



# **RAPORT I PÓŁROCZE 2016 ROKU**

**PCC AUTOCHEM Sp. z o.o.**  
**01.01.2016 – 30.06.2016**  
**w PLN**

Brzeg Dolny, 22 sierpnia 2016 roku

## **SPIS TREŚCI**

SPIS TREŚCI.....	2
1. WSTĘP .....	4
2. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPÓŁCE .....	4
2.1. Informacje podstawowe .....	4
2.2. Kapitał podstawowy .....	4
2.3. Udziałowcy .....	5
2.4. Zarząd .....	5
Na dzień 30 czerwca 2016 roku Zarząd działał w jednoosobowym składzie. Funkcję Prezesa Zarządu pełnił Artur Nowotny. ....	5
2.5. Organizacja .....	5
2.6. Zdarzenia istotnie wpływające na działalność spółki.....	5
2.7. Przewidywany rozwój jednostki.....	12
3. OMÓWIENIE PODSTAWOWYCH WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWYCH .....	13
3.1. Analiza rachunku zysków i strat.....	14
3.2. Analiza aktywów i pasywów .....	16
3.3. Analiza przepływów pieniężnych .....	18
3.4. Wskaźniki finansowe i niefinansowe .....	19
4. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ .....	21
4.1 Ryzyko zakłócenia działalności usługowej Emitenta .....	21
4.2 Ryzyko wzrostu kosztów działalności Spółki. Bariery rozwoju.....	21
4.3 Ryzyko związane z uzależnieniem od głównego odbiorcy.....	22
4.4 Ryzyko związane z brakiem kierowców.....	22
4.5 Ryzyko związane z dostawą zabrudzonego w czasie trwania transportu produktu (ryzyko kontaminacji produktu) .....	22
4.6 Ryzyko związane z awarią linii myjącej w myjni cystern.....	23
4.7 Ryzyko związane z ochroną środowiska naturalnego .....	23

4.8	Ryzyko związane z niezaplaceniem należności przez odbiorców .....	24
4.9	Ryzyko wystąpienia opóźnień w inwestycjach realizowanych przez PCC Autochem.....	24
4.10	Ryzyko związane ze wzrostem stóp procentowych .....	25
4.11	Ryzyko związane ze zmianami przepisów prawa podatkowego.....	25
4.12	Ryzyko związane ze zmianami regulacji prawnych.....	25
4.13	Ryzyko związane z panującymi tendencjami na rynku przewozów krajowych i europejskich.....	25
4.14	Ryzyko związane ze wzrostem konkurencji .....	26
5.	SKRÓCONE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE FINANSOWE .....	27
5.1.	Bilans Aktywa .....	27
5.2.	Bilans Pasywa .....	29
5.3.	Rachunek zysków i strat .....	31
5.4.	Zestawienie zmian w kapitale .....	33
6.	PODPISY CZŁONKÓW ZARZĄDU .....	35

## 1. WSTĘP

Zarząd PCC Autochem Sp. z o.o. sporządza niniejsze Sprawozdanie z działalności Spółki na podstawie przepisów §14 Załącznik Nr 4 do Regulaminu Alternatywnego Systemu Obrotu (tekst ujednolicony według stanu prawnego na dzień 1 września 2014 r.) oraz art. 49 ustawy o rachunkowości.

Niniejsze Sprawozdanie Zarządu (dalej: „Sprawozdanie”) obejmuje okres sprawozdawczy od 1 stycznia do 30 czerwca 2016 roku oraz okres porównywalny od 1 stycznia do 30 czerwca 2015 roku.

Sprawozdanie zostało przygotowane przy zachowaniu spójności ze sprawozdaniem finansowym.

Stosowane przez PCC Autochem Sp. z o.o. zasady rachunkowości opisane zostały w informacji dodatkowej do sprawozdania finansowego za 2015 rok i w I półroczu 2016 nie uległy zmianie.

## 2. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPÓŁCE

### 2.1. Informacje podstawowe

Nazwa (firma):	PCC Autochem Sp. z o.o.
Forma prawna:	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Kraj siedziby:	Polska
Siedziba:	Brzeg Dolny
Adres:	56-120 Brzeg Dolny, ul. Sienkiewicza 4
Telefon:	+48 (71) 794 21 33
Faks:	+48 (71) 794 23 81
Adres poczty elektronicznej:	<a href="mailto:autochem@pcc.eu">autochem@pcc.eu</a>
Adresy stron internetowych:	<a href="http://www.pcc-autochem.eu">www.pcc-autochem.eu</a>

PCC Autochem Sp. z o.o. (dalej: „Spółka”, „Emitent”) został utworzony w 1995 roku pod nazwą Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne ‘Autochem-Rokita’ Spółka ograniczoną odpowiedzialnością. W 2004 roku dokonana została zmiana firmy Emitenta. Nowe brzmienie Spółki, jako „PCC Autochem” nawiązuje do udziału Emitenta w Grupie Kapitałowej PCC.

Emitent został wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabryczna we Wrocławiu Wydział IX Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 000062377.

Czas trwania Spółki jest nieograniczony.

### 2.2. Kapitał podstawowy

24.03.2016 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników PCC Autochem podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki z kwoty 3.898.500 zł o kwotę 500 złotych, czyli do kwoty 4.398.500 zł. Poprzez utworzenie 1.000 nowych udziałów o wartości 500 zł.

Tym samym kapitał (fundusz) podstawowy Spółki wynosi 4.398.500 złotych i podzielony jest na 8.797 równych udziałów o wartości nominalnej 500 zł każdy. Kapitał zakładowy Emitenta został opłacony wkładami pieniężnymi w łącznej kwocie 3.250.500 zł oraz wniesionym aportem o wartości 1.148.000 zł.

### 2.3. Udziałowcy

Jedynym udziałowcem Emitenta jest PCC Rokita SA z siedzibą w Brzegu Dolnym. Struktura udziałowa PCC Autochem Sp. z o.o. przedstawiona jest w Tabeli Nr 1.

**Tabela Nr 1. Struktura udziałowa PCC Autochem**

Udziałowiec	Liczba udziałów [szt.] inwestycyjnego [w tys. PLN]	Wartość nominalna [PLN]	Udział [%]
PCC Rokita SA	8 797	4 398 500	100%

### 2.4. Zarząd

Na dzień 30 czerwca 2016 roku Zarząd działał w jednoosobowym składzie. Funkcję Prezesa Zarządu pełnił Artur Nowotny.

### 2.5. Organizacja

#### 2.4.1. Informacje o strukturze organizacyjnej spółki

Spółka w ramach swojej organizacji nie posiada struktury oddziałowej i przedstawicielskiej.

#### 2.4.2. Powiązania kapitałowe

Emitent wchodzi w skład Grupy Kapitałowej PCC Rokita. W ramach tej Grupy Kapitałowej Emitent jest w 100 % spółką zależną w stosunku do spółki PCC Rokita SA.

### 2.6. Zdarzenia istotnie wpływające na działalność spółki

W maju 2016 roku Spółka zakończyła realizację inwestycji rozbudowy istniejącej myjni autocystern, tank-kontenerów oraz pojemników IBC oraz budowy nowej hali warsztatowej wraz z zapleczem socjalnym i magazynowym. Obiekt, który został otwarty jest jednym z najnowocześniejszych tego typu obiektów w kraju i jedynym takim na Dolnym Śląsku, pod względem zaawansowania technologicznego oraz ochrony środowiska.

Poprzez zastosowanie najnowocześniejszych urządzeń myjących możliwe jest przeprowadzanie kompleksowej usługi mycia podczas jednej operacji (bez konieczności - przekładania głowic) oraz obsługa nietypowych autocystern (m.in. o dużej pojemności komór ładownych). Zminimalizowany został również

wpływ na środowisko (redukcja emisji ciepła, mniejsze zużycie wody, pary wodnej i energii elektrycznej). Zmniejszyła się też ilość ścieków wytwarzanych w czasie mycia.

