

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ



za I półrocze 2017 roku

Szczecin, 20 września 2017 roku



Spis treści

1.	WYBRANE DANE FINANSOWE GRUPY KAPITAŁOWEJ OT LOGISTICS.....	3
	WYBRANE DANE FINANSOWE OT LOGISTICS S.A.	4
2.	INFORMACJE O OT LOGISTICS S.A. I GRUPIE KAPITAŁOWEJ	5
2.1.	Podstawowe informacje o OT Logistics S.A. oraz Grupie Kapitałowej OT Logistics	5
2.2.	Struktura Grupy Kapitałowej.....	5
2.3.	Jednostki podlegające konsolidacji	9
2.4.	Zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej OT Logistics	10
2.5.	Informacje o jednostce dominującej OT Logistics S.A.	11
2.5.1.	Organy Spółki	11
2.5.2.	Kapitał zakładowy Spółki.....	11
2.5.3.	Akcjonariusze Spółki posiadający znaczne pakiety akcji	12
2.5.4.	Stan posiadania akcji Spółki przez osoby zarządzające i nadzorujące	13
3.	DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI I GRUPY KAPITAŁOWEJ OT LOGISTICS.....	13
3.1.	Otoczenie rynkowe	13
3.2.	Przedmiot działalności Grupy.....	13
3.3.	Znaczące zdarzenia i czynniki w I półroczu 2017 roku	14
3.4.	Zdarzenia po dniu bilansowym	17
3.5.	Transakcje z podmiotami powiązanymi	18
3.6.	Udzielone gwarancje, poręczenia kredytu lub pożyczki.....	19
3.7.	Czynniki ryzyka i zagrożeń OT Logistics S.A. oraz Grupy Kapitałowej OT Logistics	19
4.	Sytuacja finansowo-majątkowa Spółki i Grupy Kapitałowej OT Logistics.....	24
4.1.	Zasady sporządzenia półrocznego jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego Spółki i Grupy Kapitałowej OT Logistics	24
4.2.	Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe	24
4.3.	Analiza sytuacji finansowo-majątkowej	24
4.4.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów	26
4.5.	Sprawozdanie z sytuacji finansowej.....	27
4.6.	Sprawozdanie z przepływów pieniężnych.....	29
4.7.	Segmenty działalności Grupy Kapitałowej	29
4.8.	Czynniki i zdarzenia, w tym o nietypowym charakterze, mające istotny wpływ na skrócone sprawozdanie finansowe	30
4.9.	Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania prognoz wyników	30
4.10.	Czynniki które mogą mieć wpływ na wyniki w perspektywie co najmniej kolejnego kwartału	30
5.	Pozostałe istotne informacje i zdarzenia.....	31
5.1.	Postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	31
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	31
5.3.	Kontakt dla inwestorów	31
5.4.	Oświadczenia Zarządu.....	31

1. WYBRANE DANE FINANSOWE GRUPY KAPITAŁOWEJ OT LOGISTICS

Skonsolidowane sprawozdanie finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadami rachunkowości zawartymi w MSR/MSSF, przy założeniu kontynuowania działalności gospodarczej przez spółki Grupy w dającej się przewidzieć przyszłości obejmującej okres co najmniej 12 miesięcy od dnia zatwierdzenia SF. Na dzień zatwierdzenia sprawozdania finansowego do publikacji nie stwierdza się istnienia okoliczności wskazujących na zagrożenie kontynuowania działalności przez spółki Grupy.

	w tys. PLN		w tys. EUR	
	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016
Przychody ze sprzedaży	433 223	348 138	101 997	79 474
Zysk (strata) na działalności operacyjnej	7 156	12 828	1 685	2 928
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	-4 569	5 554	-1 076	1 268
Zysk (strata) netto	-4 340	4 374	-1 022	998
Zysk (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	-4 090	3 038	-963	693
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	14 251	22 426	3 355	5 120
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-31 068	-21 935	-7 315	-5 007
Środki pieniężne netto wykorzystane w działalności finansowej	4 099	3 444	965	786
Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-12 717	3 936	-2 994	898
Liczba akcji uwzględniająca split (szt.)	11 998 780	11 421 280	11 998 780	11 421 280
Zysk (strata) netto na jedną akcję zwykłą /podstawowy i rozwodniony/	-0,36	0,38	-0,09	0,09
Zysk (strata) netto przypisany akcjonariuszom jednostki dominującej na jedną akcję zwykłą /podstawowy i rozwodniony/	-0,34	0,27	-0,08	0,06

	30.06.2017	31.12.2016	30.06.2017	31.12.2016
Aktywa trwałe	647 126	642 609	153 112	145 255
Aktywa obrotowe	281 441	288 200	66 590	65 145
Aktywa razem	928 568	930 809	219 701	210 400
Zobowiązania długoterminowe	278 940	272 632	65 998	61 626
Zobowiązania krótkoterminowe	358 826	354 652	84 899	80 165
Kapitał własny	290 802	303 526	68 805	68 609
Wyemitowany kapitał akcyjny	2 880	2 741	681	620

	30.06.2017	31.12.2016	30.06.2017	31.12.2016
Liczba akcji uwzględniająca split (szt.)	11 998 780	11 421 280	11 998 780	11 421 280
Wartość księgowa na jedną akcję /podstawowa i rozwodniona/(PLN, EUR)	24,24	26,58	5,73	6,01
Zadeklarowana dywidenda na jedną akcję za bieżący rok obrotowy (PLN, EUR)	0,00	0,00	0,00	0,00
Wyplacona dywidenda na jedną akcję za poprzednie lata obrotowe (PLN, EUR)	0,00	0,00	0,00	0,00

*Dane na dzień 31.12.2016 r. zostały przekształcone w związku z ostatecznym rozliczeniem przejętych aktywów netto spółek nabytych w 2016 roku (noty 4 i 9 SSF)

	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	01.01-31.12.2016
Kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu (EUR/PLN)	4,2265	4,4255	4,4240
Średni kurs okresu (EUR/PLN)	4,2474	4,3805	4,3757

Wybrane dane ze skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej, skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów oraz skonsolidowanego sprawozdania z przepływów pieniężnych zostały przeliczone ze złotych na EUR według następujących zasad:

- poszczególne pozycje aktywów i pasywów ze skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej zostały przeliczone według kursu średniego obowiązującego na ostatni dzień okresu, ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski dla EUR.
- poszczególne pozycje skonsolidowanego sprawozdania z całkowitych dochodów oraz skonsolidowanego sprawozdania z przepływów pieniężnych zostały przeliczone według kursu stanowiącego średnią arytmetyczną średnich kursów ogłoszonych przez Narodowy Bank Polski na ostatni dzień każdego miesiąca okresu obrotowego dla EUR.



WYBRANE DANE FINANSOWE OT LOGISTICS S.A.

Sprawozdanie finansowe OT Logistics Spółka Akcyjna, z siedzibą w Szczecinie zostało sporządzone na podstawie Ustawy z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości (tekst jednolity - Dz.U. z 2016 poz. 1047 z późn. zm.), zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości, według zasady kosztu historycznego, z wyjątkiem środków trwałych, które podlegały urzędowej aktualizacji wyceny według zasad określonych w odrębnych przepisach oraz inwestycji wycenianych według wartości godziwej.

	w tys. PLN		w tys. EUR	
	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016
Przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	89 658	90 080	21 109	20 564
Zysk z działalności operacyjnej	3 614	1 456	851	332
Zysk (strata) brutto	-2 265	4 686	-533	1 070
Zysk (strata) netto	-955	4 688	-225	1 070
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	-7 235	-2 317	-1 703	-529
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-28 131	-6 721	-6 623	-1 534
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	24 748	13 408	5 827	3 061
Przepływy pieniężne netto razem	-10 618	4 371	-2 500	998
Liczba akcji uwzględniająca split (szt.)	11 998 780	11 421 280	11 998 780	11 421 280
Zysk (strata) netto na jedną akcję zwykłą /podstawowy i rozwodniony / (PLN, EUR)	-0,08	0,41	-0,02	0,09

	30.06.2017	31.12.2016	30.06.2017	31.12.2016
Aktywa trwałe	422 163	413 239	99 885	93 408
Aktywa obrotowe	155 532	136 981	36 799	30 963
Aktywa razem	577 695	550 220	136 684	124 372
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	304 249	275 819	71 986	62 346
Zobowiązania długoterminowe	135 745	111 304	32 118	25 159
Zobowiązania krótkoterminowe	160 126	155 338	37 886	35 113
Kapitał (fundusz) własny	273 446	274 401	64 698	62 025
Kapitał podstawowy	2 880	2 741	681	620

Liczba akcji uwzględniająca split (szt.)	11 998 780	11 421 280	11 998 780	11 421 280
Wartość księgowa na jedną akcję /podstawowa i rozwodniona/(PLN, EUR)	22,79	24,03	5,39	5,43
Zadeklarowana dywidenda na jedną akcję za bieżący rok obrotowy (PLN, EUR)	0,00	0,00	0,00	0,00
Wyplacona dywidenda na jedną akcję za poprzednie lata obrotowe (PLN, EUR)	0,00	0,00	0,00	0,00

	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	01.01-31.12.2016
Kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu (EUR/PLN)	4,2265	4,4255	4,4240
Średni kurs okresu (EUR/PLN)	4,2474	4,3805	4,3757

Wybrane dane z bilansu, rachunku zysków i strat oraz rachunku przepływów pieniężnych zostały przeliczone na EUR według następujących zasad:

- poszczególne pozycje z bilansu zostały przeliczone według kursu średniego obowiązującego na ostatni dzień okresu sprawozdawczego, ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski dla EUR,
- poszczególne pozycje rachunku zysków i strat oraz rachunku przepływów pieniężnych zostały przeliczone według kursu stanowiącego średnią arytmetyczną średnich kursów ogłoszonych przez Narodowy Bank Polski obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w okresie sprawozdawczym dla EUR.



2. INFORMACJE O OT LOGISTICS S.A. I GRUPIE KAPITAŁOWEJ

2.1. Podstawowe informacje o OT Logistics S.A. oraz Grupie Kapitałowej OT Logistics

Grupa Kapitałowa OT Logistics (Grupa Kapitałowa, Grupa OT Logistics, Grupa) to grupa logistyczna 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 na terenie Polski, Niemiec, krajów Beneluksu, Czech, Słowacji, krajów Skandynawii, krajów Półwyspu Bałkańskiego oraz Wielkiej Brytanii i 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. W dniu 10 maja 2002 roku 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: 70-653 Szczecin, ul. Zbożowa 4

telefon: (091) 4 257 300

fax: (091) 4 257 358

e-mail: info@otlogistics.pl
www.otlogistics.com.pl

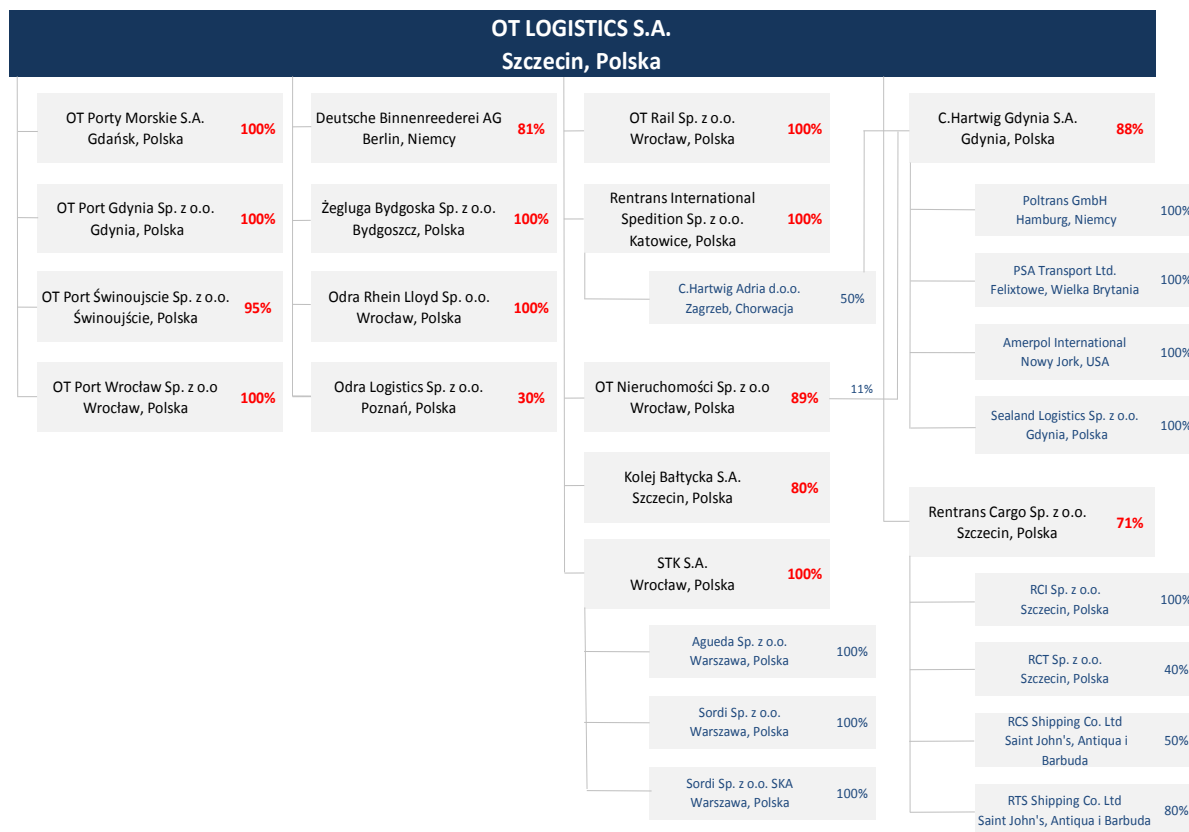
Czas trwania Spółki zgodnie ze statutem jest nieoznaczony. Spółka nie posiada wewnętrznych jednostek organizacyjnych sporządzających samodzielnie sprawozdania finansowe. Spółka działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych a także innych właściwych przepisów prawa. Organami Spółki są Zarząd, Rada Nadzorcza oraz Walne Zgromadzenie. 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 usługi wspierające transport wodny, wydobywanie żwiru i piasku, usługi spedycji, najem nieruchomości, dzierżawy floty, magazynowanie i przechowywanie towarów oraz organizacja procesów logistycznych. Spółka posiada ponad 300 jednostek pływających o łącznej nośności około 115 tys. ton. Miejsce świadczenia usług transportu wodnego śródlądowego w Polsce to rzeka Odra w jej górnym oraz dolnym biegu, Wisła w dolnym biegu oraz Zalew Wiślany. W Niemczech prowadzona działalność żegluga obejmuje kanał Odra-Hawela łączący Szczecin z Berlinem, Łabę w kierunku portu w Hamburgu, Kanał Śródlądowy aż do Renu. Wokół OT Logistics S.A. powstała Grupa Kapitałowa składająca się z kilkudziesięciu spółek o różnych profilach działalności, o czym szerzej w punkcie 2.2 Struktura Grupy Kapitałowej.

