów drogowych**

Według szacunków ATC Cargo S.A. stawki za transport drogowy kontenerów urosły o ponad 20% w roku 2011 w porównaniu do roku 2010. Był to rezultat wprowadzenia niekorzystnych dla rynku opłat za dostęp do infrastruktury drogowej (e-myto), wzrosty cen paliw oraz akcyzy.

Na podstawie obecnej sytuacji można stwierdzić, że koszty za transport drogowy będą rosły w tempie zbliżonym do aktualnego stanu. Dodatkowo w związku z pojawieniem się na rynku rozwiązań intermodalnych, popyt na usługi przewozów drogowych będzie stopniowo spadał, chociaż spodziewany wzrost obrotu kontenerowego może spowodować, że spadek ten nie będzie bardzo odczuwalny.

Sprzedaż usług transportu drogowego kontenerów stanowiło prawie 42% całości przychodów osiągniętych przez Spółkę w 2011 roku. Przedmiotowy wzrost nie był znacząco odczuwalny przez Emitenta w roku 2011, gdyż Spółka posiada stosunkowo stabilną strukturę zleceń i stałe portfolio przewoźników drogowych realizujących te zlecenia. Omawiany czynnik przyczynił się jednak do podjęcia przez Spółkę decyzji o wdrożeniu opisanego wyżej serwisu intermodalnego, który w przyszłości ma pozwolić na uniezależnienie się



od rosnących stawek przewoźników drogowych i oferowanie klientom atrakcyjniejszej i stabilniejszej polityki cenowej.

➤ **Gwałtowne wzrosty kursów walut**

Druga połowa 2011r. charakteryzowała się gwałtownym wzrostem kursów walut, szczególnie EURO/PLN oraz USD/PLN. W szczytowych momentach za 1 EURO płacono 4,5 zł., a za USD 3,5 zł. We wrześniu 2011 roku Narodowy Bank w Szwajcarii ustalił stały parytet wymiany pomiędzy frankiem szwajcarskim a EURO na 1,2.

W roku 2011 sprzedaż dla kontrahentów zagranicznych (walutowych) stanowiła 23,21 % ogółu sprzedaży zrealizowanej w roku obrotowym. Spółka skutecznie zabezpieczała się przed nadmiernym ryzykiem kursowym, prowadząc kontrolowaną politykę walutową obejmującą stosowanie transakcji zabezpieczających. Pozwoliło to na wyeliminowanie znaczącego wpływu wzrostów walutowych na wyniki finansowe Spółki.

7.2. Czynniki wewnętrzne

➤ **Wzrost liczby obsługiwanych kontenerów**

Wzrost liczby obsługiwanych kontenerów jest podstawowym miernikiem kondycji Spółki w głównym sektorze, w którym prowadzi działalność. W roku 2011 Spółka odnotowała 40% wzrost liczby obsługiwanych kontenerów, co o 10% przekracza dynamikę wzrostu polskiego rynku kontenerowego i jednocześnie o 10% przewyższa wcześniej prognozowane wskaźniki. Świadczy to o konsekwentnym jak również bardzo dynamicznym realizowaniu przez Emitenta wybranej strategii rozwoju ponad poziom wskaźników, które Spółka początkowo przyjęła.

Na rok 2012 Spółka zamierza po raz kolejny zwiększyć liczbę obsługiwanych kontenerów, konserwatywnie zakładając dynamikę wzrostową co najmniej na poziomie rynku, tj. 30%.

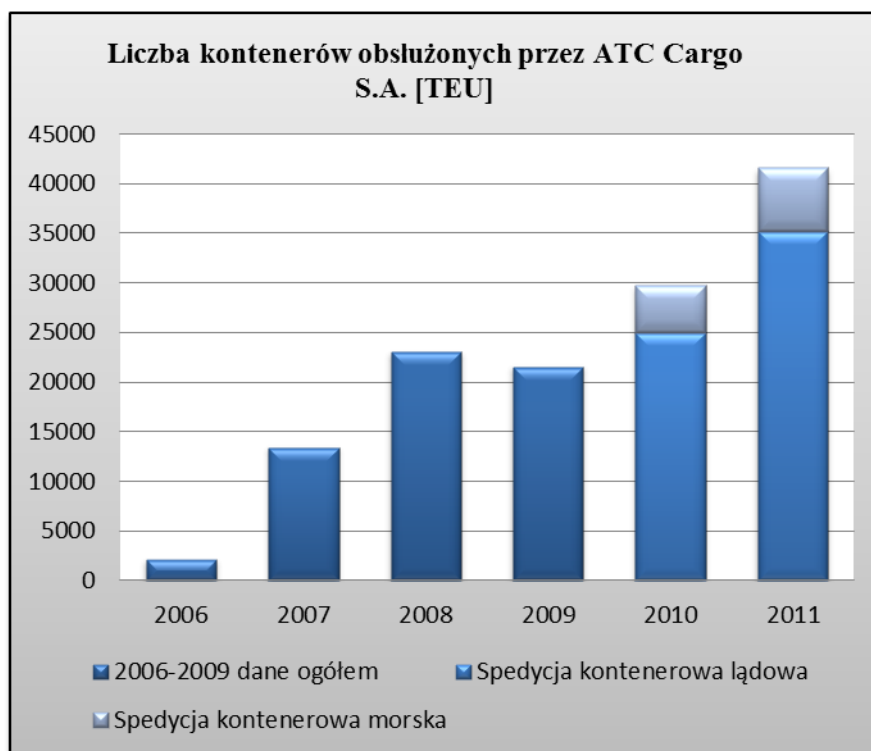


Tabela Liczba kontenerów obsługiwanych przez ATC Cargo S.A. [TEU]

TEU	2009	2010	2011	Dynamika wzrostu 2011/2010
Ogółem	21 500	29 768	41 642	40%
W tym: spedycja morska	b/d	4 776	6 431	35%

W tym: spedycja kontenerowa lądowa	b/d	24 992	35 211	41%
------------------------------------	-----	--------	--------	-----