Rozbudowana myjnia pozwoliła na wzrost mocy produkcyjnych, zwiększenie przepustowości oraz znacząco skróciła czas oczekiwania na usługę mycia autocysterny. Jednocześnie poprzez dodanie dodatkowych usług serwisu technicznego przeznaczonego dla transportu ciężarowego, oferta PCC Autochem stała się bardziej atrakcyjna. Nowo otwarty warsztat oferuje usługi, takie jak:

- diagnostyka układów pojazdowych
- serwis układów pneumatycznych
- serwis zawieszni i osi
- serwis układów hamulcowych
- naprawa układów elektryki pojazdów
- naprawa i regeneracja armatury cystern i tank-kontenerów
- serwis ogumienia
- możliwość zakupu wyposażenia ADR

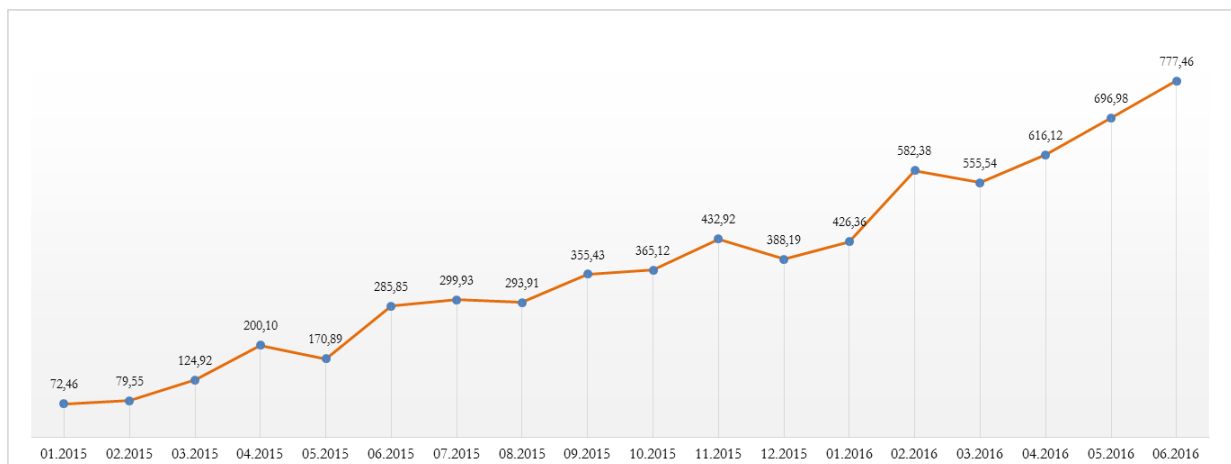
Bazując na swym bogatym doświadczeniu i jednocześnie uważnie obserwując zmieniające się dynamicznie oblicze branży TSL (Transport-Spedycja-Logistyka), w pierwszym półroczu 2016 roku PCC Autochem sukcesywnie kontynuuje i rozwija, zainaugurowany w listopadzie 2014 roku, projekt intermodalny. Przez dwadzieścia miesięcy realizacji, projekt przyniósł Spółce przychody ze sprzedaży w wysokości ponad 6.871 tys. zł., osiągając w czerwcu 2016 r. 18% udział w sprzedaży. W tym czasie zwiększyła się ilość kontenerów używanych do realizacji tej branży transportu z pięciu do pięćdziesięciu czterech.

**Tabela Nr 2. Rozwój projektu intermodalnego**

	Sprzedaż [w tys. PLN]	% udział w sprzedaży ogółem	Ilość kontenerów
11.2014	68,76	1,8%	5
12.2014	78,21	2,2%	5
01.2015	72,46	2,1%	7
02.2015	79,55	2,1%	7
03.2015	124,92	3,3%	7
04.2015	200,10	5,2%	10
05.2015	170,89	4,6%	11
06.2015	285,85	7,5%	16
07.2015	299,93	7,0%	17
08.2015	293,91	7,7%	15
09.2015	355,43	8,4%	20
10.2015	365,12	8,0%	20
11.2015	432,92	10,3%	27
12.2015	388,19	10,1%	29
01.2016	426,36	9,8%	29
02.2016	582,38	13,4%	33

03.2016	555,54	12,8%	32
04.2016	616,12	14,2%	44
05.2016	696,98	16,1%	47
06.2016	777,46	18,0%	54

**Wykres Nr 1. Rozwój projektu intermodalnego- sprzedaż w tys. PLN**



Dzięki transportowi intermodalnemu Spółka ma możliwość oferowania Klientowi najbardziej kompleksową ofertę przy najbardziej optymalnym koszcie. Przewozy wykorzystujące jednostki ładunkowe i więcej niż jedną gałąź transportu, stają się coraz powszechniejsze w transporcie międzynarodowym w całej Europie, z uwagi na powszechnie stosowany standard, uniwersalne zastosowanie oraz ekonomię, poprzez redukcję zbędnych kosztów związanych z przeladunkiem towarów, opłaceniem pracowników i wydłużeniem czasu trwania transportu.

Będąc świadomym korzyści wynikających z tej formy transportu, celem Spółki było stworzenie silnego, rodzimego operatora logistycznego (LSP), który oferuje swoim Klientom kompleksowy pakiet usług - łączący transport drogowy, transport intermodalny oraz logistykę magazynową (także buforowanie produkcji w tank-kontenerach) oraz wykorzystać efekt synergii poprzez wykorzystanie działalności i powierzchni terminala PCC Intermodal oraz funkcji służb logistycznych PCC Autochem.

W ramach strategii skutecznej, efektywnej i w profesjonalny sposób koordynowanej obsługi Spółka w pierwszych sześciu miesiącach 2016 roku zakontraktowała współpracę z kilkudziesięcioma nowymi, bądź dotychczasowymi Klientami, do których należą krajowi i zagraniczni liderzy branży chemicznej. Działania Spółki w badanym okresie skierowane były również na intensyfikację współpracy z Grupą Kapitałową PCC.

W efekcie tych działań, w pierwszym półroczu 2016 roku, w porównaniu do analogicznego okresu w 2015 r., nastąpiło zwiększenie obrotów realizowanych z kontrahentami z Grupy Kapitałowej o 30% oraz 4-procentowy wzrost wielkości sprzedaży z zewnętrznymi Klientami. Na dzień 30.06.2016 procentowy udział wielkości przychodów Emitenta kształtuje się następująco:

- 40% przychodów Emitenta – przychody w wyniku świadczenia usług na rzecz Grupy Kapitałowej - zapewnienie płynności i bezpieczeństwa logistycznego dla wszystkich podmiotów wchodzących w skład Grupy PCC (34% udział w pierwszej połowie 2015 roku),

- 60% przychodów – komercyjna działalność zarobkowa, mająca na celu spełnianie oczekiwań udziałowców, w kwestii generowania profitów, płynących z prowadzenia zarobkowego przewozu towarów oraz świadczenia usług poprzez specjalistyczną myjnię autocystern i kontenerów (w pierwszym półroczu 2015- 66% udział w przychodach ze sprzedaży Spółki).