2.2. Struktura Grupy Kapitałowej

W skład Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień 30 czerwca 2017 roku wchodziło 28 spółek, w tym podmiot dominujący OT Logistics S.A.

Schemat Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień 30.06.2017 przedstawia poniższy graf:



Na dzień 30 czerwca 2017 roku OT Logistics S.A. posiadała bezpośrednio udziały w następujących spółkach:

- 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 87,94% kapitału zakładowego i 87,94% głosów na walnym zgromadzeniu;
- 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;
- Kolej Bałtycka S.A. z siedzibą w Szczecinie – Spółka jest jednym z pierwszych prywatnych przewoźników kolejowych w Polsce, zajmuje się wykonywaniem licencjonowanych przewozów kolejowych towarów, kompleksową obsługą bocznicy oraz obsługą pociągów na granicy Niemiec. OT Logistics S.A. posiada 80% kapitału zakładowego i 80% głosów na walnym zgromadzeniu;
- OT Nieruchomości Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu – Spółka powołana w celu zarządzania nieruchomościami Grupy Kapitałowej. OT Logistics posiada bezpośrednio 89% udziału w kapitale zakładowym i 89% głosów na zgromadzeniu wspólników, pozostałe 11% udziału w kapitale zakładowym i 11% głosów na zgromadzeniu wspólników posiada C.Hartwig Gdynia S.A.;
- 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 Port Gdynia Sp. z o.o. (dawniej 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 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;
- OT Port Świnoujście Sp. z o.o. (dawniej 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 94,63% kapitału zakładowego i 94,63% głosów na zgromadzeniu wspólników;

- OT Port Wrocław Sp. z o.o. (dawniej 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;

- OT Rail Sp. z o.o. (dawniej Landkol Sp. z o.o.) z siedzibą we Wrocławiu – Spółka organizuje przewozy towarowe całopociągowe, specjalizuje się w przewozie kruszyw oraz towarów masowych. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału i 100% głosów na walnym zgromadzeniu;

- 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 70,74% kapitału zakładowego i 70,74% głosów na zgromadzeniu wspólników;

- 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;

- STK S.A. z siedzibą we Wrocławiu – Głównym przedmiotem działalności Spółki jest świadczenie kompleksowych usług przewozu, kompleksowa obsługa bocznic oraz świadczenie usług trakcyjnych. OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na walnym zgromadzeniu;

- 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 Wilkp. 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.

Za pośrednictwem spółki Rentrans Cargo Sp. z o.o. OT Logistics S.A. posiadała 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.

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

- 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;

- 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;

- Sealand Logistics Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni - Profilem działalności spółki jest świadczenie usług spedycji kontenerowej. Spółka oferuje również usługi spedycji lotniczej, kolejowej i drogowej. Działa we wszystkich kierunkach geograficznych, współpracuje z wiodącymi światowymi armatorami i zawiera kontrakty na fracht morski do i z Dalekiego i Bliskiego Wschodu, Afryki, Ameryki Północnej i Południowej, Australii oraz całej Europy. C.Hartwig Gdynia S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników.

Za pośrednictwem spółki C.Hartwig Gdynia S.A. oraz Rentrans International Spedition Sp. z o.o. OT Logistics S.A. posiadała udziały w spółce:

- C.Hartwig Adria d.o.o. (sp. z o.o.) z siedzibą w Zagrzebiu. Spółka została powołana w celu realizacji usług szeroko rozumianego transportu lądowego i morskiego, spedycji, magazynowania oraz pośrednictwa celnego. C.Hartwig Gdynia S.A. oraz Rentrans International Spedition Sp. z o.o. posiadają po 50% udziału w kapitale zakładowym i po 50% głosów na zgromadzeniu wspólników.

Za pośrednictwem spółki STK S.A. OT Logistics S.A. posiadała udział w następujących spółkach:

- Agueda Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - Profilem działalności spółki jest działalność rachunkowo-księgowa oraz dzierżawa własności intelektualnej i podobnych produktów, z wyłączeniem prac chronionych prawem autorskim. STK S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;

- Sordi Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - Profilem działalności Spółki jest doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania. STK S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników;

- Sordi Sp. z o.o. S.K.A. z siedzibą w Warszawie - Profilem działalności Spółki jest doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania. STK S.A. posiada 100% udziału w kapitale zakładowym i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników.

Oprócz powyższych udziałów OT Logistics S.A. posiada bezpośrednio i pośrednio aktywa klasyfikowane w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji: „Aktywa trwałe – udziały i akcje”, takie jak:

- 30% udziału w kapitale zakładowym spółki Odra Logistics 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. Klasyfikacja posiadanych udziałów wynika z braku możliwości kształtowania polityki operacyjnej i wywierania wpływu na podejmowane decyzje;

- 100% udziału w kapitale zakładowym w spółce OT Porty Morskie S.A. z siedzibą w Gdańsku, która została utworzona w celu prowadzenia i zarządzania planowanymi inwestycjami w zakresie działalności w portach morskich. Klasyfikacja posiadanych akcji wynika z nieistotnych danych finansowych.

Ponadto spółka zależna od Emitenta, Rentrans Cargo Sp. z o.o. posiada 36% udziału w kapitale zakładowym i 36% głosów na zgromadzeniu wspólników Trade Trans Internationale Transporte Spedition GmbH z siedzibą w Berlinie (Niemcy). Głównym przedmiotem działalności Spółki jest międzynarodowa ekspedycja towarów. Na dzień bilansowy ze względu na brak posiadania członka Zarządu w Trade Trans International Transporte Spedition GmbH, a związku z tym brak możliwości kształtowania polityki operacyjnej i wywierania wpływu na podejmowane decyzje udziały w ww. spółce zostały zaklasyfikowane jako aktywa dostępne do sprzedaży.

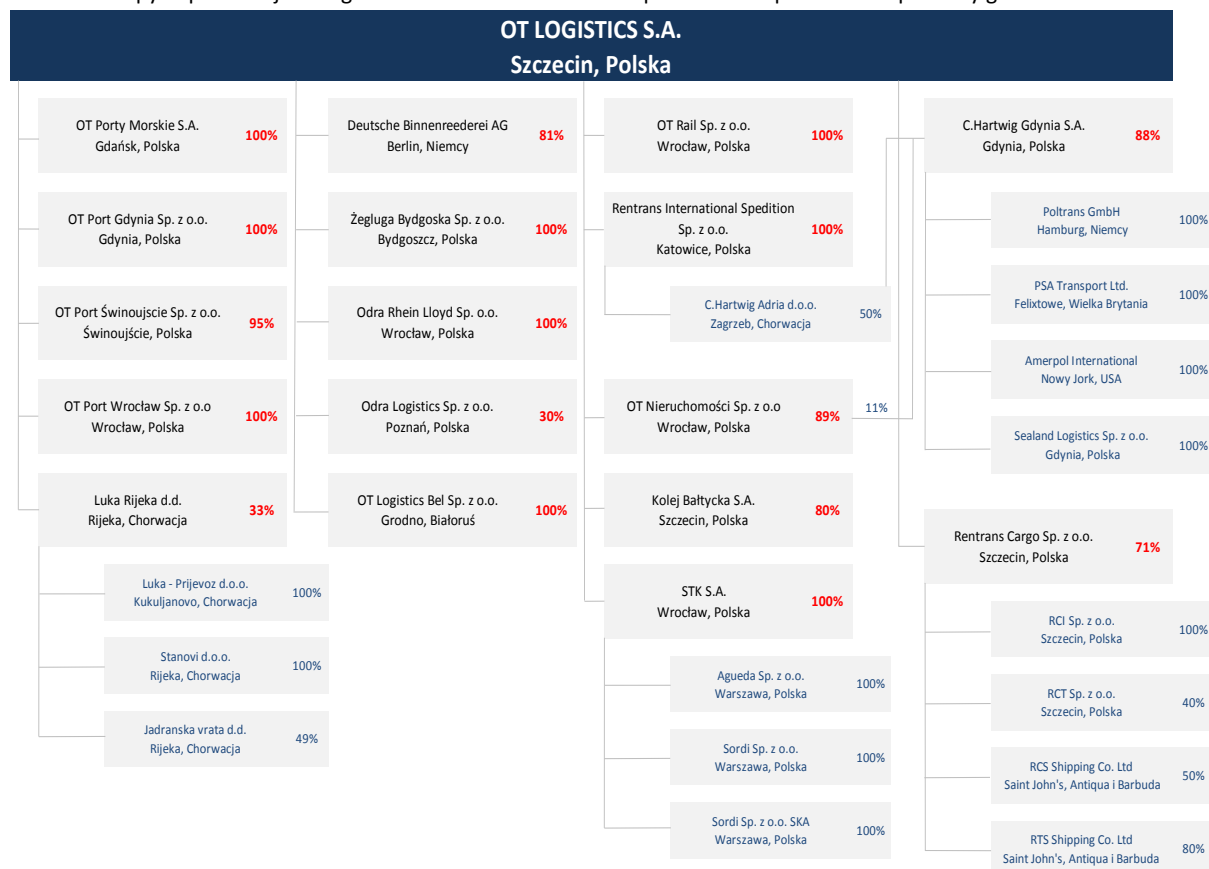
W dniu 1 września 2017 roku (zdarzenie po dniu bilansowym) została zarejestrowana spółka OT Logistics Bel Sp. z o.o. z siedzibą w Grodnie (Białoruś). OT Logistics S.A. posiada 100% kapitału zakładowego i 100% głosów na zgromadzeniu wspólników. Spółka będzie zajmować się działalnością logistyczną na terenie Białorusi.

Od dnia 7 września 2017 roku (zdarzenie po dniu bilansowym) OT Logistics S.A. posiada 32,56 % udziału w kapitale zakładowym spółki Luka Rijeka d.d. z siedzibą w Rijece (Chorwacja). Spółka jest operatorem największego portu w Chorwacji. Akcje spółki notowane są na Giełdzie Papierów Wartościowych w Zagrzebiu. Podstawowym przedmiotem działalności są usługi portowe, w tym usługi załadunku, rozładunku, magazynowania i transportu ładunków masowych, drobnicowych, drewna, zbóż, a także zwierząt i owoców. Luka Rijeka d.d. posiada udziały w następujących spółkach: Luka - Prijevoz d.o.o., której głównym przedmiotem działalnością jest świadczenie usług transportowych (100% udziału w kapitale zakładowym), Stanovi d.o.o. - zajmującą się zarządzaniem nieruchomościami będącymi własnością Luka Rijeka (100% udziału w kapitale zakładowym) oraz Jadranska vrata d.d. – spółce zarządzającej terminalem kontenerowym (49% udziału w kapitale zakładowym).

W związku z zawarciem w dniu 15 września 2017 roku umowy wspólników z Allianz ZB d.o.o. i ERSTE d.o.o. z siedzibami w Zagrzebiu (Chorwacja), w odniesieniu do spółki Luka Rijeka d.d., w ramach której określono warunki, na jakich strony umowy działając w porozumieniu będą współpracować w zakresie przeprowadzenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż akcji Luka Rijeka oraz zarządzania ww. spółką, OT Logistics S.A. uzyskała kontrolę operacyjno-finansową nad Luka Rijeka. Łączny udział Funduszy emerytalnych i OT Logistics S.A., jako podmiotów działających w porozumieniu, w kapitale zakładowym Luka Rijeka wskutek zawarcia Umowy wspólników wynosi 56,56% (AZ i ERSTE na dzień podpisania Umowy posiadały odpowiednio 15,15% i 8,85% udziału w kapitale zakładowym Luka Rijeka d.d.). O szczegółach umowy Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 33/2017 z dnia 15 września 2017 roku.

W związku z powyższym w skład Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień publikacji niniejszego sprawozdania tj. na dzień 22 września 2017 roku wchodziły 33 spółki, w tym podmiot dominujący OT Logistics S.A.

Schemat Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień zatwierdzenia sprawozdania przedstawia poniższy graf:



2.3. Jednostki podlegające konsolidacji

Na dzień 30 czerwca 2017 roku posiadany przez Grupę udział w ogólnej liczbie głosów w podmiotach zależnych oraz jednostkach stowarzyszonych jest równy udziałowi Grupy w kapitałach tych jednostek.

Na dzień 30 czerwca 2017 roku w skład Grupy Kapitałowej OT Logistics oprócz podmiotu dominującego wchodziły 23 spółki zależne konsolidowane metodą pełną, 2 spółki stowarzyszone konsolidowane metodą praw własności oraz 2 pozostałe spółki, których udziały w związku z brakiem możliwości kształtowania polityki operacyjnej i wywierania wpływu na podejmowane decyzje lub nieistotne dane finansowe ujmowane są w skonsolidowanym sprawozdaniu z sytuacji finansowej w pozycji: Aktywa trwałe – udziały i akcje.

SPÓŁKI GRUPY KAPITAŁOWEJ OT LOGISTICS (stan na 30 czerwca 2017 r.)

Spółki zależne konsolidowane metodą pełną:

1. Amerpol International Inc.
2. Agueda Sp.z o.o.

3. C.Hartwig Adria d.o.o.
 4. C.Hartwig Gdynia S.A.
 5. Deutsche Binnenreederei AG
 6. Kolej Bałtycka S.A.
 7. Odra Rhein Lloyd Sp. z o.o.
 8. OT Nieruchomości Sp. z o.o.
 9. OT Port Gdynia Sp. z o.o. (dawniej Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.)
 10. OT Port Świnoujście Sp. z o.o. (dawniej Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.)
 11. OT Port Wrocław Sp. z o.o. (dawniej ODRATRANS-Porty Sp. z o.o.)
 12. OT Rail Sp. z o.o. (dawniej Landkol Sp. z o.o.)
 13. Poltrans Internationale Spedition GmbH
 14. RCI Spółka z o.o.
 15. Rentrans Cargo Sp. z o.o.
 16. Rentrans International Spedition Sp. z o.o.
 17. PSA Transport Ltd
 18. RTS Shipping Co. Ltd.
 19. Sealand Logistics Sp. z o.o.
 20. Sordi Sp. z o.o.
 21. Sordi Sp. z o.o. SKA
 22. STK S.A.
 23. Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.
- Spółki stowarzyszone wycenianie metodą praw własności:
24. RCT Spółka z o.o.
 25. RCS Shipping Co. Ltd.
- Pozostałe spółki:
26. Odra Logistics Sp. z o.o.
 27. OT Porty Morskie S.A.

2.4. Zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej OT Logistics

W I półroczu 2017 roku nie wystąpiły zmiany w Grupie Kapitałowej OT Logistics.

W dniu 1 września 2017 roku (zdarzenie po dniu bilansowym) została zarejestrowana nowa spółka OT Logistics Bel Sp. z o.o. z siedzibą w Grodnie (Białoruś). Spółka będzie zajmować się działalnością logistyczną na terenie Białorusi.