### ➤ Poszerzenie portfolio usług o własne serwisy transportowe

#### Charakterystyka i wpływ na sytuację Emitenta

W 2011 roku Zarząd podjął decyzję o rozwinięciu portfolio swoich usług o cztery nowe usługi świadczone bezpośrednio przez ATC Cargo S.A. z pominięciem podwykonawców – **usługę frachtu lotniczego, morskich przesyłek drobnicowych, logistykę magazynową oraz transport intermodalny**. Wszystkie te usługi zalicza się do usług charakteryzujących się wysoką złożonością procesów logistycznych, znacznie bardziej wymagających niż chociażby spedycja drogową, i zobowiązujących do posiadania znacznych mas ładunkowych do osiągnięcia progu rentowności. Niemniej poszerzenie oferty o te właśnie serwisy pozwoli Spółce świadczyć jeszcze bardziej komplementarny serwis logistyczny, i w efekcie znacząco powiększyć grono obsługiwanych klientów. Należy również zaznaczyć, że po przeprowadzeniu ekspansywnych działań rynkowych i zbudowaniu odpowiedniego rynku dla tych produktów, osiągają one wysokie współczynniki rentowności, co również będzie miało przełożenie na wyniki finansowe Emitenta.

W początkowej fazie rozwoju tych usług, która obejmuje lata 2011-2012, Spółka skupia się na dokonaniu inwestycji polegających na tworzeniu struktur organizacyjnych, zatrudnieniu specjalistów i zespołu do obsługi zleceń, przeprowadzeniu ekspansywnych działań rynkowych, budowaniu rynku dla tych usług i tworzenia regularnych serwisów. Z uwagi na powyższe należy liczyć się z tym, że koszty konieczne do rozwoju przedmiotowych usług mogą wzrosnąć nieproporcjonalnie do przychodów Spółki w pierwszym etapie rozwoju.

#### Dział frachtu lotniczego, Dział morskich przesyłek drobnicowych, Dział logistyki magazynowej

W 2011 roku Spółka utworzyła trzy nowe działy: Dział frachtu lotniczego w oddziale w Warszawie, Dział przesyłek drobnicowych w oddziale w Poznaniu oraz Dział dystrybucji w Gdyni. Usługi frachtu lotniczego oraz przesyłek drobnicowych polegają na kompleksowej organizacji przez Spółkę własnych konsolidacji ładunków w wybranych portach (w przeciwieństwie do zlecenia drobnych ładunków zewnętrznym podmiotom), tworzeniu regularnych połączeń transportowych na wybranych kierunkach i w efekcie realizację obsługi 'door to door' zleconego ładunku. Pierwszym krokiem do stworzenia stabilnej obsługi magazynowej było otwarcie własnego magazynu dystrybucyjnego w Gdyni.

#### Transport intermodalny – spółka celowa ATC Rail S.A.

Z kolei jeśli chodzi o transport intermodalny w celu zachowania przejrzystości oraz optymalizacji procesów została utworzona spółka celowa ATC Rail S.A. dedykowana do organizacji przewozów kombinowanych na terenie kraju i zagranicą. Zawiązanie Spółki celowej do wykonywania działalności intermodalnej było uzasadnione również z tego powodu, że umożliwiło to świadczenie usług intermodalnych konkurencyjnym podmiotom z branży spedycyjnej, czyli zwiększenie skali działalności w krótszym okresie czasu, co ze względów biznesowych nie byłoby możliwe w strukturach ATC Cargo S.A.

W 2011 roku Spółka uruchomiła pierwsze połączenia intermodalne dla aktualnie posiadanych ładunków skierowane do woj. łódzkiego. W celu przyszłej optymalizacji kosztów ponoszonych przy organizacji połączeń Emitent rozpoczął procedury inwestycyjne we własne lądowe terminale kontenerowe oraz flotę samochodową dedykowaną do wykonywania dowozów drogowych w okolicach terminali. Dzięki tym inwestycjom Zarząd zamierza znacząco obniżyć koszty prowadzonej działalności i osiągnąć bardzo wysokie współczynniki rentowności w perspektywie kilku najbliższych lat. Omawiane inwestycje Emitent będzie kontynuował w przyszłych latach.

## 8. Najważniejsze cele Spółki na rok 2012

Głównym celem Zarządu ATC CARGO S.A. w 2012 roku jest dalsze wzmocnienie pozycji na rynku usług spedycyjnych poprzez:

- Ekspansywne działania marketingowe
- wykorzystujące panującą na rynku sytuację (spodziewany wzrost stawek armatorskich, kosztów drogowych) zmuszającą potencjalnych klientów do redukcji kosztów logistycznych
- Dalszy rozwój głównego obszaru działania – spedycji kontenerowej o konserwatywne założenie co najmniej 20% - odpowiednio do rynku
- Dalsze inwestycje i rozwój własnych serwisów transportowych: transportu intermodalnego, frachtu lotniczego, przesyłek drobnicowych, logistyki magazynowej poprzez budowanie rynku odbiorców oraz regularnych serwisów

### 9. Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe wykazane w sprawozdaniu finansowym

LATA	2011	2010	2009
Kapitał własny	13 480 599,87	6 455 217,54	872 839,55
Należności długoterminowe	24 960,42	0,00	237 208,22
Należności krótkoterminowe	17 886 236,75	13 130 848,25	8 299 460,18
Środki pieniężne i inna aktywa pieniężne	9 432 615,64	9 190 828,24	2 494 497,59
Zobowiązania długoterminowe	543 685,40	470 650,30	210 166,24
Zobowiązania krótkoterminowe	17 780 116,06	18 465 758,37	11 778 702,33
Przychody netto ze sprzedaży	91 898 490,83	79 058 151,92	35 603 257,99
Amortyzacja	618 419,48	403 730,37	273 670,18
Zysk ze sprzedaży	4 163 674,53	2 522 682,18	702 771,97
Zysk na działalności operacyjnej	4 020 605,06	1 999 575,62	646 381,15
Zysk brutto	3 283 011,61	1 810 522,97	435 145,46
Zysk netto	2 500 382,33	1 357 877,99	301 356,37
Rentowność sprzedaży brutto = zysk ze sprzedaży/przychody ze sprzedaży	4,53%	3,19%	1,97%
Rentowność sprzedaży = zysk netto/przychody ze sprzedaży	2,72%	1,72%	0,85%
Rentowność majątku = Zysk netto/aktywa ogółem	7,74%	5,23%	2,32%
Płynność I stopnia = Aktywa obrotowe/zobowiązania bieżące	1,48	1,26	1,00
Płynność II stopnia = (aktywa obrotowe – zapasy - rozliczenia międzyokresowe)/zobowiązanie bieżące	1,46	1,23	0,92
Płynność III stopnia = Inwestycje krótkoterminowe/zobowiązania bieżące	0,52	0,52	0,21