**Tabela Nr 3. Wolumen oraz wartości realizowanych transportów na rzecz GK PCC oraz dla zewnętrznych odbiorców**

	Transporty (ilościowo)	udział %	Wartość sprzedaży	udział %
			(w tys. PLN)	
<b>w Grupie PCC</b>				
1-6.2015	2 567	51%	7 750	34%
1-6.2016	3 620	62%	10 097	40%
<b>poza Grupą PCC</b>				
1-6.2015	2 443	49%	14 781	66%
1-6.2016	2 180	38%	15 347	60%
<b>SUMA</b>				
1-6.2015	5 010	100%	22 531	100%
1-6.2016	5 800	100%	25 444	100%

**Tabela Nr 4. Wartość sprzedaży w rozbiciu na kontrahentów w okresie 1-6.2015 i 1-6.2016 w tys. PLN i ich udział w sprzedaży**

Kontrahenci	1-6.2015		1-6.2016	
	Wartość sprzedaży	Udział w sprzedaży	Wartość sprzedaży	Udział w sprzedaży
PCC Rokita	4 103	18%	4 605	18%
Spółki GK PCC	3 647	16%	5 493	22%
Pozostali	14 781	66%	15 347	60%
SUMA	22 531	100%	25 444	100%

**Tabela Nr 5. Dynamika wartości sprzedaży w rozbiciu na kontrahentów w okresie 1-6.2015 i 1-6.2016 w tys. PLN**

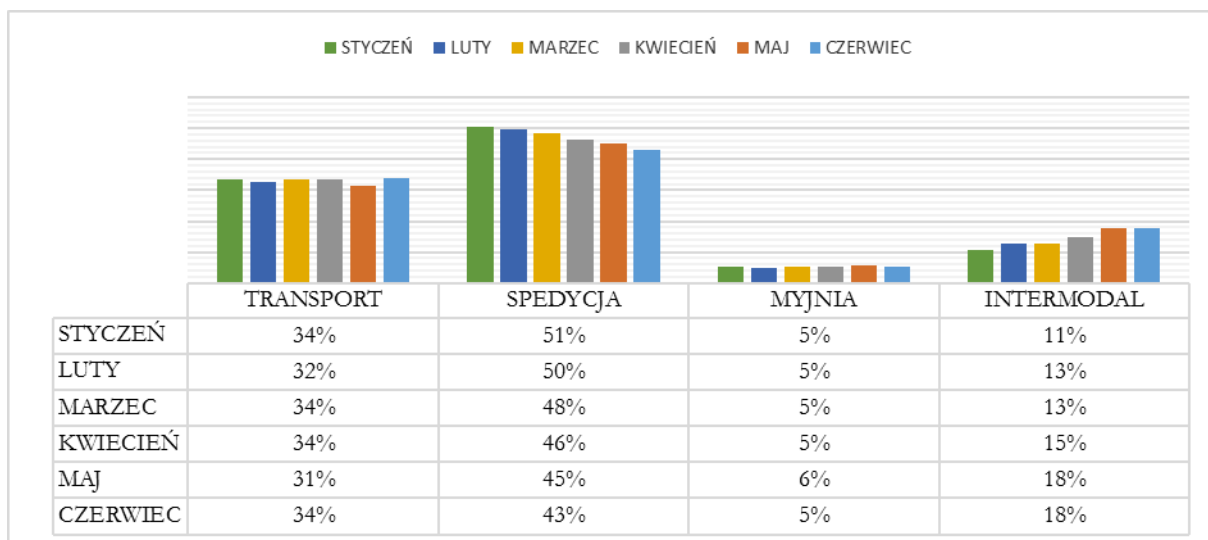
Kontrahenci	1-6.2015	1-6.2016	Dynamika
	Wartość sprzedaży	Wartość sprzedaży	
PCC Rokita	4 103	4 605	12%
Spółki GK PCC	3 647	5 493	51%
Pozostali	14 781	15 347	4%
SUMA	22 531	25 444	13%

W pierwszym półroczu 2016 r. Spółka sprzedała cztery najstarsze, a zarazem najmniej rentowne ciągniki, z emisją spalin Euro 3. We wskazanym okresie nie było inwestycji w tabor samochodowy.

W okresie 1-6.2016 roku do bazy transportowej PCC Autochem dołączyło czterech nowych podwykonawców kontraktowych, którzy zasilili Spółkę dodatkowymi jednostkami transportowymi.



**Wykres Nr 2. Udział poszczególnych jednostek biznesowych w sprzedaży ogółem w pierwszym półroczu 2016 r. w tys. PLN**



**Tabela Nr 6. Wartość sprzedaży w rozbiciu na świadczone usługi w okresach 1-6.2015 i 1-6.2016 w tys. PLN**

Usługi	1-6.2015	1-6.2016	
	Sprzedaż ogółem	Sprzedaż ogółem	Dynamika
Transport	9 305	8 422	-9%
Spedycja	11 063	12 017	9%
Myjnia	1 230	1 350	10%
Transport Intermodalny	934	3 655	292%
<b>Sprzedaż ogółem</b>	<b>22 531</b>	<b>25 444</b>	<b>13%</b>

### Myjnia cystern i tank kontenerów

W pierwszym półroczu 2016 roku sprzedaż usług myjni cystern i tank-kontenerów wzrosła o 10% w porównaniu do analogicznego okresu w 2015 r, uzyskując na dzień 30.06.2016 pięcioprocentowy udział w przychodach ze sprzedaży ogółem..

Wysoka sprzedaż myjni cystern i tank-kontenerów związana jest z intensywnym rozwojem Spółki, która dysponuje coraz większą ilością sprzętu drogowego. Ponadto równolegle Spółka pozyskuje do stałej

współpracy kolejnych przewoźników zintegrowanych i czarterowych pod załadunki w Grupie Kapitałowej, którzy korzystają z myjni PCC Autochem.

Nie bez znaczenia jest również wzrost wielkości obrotów chemikaliami na terenie przemysłowym PCC Rokita, głównie poprzez zwiększone zdolności produkcyjne elektrolizy soli oraz polioli. Powyższe wzrosty zdolności produkcyjnych powodują zwiększenie zakupów surowców, co z kolei przedkłada się na konieczność mycia cysterny przed załadunkiem.

We wrześniu 2015 roku nastąpiło otwarcie terminala kontenerowego w Brzegu Dolnym, przez jedną ze spółek Grupy PCC. Miejsce to stanie się punktem przeładunkowym tanków dla operatorów i firm logistycznych. W efekcie zwiększy się popyt na usługi mycia w PCC Autochem.

Do wzrostu sprzedaży przyczyniły się zwiększone moce produkcyjne w wyniku otwarcia nowej myjni autocystern, tank-kontenerów i pojemników IBC.

Aktualnie myjnia autocystern posiada:

- 4 głowice myjące na myjni oddanej do użytku w 2006 r oraz
  - 2 pełnowymiarowe stanowiska przeznaczone do mycia autocystern i tank-kontenerów w nowej myjni
- w sumie 8 głowic mogących pracować równocześnie, w tym jedna głowica o zwiększonym przepływie wody do mycia dużych tank-kontenerów,
- 4 stanowiska przeznaczone do parowego podgrzewania produktów w autocysternach i tank-kontenerach.

Poprzez zastosowanie najnowocześniejszych urządzeń myjących możliwe jest przeprowadzanie kompleksowej usługi mycia podczas jednej operacji (bez konieczności - przekładania głowic) oraz obsługa nietypowych autocystern (m.in. o dużej pojemności komór ładownych

Nowopowstała myjnia działa w oparciu o zastosowanie najnowszych technologii. Dzięki temu myjnia spełnia rygorystyczne normy energetyczne (redukcja emisji ciepła do otoczenia), jak również ekologiczne (mniejsze zużycie wody, pary wodnej i energii elektrycznej). Zmniejszyła się też ilość ścieków wytwarzanych w czasie mycia.

Ponadto nowopowstały obiekt posiada:

- 2 pełnowymiarowe stanowiska warsztatowe przeznaczone do naprawy pojazdów ciężarowych, cystern i tank-kontenerów
- stanowisko do kontroli skuteczności hamulców w pojazdach ciężarowych,
- infrastrukturę umożliwiającą bezpieczną pracę w hali warsztatowej w skład której wchodzi: instalacja nawiewno-wyciągowa, bezpieczna instalacja do zasilania elektronarzędzi oraz narzędzi pneumatycznych, wielopoziomowe oświetlenie stanowisk pracy oraz instalacja grzewcza,
- zaplecze magazynowe z wdrożonym systemem szybkiego pozycjonowania,
- sklep ADR z wyposażeniem.

Oferta warsztatu obejmuje:

- diagnostykę układów pojazdowych,
- serwis układów pneumatycznych,
- serwis zawieszń i osi,
- serwis układów hamulcowych,
- naprawę układów elektryki pojazdów,
- naprawę i regenerację armatury cystern i tank-kontenerów,
- serwis ogumienia,
- możliwość zakupu wyposażenia ADR.

W przyszłości Emitent planuje zwiększyć ofertę o przeglądy okresowe ( 2,5 i 5 letnie) cystern i tank-kontenerów.