Po dniu bilansowym nastąpiło również zwiększenie udziału posiadanego przez OT Logistics S.A. w spółce Luka Rijeka d.d. z siedzibą w Rijecie (Chorwacja). W dniu 7 września 2017 roku OT Logistics S.A. nabył 1.584.124 akcji spółki w wyniku czego zwiększył swój udział w kapitale zakładowym Luka Rijeka z 20,81% do 32,56%. Nabycie akcji Luka Rijeka d.d. nastąpiło w wyniku udziału OT Logistics S.A. w przetargu ogłoszonym w sierpniu 2017 roku przez chorwacką agencję prywatyzacyjną (CERP) dotyczącym sprzedaży 1.584.124 akcji (11,75% kapitału zakładowego) spółki. Złożona przez Emitenta wiążąca oferta nabycia akcji była jedyną złożoną w przetargu ofertą zawierającą wszystkie wymagane elementy. Po akceptacji oferty Emitenta, w dniu 7 września 2017 r. nastąpiło nabycie oferowanych akcji w trybie transakcji pakietowej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Zagrzebiu. Jednostkowa cena nabycia wyniosła 50 HRK za jedną akcję, co łącznie dało wartość 79,2 mln HRK i 45,6 mln zł. W związku ze zwiększeniem udziału OT Logistics do 32,56% kapitału zakładowego, zgodnie z prawem chorwackim Emitent zobowiązany jest do ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż akcji Luka Rijeka d.d. Wezwanie zostanie ogłoszone po przygotowaniu dokumentacji w trybie i na warunkach zgodnych z prawem chorwackim. O kolejnych etapach nabycia ww. akcji Spółka informowała w raportach bieżących nr 28/2017, nr 29/2017, nr 31/2017 odpowiednio z dnia 28 sierpnia 2017 r., dnia 4 września 2017 roku i dnia 7 września 2017 r.

Ponadto w dniu 15 września 2017 roku (zdarzenie po dniu bilansowym) OT Logistics S.A. zawarł umowę wspólników z Allianz ZB d.o.o. i ERSTE d.o.o. z siedzibami w Zagrzebiu (Chorwacja), w odniesieniu do spółki Luka Rijeka d.d. w ramach której określono warunki, na jakich strony umowy działając w porozumieniu będą współpracować w zakresie przeprowadzenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż akcji Luka Rijeka oraz zarządzania ww. spółką. Uprawnienia OT Logistics zawarte w Umowie wspólników dają przesłanki do uznania sprawowania przez Emitenta kontroli operacyjno-finansowej nad Luka Rijeka. Łączny udział Funduszy emerytalnych i OT Logistics, jako podmiotów działających w



porozumieniu, w kapitale zakładowym Luka Rijeka wskutek zawarcia Umowy współników wynosi 56,56% (AZ i ERSTE na dzień podpisania Umowy posiadały odpowiednio 15,15% i 8,85% udziału w kapitale zakładowym Luka Rijeka d.d). O szczegółach umowy Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 33/2017 z dnia 15 września 2017 roku.

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

2.5.1. Organy Spółki

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.

Skład osobowy Zarządu na dzień 30 czerwca 2017 r.:

Prezes Zarządu	Zbigniew Nowik
Wiceprezes Zarządu	Piotr Ambrozowicz
Wiceprezes Zarządu	Ireneusz Miski

W dniu 27 czerwca 2017 r. Rada Nadzorcza OT Logistics S.A. podjęła uchwały powołujące z dniem 1 lipca 2017 r. w skład Zarządu:

- Pana Andrzeja Klimka, powierzając mu funkcję Wiceprezesa Zarządu ds. Operacyjnych OT Logistics S.A.,
- Pana Richarda Edwarda Jenningsa, powierzając mu funkcję Wiceprezesa Zarządu OT Logistics S.A.

W związku z powyższym na dzień 1 lipca 2017 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu skład Zarządu przedstawiał się następująco:

Prezes Zarządu	Zbigniew Nowik
Wiceprezes Zarządu	Piotr Ambrozowicz
Wiceprezes Zarządu	Andrzej Klimek
Wiceprezes Zarządu	Richard Edward Jennings
Wiceprezes Zarządu	Ireneusz Miski

Rada Nadzorcza OT Logistics S.A. zgodnie ze statutem Spółki 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.

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień 30 czerwca 2017 r. oraz na dzień przekazania niniejszego raportu:

Przewodniczący Rady Nadzorczej	Artur Szczepaniak
Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	Kamil Jedynak
Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	Andrzej Malinowski
Sekretarz Rady Nadzorczej	Marek Komorowski
Członek Rady Nadzorczej	Gabriel Borg
Członek Rady Nadzorczej	Rafał Broll

W okresie sprawozdawczym oraz do dnia przekazania niniejszego raportu nie nastąpiły zmiany w składzie osobowym Zarządu oraz Rady Nadzorczej.

2.5.2. Kapitał zakładowy Spółki

Na dzień 30 czerwca 2017 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu kapitał zakładowy Spółki wynosi 2.879.707,20 zł i dzieli się na 11.998.780 akcji zwykłych na okaziciela o wartości nominalnej 0,24 zł każda, zgodnie z poniższą tabelą:



seria akcji	rodzaj akcji	rodzaj uprzywilejowania akcji	wartość nominalna jednej akcji w PLN	liczba akcji	wartość serii/emisji wg wartości nominalnej
A	na okaziciela	akcje zwykłe	0,24	10 221 280	2 453 107,20
B	na okaziciela	akcje zwykłe	0,24	1 200 000	288 000,00
D	na okaziciela	akcje zwykłe	0,24	577 500	138 600,00
				11 998 780	2 879 707,20

Ogólna liczba głosów ze wszystkich wyemitowanych akcji wynosi 11.998.780 głosów.

W dniu 17 marca 2017 roku nastąpiła rejestracja w Krajowym Rejestrze Sądowym podwyższenia kapitału zakładowego Spółki o 577.500 akcji na okaziciela serii D, o wartości nominalnej 0,24 zł każda i łącznej wartości nominalnej 138.600 zł. Emisja akcji serii D Spółki została przeprowadzona w trybie subskrypcji prywatnej zgodnie z art. 431 § 2 pkt 1 Kodeksu spółek handlowych w wykonaniu postanowień uchwały Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia OT Logistics S.A. z dnia 30 czerwca 2016 r. w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego i pozbawienia prawa poboru dotychczasowych akcjonariuszy Spółki. Emisja akcji serii D doszła do skutku w dniu 28 grudnia 2016 roku i była związana z finalizacją transakcji nabycia akcji STK S.A. oraz Kolei Bałtyckiej S.A. Akcje serii D zostały objęte w całości przez STK Group sp. z o.o. po cenie emisyjnej w wysokości 32 zł za jedną akcję, tj. łącznej cenie emisyjnej w wysokości 18.480.000 zł i opłacone w drodze umownego potrącenia wierzytelności STK Group wobec Spółki z tytułu sprzedaży akcji STK S.A. oraz Kolei Bałtyckiej S.A.

Akcje serii A i B Spółki w dniu 16 lipca 2013 roku zostały dopuszczone do obrotu giełdowego na rynku równoległym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. 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. Akcje serii D Spółki zostały wprowadzone do obrotu giełdowego na rynku równoległym z dniem 12 maja 2017 roku.

2.5.3. Akcjonariusze Spółki posiadający znaczne pakiety akcji

Na dzień 30 czerwca 2017 roku oraz na dzień przekazania niniejszego raportu 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: - bezpośrednio - pośrednio	7 318 072 6 902 072 416 000	60,99% 57,52% 3,47%
2	MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny*	2 133 936	17,78%
3	PTE Allianz Polska S.A.*	793 116	6,61%
4	STK Group Sp. z o.o.	637 500	5,31%
5	Pozostali Akcjonariusze	1 116 156	9,31%
		11 998 780	100%

* zgodnie z wykazem akcjonariuszy obecnych na Zwyczajnym Walnym Zgromadzeniu Spółki w dniu 27 lipca 2017 roku

Na dzień przekazania raportu okresowego za pierwszy kwartał 2017 roku, tj. 15 maja 2017 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: - bezpośrednio - pośrednio	7 318 072 6 902 072 416 000	60,99% 57,52% 3,47%
2	MetLife Otwarty Fundusz Emerytalny	2 030 272	16,92%
3	PTE Allianz Polska S.A.	769 584	6,41%
4	STK Group Sp. z o.o.	637 500	5,31%
5	Pozostali Akcjonariusze	1 243 352	10,37%
		11 998 780	100%

2.5.4. Stan posiadania akcji Spółki przez osoby zarządzające i nadzorujące

Wg posiadanej wiedzy osoby zarządzające oraz nadzorujące nie posiadają akcji ani uprawnień do akcji OT Logistics S.A. Stan ten nie zmienił się od dnia przekazania raportu okresowego za pierwszy kwartał 2017 roku, tj. 15 maja 2017 do dnia przekazania niniejszego raportu.

3. DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI I GRUPY KAPITAŁOWEJ OT LOGISTICS

3.1. Otoczenie rynkowe

Dane statystyczne dotyczące wskaźników ekonomicznych polskiej gospodarki jak i dane makro z rynku Europy Zachodniej utrzymują tendencję wzrostową przez całe pierwsze półrocze 2017 roku. Czynnikiem napędzającym wzrost gospodarczy jest konsumpcja prywatna, rosnąca o prawie 5 proc. w stosunku rocznym, wspierana wzrostami dochodów. Prognozowany w 2017 roku wzrost PKB może wynieść ok. 4 proc. Utrzymanie tego trendu w kolejnych kwartałach w połączeniu ze wzrostem inwestycji publicznych i prywatnych w przemyśle, inwestycjami infrastrukturalnymi na kolei, w drogownictwie i w energetyce przemysłowej powinno w dalszym ciągu korzystnie wpływać na tempo rozwoju gospodarczego.

Po słabszych poprzednich latach koniunktura na rynku logistyki w Europie Środkowej i Wschodniej, gdzie głównie operuje Grupa OT Logistics, odnotowuje odznaki ożywienia zwłaszcza w przeładunkach w terminalach morskich i w przewozach ładunków dla hutnictwa, tj. rud i wyrobów gotowych. Jest to związane z wprowadzeniem na początku bieżącego roku ceł na produkty stalowe m.in. z Chin, ale także ogólną poprawą koniunktury gospodarczej w Europie. Poza tym segmentem, rośnie wolumen przewozów przez porty towarów rolnych, w obsłudze których specjalizuje się Grupa, takich jak kukurydza i pszenica. Transport różnego rodzaju ładunków wzrósł pod względem masy w pierwszym półroczu 2017 r. o 8.7 proc. r/r. i było to widoczne w przewozach morskich, samochodowych i kolejowych.

Czynnikiem wspierającym wyniki Grupy mogą stać się planowane na najbliższe lata liczne działania inwestycyjne w zakresie rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, rozwój infrastruktury portowej i kolejowej, a przede wszystkim powstanie rządowego planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

3.2. Przedmiot działalności Grupy

Grupa OT Logistics jest jedyną w Europie organizacją o tak szerokim zakresie działalności w branży TSL (transport-spedycja-logistyka). Aktywność Grupy opiera się na śródlądowym transporcie wodnym, przeładunkach i magazynowaniu towarów w portach morskich i terminalach śródlądowych oraz na organizacji procesów logistycznych bazujących na usługach spedycji drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej. Celem Grupy jest oferowanie kompleksowych rozwiązań logistycznych w formule one-stop-shop czyli takiej, w której operator ma możliwość obsługi każdego typu ładunku, począwszy od organizowania frachtów morskich, przez obsługę w portach, aż po finalną dostawę dla klienta. Skuteczne umacnianie pozycji Spółki uzależnione jest od ciągłego ulepszania oferty oraz zwiększania zasięgu i skali działalności. Mimo iż korzenie Grupy sięgają połowy lat czterdziestych ubiegłego wieku, obecną pozycję największego i najbardziej wszechstronnego operatora logistycznego, zwłaszcza w zakresie usług portowych, udało się osiągnąć w ostatnich kilku latach. Akwizycje spółek o różnych profilach działalności, zdobywane know-how i doświadczenie, a także centralne położenie Polski w Europie, gdzie kumuluje się większość szlaków logistycznych, zapewnia stały rozwój Spółce i Grupie Kapitałowej.

Dynamiczny rozwój Grupy Kapitałowej OT Logistics oparty jest o segment usług portowych. W okresie ostatnich lat Grupa została większościowym udziałowcem portów w Świnoujściu i Gdyni, gdzie oferuje kompleksowe usługi portowe (w tym przeładunki, magazynowanie i konfekcjonowanie). W wyniku rozwoju poprzez akwizycje w sektorze portowym Grupa wzmocniła kompetencje do obsługi towarów masowych (węgiel, śruta, zboża, koks) oraz pozyskała możliwości przeładunku ładunków drobnicowych (papier, stal, nawozy w workach), ładunków ponadgabarytowych, kontenerów a także obsługi ładunków w technologii ro-ro. Oferuje też atrakcyjną formę składowania towarów w oparciu o składowiska wolnocłowe, gdzie oferuje się 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. Ofertę logistyczną uzupełniają usługi w terminalu morskim w Kołobrzegu i porcie śródlądowym we Wrocławiu. Zakup portu operującego w Gdyni (OT Port Gdynia Sp. z o.o.), a także nabycie w latach 2015-2017 ponad 32% akcji spółki Luka Rijeka d.d. z siedzibą w Rijecie (Republika Chorwacji) - operatora największego portu w Chorwacji, potwierdza zainteresowanie Grupy działalnością portową. W ramach rozwijania działalności portowej w 2015 roku Grupa zawarła z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. 30-letnią umowę dzierżawy nieruchomości gruntowej zabudowanej o pow. ok. 26 ha wraz z częścią Pirsu Rudowego, położonej w Gdańsku w Porcie Zewnętrznym. Zawarcie umowy zakończyło proces postępowania przetargowego wyżej

wymienionej nieruchomości i rozpoczęło proces budowy największego w regionie i jedyne w Polsce terminala wyspecjalizowanego w przeładunkach i składowaniu ładunków agro.

W segmencie śródlądowego transportu wodnego w Polsce OT Logistics od lat pozostaje liderem (ponad 80% udziału w rynku). Jest też największym podmiotem we wschodnich Niemczech (ok. 40%) i jednym z większych w Unii Europejskiej. Grupa OT Logistics dysponuje flotą ok. 800 jednostek o nośności ponad 300 tys. ton, co stawia ją w ścisłej czołówce w UE. Główne Spółki z grupy zajmujące się żeglugą śródlądową to OT Logistics S.A., Deutsche Binnenreederei AG i Żegluga Bydgoska Sp. z o.o. Grupa OT Logistics posiada długoterminowe kontrakty na transport oraz świadczy usługi transportu ponadgabarytowego m.in. dla Airbusa, Siemens, Damen Shipyards. Grupa jest również wiodącym podmiotem przy transporcie kontenerów barkami śródlądowymi do i z portu w Hamburgu. Specjalizacja w sektorze usług żegluga śródlądowej zapewnia przewagę konkurencyjną zarówno w obszarze świadczonych usług, jak i dodatkowych walorów z zakresu ochrony środowiska i ekologii.