Szybkość obrotu należności = stan należności handlowych * 365 dni/przychody netto ze sprzedaży	60,00	49,00	75,00
Szybkość obrotu zobowiązań = stan zobowiązań handlowych * 365 dni/przychody netto ze sprzedaży	31,00	27,00	57,00
Pokrycie aktywów trwałych kapitałem własnym i rezerwami długoterminowymi = kapitał własny + rezerwy długoterminowe/aktywa trwałe + należności handlowe o okresie płatności powyżej 12 miesięcy	3,18	2,60	0,77
Trwałość struktury finansowania = kapitał własny + rezerwy długoterminowe + zobowiązania długoterminowe/suma aktywów	0,43	0,28	0,09

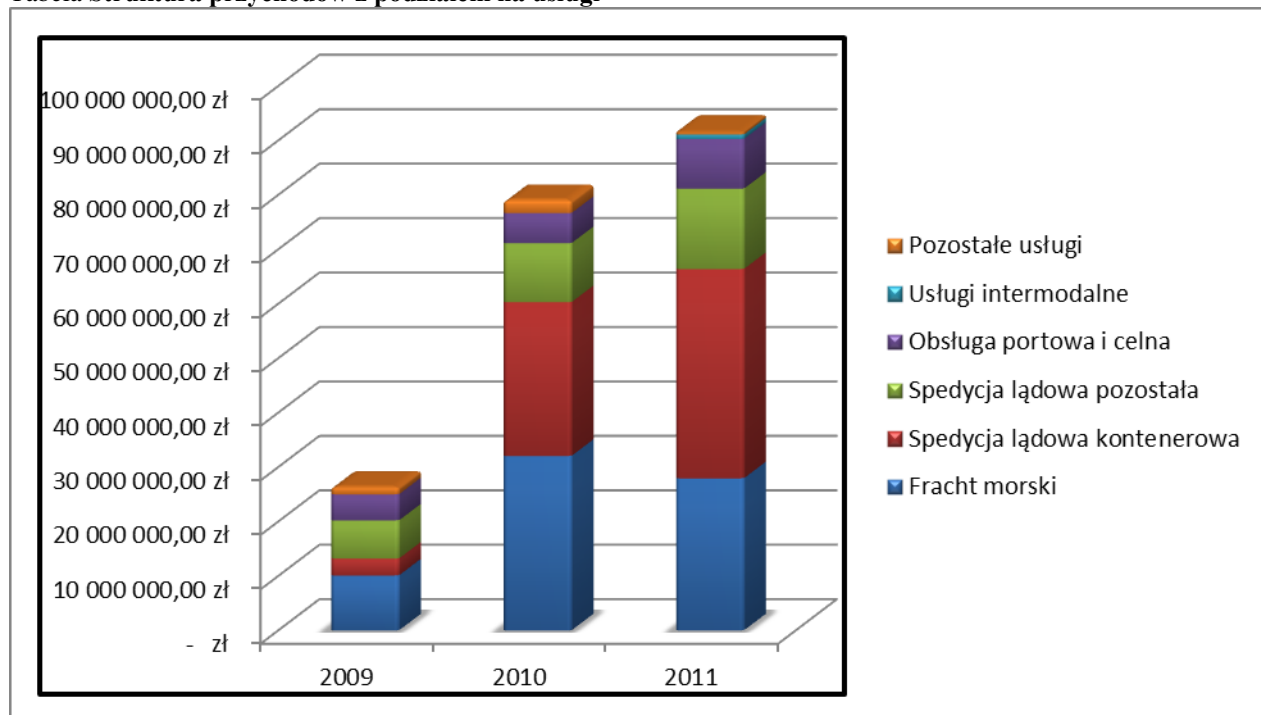
Szczegółowe wyniki finansowe prezentuje sprawozdanie finansowe, opinia i raport biegłego rewidenta.

W 2011 roku zostały przekroczone założenia przyjęte w planach:

- bilans po stronie aktywów i pasywów wykazuje sumę 32 320 632,64 zł (słownie: trzydzieści dwa miliony trzysta dwadzieścia tysięcy sześćset trzydzieści dwa złote 64/100)
- sprzedaż za 2011r. wyniosła 91 898 490,83 zł (netto) z marżą I na poziomie 17 %,
- zysk netto za 2011r. wyniósł 2 500 382,33 zł.

## 10. Struktura przychodów z podziałem na usługi

Tabela Struktura przychodów z podziałem na usługi



Rodzaj usługi	2009	2010	2011
Fracht morski	10 099 574,53	32 039 680,91	<b>27 941 388,90</b>
Spedycja lądowa kontenerowa	12 072 014,30	28 243 272,67	<b>38 447 378,92</b>
Spedycja lądowa pozostała	7 000 000,00	10 835 816,23	<b>14 737 993,25</b>
Obsługa portowa i celna	4 808 537,98	5 530 709,04	<b>9 142 263,46</b>
Usługi intermodalne	b/d	b/d	<b>802 600,00</b>
Spedycja drobnicowa	b/d	b/d	<b>33 353,40</b>
Fracht lotniczy	b/d	b/d	<b>372 065,40</b>
Pozostałe usługi	1 326 131,18	2 408 673,07	<b>421 447,31</b>
<b>SUMA</b>	<b>665 820</b>	<b>79 058 151,92</b>	<b>91 898 490,83</b>

Dynamika wzrostu sprzedaży z poszczególnych usług	2010/2011
Fracht morski	-13%
Spedycja lądowa kontenerowa	36%
Spedycja lądowa pozostała	36%
Obsługa portowa i celna	36%
Pozostałe usługi	35%
<b>RAZEM</b>	<b>16%</b>

## Fracht morski

Fracht morski – obok spedycji kontenerowej drogowej - główną usługą w strukturze przychodów ATC Cargo S.A. Udział frachtu morskiego w strukturze przychodów wyniósł 28%.