Przebudowa myjni oprócz korzyści finansowych znacząco wpływa na inne parametry. Korzyści wynikające z nowo otwartej inwestycji bezpośrednio wpłyną na jakość oferowanych usług, co jest często jednym z kluczowych elementów przy wyborze myjni. Odzwierciedleniem jakości w perspektywie czasu będzie poprawa wizerunku PCC jako grupy, która ukierunkowana jest na podnoszenie standardów, w celu oferowania usług na jak najwyższym poziomie. Skrócony czas mycia pozwala lepiej dostosować myjnię do potrzeb podmiotów zewnętrznych jak i wewnątrz Grupy.

Budowa hali warsztatowej wraz z nowoczesnym zapleczem technicznym umożliwia sprzedaż usług warsztatowych dla zewnętrznych podmiotów gospodarczych, a możliwość skorzystania równocześnie i w jednym miejscu z usługi mycia cystern oraz warsztatu jest wysoce atrakcyjna pod względem efektywnego wykorzystania środków transportowych. Dlatego Spółka zamierza pracować w tym zakresie w systemie dwuzmianowym.

### **Działania Spółki na rzecz jakości świadczonych usług**

Działając od wielu lat w branży międzynarodowych usług transportowych, Emitent dostrzega ogromną potrzebę nieustannego inwestowania w obszar HSSE (Health, Safety, Security and Environment) naszej działalności. Jako firma poddająca się nieprzerwanie od wielu lat audytom SQAS i ISO oraz jako aktywny członek stowarzyszenia ECTA (European Chemical Transport Assotiation), PCC Autochem ma okazję wymieniać się doświadczeniami z innymi firmami z tego sektora gospodarki, szukać nowych rozwiązań, a także uczestniczyć w różnego rodzaju panelach i szkoleniach.

Dbalność o bezpieczeństwo wewnętrzne jest dla Emitenta równie ważna, jak realizowanie polityki społecznej odpowiedzialności biznesu, w celu ograniczenia negatywnego wpływu tej gałęzi transportu na otoczenie. W tym zakresie Spółka pracuje w ramach Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Stowarzyszenie jest niezależną instytucją, w której działają przedstawiciele trzech sektorów życia publicznego: biznesu, rządu i organizacji pozarządowych. Członkowie Partnerstwa pracują wspólnie, by przyczynić się do zmniejszania liczby zabitych i rannych na polskich drogach.

Emitent wspólnie z ECTA realizuje program "Meet ED", zapoczątkowany w listopadzie 2015 roku. Celem programu jest propagowanie wspólnych działań Przemysłu Chemicznego i Transportowego nakierowanych na szkolenia i utrzymanie profesjonalnych kierowców chemicznych .

W ślad za autorskim programem Shell o nazwie Goal Zero, który powstał w 2007 roku, PCC Autochem dąży do zerowej liczby wypadków skrupulatnie ucząc się na błędach własnych i partnerów z branży. Emitent szkoli swoich kierowców oraz podwykonawców z ramach tzw. near misses czyli wskazuje zdarzenia potencjalnie wypadkowe, by zawczasu wylapywać sygnały o zagrożeniach i się przed nimi chronić.

W okresie, który obejmuje niniejszy raport nie stwierdzono innych zdarzeń mających istotny wpływ na działalność Spółki.

## **2.7. Przewidywany rozwój jednostki**

W latach 2015-2018 PCC Autochem zamierza nadal sukcesywnie zwiększać współpracę z obecnymi klientami poprzez skutecznie, efektywnie i w profesjonalny sposób koordynowaną obsługę, a także poprzez zmiany w systemie informatycznym.

Emitent nadal koncentrować się będzie na pozyskiwaniu nowych, dużych i średniej wielkości Klientów, działających w branży chemicznej i petrochemicznej, także uwzględniając poszerzenie wachlarza transportowanych produktów. Już obecnie Spółka zapraszana jest do dużych przetargów europejskich organizowanych przez największe firmy chemiczne i petrochemiczne.

Rozwój i zwiększenie sprzedaży Spółka opiera między innymi na współpracy z podwykonawcami zarówno kontraktowymi jak i czarterowymi. Planowane są działania mające na celu zwiększenie udziału usług spedycyjnych w stosunku do przewozów realizowanych własnym taborem.

Jednocześnie PCC Autochem poszukuje sposobów obniżki kosztów działalności na rynku, poprzez optymalizację procesów logistycznych, takich jak redukcja pustych kilometrów, ciasne planowanie, lepsze monitorowanie transportu i zarządzanie taborem, wprowadzenie narzędzi informatycznych i optymalizacyjnych, które przyczynią się do zoptymalizowania kosztów działalności gospodarczej.

Do końca 2016 roku PCC Autochem ma zamiar przeprowadzić inwestycje w tabor dedykowany do transportu intermodalnego, w szczególności kolejne własne tank-kontenery. Pozwoli to Spółce na osiągnięcie zwiększonych możliwości przewozowych i zaspokoi oczekiwania i wymagania klientów PCC Autochem, a w rezultacie przyczyni się do realizacji przez Emitenta zamierzonych przychodów z działalności transportowej.

### 3. OMÓWIENIE PODSTAWOWYCH WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWYCH

Przedstawione poniżej wybrane dane finansowe i operacyjne opracowano na podstawie sprawozdań finansowych PCC Autochem Sp. z o.o. za okresy 01.01.2015-30.06.2015 oraz 01.01.2016-30.06.2016.

Podstawowe dane finansowe PCC Autochem Sp. z o.o. za okres 01.06.2016 – 30.06.2016 kształtowały się następująco:

**Tabela Nr 7. Podstawowe dane finansowe**

PCC Autochem Sp. z o. o.	w tys. PLN		w tys. EUR	
	6 miesięcy zakończone 30.06.2016	6 miesięcy zakończone 30.06.2015	6 miesięcy zakończone 30.06.2016	6 miesięcy zakończone 30.06.2015
Przychody ze sprzedaży	25 444	22 531	5 808	5 450
Zysk (strata) ze sprzedaży	843	917	192	222
Zysk (strata) brutto	23	852	5	206
Zysk (strata) netto	(36)	686	(8)	166
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	963	3 084	220	746
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(2 542)	(1 009)	(580)	(244)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	726	(2 199)	166	(532)
Przepływy pieniężne netto, razem	(853)	(124)	(194)	(30)
	<b>Stan na 30.06.2016</b>	<b>Stan na 31.12.2015</b>	<b>Stan na 30.06.2016</b>	<b>Stan na 31.12.2015</b>
Aktywa trwałe	30 747	30 747	6 948	6 948
Aktywa obrotowe	10 344	10 344	2 337	2 337
Rezerwy na zobowiązania	2 427	2 427	548	548
Zobowiązania długoterminowe	10 114	10 114	2 285	2 285
Zobowiązania krótkoterminowe	22 332	22 332	5 047	5 047
Rozliczenia międzyokresowe	-	-	-	-
Kapitał własny	6 218	6 218	1 405	1 405
w tym kapitał podstawowy	4 399	4 399	994	994

### **3.1. Analiza rachunku zysków i strat**

#### **Zysk**

Spółka odnotowała w pierwszym półroczu 2016 roku stratę netto w wysokości 36 tys. zł. Wynik był mniejszy o 722 tys. zł w porównaniu do tego samego okresu w roku ubiegłym. Głównym z powodów spadku zysku jest spadek marżowości usług transportowych w efekcie aktualnej sytuacji na rynku transportowym oraz spadek liczby zatrudnionych kierowców.

Utrzymująca się trudna sytuacja Polskich firm transportowych (przedłużający się konflikt za naszą wschodnią granicą, dodatkowe koszty pracownicze zw. z kwestią ryczałtów czy zapewnieniu kierowcy noclegu, starania państw Europy Zachodniej mające na celu ograniczenie dostępu do europejskiego rynku transportowego polskim przewoźnikom poprzez wprowadzanie w kolejnych krajach Unii Europejskiej płacy minimalnej oraz postępujący stale problem braku doświadczonych kierowców zawodowych) spowodowała wielopłaszczyznowe efekty ekonomiczne dla branży transportowej w Polsce.