Segment spedycji Grupy stanowi bazę do oferowania klientowi kompleksowych usług w systemie door-to-door. Biznes spedycyjny wspiera pozostałe segmenty Grupy poprzez organizację transportu z wykorzystaniem floty i terminali portowych będących własnością OT Logistics. Poza własną flotą śródlądową Grupa Kapitałowa OT Logistics organizuje transport kolejowy, drogowy oraz morski. Główne kierunki prowadzenia działalności spedycyjnej to eksport i import towarów z Polski poprzez porty morskie, tranzyt towarów z portów morskich do Czech oraz import towarów masowych i wyrobów stalowych z Europy Wschodniej. Wśród kluczowych klientów w danym segmencie należą ArcelorMittal, PKN Orlen, US Steel. Główne Spółki z Grupy zajmujące się spedycją to C.Hartwig Gdynia S.A., Rentrans Cargo Spółka Sp. z o.o., Rentrans International Spedition Sp. z o.o. oraz Sealand Logistics Sp. z o.o. W wyniku przejęcia spółki C.Hartwig Gdynia S.A. oferta spedycyjna Grupy poszerzyła się o obsługę ładunków skonteneryzowanych i transport na bazie NVOCC w relacjach Polska-USA i USA-Polska, spedycję morską, lotniczą i targową. W ramach Grupy C.Hartwig Gdynia funkcjonuje spółka zależna Amerpol International Inc. w Nowym Jorku - licencjonowany spedytor oraz broker celny, występujący w roli agenta przewoźnika. C.Hartwig Gdynia S.A. świadczy również usługi przewoźnika w innych relacjach geograficznych na bazie konosamentu spedytorskiego FIATA jako uprawniony członek tej organizacji. Przejęcie Sealand Logistics w 2016 roku rozszerzyło ofertę Grupy w zakresie spedycji kontenerowej, a także usługi frachtu morskiego do i z Dalekiego Wschodu, Bliskiego Wschodu, Afryki, Ameryki Północnej i Południowej, Australii i całej Europy. Sealand Logistics jest także agentem producenta i operatora Flexi Tanków do transportu ładunków płynnych przy użyciu standardowych kontenerów 20'GP, co pozwala na przewóz ładunków płynnych od żywności po chemię naturalną. Od 2015 r. OT Logistics obecna jest także na rynku przewozów kolejowych kruszyw i paliw płynnych, co związane było z zakupem udziałów w spółce Landkol (obecnie OT Rail Sp. z o.o.). Rozszerzenie oferty za zakresu przewozów kolejowych zapewniło Grupie nabycie pod koniec 2016 roku znanych przewoźników kolejowych – spółek STK S.A. oraz KB S.A.

Poprzez utworzenie w OT Logistics S.A. Centralnego Działu Sprzedaży funkcje handlowe oraz marketingowe związane z promocją, wsparciem sprzedaży i marketingiem produktowym skupione zostały w spółce dominującej. OT Logistics S.A. w głównej mierze odpowiada za utrzymanie i rozwój sprzedaży, a także wszelkie procesy handlowe i obsługi Klienta w skali całej Grupy Kapitałowej oferując pełną skalę usług realizowanych przez wyspecjalizowane spółki Grupy.

3.3. Znaczące zdarzenia i czynniki w I półroczu 2017 roku

Zakończenie rozmów w sprawie nabycia spółek w Czarnogórze

W I półroczu 2017 roku Zarząd OT Logistics S.A., w związku z brakiem postępów w rozmowach dotyczących nabycia przez Emitenta udziałów w spółkach Luka Bar AD BAR i AD Montecargo z siedzibami w Czarnogórze, zakończył proces działań akwizycyjnych dotyczących ww. spółek. Powyższe działania były jednym z elementów związanych z realizacją strategii w zakresie budowy korytarza logistycznego Bałtyk – Adriatyk i rozpoczęły się w 2016 roku poprzez złożenie oferty w ogłoszonych przez rząd Czarnogóry przetargach publicznych dotyczących nabycia w ramach procesu prywatyzacji 30% akcji spółki Luka Bar AD BAR z siedzibą w Barze oraz 51% akcji spółki AD Montecargo z siedzibą w Podgoricy. Luka Bar jest spółką zajmującą się przeładunkami portowymi, magazynowaniem i składowaniem wszystkich typów towarów, a AD Montecargo wykonuje przewóz towarów w krajowym i międzynarodowym ruchu kolejowym. Złożone przez Spółkę oferty okazały się jedynymi w tych przetargach, zostały uznane za formalnie poprawne, a w dniu 17 marca 2017 roku Emitent zakończył negocjacje ze Skarbem Państwa w Czarnogórze uzgadniając warunki nabycia akcji ww. spółek. Pomimo powyższego, strona czarnogórska zakończyła jednostronnie obydwie przetargi z wynikiem niekorzystnym dla OT Logistics S.A. Wniesione przez Spółkę odwołanie od ww. decyzji w maju br. zostało formalnie uznane za bezpodstawne. Tym samym procesy przetargowe zostały formalnie zakończone. Jednocześnie wobec wyrażonego przez obie strony zainteresowania realizacją transakcji, strony podjęły kolejne rozmowy dotyczące możliwości nabycia przez Emitenta udziałów w ww. spółkach w ramach nowych przetargów czy negocjacji.

Działania te również nie przekształciły się w konkretny etap, w związku z czym OT Logistics zakończył proces działań akwizycyjnych dotyczących ww. spółek.

Informacje dotyczące udziału Spółki w przetargu na nabycie akcji Luka Bar AD BAR zostały przekazane raportami bieżącymi nr 31/2016 z dnia 21 grudnia 2016 roku oraz nr 34/2016 z dnia 28 grudnia 2016 roku, natomiast informacje dotyczące udziału w przetargu na nabycie akcji AD Montecargo raportami bieżącymi nr 1/2017 z dnia 17 stycznia 2017 roku oraz nr 4/2017 z dnia 6 lutego 2017 roku. O zakończeniu negocjacji Spółka informowała raportem nr 8/2017 z dnia 17 marca 2017 roku, a o anulowaniu przetargu raportami nr 11/2017, 12/2017, 14/2017 z dnia 25, 28 kwietnia i 19 maja 2017 roku.

Zawarcie umowy kredytowej

W dniu 6 lutego 2017 roku OT Logistics zawarł umowę celowego kredytu inwestycyjnego (Umowa) udzielanego przez Bank BGŻ BNP Paribas S.A., Bank Zachodni WBK S.A. oraz Raiffeisen Bank Polska S.A. (będącymi wspólnie Kredytodawcami, a Bank BGŻ BNP Paribas S.A. dodatkowo będący agentem i agentem zabezpieczeń) w łącznej maksymalnej wysokości 50 mln zł (Kredyt), z czego zaangażowanie poszczególnych Kredytodawców wynosi odpowiednio 16,7 mln zł, 25 mln zł i 8,3 mln zł. Umowa została zawarta w celu spłaty zobowiązań Spółki wynikających z wyemitowanych obligacji serii B (łącznie wartość nominalna 30 mln zł) i serii C (łącznie wartość nominalna 4 mln euro), których termin wykupu przypada na 17 lutego 2017 roku. W związku z powyższym kwota obciążeń finansowych Spółki i Grupy Kapitałowej OT Logistics nie uległa zwiększeniu w wyniku zawarcia Umowy.

Termin spłaty Kredytu przypada na 29 czerwca 2018 roku. Oprocentowanie Kredytu jest zmienne i oparte na stawce WIBOR 3M powiększonej o marżę. Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów zapisy, w tym m.in. o obowiązku utrzymywania przez Grupę OT Logistics wskaźników finansowych na odpowiednich poziomach. Zabezpieczeniem wiarygodności Kredytodawców z tytułu Umowy są m.in.: hipoteki łączne umowne na prawach i nieruchomościach będących w posiadaniu Grupy Kapitałowej OT Logistics, oświadczenie Emitenta o dobrowolnym poddaniu się egzekucji, zastaw rejestrowy na składnikach majątkowych oraz zastaw rejestrowy i finansowy na udziałach Spółki w określonych spółkach zależnych. Gwarantami Umowy są spółki zależne OT Logistics: OT Port Świnoujście Sp z o.o., OT Port Gdynia Sp z o.o., C. Hartwig Gdynia S.A., Rentrans International Spedition sp z o.o., Sealand Logistics sp. z o.o., Żegluga Bydgoska S.A., Kolej Bałtycka S.A., STK S.A. oraz Rentrans Cargo Sp. z o.o., które udzieliły poręczeń do maksymalnej kwoty 75 mln zł w odniesieniu do każdego gwaranta.

W dniu 6 lutego 2017 roku został zawarty również List Mandatowy pomiędzy Spółką oraz Kredytodawcami, określający wstępne warunki zapewnienia Grupie finansowania do maksymalnych kwot 356 mln zł oraz 2 mln euro (w tym refinansowania Kredytu udzielonego na podstawie niniejszej Umowy). Grupa zamierza wykorzystać te środki na refinansowanie obecnego zadłużenia i realizację strategii rozwoju OT Logistics.

O zawarciu Listu Mandatowego i udzieleniu ww. kredytu inwestycyjnego Spółka informowała raportem nr 3/2017 z dnia 6 lutego 2017 roku.

Emisja obligacji serii F

W dniu 10 lutego 2017 r., w związku z zakończeniem zapisów w ramach subskrypcji prywatnej, Zarząd OT Logistics S.A. podjął uchwałę w sprawie przydziału obligacji na okaziciela serii F, pod warunkiem dokonania przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A. (KDPW) rozrachunku transakcji nabycia obligacji. Rozrachunek transakcji w KDPW nastąpił w dniu 23 lutego 2017 roku. W ramach serii F wyemitowanych zostało 25.445 szt. nieposiadających formy dokumentu, niezabezpieczonych obligacji na okaziciela serii F, o wartości nominalnej 1.000 zł każda. Cena emisyjna obligacji jest równa cenie nominalnej. Łączna wartość nominalna obligacji wynosi 25.445 tys. zł.

Celem emisji obligacji serii F było w przypadku emisji o wartości do 30 mln zł częściowe sfinansowanie nabycia 51% udziałów spółki AD Montecargo oraz 30% udziałów spółki Luka Bar AD BAR. W związku z unieważnieniem przez stronę czarnogórską przetargów na zakup udziałów w ww. spółkach, Zarząd OT Logistics S.A. w dniu 21 sierpnia 2017 r. (zdarzenie po dniu bilansowym) podjął decyzję o zamiarze zmiany celu emisji obligacji. W dniu 5 września 2017 roku Zarząd Spółki zwołał na dzień 28 września 2017 roku Zgromadzenie Obligatariuszy, które podejmie uchwałę w sprawie zmiany celu emisji obligacji i przeznaczeniu pozyskanych środków na częściowe sfinansowanie inwestycji w Porcie Świnoujście polegającej na przebudowie terminala do obsługi produktów agro, łącznie w wysokości do 20 mln zł, a ponadto w wysokości 5,4 mln zł na kapitał obrotowy Emitenta.

Dzień wykupu obligacji serii F został wyznaczony na dzień przypadający 36 miesięcy od dnia emisji obligacji, tj. dnia zapisu obligacji na rachunkach papierów wartościowych (23.02.2017). Obligacje są oprocentowane według zmiennej stopy procentowej opartej na stawce WIBOR 6M powiększonej o marżę. Odsetki od obligacji będą wypłacane co 6 miesięcy. W dniu 10 maja 2017 roku obligacje zostały wprowadzone do alternatywnego systemu obrotu (ASO) organizowanego przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. oraz BondSpot S.A. W ramach emisji Spółka jest uprawniona do

wcześniejszego wykupu całości lub części obligacji. Żądanie przez obligatariuszy przedterminowego wykupu obligacji jest możliwe w przypadku wystąpienia szeregu okoliczności określonych w Warunkach Emisji Obligacji, w tym osiągnięcia określonych poziomów wskaźników finansowych (wskaźnik ogólnego zadłużenia na poziomie wyższym niż 75%, wskaźnik rentowności EBITDA na poziomie niższym niż 5% lub wskaźnik dług netto) EBITDA pro-forma na poziomie przekraczającym wartość 4, przy czym wszystkie ww. wskaźniki obliczane będą na podstawie półrocznych i rocznych skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy Kapitałowej Emitenta). O zamiarze przeprowadzenia emisji obligacji serii F Spółka informowała raportem bieżącym nr 5/2017 z dnia 8 lutego 2017 r., natomiast w raporcie nr 6/2017 z dnia 10 lutego 2017 roku, Zarząd OT Logistics S.A. poinformował o dokonaniu przydziału obligacji. O zamiarze zmiany celu emisji obligacji Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 27/2017 z dnia 21 sierpnia 2017 roku.

Sprzedaż wierzytelności Spółki

W dniu 14 marca 2017 roku miała miejsce transakcja sprzedaży wierzytelności Emitenta spółce Cogi Sp. z o.o., należącej do jednostki dominującej wyższego szczebla I Fundusz Mistral S.A. Przedmiotem działalności ww. spółki jest obrót wierzytelnościami. Zgodnie z umową zostały sprzedane wierzytelności od jednostki stowarzyszonej RCT Sp. z o.o. o wartości nominalnej na dzień 31 grudnia 2016 roku równej 6.571 tys. PLN oraz od jednostek niepowiązanych o wartości nominalnej na dzień 31 grudnia 2016 roku równej 3.972 tys. PLN. Wierzytelności te zostały sprzedane łącznie za kwotę 7.332 tys. PLN. Cena sprzedaży odpowiada ich wartości godziwej wynikającej z raportu wyceny otrzymanego od podmiotu zewnętrznego.