W zakresie spedycji morskiej Emitent świadczy następujące usługi:

- organizacja transportu drogą morską,
- organizacja przeładunku w kraju i za granicą,
- zapewnienie ubezpieczenia ładunku.

Działalność taka wymaga od spedytora wysokich kwalifikacji i odpowiedniego zaplecza organizacyjno-technicznego. Spółka posiada rozbudowaną strukturę agencyjną tworzącą spójną sieć na całym świecie, która obecnie obejmuje wszystkie porty, gdzie obsługiwane są ładunki klientów Emitenta, ze szczególnym uwzględnieniem Dalekiego Wschodu.

Analizując wysokość przychodów Emitenta w 2011 roku, należy zwrócić uwagę, że na osiągnięty poziom 26,1 mln złotych ze sprzedaży usług frachtu morskiego, stanowiący 28% całości przychodów Emitenta, miał negatywny wpływ ponad 50% procentowy spadek stawek frachtowych. W efekcie działania tego czynnika Spółka odnotowała spadek poziomu przychodów pochodzących z usług frachtu morskiego mimo 35% procentowego wzrostu liczby obsługiwanych przez Spółkę kontenerów drogą morską. Zagadnienie to zostało szerzej omówione w punkcie 7.1.

### Znaczący spadek stawek za fracht morski.

## Spedycja lądowa kontenerowa

### Transport drogowy

Ze świadczenia usług spedycji lądowej Spółka uzyskała w 2011r. 35,5 mln zł przychodów, co stanowi 36% wzrost w stosunku do roku 2010. ATC Cargo S.A. nie posiada własnej floty samochodowej, ale ściśle współpracuje z około 30 firmami transportowymi i dorywczo ze względu na zapotrzebowanie z dodatkowymi 70 podmiotami. Do dyspozycji Spółki pozostaje około 150 samochodów zdolnych do przewożenia kontenerów 20, 40, 45 -stopowych.

### Transport intermodalny

Odnutowywany w ostatnich 3 latach dynamiczny rozwój obrotów kontenerowych w portach morskich tworzy korzystne warunki dla wzrostu udziału kolei w dowozach i odwozach kontenerów. Od 2011 roku Spółka uruchomiła połączenia pociągami blokowymi w regiony o stosunkowo dużej masie ładunków podatnych na konteneryzację z portami morskimi w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportu intermodalnego. Udział tego typu usług w przychodach Emitenta był nieznaczny, jednak Spółka spodziewa się znacznych zmian w tym zakresie w roku 2012.

Transport intermodalny stanowi doskonałą alternatywę dla transportu drogowego. W 2011r. ATC Cargo S.A. powołało spółkę ATC Rail S.A., której zadaniem jest realizacja spedycji poprzez transport intermodalny. Zagadnienie to zostało szczegółowo omówione w punkcie 7.2. **Poszerzenie portfolio usług o własne serwisy transportowe.**

## Spedycja lądowa pozostała

W portfolio usług ATC Cargo S.A. znajduje się również system przewozów:

- ✓ całopojazdowych,
- ✓ częściowych,
- ✓ ponadgabarytowych,

a także transport specjalistyczny w chłodniach, izotermach, itp., realizowany w zależności od ilości i specyfiki przewożonego ładunku za pomocą transportu drogowego w relacjach krajowych oraz międzynarodowych. Świadczenie usług spedycji drogowej umożliwia Spółce oferowanie swoim klientom komplementarnych rozwiązań spedycyjno-logistycznych.

Udział tego typu usług w sprzedaży Emitenta w roku 2011 nie uległ znaczącej zmianie w porównaniu do roku 2010.

## Obsługa portowa i celna

Znaczącą pozycją pod względem udziału w przychodach jest obsługa portowa i celna. Polega ona na dokonywaniu przeładunków kontenerów w relacjach burta statku – port – środek przewozowy i odwrotnie oraz usługach towarzyszących, takich jak ustalenia w celu badania towarów, rozładunek towarów do magazynów, itp.

Spółka od początku działalności świadczy również usługi agencji celnej, polegające na obejmowaniu towarów wymaganą procedurą celną, głównie dopuszczeniem do obrotu, tranzytu i wywozu. Dodatkowo Spółka świadczy swoim klientom usługi doradcze, daje możliwość zabezpieczenia należności celnych i podatkowych. Spółka jest prekursorem w zakresie obsługi celnej ładunków w oparciu o procedury uproszczone (praktycznie bez udziału administracji celnej). Obsługa taka generuje niższe koszty, skrócony zostaje również czas wymagany na dokonanie odprawy celnej (maksymalnie 2 godziny). Pozwala to stosować instrumenty finansowe polegające na odraczaniu płatności cła i podatku VAT. Procedury uproszczone realizowane są w oparciu o wysoko zaawansowane technologie, stąd nie jest konieczna obecność pracownika Spółki w Urzędzie Celnym. Ma to bezpośredni wpływ na wydajność i efektywność działania Spółki.

Udział tego typu usług w sprzedaży Emitenta w roku 2011 nie uległ znaczącej zmianie w porównaniu do roku 2010.

## Pozostałe usługi

### Przesyłki ekspresowe w relacjach europejskich

Specjalistyczne usługi transportowe niewielkich partii ładunkowych (kilka kartonów, kilka palet) z ukierunkowaniem na bardzo krótki i precyzyjny czas transportu. Głównymi odbiorcami tychże usług są koncerny samochodowe oraz firmy produkcyjne stosujące zasadę just-in-time. Transport ten realizowany jest na obszarze całej Europy. Ze względu na swoją precyzyjność marże na tej usłudze są odpowiednio wyższe od standardowych przewozów.