Koniunktura na usługi transportowe rośnie wprawdzie od ubiegłego roku wraz ze wzrostem produkcji przemysłowej. Towarzyszy jej jednak wysoka konkurencja (nadpodaż usług transportowych oraz rozdrobnienie rynku), co oznacza walkę cenową i niską rentowność świadczonych usług. W eksporcie oznacza zaś świadome opóźnianie spłaty należności przez zagranicznych zleceniodawców, co w pewnym stopniu można zaobserwować także na rynku krajowym.

Słabą stroną polskiego transportu są pracownicy. Wiele wskazuje na to, że w najbliższym okresie sytuacja ta nie ulegnie zmianie i Polscy przewoźnicy drogowi będą mieć poważne kłopoty ze znalezieniem kierowców. Niepokojąco wysoki jest bowiem średni wiek członków tej grupy zawodowej. Narybku, czyli potencjalnych przyszłych kierowców jest niewiele, bo przyszedł on na świat w okresie niżu demograficznego. Wszystkiego dopełnia brak systemu finansowania kształcenia kierowców zawodowych, którego koszty są bardzo wysokie. Do trudnej sytuacji na rynku pracy w transporcie przyczyniła się także likwidacja szkolnictwa zawodowego w tym zakresie oraz emigracja zarobkowa młodych Polaków.

Spółka na bieżąco analizuje swoją działalność i pochyła się nad tematem optymalizacji i współpracy ze swoimi dostawcami i otoczeniem biznesowym. Intensywnie poszukuje sposobów obniżki kosztów działalności na rynku, poprzez optymalizację procesów logistycznych, takich jak redukcja pustych kilometrów, ciasne planowanie, lepsze monitorowanie transportu i zarządzanie taborem, wprowadzenie narzędzi informatycznych i optymalizacyjnych, które przyczynią się do zoptymalizowania kosztów działalności gospodarczej. Emitent intensywnie poszukuje również nowych kierowców, prowadząc aktywną rekrutację, szeroko zakrojoną współpracę z instytucjami lokalnymi, takimi jak Urzędy Pracy, ośrodki szkoleń kierowców oraz szkoły zawodowe.

Na osiągniętą stratę znaczący wpływ miały osiągnięte w pierwszym półroczu 2016 r. ujemne różnice kursowe (457,45 tys. zł), na które w głównej mierze składały się różnice kursowe wynikające z przeszacowania leasingów zaciągniętych w walucie euro.

#### **Przychody**

Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów oraz usług wyniosły w raportowanym okresie 25.443,88 tys. zł, co stanowi 13% wzrostu w porównaniu do rezultatów osiągniętych w tym samym okresie roku ubiegłym.

**Tabela Nr 8. Struktura i dynamika przychodów ze sprzedaży**

Dane w tys. zł	1-6.2015	1-6.2016	Dynamika
<b>Przychody ze sprzedaży</b>	<b>22 531</b>	<b>25 444</b>	<b>13%</b>
Przychody ze sprzedaży produktów	22 519	25 444	13%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	12	0	-100%
Udział %	1-6.2015	1-6.2016	Zmiana
<b>Przychody ze sprzedaży - struktura</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	
Przychody ze sprzedaży produktów	99,95%	100,00%	0%
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	0,05%	0,00%	-99%

Pozostałe przychody operacyjne w okresie 01.01.2016 – 30.06.2016 wyniosły 425,77 tys. zł, tj. o 51,04 tys. zł mniej niż w roku poprzednim. Na wartość tę składał się zysk osiągnięty ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (163,2 tys. zł); otrzymane kary i odszkodowania, na łączną kwotę 58,55 tys. zł oraz zwrot podatku VAT zapłaconego zagranicą.

Przychody finansowe osiągnęły w okresie 01.01.2016 – 30.06.2016 poziom 3,81 tys. zł., w porównaniu do 247,11 tys. zł osiągniętych w okresie porównywalnym (spadek o 243,3 tys. zł). Na wartość te składały się praktycznie w całości przychody z tytułu odsetek.

#### **Koszty**

Koszt sprzedanych produktów, towarów i materiałów Spółki wyniósł w pierwszym półroczu 2016 roku 23,05 mln zł i wzrósł w porównaniu z analogicznym okresem w 2015 roku o 2,32 mln zł ( tj. wzrost o 11,19%).

Koszty ogólnego zarządu wzrosły znacząco i osiągnęły w pierwszym półroczu 2016 roku poziom 1 312,40 tys. zł, tj. 48,55% wzrostu w porównaniu do roku poprzedniego (883,5 tys. zł. wg. stanu na dzień 30.06.2015 roku).

**Tabela Nr 9. Struktura kosztów według rodzaju**

Dane w tys. zł	1-6.2016	Udział
amortyzacja	1 317,15	5,36%
zużycie materiałów i energii	2 658,02	10,81%
usługi obce	16 809,67	68,38%
podatki i opłaty	227,67	0,93%
wynagrodzenia	1 850,94	7,53%
ubezpieczenia społeczne, odpisy i inne świadczenia na rzecz pracowników	442,04	1,80%
pozostałe koszty rodzajowe	1 278,06	5,20%
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,05	0,00%
<b>Razem koszty według rodzaju</b>	<b>24 583,60</b>	<b>100,00%</b>

W PCC Autochem największą pozycją kosztową są usługi obce, które stanowiły w pierwszym półroczu 2016 roku 68,38% wszystkich kosztów rodzajowych. Drugim co do wielkości znaczącym kosztem było zużycie materiałów i energii (10,81% kosztów rodzajowych). Kolejnymi pozycjami są wynagrodzenia (7,53% kosztów rodzajowych) oraz amortyzacja (5,36%) i pozostałe koszty rodzajowe (5,2% ogółu kosztów rodzajowych), w skład których wchodzi m.in. koszty diet krajowych i zagranicznych wypłacanych kierownikom, tytułem podróży służbowych oraz koszty reprezentacji i reklamy.

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły w okresie od 01.01.2016 do 30.06.2016 – 274,80 tys. zł. i spadły o 21,74% w porównaniu do analogicznego okresu w roku poprzednim. Najważniejszymi pozycjami były tutaj prowizje pobierane tyt. uzyskania zwrotu podatku VAT zapłaconego zagranicą (159,1 tys. zł.), zapłacone kary-NKUP (40,81 tys. zł) oraz koszty strat losowych (32,05 tys. zł).

Koszty finansowe zanotowały 123-procentowy wzrost w porównaniu do roku ubiegłego. Wg danych na 30.06.2016 osiągnęły wartość 974,96 tys. zł. Na koszty finansowe składały się w głównej mierze: straty z tytułu ujemnych różnic kursowych (457,45 tys. zł ) zapłacone odsetki od leasingów (153,68 tys. zł), wypłacone odsetki od obligacji (101,4 tys. zł), oraz zapłacone odsetki od papierów dłużnych (117,17 tys. zł).

### 3.2. Analiza aktywów i pasywów

#### Aktywa

Na dzień 30.06.2016 suma aktywów PCC Autochem wynosiła 41,02 mln zł i wzrosła o 7,58 mln. zł w stosunku do stanu na 30.06.2015 roku. Największą pozycje aktywów, tj. 75% stanowiły aktywa trwałe. Wśród nich zdecydowana większość to rzeczowy majątek trwały (30,38 mln zł), głównie środki trwałe (29,78 mln zł), w tym 20,67 mln zł - środki transportu, 6,19 mln zł - budynki i lokale oraz 1,77 – urządzenia techniczne i maszyny.

Aktywa obrotowe stanowiły 25% aktywów ogółem. Z tego 9,14 mln. zł stanowiły należności krótkoterminowe (4,23 mln. zł od jednostek powiązanych oraz 4,90 mln. zł od pozostałych jednostek); krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe (619,68 tys. zł); inwestycje krótkoterminowe (330,23 tys. zł) oraz zapasy (189,51 tys. zł).