Umowa o współpracy z Funduszem Ekspansji Zagranicznej FIZAN

W dniu 10 kwietnia 2017 r. OT Logistics zawarł z Funduszem Ekspansji Zagranicznej Funduszem Inwestycyjnym Zamkniętym Aktywów Niepublicznych (Fundusz) dwie umowy o współpracy w zakresie inwestycji w spółkę Luka Bar AD BAR oraz inwestycji w spółkę AD Montecargo. Poza Emitentem i Funduszem stroną każdej z umów miały zostać również spółki celowe (SPV), które miały zostać powołane przez Emitenta i dedykowane na potrzeby danego projektu. W związku z zamiarem zakupu przez OTL akcji ww. spółek, a następnie planami sprzedaży tych akcji na rzecz SPV dedykowanej na potrzeby danego projektu (po cenie równej cenie nabycia), Emitent i Fundusz zobowiązały się w umowach o współpracy do podwyższenia kapitału zakładowego SPV, w ramach którego Fundusz pokryłby nowe udziały w SPV wkładem pieniężnym w kwocie w złotych polskich stanowiącej równowartość 5,55 mln EUR w przypadku SPV dedykowanej projektowi Luka Bar AD BAR oraz 1,60 mln EUR w przypadku SPV dedykowanej projektowi w AD Montecargo, a OTL pokryłby nowe udziały wkładem pieniężnym w kwocie stanowiącej równowartość odpowiednio 5,77 mln EUR i 1,67 mln EUR. Zgodnie z umowami po rejestracji podwyższenia kapitału zakładowego Emitent posiadałby 51% udziałów w każdej z SPV, a Fundusz 49%. Podwyższenie kapitału zakładowego miało zapewnić SPV środki zarówno na zakup spółek w Czarnogórze jak i na przeprowadzenie w nich pierwszej części programu inwestycyjnego, zaplanowanego na okres 2017/2018 roku. W związku z przewidywanym koniecznym dalszym dofinansowaniem każdej z nabywanych spółek (zadeklarowany obowiązkowy program inwestycyjny), Emitent oraz Fundusz mieli zapewnić SPV finansowanie w drodze podwyższenia kapitału zakładowego SPV w latach 2018-2019 łącznie w wysokości 11,2 mln EUR w odniesieniu do SPV dedykowanej Luka Bar AD BAR i 2,5 mln EUR w odniesieniu do SPV dedykowanej AD Montecargo, w proporcji równej proporcji udziałów Emitenta i Funduszu w SPV. Poza wyjątkowymi przypadkami wystąpienia możliwości odkupu, na żądanie Funduszu OTL miał być zobowiązany do odkupienia od Funduszu wszystkich udziałów Funduszu w SPV po upływie 7 lat od chwili nabycia przez SPV akcji spółki w Czarnogórze i analogicznie, na żądanie Emitenta Fundusz zobowiązany byłby do sprzedaży wszystkich udziałów Funduszu w SPV po upływie 7 lat od chwili nabycia przez SPV akcji spółki w Czarnogórze. Przed upływem 7 lat strony zobowiązały się, poza przypadkami określonymi w umowach, nie zbywać ani nie obciążać swoich udziałów w SPV bez uprzedniej zgody drugiej strony umowy.

Wykonanie zawartych umów było uzależnione od finalizacji transakcji nabycia udziałów spółek, która w związku z brakiem postępów w rozmowach ze Skarbem Państwa Republiki Czarnogóry nie nastąpiła. O zawarciu umów o współpracy z Funduszem Spółka informowała raportem bieżącym nr 19/2017 z 27 czerwca 2017 roku.

Wprowadzenie akcji serii D do obrotu na rynku regulowanym

W dniu 11 kwietnia 2017 r. Zarząd OT Logistics S.A. otrzymał uchwałę nr 216/2017 Zarządu Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych S.A. (KDPW) z dnia 31 marca 2017 r. w sprawie rejestracji w KDPW 577.500 akcji zwykłych na okaziciela serii D Spółki o wartości nominalnej 0,24 zł każda oraz nadania im kodu PLODRTS00017, pod warunkiem podjęcia decyzji przez spółkę prowadzącą rynek regulowany o wprowadzeniu tych akcji do obrotu na tym samym rynku regulowanym, na który zostały wprowadzone inne akcje Spółki oznaczone kodem PLODRTS00017. W dniu 10 maja 2017 r. Zarząd Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. podjął uchwałę w sprawie dopuszczenia i wprowadzenia do obrotu giełdowego na Głównym Rynku GPW 577.500 akcji zwykłych na okaziciela serii D Spółki. Akcje serii D zostały wprowadzone w trybie zwykłym do obrotu giełdowego na rynku równoległym z dniem 12 maja 2017 roku.

O powyższych zdarzeniach Spółka informowała raportami bieżącymi nr 10/2017 z dnia 11 kwietnia 2017 roku oraz nr 13/2017 z dnia 10 maja 2017 roku.

3.4. Zdarzenia po dniu bilansowym

Upoważnienie do nabywania akcji własnych

W dniu 27 lipca 2017 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie OT Logistics S.A. upoważniło Zarząd Spółki do nabywania akcji własnych Spółki na zasadach określonych w uchwale. Łączna wartość nominalna nabytych akcji własnych nie przekroczy 5% kapitału zakładowego Spółki, tj. 143.985,36 PLN. Równocześnie został utworzony kapitał rezerwowy w wysokości 18 mln PLN przeznaczony na pokrycie łącznej ceny nabycia przez Spółkę akcji własnych. Środki na kapitał rezerwowy zostaną przeniesione z kwoty, która zgodnie z art. 348 § 1 Kodeksu Spółek Handlowych może zostać przeznaczona do podziału między akcjonariuszy. Zarząd Spółki upoważniony jest do nabywania akcji własnych do czasu wyczerpania się kwoty z kapitału rezerwowego utworzonego na ten cel w okresie nie dłuższym niż do dnia 31 grudnia 2017 roku po cenie nie niższej niż 20 zł i nie wyższej niż 30 zł za jedną akcję. Nabyte przez Spółkę akcje mogą zostać umorzone na podstawie odrębnej uchwały Walnego Zgromadzenia, lub po uprzednim pozytywnym zaopiniowaniu przez Radę Nadzorczą Spółki mogą zostać przeznaczone do dalszej odsprzedaży, wymiany lub na inny cel określony uchwałą Zarządu, w szczególności dotyczy to przeniesienia posiadania akcji w związku z prowadzoną działalnością inwestycyjną przez Spółkę, z zastrzeżeniem, iż nabyte akcje własne nie zostaną zbyte poniżej średniej ceny nabycia tych akcji. O upoważnieniu do nabywania akcji własnych Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 25/2017 z dnia 27 lipca 2017 roku.

Zamiar zmiany Warunków Emisji Obligacji serii F

W dniu 21 sierpnia 2017 roku Zarząd OT Logistics wyraził zamiar zmiany celu emisji obligacji serii F o łącznej wartości nominalnej 25,4 mln zł. Zamiast częściowego sfinansowania nabycia udziałów w spółkach Luka Bar AD BAR i AD Montecargo w Czarnogórze (do 30 mln zł), w związku z unieważnieniem przetargów na zakup udziałów w ww. spółkach, Emitent chciałby przeznaczyć pozyskane środki na częściowe sfinansowanie inwestycji w Porcie Świnoujście polegającej na przebudowie terminala do obsługi produktów agro, łącznie w wysokości do 20 mln zł, a ponadto w wysokości 5,4 mln zł na kapitał obrotowy Emitenta. Zmiana Warunków Emisji Obligacji zostanie dokonana uchwałą Zgromadzenia Obligatariuszy, którego odbycie zostało wyznaczone na dzień 28 września 2017 roku. O powyższych zdarzeniach Spółka informowała raportem bieżącym nr 27/2017 z 21 sierpnia 2017 roku oraz raportem bieżącym nr 30/2017 z dnia 5 września 2017 roku.

Nabycie akcji Luka Rijeka d.d.

W sierpniu 2017 roku Zarząd OT Logistics S.A. wziął udział w przetargu ogłoszonym przez chorwacką agencję prywatyzacyjną (CERP) dotyczącym sprzedaży 1.584.124 akcji (11,75% kapitału zakładowego) spółki Luka Rijeka d.d. z siedzibą w Rijeci (Chorwacja). W wyniku przetargu Emitent nabył w dniu 7 września 2017 r. oferowane akcje oraz zwiększył posiadany udział z 20,81% do 32,56% kapitału zakładowego Luka Rijeka d.d. W związku z powyższym zgodnie z prawem chorwackim Emitent zobowiązany jest do ogłoszenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż akcji Luka Rijeka d.d. Wezwanie zostanie ogłoszone po przygotowaniu dokumentacji w trybie i na warunkach zgodnych z prawem chorwackim. Zgodnie ze złożoną przez Spółkę ofertą jednostkowa cena nabycia wyniosła 50 HRK za jedną akcję, co łącznie dało wartość 79,2 mln HRK i 46,6 mln zł.

O kolejnych etapach Spółka informowała w raportach bieżących nr 28/2017, 29/2017, 31/2017 odpowiednio z dnia 28 sierpnia 2017 r., 4 września 2017 roku i 7 września 2017 r.

Umowa kredytowa z Bankiem Gospodarstwa Krajowego S.A. na finansowanie nabycia akcji Luka Rijeka d.d.

W związku z nabyciem ww. akcji spółki Luka Rijeka d.d. w dniu 7 września 2017 roku uruchomiona została pierwsza transza kredytu udzielonego na podstawie zawartej w dniu 28 kwietnia 2016 roku umowy kredytu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego S.A. (Bank) w wysokości 46,6 mln zł. Na mocy umowy kredytu Bank udzielił Spółce długoterminowego kredytu inwestycyjnego z przeznaczeniem wyłącznie na zakup akcji Luka Rijeka d.d. Całkowite zobowiązanie kredytowe z tytułu umowy kredytowej wynosi do 125 mln zł. Uzyskany kredyt jest oprocentowany według stawki WIBOR 3M powiększonej o marżę Banku ustaloną na warunkach rynkowych. Odsetki są płatne w okresach kwartalnych. Okres dostępności kredytu upływa 30 września 2017 roku. Spłata kredytu nastąpi nie później niż do 29 grudnia 2023 roku. Pozostałe środki Spółka może przeznaczyć na nabycie kolejnych akcji Luka Rijeka w drodze wezwania do zapisywania się na sprzedaż akcji Luka Rijeka. Długoterminowy kredyt inwestycyjny obejmuje również możliwość wystawienia gwarancji bankowej w maksymalnej wysokości do 125 mln zł na potrzeby przeprowadzenia ww. wezwania. Umowa kredytowa zawiera liczne zapisy dotyczące zobowiązań Spółki wynikających z umowy, w tym m.in. obowiązek utrzymywania przez Emitenta i Gwarantów wskaźników finansowych na określonych poziomach oraz ograniczenia w rozporządzaniu akcjami. Zabezpieczeniem umowy kredytu są

min. hipoteka do maksymalnej kwoty stanowiącej 150% całkowitego zobowiązania kredytowego na nieruchomości gruntowej przy ulicy Kościarzędzkiej we Wrocławiu, umowy zastawu na posiadanych i nabywanych akcjach Luka Rijeka, gwarancje korporacyjne udzielone przez gwarantów (OT Port Świnoujście sp. z o.o., OT Port Gdynia sp. z o.o., C. Hartwig Gdynia S.A., Sealand Logistics Sp. z o.o.), oświadczenia Emitenta i gwarantów o dobrowolnym poddaniu się egzekucji do wysokości 150% całkowitego zobowiązania kredytowego oraz umowy przelewu na zabezpieczenie praw do dywidendy przysługującej Spółce od Luka Rijeka zawarte pomiędzy Spółką i Bankiem.

Umowa kredytowa przewiduje dla każdej z transz wypłaty środków szereg warunków zawieszających dotyczących min. otrzymania przez Kredytodawcę zaświadczeń, opinii oraz innych dokumentów, jak również niewystąpienia innych naruszeń w momencie wypłaty środków z kredytu. Niezbędna do spełnienia warunków zawieszających i uruchomienia pierwszej transzy środków z uzyskanego w ramach umowy kredytu była finalizacja transakcji nabycia akcji Luka Rijeka d.d. w ramach ww. przetargu.

O uruchomieniu środków w ramach umowy kredytowej Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 32/2017 z dnia 7 września 2017 roku.

Zawarcie umowy wspólników z Allianz ZB d.o.o. i ERSTE d.o.o. dotyczącej spółki Luka Rijeka d.d.

W dniu 15 września 2017 roku OT Logistics S.A. zawarł umowę wspólników z Allianz ZB d.o.o. (spółka zarządzająca funduszami działająca w imieniu własnym oraz dwóch zarządzanych przez siebie funduszy, łącznie jako AZ) i ERSTE d.o.o. (spółka zarządzająca funduszami działająca w imieniu własnym oraz pięciu zarządzanych przez siebie funduszy, łącznie jako ERSTE) (wszystkie podmioty z siedzibą w Zagrzebiu – Chorwacja) w odniesieniu do spółki Luka Rijeka d.d. Umowa wspólników określa warunki, na jakich strony umowy działając w porozumieniu będą współpracować w zakresie przeprowadzenia wezwania do zapisywania się na sprzedaż akcji Luka Rijeka oraz zarządzania ww. spółką.

Zgodnie z umową OT Logistics S.A. ogłosił w imieniu stron umowy jako podmiotów działających w porozumieniu wezwanie do zapisywania się na sprzedaż wszystkich pozostałych akcji Luka Rijeka niebędących w posiadaniu ww. podmiotów. Emitent zobowiązany jest również do sfinansowania transakcji nabycia akcji w ramach wezwania, ustanowienia stosownych zabezpieczeń oraz finalnie do nabycia wszystkich akcji, na które zostaną złożone zapisy w wezwaniu, przy czym Fundusze nie zbędą żadnych akcji w wyniku ogłoszonego wezwania. Fundusze będą wspomagać OT Logistics S.A. w przeprowadzeniu procesu.

Umowa wspólników reguluje zasady współpracy oraz wzajemne prawa i obowiązki stron w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej Luka Rijeka oraz kwestii korporacyjnych (sposób głosowania na walnym zgromadzeniu, skład i zakres uprawnień organów spółki). Umowa reguluje również zasady rozporządzania akcjami Luka Rijeka. Zgodnie z umową strony zobowiązały się do nierozporządzenia i nieobciążania posiadanych akcji spółki w okresie 1 roku i 90 dni od zakończenia wezwania (lock-up) za wyjątkiem sytuacji określonych w umowie (prawo pierwszeństwa, opcja put, zastaw na zabezpieczenie roszczeń wynikających z Umowy). Umowa zawiera zapis dotyczący opcji put, w ramach której po roku i 90 dniach obowiązywania Umowy przez okres kolejnych 4 lat Emitent na żądanie AZ i/lub ERSTE zobowiązany jest do nabycia akcji posiadanych przez Fundusze emerytalne we wskazanej przez nie ilości i po cenie ustalonej w sposób określony w Umowie. Niewykonanie przez Emitenta zobowiązania wynikającego z opcji put daje Funduszom emerytalnym prawo dochodzenia roszczeń. Na zabezpieczenie ww. roszczeń Emitent zobowiązany jest ustanowić do dnia 31 grudnia 2017 roku zastaw na posiadanych przez Emitenta akcjach Luka Rijeka.

Umowa wspólników została zawarta na okres 7 lat, przy czym może ulec rozwiązaniu lub wygaśnięciu w przypadkach określonych w Umowie. AZ i ERSTE na dzień podpisania Umowy posiadały odpowiednio 15,15% i 8,85% udziału w kapitale zakładowym Luka Rijeka d.d. Łączny udział Funduszy emerytalnych i OT Logistics S.A., jako podmiotów działających w porozumieniu, w kapitale zakładowym Luka Rijeka wskutek zawarcia Umowy wspólników wynosi 56,56%. Uprawnienia OT Logistics S.A. zawarte w Umowie wspólników dają przesłanki do uznania sprawowania przez Emitenta kontroli operacyjno-finansowej nad Luka Rijeka.

O zawarciu ww. umowy Emitent informował w raporcie bieżącym nr 33/2017 z 15 września 2017 roku.

3.5. Transakcje z podmiotami powiązanymi

W okresie sprawozdawczym Spółki Grupy Kapitałowej nie zawierały transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Informacje o pozostałych transakcjach zawartych z podmiotami powiązanymi zamieszczone zostały w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku w nocie nr 27 oraz w śródrocznym skróconym sprawozdaniu finansowym za 6 miesięcy 2017 roku w nocie nr 21.