### Transport ładunków ponadnormatywnych (Project cargo)

Specjalistyczne usługi transportowe ładunków wykraczających swoimi gabarytami lub wagą poza standardowe jednostki ładunkowe. Transport ten charakteryzują się wysoko płatnymi frachtami oraz wysoką specjalizacją osób go organizujących. Nie są to stałe ciągi ładunkowe a przeważnie jednorazowe kontrakty, np. na przewóz całej fabryki z punktu A do B.

### Fracht lotniczy

Tam, gdzie inne gałęzie transportu nie są w stanie spełnić oczekiwań klientów, Spółka świadczy usługi frachtu lotniczego. Do tej pory współpracująca z partnerami należącymi do międzynarodowych stowarzyszeń transportu lotniczego, od maja 2011 roku Spółka osobiście przynależy do światowych organizacji i zrzeszeń firm świadczących usługi transportu lotniczego: IATA, IATA CASS (The Air Transport Association). Zagadnienie to zostało szerzej omówione w punkcie 7.2. **Poszerzenie portfolio usług o własne serwisy transportowe.**

### Badania jakości towaru, certyfikacja

Proces spedycyjny związany jest z reprezentacją interesów klienta w państwach będących ośrodkami międzynarodowej wymiany towarów. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów wprowadziliśmy usługi badania, jakości towaru i jego certyfikacji oraz nadzoru nad załadunkiem. Usługa realizowana jest w oparciu o istniejącą sieć agentów, którzy pracują dla nas we wszystkich ważniejszych portach świata.

### Doradztwo w zakresie spedycji międzynarodowej

Naszym klientom w ramach realizowanych kontraktów oferujemy, oprócz sprzedaży samej usługi spedycyjnej i transportowej, bezpłatne doradztwo w zakresie szeroko rozumianej optymalizacji procesów logistycznych. Jest to szczególnie istotne w kontekście zarządzania relacjami z klientami.

## 11. Odbiorcy usług Emitenta oraz rynki zbytu

Odbiorcami usług Emitenta są przedsiębiorcy o zdywersyfikowanym profilu działalności, począwszy od branży meblarskiej, tytoniowej, poprzez m.in. spożywczą, motoryzacyjną i elektroniczną. Potencjalnym odbiorcą Spółki jest każdy podmiot, który w wyniku prowadzonej działalności wykazuje zapotrzebowanie na zlecenie organizacji transportu towarów bądź materiałów z każdego miejsca na świecie.

W 2011 roku sprzedaż dla dwóch podmiotów przekroczyła 10% ogółu wypracowanych przychodów: IKEA oraz Rockwool. Koncern IKEA zalicza się do grona głównych odbiorców usług Emitenta od 2008 roku, jednak udział w łącznych obrotach Emitenta, pomimo wzrostu obrotów z tym odbiorcą, jest systematycznie zmniejszany w wyniku działań związanych z pozyskiwaniem nowych odbiorców usług. Ani Ikea, ani Rockwool nie jest powiązany w jakikolwiek sposób z ATC CARGO S.A.

Podmiot	Rodzaj usług	2011	2010	2009
<b>IKEA</b>	transport kontenerowy	<b>14,7%</b>	15,9%	28,2%
<b>ROCKWOOL</b>	transport drogowy całopojazdowy	<b>9,4%</b>	8,2%	4,0%

W obecnej strukturze klientów znaczącą większość stanowią podmioty prowadzące działalność na terenie kraju, niewielka ich liczba to podmioty zagraniczne.

Rodzaj sprzedaży	2011	2010	2009
sprzedaż dla podmiotów krajowych	<b>70 564 418,77</b>	61 835 216,08	35 603 257,99
sprzedaż dla podmiotów zagranicznych	<b>21 334 072,06</b>	17 22 935,84	1 141 249,53

## 12. Dostawcy usług

Wśród dostawców usług Emitenta wyróżnia się trzy główne grupy dostawców:

- linie żeglugowe – armatorzy
- operatorzy terminali morskich

- przewoźnicy drogowi.

Dwóch spośród wszystkich dostawców Spółki przekroczyło udział 10% w koszcie własnym sprzedaży: A.P. Moler Maersk AS oraz P.H.U. Transbud J. Szczęsny. Do stycznia 2011 roku występowało powiązanie osobowe między właścicielem P.H.U. Transbud Panem Jarosławem Szczęsnym z uwagi na pełnioną do tego czasu funkcję członka Zarządu Spółki. Od stycznia 2011 roku takie powiązanie nie występuje.

W zakresie wyżej wymienionych usług Emitent posiada bogatą bazę dostawców i partnerów handlowych, z którymi ściśle współpracuje w celu należytej i kompletnej realizacji zleceń na rzecz swoich klientów. W większości usług świadczonych na rzecz Emitenta mają charakter powszechnie dostępny, dlatego też Spółka nie jest uzależniona od konkretnych dostawców.

ATC Cargo S.A. posiada stabilną strukturę zleceń i stałe portfolio przewoźników drogowych realizujących te zlecenia - ścisła współpraca jest prowadzona z około 30 firmami. Do dyspozycji Spółki pozostaje około 150 samochodów zdolnych do przewożenia kontenerów 20, 40, 45 -stopowych.

Dostawca	rodzaj usług	2011	2010	2009
A.P. MOLER MAERSK AS	fracht morski (armator)	17,1%	9,4%	9,5%
P.H.U. TRANSBUD J.Szczęsny	transport drogowy	15,7%	19,5%	15,9%

Do grona dostawców Spółki dołączyła również spółka zależna z grupy kapitałowej Emitenta - ATC Rail S.A., która świadczy usługi operatora terminalu lądowego - intermodalnego. ATC Rail S.A., ze względu na krótki okres funkcjonowania, posiada jeszcze niewielki udział w usługach świadczonych na rzecz Emitenta, ale w chwili obecnej udział ten wykazuje tendencję wzrostową.