**Tabela Nr 10. Struktura najważniejszych pozycji aktywów**

Dane w tys. zł	1-6.2016	% udział w sumie bilansowej
<b><u>AKTYWA RAZEM, w tym:</u></b>	<b><u>41 022,77</u></b>	<b><u>100,00%</u></b>
<b>AKTYWA TRWAŁE, w tym:</b>	<b>30 746,84</b>	75%
Wartości niematerialne i prawne	38,59	0%
Rzeczowy majątek trwały, w tym:	30 380,27	74%
<b>Środki trwałe</b>	<b>29 779,24</b>	73%
a) grunty (w tym prawo użytkowania wieczystego gruntu)	1 087,26	3%
b) budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	6 193,62	15%
c) urządzenia techniczne i maszyny	1 769,69	4%
d) środki transportu	20 665,06	50%
e) inne środki trwałe	63,62	0%
<b>Środki trwałe w budowie</b>	<b>601,03</b>	1%
Zaliczki na środki trwałe w budowie	0,00	0%
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	327,98	1%
<b>AKTYWA OBROTOWE, w tym:</b>	<b>10 275,93</b>	25%
Zapasy	189,51	0%
Należności z tytułu dostaw i usług	9 136,51	22%
środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	330,23	1%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	619,68	2%



## Pasywa

W strukturze pasywów PCC Autochem Sp. z o.o. 15% stanowił kapitał własny, którego wartość na koniec czerwca 2016 roku wyniosła 6,22 mln zł, główną jego pozycją jest kapitał podstawowy stanowiący 11% sumy bilansowej.

Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania posiadały 85-procentowy udział w łącznej sumie pasywów, z czego 10,11 mln zł to zobowiązania długoterminowe, których głównym składnikiem były zobowiązania z tytułu leasingów (6,8 mln zł).

Zobowiązania krótkoterminowe w wysokości 22,26 mln zł stanowiły 54,27% sumy bilansowej. Największy udział we wspomnianej grupie miały zobowiązania z tytułu dostaw i usług (5,59 mln. zł) oraz krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingów (5,6 mln zł), zobowiązania finansowe względem jednostek powiązanych wyceniane w zamortyzowanym koszcie (4,64 mln zł) następnie kredyty i pożyczki (2,59 mln zł) i zobowiązania z tytułu dłużnych papierów wartościowych w kwocie 2,34 mln. zł.

Zobowiązania wobec jednostek powiązanych stanowiły 20% zobowiązań ogółem (długo i krótkoterminowych).

**Tabela Nr 11. Struktura najważniejszych pozycji pasywów**

Dane w tys. zł	1-6.2016	% udział w sumie bilansowej
<b>PASYWA RAZEM, w tym:</b>	<b>41 023</b>	<b>100%</b>
<b>ZOBOWIĄZANIA RAZEM, w tym:</b>	<b>34 805</b>	<b>85%</b>
<b>I. Rezerwy na zobowiązania</b>	<b>2 427</b>	<b>6%</b>
<b>II. Zobowiązania długoterminowe, w tym:</b>	<b>10 114</b>	<b>25%</b>
1. Wobec jednostek powiązanych	0	0%
2. Wobec pozostałych jednostek	10 114	25%
a) kredyty i pożyczki	3 313	8%
b) z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	0	0%
c) inne zobowiązania finansowe	6 801	17%
<b>III. Zobowiązania krótkoterminowe</b>	<b>22 265</b>	<b>54%</b>
1. Wobec jednostek powiązanych	<b>6 433</b>	<b>16%</b>
a) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	1 744	4%
b) inne	4 689	11%
2. Wobec pozostałych jednostek	15 752	38%
a) kredyty i pożyczki	2 589	6%
b) z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	2 343	6%
c) inne zobowiązania finansowe	5 596	14%
d) z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	3 846	9%
g) z tytułu podatków, cel, ubezpieczeń i innych świadczeń	318	1%
h) z tytułu wynagrodzeń	195	0%
i) inne	864	2%
3. Fundusze specjalne	80	0%
<b>KAPITAŁ (FUNDUSZ) WŁASNY</b>	<b>6 217</b>	<b>15%</b>
Kapitał (fundusz) podstawowy	4 399	11%
Kapitał (fundusz) zapasowy	2 124	5%
Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	507	1%
Zysk (strata) z lat ubiegłych	-776	-2%
Zysk (strata) netto	-36	0%

### 3.3. Analiza przepływów pieniężnych

Stan środków pieniężnych na dzień 30.06.2016 roku wyniósł w PCC Autochem Sp. z o.o. 330,28 tys. zł i wzrósł w porównaniu do analogicznego okresu w roku ubiegłym o 78,97 tys. zł.

PCC Autochem osiągnęła w pierwszym półroczu 2016 roku dodatnie saldo przepływów pieniężnych netto z działalności operacyjnej, które wyniosło 963,14 tys. zł i zmniejszyło się o kwotę 2,12 mln zł w porównaniu do pierwszego półrocza 2015 roku. Mniejsze niż w 2015 roku saldo przepływów powstało głównie na skutek zmiany stanu (zwiększenia) zobowiązań krótkoterminowych.

Spółka wykazała w okresie 01.01.2016 – 30.06.2016 roku ujemne saldo przepływów środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej, w kwocie – 2,7 mln zł, które wynika z realizacji największej inwestycji PCC Autochem w ostatnich latach, tj. z budowy nowej myjni cystern, tank-kontenerów, pojemników IBC oraz hali warsztatowej.

W pierwszym półroczu 2016 roku saldo przepływów pieniężnych z działalności finansowej było dodatnie i wyniosło 725,63 tys. zł.

W okresie objętym sprawozdaniem PCC Autochem Sp. z o.o. posiadała płynność finansową w działalności operacyjnej, przy ujemnych przepływach z działalności inwestycyjnej i dodatnich z finansowej. Wariant ten oznacza, że w firmie dodatnie przepływy z działalności operacyjnej nie pokrywają wydatków inwestycyjnych. Rozmiary prowadzonej inwestycji wymagają kredytów i pożyczek.

Taki charakter przepływów pieniężnych jest typowy dla przedsiębiorstw rozwijających się, które finansują działalność inwestycyjną z wypracowanej przez siebie nadwyżki z działalności operacyjnej oraz kapitałem obcym. W przypadku PCC Autochem sp. z o.o. są to kredyty, a także emisja dłużnych papierów wartościowych. Zwiększanie zadłużenia może być postrzegane z jednej strony jako zjawisko negatywne, ale z drugiej prowadzi do zwiększenia poziomu dźwigni finansowej.

### 3.4. Wskaźniki finansowe i niefinansowe

Za pomocą analizy wskaźnikowej dokonano syntetycznej oceny sytuacji ekonomiczno-finansowej PCC Autochem Sp. z o.o. Na potrzeby analizy wybrano podstawowe wskaźniki z obszaru rentowności, płynności, sprawności działania (efektywności) oraz struktury kapitałowej (zadłużenia). Wartości tych wskaźników dla Spółki w okresie 1-6.2015 i 1-6.2016 kształtowały się następująco:

**Tabela 12. Wskaźniki ekonomiczno – finansowe**

	Nazwa wskaźnika i sposób obliczenia	1-6.2015	1-6.2016
<b>I.</b>	<b>Wskaźniki rentowności</b>		
1	Rentowność sprzedaży brutto: % <i><math>\frac{\text{zysk ze sprzedaży}}{\text{przychody ze sprzedaży}}</math></i>	3,8%	0,1%
2	Rentowność sprzedaży netto: % <i><math>\frac{\text{zysk netto}}{\text{przychody ze sprzedaży}}</math></i>	3,0%	-0,1%
3	Rentowność majątku: % <i><math>\frac{\text{zysk netto}}{\text{aktywa ogółem}}</math></i>	2,1%	-0,1%
4	Rentowność kapitału własnego: % <i><math>\frac{\text{zysk netto}}{\text{kapitał własny}}</math></i>	15,0%	0,4%
<b>II.</b>	<b>Wskaźniki płynności</b>		
5	Bieżąca płynność finansowa: <i><math>\frac{\text{aktywa obrotowe}}{\text{zobowiązania krótkoterminowe}}</math></i>	0,6	0,5
6	Szybka płynność finansowa: <i><math>\frac{\text{aktywa obrotowe} - \text{zapasy}}{\text{zobowiązania krótkoterminowe}}</math></i>	0,5	0,5
<b>III.</b>	<b>Wskaźniki zadłużenia</b>		
7	Stopa ogólnego zadłużenia: % <i><math>\frac{\text{zobowiązania ogółem} \times 100}{\text{pasywa ogółem}}</math></i>	86,4	84,9
8	Zadłużenie kapitału własnego: <i><math>\frac{\text{zobowiązania ogółem}}{\text{kapitał własny}}</math></i>	6,3	5,6