3.6. Udzielone gwarancje, poręczenia kredytu lub pożyczki

W pierwszym półroczu 2017 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, gdzie łączna wartość istniejących poręczeń lub gwarancji stanowiłaby 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 2017 roku w nocy nr 20,
- w śródrocznym skróconym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku w nocy nr 26.

3.7. Czynniki ryzyka i zagrożeń OT Logistics S.A. oraz Grupy Kapitałowej OT Logistics

Poniżej zostały przedstawione istotne ryzyka i zagrożenia, które mogą w przyszłości wpłynąć na działalność Spółki OT Logistics S.A. i Grupy Kapitałowej. Przedstawiając czynniki ryzyka w poniższej kolejności, nie kierowano się prawdopodobieństwem ich zaistnienia ani oceną ich ważności. Zarząd na bieżąco monitoruje prawdopodobieństwo wystąpienia poniższych ryzyk i ocenia ich wpływ na bieżącą działalność w Spółce i Grupie Kapitałowej OT Logistics.

Ryzyko finansowe - cele i zasady zarządzania ryzykiem finansowym

Grupa OT Logistics narażona jest 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 Spółki i Grupy. Grupa posiada też inne instrumenty finansowe, takie jak należności z tytułu dostaw i usług, które powstają bezpośrednio w toku prowadzonej przez nią działalności. Zasadą stosowaną przez Spółkę i Grupę obecnie i przez cały okres sprawozdawczy jest nieprowadzenie obrotu instrumentami finansowymi. Główne rodzaje ryzyka wynikającego z instrumentów finansowych Spółki i 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 Grupy ryzyka związanego z jej funkcjonowaniem, a w szczególności następujących ryzyk:

- ryzyko kredytowe - 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 Grupa 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;

- ryzyko płynności - w celu ograniczenia ryzyka utraty płynności finansowej Grupa OT Logistics stale monitoruje i nadzoruje poziom zadłużenia. Spółka narażona jest na to ryzyko w przypadku, gdy przepływy pieniężne z tytułu spłaty należności nie są realizowane terminowo. Spółka zabezpiecza się przed trudnościami w wywiązywaniu się ze zobowiązań odpowiednio kształtując cykle rotacji należności i zobowiązań. Jednocześnie wartość dostępnych linii kredytowych zapobiega negatywnym zdarzeniom związanym z opóźnieniami w terminowym regulowaniu należności;

- ryzyko rynkowe:

- 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). 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.

W szczególności poziom kompensacji pomiędzy przychodami i kosztami walutowymi stał się mniej przewidywalny.

- 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 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 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 osiągnęte są głównie w Polsce, a także 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 Spółki OT Logistics S.A. i jej spółek zależnych. Dlatego też na bieżąco monitorowana jest sytuacja makroekonomiczna państw, w których prowadzona jest działalność spółek z Grupy Kapitałowej OT Logistics.

Ryzyko związane z opuszczeniem przez Wielką Brytanię struktur Unii Europejskiej

Opuszczenie przez Wielką Brytanię struktur unijnych nie będzie miało wpływu na ryzyko finansowe lub operacyjne OT Logistics. Obrót gospodarczy z podmiotami z tego regionu nie należy do głównej działalności Grupy oraz Spółki, udział transakcji w walucie tego kraju również jest znacząco ograniczony. Potencjalne zmniejszenie środków związanych z dotacjami spowodowane ograniczeniem wpływów budżetowych Unii, poprzez utratę znaczącego członka, może skutkować zmniejszeniem ilości inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w Polsce, w których OT Logistics mogłaby partycypować. Władze Unii nie podjęły jeszcze decyzji dotyczących jej długoterminowego budżetu. Ograniczenie udziału OT Logistics w tego typu zleceniach eliminowane jest poprzez zdwersyfikowaną działalność Grupy.

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 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 Grupy.

Ryzyko realizacji strategii Grupy OT Logistics

Realizowana przez Grupę 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 ograniczenia działalności spedycji kolejowej związane z remontami trakcji

Przedłużające się remonty trakcji kolejowych, wykorzystywanych przez Grupę Kapitałową do działalności w obszarze spedycji kolejowego oraz niekorzystne warunki atmosferyczne mogące negatywnie wpłynąć na przepustowość danej linii bądź jej czasowe wyłączenie z użytku może czasowo ograniczyć lub wyłączyć działalność na danej linii, a tym samym negatywnie oddziaływać na wyniki finansowe osiągnięte 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 ryzyko to ciąży również na innych przewoźnikach operujących na danym rynku i korzystających z infrastruktury kolejowej. 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 je minimalizować.

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 Grupy ryzyko związane z korzystaniem z państwowej infrastruktury kolejowej nie powinno stanowić istotnego zagrożenia dla działalności GK OT Logistics. Świadczą o tym ogólnoeuropejskie oraz wewnątrz krajowe trendy rozwoju transportu w kierunku rozwiązań przyjaznych środowisku, bezpieczniejszych oraz bardziej efektywnych. Znacząca część środków z funduszy Unii Europejskiej, które przeznaczone dla Polski, stanowi 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 poprzez gwarancje celne, wymaganie przedpłat przy obsłudze nowych Klientów, a także pozyskiwanie środków bezpośrednio od klienta na rachunek bankowy spółki zależnej i ich dalszą redystrybucją na konta organów celnych.

Ryzyko wprowadzenia barier celnych i sankcji gospodarczych na niektóre grupy towarowe lub rynki.

Wprowadzenie przez Unię Europejską wysokich ceł ochronnych na import niektórych grup towarów np. na wyroby ze stali, spowodować może utratę zleceń spedycji od kontrahentów. Podobnie sytuacja może wyglądać w przypadku ceł zaporowych lub sankcji gospodarczych w krajach do których prowadzona jest sprzedaż eksportowa przez klientów.

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 przestoju 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 realizowane od maja do listopada. Dla towarów, których przewóz w warunkach wysokich temperatur jest utrudniony miesiące letnie charakteryzują się mniejszym popytem na ich przewóz.

Ryzyko związane z 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 uniezależnienie od warunków klimatyczno-pogodowych OT Port Świnoujście Sp. z o.o. Brak zjawiska pływów oraz zalodzeń uniezależnia pracę portu od niekorzystnych warunków.

Ryzyko związane ze zmianami dotyczącymi możliwości wpływania statków do portów w obszarze morza Bałtyckiego

Region Morza Bałtyckiego charakteryzuje się jednym z najwyższych w Europie wskaźników wzrostu gospodarczego. Decyduje o tym intensywny rozwój wymiany handlowej pomiędzy, zarówno, portami nadbałtyckimi jak i między nimi, a resztą świata. Najintensywniejszy ruch statków w regionie Morza Bałtyckiego odbywa się w obrębie Cieśnin Duńskich; wszystkie statki, które wpływają lub wypływają z tego regionu, bez względu na to, czy płyną do portów północnego czy południowego Bałtyku, muszą przedostać się przez ten obszar. Stan drogi żeglugowej w rejonie Cieśnin Duńskich jest stabilny, a parametry techniczne nie ulegają pogorszeniu. Tor wodny prowadzący z morza do portów w Świnoujściu, Gdyni i Kołobrzegu utrzymywany jest przez służby państwowe (Urząd Morski). Zagrożeniem może być błąd administracyjny doprowadzający do pogorszenia parametrów toru (np. nieprzydzielenie środków na prace pogłębieniowe, zmiana polityki państwa w zakresie koncentracji usług portowych). Innym zagrożeniem może być polityka innego państwa, przez które przechodzi szlak wodny prowadzący do Polski. Obecnie wprowadzane są nowe przepisy ograniczające emisję siarki przez statki poprzez nakaz używania bardziej ekologicznego, tym samym droższego paliwa, ale nie zauważyliśmy żadnych sygnałów jakoby miałyby to wpłynąć na wymianę handlową naszych partnerów. Powyższe może wpływać na zdolność Grupy Kapitałowej OT Logistics do prowadzenia działalności, ale wystąpienie tego ryzyka jest mało prawdopodobne.

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 OT Port 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 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 związane z koncentracją sprzedaży

W Grupie Kapitałowej OT Logistics nie występuje koncentracja sprzedaży do jednego podmiotu przekraczająca 10% 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 GK 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 usług oraz w pełnym zakresie terytorialnym jest bardzo ograniczona,

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 Grupy OT Logistics jest jednym z czynników stanowiących o dotychczasowych sukcesach. Utrata kadry menadżerskiej lub kluczowych pracowników mogłaby niekorzystnie wpłynąć na prowadzoną przez Grupę działalność i osiągnięte wyniki finansowe.

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. W najbliższej przyszłości ryzyko to będzie

minimalizowane poprzez zwiększenie nakładów i zmianę podejścia do szkolnictwa zawodowego, a także uruchomieniem programów rewitalizujących żeglugę śródlądową w Polsce. Dodatkowo Zarząd Grupy prowadzi aktywne działania promujące rozwój szkolnictwa branżowego i projekty edukacyjne.

Ryzyko związane z odejściami/utratą kadry operacyjnej w transporcie kolejowym (przede wszystkim maszynistów). W Polsce coraz wyraźniej zauważalne jest ograniczenie w dostępie do wysoko wykwalifikowanych pracowników segmentu kolejowego, zwłaszcza maszynistów jak i innych pracowników operacyjnych. Ogólnie obserwowaną tendencją jest wzrost wynagrodzeń pracowników tego sektora. Dodatkowo widoczna jest dysproporcja geograficzna wynagrodzeń (Pomorze - Dolny Śląsk), której efektywne wykorzystanie może spowodować ograniczenie kosztów dla relacji nisko rentownych. Zarząd Grupy minimalizuje wskazane ryzyko optymalizując procesy, zwiększając efektywność i wprowadzając zmiany organizacyjne. Również zmiana programów edukacyjnych ukierunkowana na szkolnictwo zawodowe powinna w niedalekiej przyszłości ograniczać ryzyko utraty kadry.

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, emisji obligacji w przypadku których ustanowiono zabezpieczenia wskazane w dodatkowych informacjach w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za rok obrotowy 2016 w nocy nr 30. 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.

4. Sytuacja finansowo-majątkowa Spółki i Grupy Kapitałowej OT Logistics

4.1. Zasady sporządzenia półrocznego jednostkowego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego Spółki i Grupy Kapitałowej OT Logistics

Informacje o zasadach sporządzania śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy OT Logistics oraz śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Spółki OT Logistics S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku zamieszczone zostały:

- we wprowadzeniu do śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku pkt. 4,
- w dodatkowych informacjach i objaśnieniach śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku pkt 6.

4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno – finansowe

Grupa Kapitałowa OT Logistics w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku osiągnęła 433,2 mln zł skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży i zanotowała 4,3 mln zł straty netto. Na 30 czerwca 2017 roku suma bilansowa wyniosła 928,6 mln zł, kapitał własny 290,8 mln zł. Spółka OT Logistics S.A. w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku osiągnęła 89,7 mln zł przychodów ze sprzedaży, stratę netto na poziomie -1 mln zł. Na 30 czerwca 2017 roku suma bilansowa wyniosła 577,7 mln zł, kapitał własny 273,4 mln zł.

4.3. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej

Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej OT Logistics

Rentowność sprzedaży brutto dla Grupy Kapitałowej OT Logistics w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku wyniosła 10,2% vs 13,5% w analogicznym okresie roku poprzedniego. Na koniec pierwszego półrocza 2017 roku Grupa Kapitałowa OT Logistics posiadała zadłużenie finansowe na poziomie 366,5 mln zł vs 357,6 mln zł na koniec 2016 roku. Uwzględniając środki pieniężne w wysokości 35,3 mln zł, dług netto wyniósł 331,2 mln zł. Wskaźnik zadłużenia, liczony jako iloraz sumy zobowiązań i rezerw do sumy bilansowej wg stanu na 30 czerwca 2017 wynosił 69%. Wartości wskaźników płynności w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego podaje poniższa tabela. Analiza wskaźnikowa danych skonsolidowanych pokazuje, iż główne wskaźniki uległy niekorzystnym odchyleniom r/r. Należy mieć jednak na uwadze, że odchylenia mogą wynikać ze zmian w strukturze Grupy i zmiany udziałów poszczególnych segmentów ze względu na konsolidację nowych podmiotów takich jak spółki kolejowe: STK S.A. i Kolej Bałtycka sp. z o.o. oraz Sealand sp. z o.o. Nowa

struktura Grupy cechuje się większą różnorodnością pod kątem działalności, przez co dane zbiorcze dla Grupy nie są w pełni porównywalne. Każda nowo nabyta spółka podlega spójnej polityce operacyjnej i płynnościowej, tak aby optymalizować wskaźniki rentowności, płynności i rotacji, zarządzać zadłużeniem oraz eliminować ryzyko przeterminowanych należności. Niemniej proces dostosowawczy jest różny i uzależniony m.in. od wielkości podmiotu i branży w której funkcjonuje.

Wskaźniki zyskowności	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	metody obliczania wskaźników
Rentowność sprzedaży brutto	10,2%	13,5%	zysk brutto na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność sprzedaży netto	1,3%	2,9%	zysk na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność EBIT	1,7%	3,7%	zysk na działalności operacyjnej/przychody ze sprzedaży
Marża zysku netto (ROS)	-1,0%	1,3%	zysk netto/przychody ze sprzedaży

Wskaźniki rentowności	30.06.2017	31.12.2016*	metody obliczania wskaźników
Stopa zwrotu z aktywów (ROA)	-0,5%	1,1%	zysk netto/suma aktywów ogółem
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE)	-1,5%	3,3%	zysk netto/kapitał własny
EBITDA/ Aktywa	3,7%	8,2%	zysk operacyjny powiększony o wartość amortyzacji / suma bilansowa

Wskaźniki płynności	30.06.2017	31.12.2016*	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik płynności	0,78	0,85	aktywa obrotowe/zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik podwyższonej płynności	0,77	0,81	aktywa obrotowe-zapasy/zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik płynności najszybszy	0,10	0,14	środki pieniężne/zobowiązania krótkoterminowe

Wskaźniki zadłużenia	30.06.2017	31.12.2016*	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik ogólnego zadłużenia (max 75%)	69%	65%	zobowiązania i rezerwy ogółem/suma aktywów (pasywów) ogółem
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	219%	186%	zobowiązania i rezerwy ogółem/kapitał własny
Zobowiązania finansowe / Aktywa	39%	35%	suma zob. z tytułu kred. i poz., emisji dłużnych pap. wart i innych zob. fin./suma aktywów ogółem

*Dane na dzień 31.12.2016 r. zostały przekształcone w związku z ostatecznym rozliczeniem przejętych aktywów netto spółek nabytych w 2016 roku (noty 4 i 9 SSF)

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

Wskaźniki zyskowności podstawowej działalności Spółki w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku uległy poprawie w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, co było związane z bieżącą działalnością handlową Spółki, a także z obciążeniem spółek zależnych opłatami z tytułu zarządzania centrum korporacyjnym Grupy. Marża zysku netto w I półroczu 2017 roku była ujemna (-1,1%), ale spowodowane jest to przede wszystkim ujemną wyceną posiadanych aktywów finansowych (udziały w porcie w Rijecie oraz certyfikaty inwestycyjne) i wyższymi kosztami finansowania. Wszystkie wskaźniki płynności poprawiły się nieznacznie. W celu wyeliminowania ryzyka przeterminowanych należności oraz poprawy płynności Spółka w dalszym ciągu korzysta z faktoringu pełnego.