### 13. Informacje uzupełniające

#### 13.1. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania Spółką i jej grupą kapitałową

W dniu 27 kwietnia 2011r. Spółka zawiązała spółkę akcyjną o nazwie ATC RAIL S.A. z siedzibą w Gdyni. Wszystkie akcje spółki ATC RAIL S.A. zostały objęte przez Spółkę ATC Cargo S.A. po cenie nominalnej 0,10 zł. Kapitał zakładowy spółki ATC RAIL S.A. na dzień 31 grudnia 2011 roku wynosił 1.000.000,00zł.

Dnia 22 kwietnia 2011r powstała NLS Spółka Akcyjna na podstawie umowy Spółki w formie aktu notarialnego, repertorium nr 997/2011 w Kancelarii Notarialnej Anny Elżbiety Wiśniewskiej w Gdyni przy ul. Świętojańskiej 69 lok.1. Zgodnie z umową, Spółka powstała na czas nieokreślony.

10 stycznia 2011r. Rada Nadzorcza ATC CARGO S.A. przyjęła rezygnację pana Jarosława Szczęsnego z członka Zarządu Spółki.

W maju oraz czerwcu 2011 roku utworzono 3 nowe komórki organizacyjne: Dział frachtu lotniczego, Dział przesyłek drobnicowych oraz Dział logistyki magazynowej.

Poza tym nie zaszły inne zmiany w zasadach zarządzania Spółką.

#### 13.2. Istotne transakcje zawarte przez Spółkę lub jednostki od niej zależne z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe

W 2011 roku nie zostały zawarte transakcje przez Spółkę lub jednostki od niej zależne z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe.

#### 13.3. Główne inwestycje krajowe i zagraniczne

Tabela Nakłady inwestycyjne Emitenta w roku 2011

Wyszczególnienie	01.01 – 31.12.2011	
	Nakłady (w tys. zł)	Źródła finansowania (np. środki własne, kredyt, leasing itp.)
Maszyny i urządzenia	798	środki własne
Środki transportu	404	leasing
Pozostałe środki trwałe – wyposażenie	35	środki własne
Środki trwałe w budowie	51	środki własne



Wartości niematerialne i prawne	132	środki własne
Inwestycje kapitałowe	1.080	środki własne

W okresie od 01 stycznia do 31 grudnia 2011 roku Emitent dokonał następujących nakładów inwestycyjnych:

- 1) Grunty kwota 0,00 zł,
- 2) W budynkach i budowlach kwota 0,00 zł,
- 3) Maszyny i urządzenia (głównie komputery i agregaty prądotwórcze) na kwotę 798.383,74 zł,
- 4) Środki transportu (głównie samochody osobowe) na kwotę 403.990,69 zł,
- 5) Wyposażenie (głównie meble biurowe) na kwotę 34.871,23 zł,
- 6) Środki trwałe w budowie na kwotę 50.597,50 zł, dotyczące modernizacji systemu informatycznego,
- 7) Wartości niematerialne i prawne w postaci programów komputerowych na kwotę 131.807,17 zł,
- 8) Inwestycje kapitałowe:
  - a. zakup 800 udziałów w Baltic Finance Consulting Sp. z o.o. na kwotę 40.000 zł,
  - b. zakup 10 000 000 akcji w ATC RAIL SA na kwotę 1.000.000 zł,
  - c. zakup 400.000 akcji w NLS SA na kwotę 40.000 zł.

### 13.4. Czynniki ryzyka i zagrożenia

#### 13.4.1 Czynniki ryzyka związane z otoczeniem, w jakim Spółka prowadzi działalność

##### Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną Polski

Sytuacja finansowa Spółki jest uzależniona od sytuacji ekonomicznej w Polsce i na świecie. Na wyniki finansowe generowane przez ATC CARGO S.A. wpływ mają: poziom PKB Polski, poziom średniego wynagrodzenia brutto, poziom inflacji, rozwój infrastruktury drogowej w Polsce, rozwój sektora usług logistycznych i spedycyjnych, poziom inwestycji podmiotów gospodarczych, stopień zadłużenia jednostek gospodarczych i gospodarstw domowych.

##### Ryzyko związane ze zmianami kursów walutowych

Głównym źródłem ryzyka walutowego jest zakup usług od armatorów zagranicznych oraz faktury sprzedaży wystawiane w walutach obcych na kontrahentów krajowych i zagranicznych. Spółka skutecznie zabezpiecza się przed nadmiernym ryzykiem kursowym, prowadząc kontrolowaną politykę walutową obejmującą stosowanie transakcji zabezpieczających. Pozwala to na wyeliminowanie znaczącego wpływu wzrostów walutowych na wyniki finansowe Spółki.

##### Ryzyko wzrostu konkurencji

Spółka działa w warunkach bardzo silnej konkurencji, m.in. globalnych firm sieciowych świadczących usługi spedycyjne. Firmy te posiadają rozbudowane struktury handlowe, które Spółka aktualnie buduje. Znaczna część firm działających na polskim rynku opiera swoją działalność na rozbudowanych strukturach handlowych przy jednocześnie niskiej jakości obsługi operacyjnej. Powoduje to dużą rotację klientów tak działających firm. Wysoki poziom obsługi klienta jest silną stroną ATC Cargo, która dąży do związania klienta z firmą na jak najdłuższy okres.

#### 13.4.2 Czynniki ryzyka związane działalnością Spółki

##### Ryzyko rotacji pracowników

Ze względu na fakt, iż ATC Cargo S.A. jest przedsiębiorstwem sektora usługowego, zachowanie ciągłości działalności, a także tempa rozwoju Spółki w istotnym zakresie opiera się na wiedzy i doświadczeniu swoich pracowników. Istnieje ryzyko, iż utrata kluczowych pracowników może wpłynąć na efektywność prowadzonej działalności, jak również zahamować rozwój niektórych usług.