Analizując powyższe wskaźniki można zauważyć następujące zmiany:

- Znaczny spadek wszystkich wskaźników rentowności, który wynika z ujemnej wartości wyniku netto osiągniętego przez Spółkę w badanym okresie. Głównym z powodów straty w okresie 1-6.2016 jest spadek marżowości usług transportowych w efekcie aktualnej sytuacji na rynku transportowym oraz spadek liczby zatrudnionych kierowców.

Na osiągniętą stratę znaczący wpływ miały również osiągnięte w pierwszym półroczu 2016 r. ujemne różnice kursowe (457,45 tys. zł), na które w głównej mierze składały się różnice kursowe wynikające z przeszacowania leasingów zaciągniętych w walucie euro.

Spadek wartości wskaźników rentowności w porównaniu z pierwszym półroczem 2015, wskazuje, że zysk brutto (marża brutto), pozostający po pokryciu kosztów wytworzenia produktu jest mniejszy niż marża osiągnięta przez Spółkę w okresie 1-6.2015 roku.

- Wskaźniki bieżącej płynności finansowej pozostały praktycznie na tym samym poziomie co oznacza niezmienną zdolność Spółki do regulowania bieżących zobowiązań oraz możliwości pokrycia swoich zobowiązań przy pomocy płynnych aktywów finansowych.
- Wskaźniki zadłużenia: stopy ogólnego zadłużenia oraz zadłużenie kapitału własnego, spadły w pierwszym półroczu 2016 roku w porównaniu do roku poprzedniego, co dowodzi mniejszemu zaangażowaniu obcych źródeł finansowania w stosunku do źródeł własnych.

## 4. OPIS ISTOTNYCH CZYNNIKÓW RYZYKA I ZAGROŻEŃ

Czynniki ryzyka związane z działalnością PCC Autochem Sp. z o.o. oraz ich otoczeniem są następujące:

### 4.1 Ryzyko zakłócenia działalności usługowej Emitenta

Działalność usługowa Spółki może zostać zakłócona w wyniku szeregu zdarzeń będących w znacznej mierze poza jego kontrolą, a w szczególności w wyniku: kryzysu paliwowego, strajków, akcji protestacyjnych, sporów zbiorowych, wypadków przy pracy, kradzieży na terenie zakładu Emitenta lub na terenie zakładów istotnych kontrahentów Emitenta, braków zamówień od zleceniodawców a także wystąpienia takich zdarzeń jak: klęski żywiołowe, ataki terrorystyczne, akty sabotażu. Ponadto przedłużająca się przez dłuższy okres czasu niekorzystna pogoda może spowodować okresowe trudności w realizacji transportów poprzez blokowanie dróg dojazdowych.

### 4.2 Ryzyko wzrostu kosztów działalności Spółki. Bariery rozwoju

Wpływ na wyniki finansowe PCC Autochem ma szereg czynników niezależnych od niego, ale mających istotny wpływ na koszty jego działalności. W szczególności do tych czynników można zaliczyć wzrost cen: paliwa, użytkowania infrastruktury drogowej, ogumienia pojazdów, usług spedycyjnych, a także wzrost kosztów świadczeń pracowniczych czy zmiany podatkowe.

Negatywny wpływ na wyniki finansowe Emitenta mogą także mieć różnorodne czynniki, które można określić jako bariery dla rozwoju sektora transportowego w Polsce. Do takich barier rozwoju należy przede wszystkim zaliczyć: obniżenie marż uzyskiwanych przez przewoźników mimo stałego wzrostu kosztów ich działalności; bardzo silna konkurencja na krajowym rynku transportowym mogąca prowadzić do uruchomienia mechanizmu dumpingu cenowego; brak dotacji lub innych zachęt na tworzenie nowych miejsc w sektorze transportu; istniejący w dalszym ciągu (mimo ciągłej poprawy) fatalny stan infrastruktury drogowej w Polsce; bardzo wysokie ceny za korzystanie z infrastruktury drogowej (około 0,65 zł za każdy przejechany kilometr); istnienie ograniczeń tonażowych dla realizacji niektórych form przewozu towarów, w szczególności transportu intermodalnego (w Europie zachodnie dopuszczalna masa całkowita dla przewozów kontenerowych wynosi 44 t a w Polsce w zależności od klasyfikacji drogi tylko 40-42 t – co wpływa na wysokość wynagrodzenia uzyskiwanego przez przewoźnika); bardzo wysokie ceny polis ubezpieczeniowych; utrzymujące się duże opóźnienia w realizacji płatności przez zleceniodawców; niestabilny kurs euro czy istnienie szarej strefy w sektorze transportu, która ma poważny wpływ na ceny usług przewozowych i wysokość marż uzyskiwanych przez przewoźników, działających zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

W opisanej wyżej sytuacji, kiedy wzrostowi kosztów w działalności PCC Autochem, nie będzie towarzyszył jednoczesny wzrost przychodów, istnieje ryzyko pogorszenia sytuacji finansowej Emitenta oraz perspektyw jego rozwoju. Przeciwdziałając i minimalizując skutki niektórych ze wskazanych wyżej czynników, Spółka dąży do zawierania umów na dostawy paliwa wraz z systemem rabatowym (np. Shell Card) czy umów zakupu ogumienia Continental z systemem monitorowania zużycia (tzw. bank gumi). Umowy takie pozwalają na zagwarantowanie stabilnych cen zakupu tych materiałów w najbliższej przyszłości lub zawierają precyzyjnie określone mechanizmy i zasady określające wzrostu cen w przewidywalnej przyszłości. Wskazane działania PCC Autochem powinny pozytywnie wpływać na przyszłe wyniki finansowe i rentowność działalności gospodarczej prowadzonej przez Spółkę.

#### **4.3 Ryzyko związane z uzależnieniem od głównego odbiorcy**

Udział głównego odbiorcy usług PCC Autochem, tj. Grupy PCC, w przychodach ze sprzedaży w okresie 01.01.2016-30.06.2016 roku wynosi 40%, jednakże ten przychód podzielony jest na wiele spółek tworzących Grupę PCC. W ocenie Spółki istnieje niewielkie ryzyko, aby znaczna część spółek z Grupy PCC lub wszystkie spółki z tej Grupy, przestały zamawiać usługi przewozowe lub inne świadczone przez Emitenta.

Niezależnie od powyższych stwierdzeń Emitent prowadzi i będzie w przyszłości prowadził działania prowadzące do pozyskiwania klientów zewnętrznych, dbając w ten sposób o odpowiednie rozproszenie struktury jego sprzedaży. Prowadzone działania (w ostatnich latach) spowodowały, że udział Grupy PCC w przychodach PCC Autochem zmniejszył się z 63% w 1997 roku do 40 % w okresie 1-6.2016 roku.

Niemniej jednak godnym podkreślenia zawsze pozostaje fakt, że dynamiczny rozwój Spółki w dużej mierze odbywa się także dzięki szybkiemu rozwojowi kluczowego partnera biznesowego, jakim jest Grupa PCC.