Wskaźniki zyskowności	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	metody obliczania wskaźników
Rentowność sprzedaży brutto	14,6%	7,6%	zysk brutto na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność sprzedaży netto	3,6%	-2,8%	zysk na sprzedaży/przychody ze sprzedaży
Rentowność EBIT	4,0%	1,6%	zysk na działalności operacyjnej/przychody ze sprzedaży
Marża zysku netto (ROS)	-1,1%	5,2%	zysk netto/przychody ze sprzedaży

Wskaźniki rentowności	30.06.2017	31.12.2016	metody obliczania wskaźników
Stopa zwrotu z aktywów (ROA)	-0,2%	8,7%	zysk netto/suma aktywów ogółem
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE)	-0,3%	17,4%	zysk netto/kapitał własny

Wskaźniki płynności	30.06.2017	31.12.2016	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik płynności	0,97	0,88	aktywa obrotowe/zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik podwyższonej płynności	0,97	0,88	aktywa obrotowe-zapasy/zobowiązania krótkoterminowe
Wskaźnik płynności najszybszy	0,03	0,10	środki pieniężne/zobowiązania krótkoterminowe

Wskaźniki zadłużenia	30.06.2017	31.12.2016	metody obliczania wskaźników
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	52,5%	50,1%	zobowiązania i rezerwy ogółem/suma aktywów (pasywów) ogółem
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	111,3%	100,5%	zobowiązania i rezerwy ogółem/kapitał własny
Zobowiązania finansowe / Aktywa	38,2%	35,4%	suma zob. z tyt. kred. i poz., emisji dł. pap. wart i innych zob. finans/suma aktywów ogółem

4.4. Sprawozdanie z całkowitych dochodów

Skonsolidowane sprawozdanie z wyniku finansowego i całkowitych dochodów za okres 6 miesięcy kończący się 30 czerwca 2017 roku

Skonsolidowane przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów Grupy Kapitałowej OT Logistics w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku wyniosły 433,2 mln zł i były wyższe o 24,4% w porównaniu z wartością skonsolidowanych przychodów ze sprzedaży w analogicznym okresie roku 2016. W okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku Grupa Kapitałowa OT Logistics osiągnęła zysk brutto ze sprzedaży na poziomie 44,3 mln zł. Zysk ze sprzedaży za 6 miesięcy 2017 roku osiągnął wartość 5,7 mln zł vs 10,2 mln zł w stosunku do roku ubiegłego. Zysk na działalności operacyjnej EBIT wyniósł 7,2 mln zł i spadł w stosunku do roku 2016 o ok. 5,7 mln zł. Grupa Kapitałowa w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku zanotowała stratę netto na poziomie 4,3 mln zł.

Na wyniki Grupy wpływają zmiany w jej strukturze. W I półroczu 2017 r. konsolidowane są wyniki nowo nabytych lub utworzonych spółek, które nie wchodziły w skład Grupy w analogicznym okresie 2016 roku. Rozpoczęto konsolidację Sealand Logistics, C.Hartwig Adria, OT Nieruchomości oraz spółek kolejowych: STK (wraz z podmiotami zależnymi) i Kolei Bałtyckiej. Od IV kwartału 2016 roku w związku ze sprzedażą udziałów, w Grupie nie jest konsolidowana spółka Rentrans East. Poza ilościową zmianą podmiotów na wyniki pierwszego półrocza 2017 roku wpływ ma przedmiot ich podstawowej działalności i nakłady związane z operacyjnym dostosowaniem do oferty Grupy. Spółki kolejowe realizujące usługi przewozowe własnym lub dzierżawionym taborem charakteryzują się odmienną strukturą bilansu, spółki spedycyjne na ogół niższymi realizowanymi marżami. W związku z ostatecznym rozliczeniem przejętych aktywów netto spółek nabytych w 2016 roku, wyniki pierwszego półrocza 2017 roku dociążone zostały amortyzacją z tytułu rozpoznanych wartości niematerialnych i prawnych na łączną wartość ok. 3,3 mln zł. W wyniku rozliczenia reklasyfikacji uległa prezentacja umów leasingu finansowego lokomotyw w STK S.A., co spowodowało wzrost zobowiązań z tytułu leasingu o ok. 45 mln zł.

Zmianie uległa również prezentacja segmentów operacyjnych Grupy. W związku z rozwojem działalności Grupy Kapitałowej w segmencie przewozów kolejowych i znacznym wzrostem przychodów i aktywów w tym segmencie, Grupa zdecydowała o przypisaniu ich w pierwszym półroczu 2017 roku do segmentu przewozów. Dotychczas wyniki działalności tych spółek były prezentowane w segmencie: pozostałe. W skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za pierwsze półrocze 2017 roku zaprezentowane zostały przekształcone dane segmentowe.

Wyniki w segmencie transportowym Grupy uległy znaczącemu wzrostowi (przychody ze sprzedaży +60 mln zł, EBIT +14,7 mln zł, EBITDA +5,9 mln zł), co jest skutkiem wyżej opisanych czynników. Marże operacyjne segmentu w zakresie przewozów transportem śródlądowym utrzymują się na zbliżonym poziomie do roku ubiegłego mimo trwającego zastoju w zakresie przetargów na budowy wodne i prace hydrotechniczne. Na EBIT segmentu wpływ ma amortyzacja taboru części kolejowej oraz rozpoznanych wartości niematerialnych i prawnych (znak towarowy). Na wyniki segmentu spedycji wpływ miała konsolidacja spółki Sealand (wyższe marże operacyjne, większa wartość amortyzacji w wyniku rozliczenia nabycia spółki), a także przesunięcia w realizacji kontraktów w czasie oraz przedłużający się remont instalacji produkcyjnej u dużego klienta C.Hartwig Gdynia S.A. Dodatkowo rentowność segmentu obniżają koszty związane z budową nowych struktur handlowych w Grupie, a na poziomie działalności finansowej ujemne różnice kursowe. Na zyskowność segmentu spedycyjnego oddziałuje także sytuacja w portach Grupy. Segment portowy jest tym, który w I połowie 2017 roku zanotował największe ujemne odchylenia. Spadek wyników związany był z mniejszymi przeładunkami towarów i wysokimi kosztami stałymi. Spadek przychodów wynika z minimalnych przeładunków węgla i koks, niskich przeładunków rud (mimo lekkiego ożywienia w pierwszym kwartale 2017 r.) oraz wcześniejszego zakończenia sprzedaży zbóż na rynkach światowych i w kraju. Na rynku polskim w związku ze zmianami właścicielskimi w przemyśle górnym (wchłonięcie kopalń przez spółki energetyczne) nie wystąpiła presja na zaopatrywanie się w węgiel ciepłowniczy poza granicami, a nadwyżki węgla trafiły do rodzimych elektrociepłowni. Sytuacja może zmienić się w II półroczu 2017 roku, kiedy w Polsce zacznie być odczuwalny brak węgla zarówno ciepłowniczego jak i koksującego. Ze względu na niskie zapasy magazynowe zbóż w Europie sprzedaż towarów agro zakończyła się wcześniej o ok dwa miesiące. Poprawę sytuacji powinny przynieść tegoroczne zbiory, choć mogą być one porównywalne ze względu na słabe warunki atmosferyczne w Europie.

W dalszym ciągu koszty ogólnego zarządu dociążone są kosztami budowy centrum korporacyjnego w spółce dominującej.

	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	zmiana	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Przychody ze sprzedaży	433 223	348 138	85 085	24,4%
Koszt własny sprzedaży	388 962	301 273	87 690	29,1%
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	44 260	46 865	-2 604	-5,6%
Rentowność brutto na sprzedaży	10,2%	13,5%	-3,2 pp.	
Zysk (strata) ze sprzedaży	5 720	10 179	-4 460	-43,8%
Zysk (strata) z działalności operacyjnej (EBIT)	7 156	12 828	-5 672	-44,2%
Rentowność EBIT	1,7%	3,7%	-2,0 pp.	
EBITDA	34 078	30 586	3 492	11,4%
Rentowność EBITDA	7,9%	8,8%	-2 pp.	
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	-4 569	5 554	-10 123	-182,3%
Zysk (strata) netto	-4 340	4 374	-8 714	-199,2%
Rentowność zysku Netto	-1,0%	1,3%	-2,3 pp.	

Jednostkowy Rachunek Zysków i Strat za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku

W okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku Spółka OT Logistics S.A. osiągnęła przychody ze sprzedaży na poziomie 89,7 mln zł. W dalszym ciągu koszty ogólnego zarządu i sprzedaży Spółki dociążane są efektami optymalizacji struktury Grupy i tworzeniem centrum korporacyjnym w spółce dominującej. W związku z tym od III kwartału 2016 roku OT Logistics S.A. jako spółka dominująca i realizująca część funkcji zarządczych i administracyjnych w Grupie zaczęła obciążać spółki zależne opłatami z tego tytułu. Opłaty te wpływają na zmianę rentowności segmentów w porównaniu z poprzednim okresem. Obciążenia poszczególnych segmentów dotyczące funkcji realizowanych od początku 2016 roku wyniosły w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku odpowiednio: 1,5 mln zł (Przewozy i inne usługi transportowe), 1,5 mln zł (Usługi portowe), 1,26 mln zł (Spedycja) oraz 0,03 mln zł (Pozostałe). Kwoty te nie mają wpływu na wynik skonsolidowany, gdyż podlegają wyłączeniom konsolidacyjnym.

Zrealizowany EBIT w wysokości 3,6 mln zł był wyższy od osiągniętego wyniku z działalności operacyjnej z analogicznego okresu roku 2016 o 2,2 mln zł. Strata netto za 6 miesięcy 2017 roku ukształtowała się na poziomie -1 mln zł. Ujemna wartość wynika przede wszystkim z ujemnej wyceny posiadanych aktywów finansowych (udziały w portce w Rijece oraz certyfikaty inwestycyjne) i wyższych kosztów finansowania.

	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	zmiana	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Przychody ze sprzedaży	89 658	90 080	-422	-0,5%
Koszt własny sprzedaży	76 587	83 219	-6 632	-8,0%
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	13 071	6 861	6 210	90,5%
Rentowność brutto na sprzedaży	14,6%	7,6%	7,0 pp.	
Zysk (strata) ze sprzedaży	3 202	-2 481	5 683	229,1%
Zysk (strata) z działalności operacyjnej (EBIT)	3 614	1 456	2 158	148,2%
Rentowność EBIT	4,0%	1,6%	2,4 pp.	
EBITDA	3 614	1 456	2 158	148,2%
Rentowność EBITDA	4,0%	1,6%	2,4 pp.	
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	-2 265	4 686	-6 951	-148,3%
Zysk (strata) netto	-955	4 688	-5 642	-120,4%
Rentowność zysku Netto	-1,1%	5,2%	-6,3 pp.	

4.5. Sprawozdanie z sytuacji finansowej

Skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy Kapitałowej OT Logistics na dzień 30 czerwca 2017 roku

Na dzień 30 czerwca 2017 roku skonsolidowana suma bilansowa wyniosła 928,6 mln zł. Aktywa trwałe wyniosły 647,1 mln zł i stanowiły 69,7% sumy bilansowej, natomiast aktywa obrotowe wyniosły 281,4 mln zł i stanowiły 30,3% sumy bilansowej. Największy udział w aktywach trwałych Grupy wynoszący na dzień bilansowy 51% stanowiły rzeczowe aktywa trwałe. Z analizy struktury pasywów wynika, że kapitał własny wynosił 31% ogólnej sumy pasywów. Największą pozycję kapitału własnego stanowiły zyski zatrzymane (23% sumy bilansowej). Zobowiązania długoterminowe miały 30% udział vs 29,3% na koniec 2016 roku, a krótkoterminowe 38,6% vs 38,1%.

W wyniku ostatecznego rozliczenia ceny nabycia udziałów spółek Sealand Logistics Sp. z o.o., STK S.A. oraz Kolej Bałtycka S.A. zmianie uległy dane porównywalne na koniec 2016 roku. Korekta wartości godziwej aktywów netto poszczególnych spółek zostały opisane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym w notcie nr 9.

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 w warunkach emisji obligacji, a ich raportowanie odbywa się w okresach półrocznych i rocznych.

Na dzień 30 czerwca 2017 wartości wyżej wymienionych wskaźników kształtowały się na bezpiecznym poziomie.

	30.06.2017	struktura	31.12.2016*	struktura	zmiana	
	tys. PLN	%	tys. PLN	%	wart.	%
Aktywa trwałe	647 126	69,7%	642 609	69,0%	4 517	0,7%
Aktywa obrotowe	281 441	30,3%	288 200	31,0%	-6 759	-2,3%
Środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	35 350	3,8%	48 478	5,2%	-13 128	-27,1%
Aktywa razem	928 568	100,0%	930 809	100,0%	-2 242	-0,2%

	30.06.2017	struktura	31.12.2016*	struktura	zmiana	
	tys. PLN	%	tys. PLN	%	wart.	%
Kapitał własny	290 802	31,3%	303 526	32,6%	-12 723	-4,2%
Zobowiązania długoterminowe	278 940	30,0%	272 632	29,3%	6 308	2,3%
Zobowiązania krótkoterminowe	358 826	38,6%	354 652	38,1%	4 174	1,2%
Pasywa razem	928 568	100,0%	930 809	100,0%	-2 242	-0,2%

* Dane na dzień 31.12.2016 r. zostały przekształcone w związku z ostatecznym rozliczeniem przejętych aktywów netto spółek nabytych w 2016 roku (noty 4 i 9 SSF)

Bilans jednostkowy na dzień 30 czerwca 2017 roku

Wartość sumy bilansowej na dzień 30 czerwca 2017 roku wynosiła 577,7 mln zł. W porównaniu do 31 grudnia 2016 roku wzrosła ona o 27,5 mln zł, tj. o 5%. Aktywa trwałe stanowią 73,1%, a aktywa obrotowe 26,9% sumy bilansowej. Największą pozycję w aktywach stanowią inwestycje długoterminowe, których udział w sumie bilansowej wyniósł 62,4%. Kapitał własny wynosi 47,3%, zaś zobowiązania i rezerwy na zobowiązania 52,7% sumy bilansowej. Największą pozycję kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy (35% sumy pasywów), natomiast wśród kapitałów obcych największą pozycję wykazują długoterminowe zobowiązania z tytułu emisji obligacji (23,5%).