W celu wyeliminowania powyższego ryzyka Spółka prowadzi dynamiczną politykę kadrową stwarzającą możliwości do zaspokojenia potrzeb zawodowych oraz społecznych pracowników, która jednocześnie zapewnia Spółce realizację celów przedsiębiorstwa. Podstawowym elementem tej polityki są programy motywacyjne obejmujące systemy premiowe, posiadanie bogatej oferty socjalnej (ubezpieczenie medyczne, polisa na życie, program dla młodych mam i ojców, itp.), organizację staży pracy oraz stwarzanie pracownikom możliwości podnoszenia kwalifikacji oraz poszerzania wiedzy i doświadczenia za pomocą szkoleń wewnętrznych oraz zewnętrznych. Ponadto w ramach struktur organizacyjnych Emitent buduje trwały zespół działu spedycyjnego opierającego się o wiedzę i doświadczenie wielu pracowników, zabezpieczając się w ten sposób na wypadek utraty kluczowych osób.

##### Ryzyko niewypłacalności klientów

Spółce ATC Cargo S.A. pracującej w oparciu o Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010, przysługuje prawo zastawu na towarze do momentu uregulowania należności przez odbiorców usług względem ATC. Prawo to w połączeniu z tym, iż firma pracuje ze sprawdzonymi podmiotami, mającymi stałe ciągi ładunkowe powoduje, iż Spółka zawsze będzie

mogła zaspokoić swoje potrzeby płatnicze względem poszczególnych odbiorców, nieterminowo regulujących zobowiązania. Każdy klient jest stale monitorowany pod kątem terminowości w płatnościach, oraz wolumenu obsługiwanego w danym momencie, by zawsze mieć możliwość skorzystania z tego prawa.

#### Ryzyko uzależnienia od kluczowych klientów

Z klientami, których sprzedaż stanowi znaczący udział w strukturze przychodów, Spółka dąży do podpisywania umów o charakterze długoterminowym, w celu zapewnienia długotrwałej współpracy.

Zwiększenie skali prowadzonej działalności, osiągnięte dzięki realizacji celów strategicznych, pozwoli Spółce dodatkowo zdywersyfikować swoją działalność, a tym samym zwiększyć elastyczność dysponowania wolnymi zasobami.

#### 1.2.4 Ryzyko związane z krótkoterminowymi umowami z klientami

Charakterystyka branży, w której działa Emitent wiąże się z faktem, że znaczna część umów z klientami oparta jest o zlecenia krótkoterminowe (trwające 3-6 miesięcy), co utrudnia precyzyjne prognozowanie przyszłych przepływów pieniężnych w dłuższej perspektywie.

Celem Spółki jest rozszerzanie współpracy z istniejącymi klientami, jak również podpisywanie umów z nowymi klientami na dłuższe okresy (o ile, z uwagi na charakter zlecenia, jest to możliwe). Ponadto, w przypadku współpracy z klientami kluczowymi, współpraca ATC CARGO S.A. dotyczy realizacji kilku lub kilkunastu zleceń, co w znacznym stopniu ogranicza możliwość zakończenia współpracy przed ukończeniem zleconych zadań.

### **13.5. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego**

Spółka ATC CARGO S.A. stosuje ład korporacyjny, na który składają się zasady zawarte w Załączniku Nr 1 do Uchwały Nr 795/2008 Zarządu Giełdy z dnia 31 października 2008r. „Dobre praktyki spółek notowanych na NewConnect”, zmienionych Uchwałą Nr 293/2010 Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 31 marca 2010 r. w sprawie zmiany dokumentu „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na NewConnect”. Szczegółowe informacje dotyczące stosowanych przez Spółkę zasad ładu korporacyjnego przedstawione zostaną w punkcie 7 raportu rocznego publikowanego na podstawie §5 ust. 6.3 Załącznika Nr 3 do Regulaminu Alternatywnego Systemu Obrotu.

### **13.6. Wskazanie istotnych postępowań dotyczących Spółki toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej**

Przeciwko Spółce nie toczą się żadne postępowania sądowe.

Aktualnie z powództwa Spółki toczy się ponad 35 spraw sądowych. W sprawozdaniu finansowym sporządzonym na dzień 31 grudnia 2011r. został zawiązany odpis aktualizujący w wysokości 1 037 323,82 zł.

Sytuacja płatnicza potencjalnych nowych klientów jest każdorazowo weryfikowana i sprawdzana za pomocą raportów agencji ratingowych. W spółce działa również sprawny dział windykacyjny, który monitoruje płatności bieżące i przeterminowane. W przypadku, kiedy dana należność jest przeterminowana dłużej niż 30 dni, do kontrahenta jest kierowane wezwanie do zapłaty. W przypadku braku zapłaty (po 60 dniach) należność jest kierowana na drogę postępowania sądowego.

### **13.7. Zaciągnięte i wypowiedziane w 2011r. umowy dotyczące kredytów i pożyczek, z podaniem co najmniej ich kwoty, rodzaju i wysokości stopy procentowej, waluty i terminu wymagalności**

Informacje dotyczące kredytów zawierają noty nr 17 oraz 19 do sprawozdania finansowego Spółki.

### **13.8. Udzielone w danym roku pożyczki, ze szczególnym uwzględnieniem pożyczek udzielonych jednostkom powiązanim ze Spółką, z podaniem co najmniej ich kwoty, rodzaju i wysokości stopy procentowej, waluty i terminu wymagalności**

ATC Cargo S.A. udzieliło:

- pożyczki w wysokości 600 000,00 zł spółce zależnej OPENLOG Sp. z o.o.
- pożyczki w wysokości 500 000,00 zł spółce NLS S.A.

Oprocentowanie ustalono na warunkach rynkowych. Pożyczka Openlog będzie spłacana w 5 transzach po 120 tys. zł każda rata (do 31 grudnia 2011r., 30 czerwca 2012r. oraz 31 grudnia 2012r.). Do dnia sporządzenia sprawozdania, OPENLOG Sp. z o.o. spłaciło 240 tys. złotych.

Pożyczka NLS S.A. będzie spłacana w 4 transzach tj. 3 raty po 100 tys. zł (do 31 grudnia 2012r., do 31 grudnia 2014r., do 31 grudnia 2015r) i jedna rata – 200 tys. zł (do 31 grudnia 2013r.).