W dniu 6 lutego 2017 roku Zarząd OT Logistics S.A. zawarł umowę celowego kredytu inwestycyjnego udzielanego przez Bank BGŻ BNP Paribas S.A., Bank Zachodni WBK S.A. oraz Raiffeisen Bank Polska S.A. w łącznej maksymalnej wysokości 50 mln zł w celu spłaty zobowiązań Spółki wynikających z wyemitowanych obligacji serii B (łączna wartość nominalna 30 mln zł) i serii C (łączna wartość nominalna 4 mln euro), których termin wykupu przypadał na dzień 17 lutego 2017 roku. W dniu 31 maja 2017 roku do umowy celowej kredytu inwestycyjnego konsorcjalnego dołączył mBank S.A., zmieniając zaangażowanie poszczególnych Kredytodawców w przyznanej kwocie kredytu. Dodatkowo w dniu 23 lutego 2017 roku wyemitowanych zostało 25.445 szt. niezabezpieczonych obligacji na okaziciela serii F, o wartości nominalnej 1.000 zł każda. łączna wartość nominalna obligacji wyniosła 25.445 tys. zł.

Zarząd Spółki prowadzi stały monitoring sytuacji finansowej pod kątem zapewnienia bieżącej płynności oraz finansowania przyszłych potencjalnych inwestycji. Spółka od 2016 roku stosuje faktoring pełny. Zdaniem Zarządu, przedstawione powyżej argumenty pozwalają stwierdzić, że nie występują zagrożenia dotyczące ciągłości finansowania Spółki.

	30.06.2017	struktura	31.12.2016	struktura	zmiana	
	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Aktywa trwałe (długoterminowe)	422 163	73,1%	413 239	75,1%	8 924	2,2%
Aktywa obrotowe (krótkoterminowe)	155 532	26,9%	136 981	24,9%	18 551	13,5%
Aktywa razem	577 695	100,0%	550 220	100,0%	27 475	5,0%

	30.06.2017	struktura	31.12.2016	struktura	zmiana	
	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Kapitał własny	273 446	47,3%	274 401	49,9%	-955	-0,3%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	304 249	52,7%	275 819	50,1%	28 430	10,3%

Rezerwy na zobowiązania	7 166	1,2%	7 897	1,4%	-731	-9,3%
Pasywa razem	577 695	100,0%	550 220	100,0%	27 475	5,0%

4.6. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

Skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku

Prowadzona polityka finansowa Grupy Kapitałowej OT Logistics ma na celu utrzymywanie bieżącej płynności finansowej poprzez stałą kontrolę przepływu gotówki. W okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku Grupa wypracowała dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej (+14,3 mln zł). Osiągnięcie dodatnich przepływów z działalności operacyjnej świadczy o kontynuowaniu pożądanego kierunku rozwoju. Ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej (-31,1 mln zł) to efekt skumulowania się wydatków związanych z nabyciem rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych wynikający z dostosowania portów do obsługi towarów agro (w tym m.in. bieżące dosprzętowanie i budowa magazynów, inwestycja w portcie w Gdańsku) oraz bieżące działania akwizycyjne. Dodatnia wartość środków pieniężnych z działalności finansowej (+4,1 mln zł) spowodowana była przede wszystkim pozyskaniem środków pieniężnych z tytułu emisji nowej serii obligacji (seria F) oraz zwiększeniem zaangażowania kredytowego (wykup w dniu 17 lutego 2017 roku obligacji Spółki serii B i C za pomocą celowego kredytu inwestycyjnego udzielonego OT Logistics S.A.). Łączne przepływy netto środków pieniężnych z działalności operacyjnej, inwestycyjnej i finansowej Grupy w pierwszym półroczu 2017 roku były ujemne i wyniosły -12,7 mln zł.

	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	zmiana	
	tys. PLN	tys. PLN	wart.	%
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	14 251	22 426	-8 175	-36,5%
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-31 068	-21 935	-9 133	-41,6%
Środki pieniężne netto wykorzystane w działalności finansowej	4 099	3 444	655	19,0%
Zwiększenie netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-12 717	3 936	-16 653	-423,1%

Jednostkowe sprawozdanie z przepływów pieniężnych za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku

Prowadzona polityka finansowa Spółki OT Logistics S.A. ma na celu utrzymywanie bieżącej płynności finansowej poprzez stałą kontrolę przepływu gotówki. Łączne przepływy netto środków pieniężnych z działalności operacyjnej, inwestycyjnej i finansowej Spółki w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2017 roku wyniosły -10,6 mln zł.

	01.01-30.06.2017	01.01-30.06.2016	zmiana	
	tys. zł	tys. zł	wart.	%
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	-7 235	-2 317	-4 918	-212,3%
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-28 131	-6 721	-21 410	-318,6%
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	24 748	13 408	11 340	84,6%
Przepływy pieniężne netto razem	-10 618	4 371	-14 988	-342,9%

4.7. Segmenty działalności Grupy Kapitałowej

Sprawozdawczość zarządcza Grupy oparta jest na segmentach operacyjnych, uwzględniających rodzaj oferowanych usług. Segmenty te tożsame są z segmentami sprawozdawczymi zaprezentowanymi w śródrocznym skróconym skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym. Zgodnie ze wspomnianymi zasadami w Grupie OT Logistics wyodrębniano następujące segmenty sprawozdawcze: przewozy i inne usługi transportowe, usługi portowe, spedycję i usługi pozostałe. Nabycie pod koniec 2016 roku spółek STK S.A. oraz Kolej Bałtycka S.A. spowodowało rozwój działalności Grupy Kapitałowej w segmencie przewozów kolejowych. W związku ze znacznym wzrostem przychodów i aktywów w tym segmencie, Grupa zdecydowała o przypisaniu ich od pierwszego półrocza 2017 roku do segmentu przewozów. Dotychczas wyniki działalności tych spółek były prezentowane w segmencie: pozostałe.

W poniższej tabeli przedstawione zostały dane dotyczące przychodów poszczególnych segmentów operacyjnych Grupy za okres 6 miesięcy zakończony odpowiednio 30 czerwca 2017 roku i 30 czerwca 2016 roku. Dane za okres zakończony 30 czerwca 2016 roku zostały przekształcone w związku z wyodrębnieniem nowego segmentu operacyjnego.

	01.01-30.06.2017		01.01-30.06.2016		zmiana	
	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Przychody netto ze sprzedaży, w tym:	539 894	100%	435 966	100%	103 929	19%
• spedycja	269 172	50%	223 315	51%	45 857	17%
• przewozy i inne usługi transportowe	179 617	33%	119 944	28%	59 673	33%
• usługi portowe	80 315	15%	83 913	19%	-3 598	-4%
• pozostałe	10 790	2%	8 794	2%	1 996	19%

	01.01-30.06.2017		01.01-30.06.2016		zmiana	
	tys. zł	%	tys. zł	%	wart.	%
Przychody netto ze sprzedaży (zewn), w tym:	433 223	100%	348 138	100%	85 085	20%
• spedycja	242 393	56%	200 691	58%	41 702	17%
• przewozy i inne usługi transportowe	149 024	34%	97 796	28%	51 228	34%
• usługi portowe	36 287	8%	41 707	12%	-5 420	-15%
• pozostałe	5 519	1%	7 943	2%	-2 424	-44%

Szczegółowe informacje na temat segmentów działalności Grupy Kapitałowej zamieszczone zostały w dodatkowych informacjach i objaśnieniach śródrocznego skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2017 roku w nocy 16.

4.8. Czynniki i zdarzenia, w tym o nietypowym charakterze, mające istotny wpływ na skrócone sprawozdanie finansowe

Poza czynnikami i zdarzeniami wskazanymi w pozostałych punktach niniejszego raportu nie wystąpiły w I półroczu 2017 roku inne istotne czynniki i zdarzenia, w tym o nietypowym charakterze, mające wpływ na skonsolidowane i jednostkowe sprawozdanie finansowe.

4.9. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania prognoz wyników

Spółka nie publikowała prognoz wyników finansowych na rok obrotowy 2017.

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

Zdaniem Zarządu w perspektywie co najmniej kolejnego kwartału wpływ na wyniki Grupy Kapitałowej OT Logistics, poza globalnie obserwowanymi oznakami poprawy koniunktury gospodarczej, będzie miała realizacja umów i kontraktów w toku prowadzonej przez Grupę działalności, optymalizacja zarządzania posiadanymi aktywami, zwiększenie aktywności w dotarciu do nowych klientów oraz cykliczna poprawa jakości oferowanych usług. Kolejnym czynnikiem powinny być efekty synergii ze wspólnej działalności po zintegrowaniu przejętych i nowoutworzonych spółek w 2016 roku. Działania te pozwoliły na rozszerzenie oferty dla klientów, a w konsekwencji na wzrost udziałów rynkowych i rentowności prowadzonej działalności. W tym zakresie spółka zależna OT Logistics - C.Hardwig Adria d.o.o. i największy branżowy operator portu w Rijecie w Chorwacji, zawarli w lipcu 2017 r. ramową umowę o współpracy z chorwackim eksporterem drewna Exportdrvo - najstarszą firmą eksportującą drewno na terenie byłej Jugosławii oraz wieloletnim partnerem portu w Rijecie. Zawarte porozumienie ma na celu podniesienie jakości usług logistycznych świadczonych na rzecz klienta, a w przyszłości może wpływać na pozyskanie nowych klientów na chorwackim rynku i docelowo na poprawę wyników finansowych.

Z kolei nowonabyte spółki kolejowe wydzierżawiły od czerwca 2017 roku nowe wagony typu Tagnpps do transportu zboża, które pozwalają na rozszerzenie zakresu usług świadczonych przez Grupę Kapitałową OT Logistics w segmencie agro. Dodatkowo STK S.A., została wpisana na listę GMP+ International oraz uzyskała certyfikat w zakresie transportu oraz frachtowania zboża, poświadczający najwyższą jakość i bezpieczeństwo transportu zbóż i pasz.

W sektorze portowym działania Grupy w dalszym ciągu nakierowane są na poprawę efektywności i jakości operacyjnej portów, a także zwiększanie potencjału przetadunkowego w zakresie obsługi towarów agro. Kontynuowane są prace związane z oddaniem do użytku dużego magazynu agro w porcie w Świnoujściu, który pozwoli na dodatkowe składowanie 1,5 mln ton zbóż. W kwietniu br. oddano do użytkowania nowy magazyn składowy, dedykowany do obsługi statków klasy Panamax przy Nabrzeżu Rumuńskim na terenie terminalu OT Port Gdynia, który wspiera obsługę ładunków agro w ramach

Grupy Kapitałowej OT Logistics do czasu uruchomienia nowego terminalu agro w Gdańsku. Budowa terminala portowego znajduje się obecnie na etapie rozpatrywania przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, a także po pozytywnym zaopiniowaniu przez Urząd Morski, została przedstawiona do konsultacji społecznych.

W ostatnich miesiącach Zarząd i kluczowi pracownicy Grupy brali czynny udział w wielu debatach publicznych wyznaczających kierunki naszego potencjalnego rozwoju. Tematy poruszane w czasie Europejskiego Kongresu Gospodarczego, Kongresu Infrastruktury Polskiej, Kongresu Morskiego dotyczyły polskich inwestycji na świecie, potencjału polskich portów morskich oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych i wykazywały widoczną zależność wpływu rozwoju żeglugi śródlądowej na konkurencyjność portów morskich i rozwoju transportu intermodalnego.

Zmiany w żegludze rzecznej w Polsce odgrywać będą znaczącą rolę w przyszłym funkcjonowaniu Grupy OT Logistics. Zarząd Spółki dostrzega znaczny, obecnie niewykorzystany, potencjał rozwoju transportu żeglugą śródlądową w różnych segmentach rynku. W celu wsparcia polskiej logistyki poprzez zwiększenie wolumenu towarów transportowanych rzekami i przetestowania możliwości powrotu transportów Odrą m.in. węgla, Grupa przeprowadziła w lipcu br. pierwszy próbny transport ze śląskich kopalni do firmy energetycznej Kogeneracja Wrocław. Mimo obecnie niewystarczających do regularnej żeglugi warunków, widocznej zmianie uległo wsparcie ze strony instytucji państwowych i samorządowych.

Powyższe działania wskazują, iż Zarząd OT Logistics S.A. realizuje założenia przyjętej strategii. Obserwując trendy rynkowe oraz działania związane z ratyfikowaniem konwencji AGN, Zarząd OT Logistics S.A. podtrzymuje założenie, iż budowa korytarza logistycznego Bałtyk – Adriatyk ma strategiczne i ekonomiczne uzasadnienie, a pozycja Grupy OT Logistics, skala oraz wszechstronność oferty pozwalającej oferować cały łańcuch logistyczny, potwierdza unikalną formułę Grupy w tej części Europy.

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 ocenie Zarządu, w zakresie polityki kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian w perspektywie najbliższego okresu nie nastąpią istotne różnice. Spółka jak i Grupa na bieżąco będzie realizowała swoje zobowiązania finansowe, a wskaźniki zadłużenia utrzymywać będą się na bezpiecznych poziomach. Raport za I półrocze 2017 roku zawiera wszystkie informacje, które są istotne dla oceny sytuacji Grupy Kapitałowej OT Logistics.

5.3. Kontakt dla inwestorów

Wszystkie istotne dla inwestorów informacje wraz z danymi kontaktowymi dostępne są na stronie internetowej Spółki OT Logistics S.A. pod adresem: <http://otlogistics.com.pl/relacje-inwestorskie/>.

5.4. Oświadczenia Zarządu

Zarząd OT Logistics S.A. niniejszym oświadcza, że:

- wedle najlepszej wiedzy Zarządu, półroczne skrócone skonsolidowane sprawozdanie finansowe Grupy Kapitałowej OT Logistics, półroczne skrócone sprawozdanie finansowe Spółki OT Logistics S.A. i dane porównywalne sporządzone zostały zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości oraz odzwierciedlają w sposób prawdziwy, rzetelny i jasny sytuację majątkową i finansową Grupy oraz jej wynik finansowy. Półroczne sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej OT Logistics zawiera prawdziwy obraz rozwoju i osiągnięć oraz sytuacji Spółki i Grupy Kapitałowej, w tym opis podstawowych zagrożeń i ryzyka.

- podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych, dokonujący przeglądu półrocznego skróconego sprawozdania finansowego OT Logistics S.A. i skróconego skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy OT Logistics, został wybrany zgodnie z przepisami prawa. Podmiot ten oraz biegli rewidenci dokonujący przeglądu ww. sprawozdań spełniali



warunki do wydania bezstronnego i niezależnego raportu z przeglądu, zgodnie z obowiązującymi przepisami i standardami zawodowymi.

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej OT Logistics za pierwsze półrocze 2017 roku zostało zatwierdzone do publikacji dnia 20 września 2017 roku.

.....

Zbigniew Nowik
Prezes Zarządu

.....

Piotr Ambrozowicz
Wiceprezes Zarządu

.....

Richard Jennings
Wiceprezes Zarządu

.....

Andrzej Klimek
Wiceprezes Zarządu

.....

Ireneusz Miski
Wiceprezes Zarządu