### **13.9. Udzielone i otrzymane w 2011r. poręczenia i gwarancje, ze szczególnym uwzględnieniem poręczeń i gwarancji udzielonych jednostkom powiązanym ze Spółką**

W 2011 roku ATC Cargo S.A. złożyła poręczenie w postaci weksla własnego in blanco tytułem zabezpieczenia kredytu w rachunku bieżącym zaciągniętego przez Openlog Sp. z o.o. oraz złożyła poręczenie tytułem zabezpieczenia kredytu w rachunku bieżącym zaciągniętego przez NLS S.A. i ATC Rail S.A. Dodatkowo ATC Cargo S.A. złożyło poręczenie czterech umów leasingu operacyjnego zawartych przez ATC Rail S.A..

ATC Cargo S.A. otrzymało gwarancje z tytułu objęcia towarów procedurą dopuszczenia do obrotu udzielonych przez ERGO HESTIA.

### **13.10. Opis wykorzystania przez Spółkę wpływów z emisji do chwili sporządzenia sprawozdania z działalności**

W IV kwartale 2011 roku została przeprowadzona emisja 600.000 akcji serii E Spółki, w wyniku której kapitał zakładowy ATC CARGO S.A. został podwyższony z kwoty 590.000,00 zł do kwoty 650.000,00 zł. Akcje te zostały wprowadzane do obrotu na rynku New Connect. Pozyskane środki zasiliły kapitały własne Emitenta z przeznaczeniem na finansowanie rozwoju nowo wprowadzonych usług: frachtu lotniczego, przesyłek drobnicowych, logistyki magazynowej oraz przewozów intermodalnych. Zagadnienie to zostało szerzej omówione w punkcie 7.2. **Poszerzenie portfolio usług o własne serwisy transportowe.**

### **13.11. Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi wykazanymi w raporcie rocznym a wcześniej publikowanymi prognozami wyników na 2011r.**

Raportem bieżącym nr 25/2011 z dnia 11 października 2011r. opublikowano nowy prognozowany poziom przychodów ze sprzedaży na 2011r. w wysokości 84 000 tys. zł, który jest większy o 25,9 % od pierwotnie prognozowanego przychodu ze sprzedaży w wysokości 66.747,00 tys. zł opublikowanego w Dokumencie Informacyjnym z dnia 02 czerwca 2010 roku i korygowanym w górę w raporcie bieżącym nr 18/2010 z dnia 29 listopada 2010r. Nie uległa zmianie prognoza zysku netto zaprezentowana w Dokumencie Informacyjnym sporządzonym w związku z ubieganiem się o wprowadzenie instrumentów finansowych Emitenta do alternatywnego systemu obrotu, która wynosi 2 383 tys. zł.

Za 2011 rok prognoza ta została zrealizowana w 109,4 % na poziomie przychodów, które wyniosły 91 898,49 tys. zł. Natomiast osiągnięty za 2011 rok zysk netto w wysokości 2 500,38 tys. zł. stanowił 105,12 % prognozowanego na cały rok zysku netto.

Korzystne różnice między poziomem osiągniętych wyników finansowych a pierwotnie publikowanymi prognozami wyników były rezultatem wyższych niż Spółka oczekiwała wzrostów liczby zrealizowanych zleceń oraz liczby pozyskanych nowych klientów.

### **13.12. Ocena zarządzania zasobami finansowymi, ze szczególnym uwzględnieniem zdolności wywiązania się z zaciągniętych zobowiązań oraz określenie ewentualnych zagrożeń i działań, jakie Spółka podjęła lub zamierza podjąć w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom**

Na dzień sporządzenia sprawozdania Spółka korzysta z linii kredytowej banku CITI HANDLOWY na podstawie umowy z dnia 11 marca 2011 roku. W marcu 2011 roku zakończyła się umowa z instytucją faktoringową w zakresie obsługi faktoringowej. Spółka nie przedłużyła umowy faktoringu. W 2011 spółka otworzyła limity w banku ING i CITI HANDLOWY na zawieranie transakcji zabezpieczających.

Sytuacja płatnicza potencjalnych nowych klientów jest każdorazowo weryfikowana i sprawdzana za pomocą raportów agencyjnych ratingowych.

W spółce działa sprawny dział windykacyjny, który monitoruje płatności bieżące i przeterminowane. W przypadku, kiedy dana należność jest przeterminowana dłużej niż 30 dni, do kontrahenta jest kierowane wezwanie do zapłaty. W przypadku braku zapłaty (po 60 dniach) należność jest kierowana na drogę postępowania sądowego.

### **13.13. Możliwość realizacji zamierzeń inwestycyjnych, w tym inwestycji kapitałowych, w porównaniu do wielkości posiadanych środków, z uwzględnieniem możliwości zmian w strukturze finansowania tej działalności**

Zarząd nie widzi ryzyka związanego z realizacją zamierzeń inwestycyjnych. Swoje zamiary inwestycyjne Spółka zamierza pokryć środkami własnymi oraz pozyskanymi z emisji akcji serii E przeprowadzonej w 2011 roku.

**13.14. Wszelkie umowy zawarte pomiędzy Spółką a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie bądź zwolnienie następuje z powodu połączenia Spółki przez przejęcie**

Prezes Zarządu i Wiceprezes Zarządu Emitenta są zatrudnieni na podstawie umowy o pracę. W 2011 roku Spółka zawarła aneksy do tych umów, które, w przypadku ich rozwiązania, niezależnie od ich przyczyny, przewidują odprawę w wysokości 500.000,00 zł netto.

**13.15. Informacje o dacie zawarcia przez Spółkę umowy z podmiotem uprawnionym o badanie lub przegląd sprawozdania finansowego oraz okresie, na jaki zawarto umowę oraz wynagrodzenie biegłego rewidenta, wypłacone bądź należne za 2011r.**

Dnia 10 czerwca 2011 roku Spółka zawarła dwie umowy z podmiotem uprawnionym do przeglądu, badania sprawozdania finansowego oraz na inne usługi biegłego rewidenta za 2011 roku na łączną kwotę 27 000,00 zł + VAT.

---

Artur Jadeszko  
Prezes Zarządu

---

Wiktor Bąk  
Wiceprezes Zarządu

*Gdynia, dnia 30 marca 2012 roku*