#### **4.4 Ryzyko związane z brakiem kierowców**

Na europejskim rynku przewozów transportowych brakuje na obecną chwilę około 100.000 wykwalifikowanych kierowców, stwarza to znaczne ryzyko dla funkcjonowania firm transportowych. Trudny zawód kierowcy i jego specyfika, w tym także konieczność przebywania nawet przez kilka tygodni poza miejscem zamieszkania, powoduje duże trudności w pozyskiwaniu nowych osób do wykonywania tego zawodu. Coraz więcej doświadczonych kierowców odchodzi na emeryturę a na ich miejsce brakuje nowego narybku. Spowodowane jest to po części wysokimi kosztami uzyskania (ok. 10 tys.złotych) kwalifikacji zawodowych wraz z prawem jazdy danej kategorii. Do trudnej sytuacji na rynku pracy w transporcie przyczyniła się także likwidacja szkolnictwa zawodowego w tym zakresie. Ten problem nasilił się w ostatnich 12 miesiącach.

Dodatkowym powodem niedoboru kierowców w Polsce jest podejmowanie przez nich i kierowców z innych krajów Europy Środkowej zatrudnienia w zachodnioeuropejskich firmach przewozowych, które oferują im znacznie lepsze warunki wynagradzania. Trend emigracji zarobkowej kierowców był szczególnie widoczny w latach 2008-2009 jednakże uległ znacznemu osłabieniu w latach następnych. W ocenie Emitenta nie można jednak tej sytuacji lekceważyć, a w szczególności dotyczy to firm przewozowych zlokalizowanych, podobnie jak Emitent, w pasie przygranicznym z Niemcami.

PCC Autochem, doceniając to zagrożenie, stara się stworzyć dla kierowców stabilne socjalnie i zarobkowo miejsce pracy, wyposażając ich również w odpowiednio nowoczesne i tym samym bezpieczne instrumenty do wykonywania ich pracy. Dotyczy to także faktu zakupu przez Emitenta ciągników siodłowych u renomowanych producentów marek takich jak: Scania, Volvo, MAN, Mercedes. W kupowanych przez Spółkę ciągnikach siodłowych wyposażenie pojazdu i kabiny kierowcy jest zawsze ponadstandardowe, co w szczególności oznacza, że pojazdy są wyposażone m. in. w nowoczesną klimatyzację (w tym także w klimatyzację postojową), ogrzewanie postojowe, podwójne leżanki, wysoką kabinę czy lodówkę o wysokiej sprawności. Wraz z wybranym partnerem zamierzamy również otworzyć i prowadzić Szkołę Doskonalenia Jazdy dla kierowców pojazdów autocysternowych.

#### **4.5 Ryzyko związane z dostawą zabrudzonego w czasie trwania transportu produktu (ryzyko kontaminacji produktu)**

Emitent dokonuje przewozów różnych surowców, produktów i półproduktów chemicznych. W przypadku dostawy zabrudzonego produktu i użycia go w takim stanie do dalszej produkcji, istnieje ryzyko wyprodukowania wadliwej partii produktu finalnego. Wystąpienie takiej sytuacji mogłoby mieć istotny

wpływ na sytuację finansową PCC Autochem, jeżeli odbiorca towaru mógłby żądać od Emitenta wypłaty odszkodowania za poniesione straty produkcyjne. Sytuacja taka miałaby także znaczny wpływ na reputację Spółki jako solidnego przewoźnika na rynku przewozów produktów chemicznych.

W celu minimalizacji wystąpienia ryzyka kontaminacji produktu, Emitent stosuje nowoczesne i sprawdzone metody organizacji swojej pracy, ustawicznie szkoli swoich pracowników oraz posiada i stosuje w swojej działalności certyfikat jakości ISO 9001:2008, certyfikat SQAS 2014 dla transportu oraz certyfikat SQAS 2013 dla myjni cystern. Działania te minimalizują, ale nie wykluczają ryzyka wystąpienia kontaminacji produktu w działalności Emitenta.

W celu zapobieżenia skutkom finansowym wystąpienia ryzyka kontaminacji, to jest obciążenia Spółkę wartością szkody poniesionej przez odbiorcę na skutek dostarczenia mu zabrudzonego surowca, Emitent posiada polisę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym (OCP). Natomiast na wypadek obciążenia Emitenta wartością szkody poniesionej przez odbiorcę w skutek użycia przez niego do produkcji zabrudzonego w czasie transportu surowca, Emitent dysponuje odrębną polisą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

#### **4.6 Ryzyko związane z awarią linii myjącej w myjni cystern**

W myjni cystern PCC Autochem znajdują się 4 głowice myjące na myjni oddanej do użytku w 2006 r oraz dwa pełnowymiarowe stanowiska przeznaczone do mycia autocystern i tank-kontenerów w nowej myjni (w sumie 8 głowic mogących pracować równocześnie, w tym jedna głowica o zwiększonym przepływie wody do mycia dużych tank-kontenerów) oraz cztery stanowiska przeznaczone do parowego podgrzewania produktów w autocysternach i tank-kontenerach. Instalacje są albo nowe albo systematycznie modernizowane, urządzenia zużyte zastępowane są nowymi, w których stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne. Nie można jednak wykluczyć ryzyka awarii lub uszkodzenia całej linii lub kluczowego jej elementu, co może spowodować wyłączenie całej instalacji mycia z działania lub spowodować nieprawidłową pracę urządzeń myjni, prowadzącą także do zaistnienia w przyszłości ryzyka kontaminacji produktu.

Taka sytuacja może spowodować opóźnienia lub przerwy w podstawianiu do załadunku jednostek transportowych, co w konsekwencji może prowadzić do konieczności zapłaty kar umownych przez Spółkę, a nawet prowadzić do utraty posiadanych kontraktów. Skutkiem może być zmniejszenie przychodów Emitenta i pogorszenie jego wyników finansowych. Możliwość zaistnienia ryzyka kontaminacji produktu i skutki z tym związane zostały już wskazane w pkt 4.5 niniejszego sprawozdania.

W celu zapobiegania takim sytuacjom i minimalizowania skutków awarii myjni cystern PCC Autochem dysponuje dobrze zorganizowanym zapleczem technicznym (przeszkoleni i doświadczeni pracownicy techniczni oraz niezbędny zapas części zamiennych lub zapasowych urządzeń).

#### **4.7 Ryzyko związane z ochroną środowiska naturalnego**

PCC Autochem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej korzysta ze środowiska naturalnego. W związku z tym Emitent zobowiązany jest do wypełniania obowiązków wynikających z Ustawy Prawo ochrony środowiska oraz Ustawy o odpadach.

Obowiązki Spółki z zakresu ochrony środowiska, ze względu na charakter działalności, wiążą się z potrzebą zabezpieczenia i przeciwdziałania przedostania się większej ilości przewożonych produktów do środowiska, np. w wyniku nieszczelności bądź uszkodzenia instalacji myjącej, zbiorników magazynowych lub zbiorników cysternowych, w których przewożone są surowce i półprodukty do odbiorców końcowych. W czasie trwania transportu, załadunku bądź rozładunku, może dojść do rozszczelnienia

cysterny, co może stanowić zagrożenie dla środowiska, w szczególności zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt.

W celu zabezpieczenia się i przeciwdziałania wystąpieniu ryzyka zanieczyszczenia środowiska przez Spółkę, wprowadzono procedury przetargowego wyboru naczep cystern do użytkowania (dostawcami są tylko renomowani zachodnioeuropejscy producenci, obecnie w eksploatacji Magyar, Van Hool, Hendricks, Schrader, Feldbinder).

Wprowadzony został specjalny system sprawdzania stanu technicznego sprzętu przez kierowców (przed rozpoczęciem trasy kierowca przeprowadza to sprawdzenie na zestawie tzw. checking list), monitorowania pojazdów przez GPS, wydawania zgody na parkowanie autocysterny, bez względu na długość czasu, tylko na wskazanych uprzednio i zaakceptowanych parkingach bądź na terenie bazy Emitenta.

Nie sposób jednak wykluczyć, że w przyszłości, na skutek zdarzeń, na które PCC Autochem nie miał wpływu lub nie mógł stosownie zareagować, Emitent może zostać zobowiązany do zapłaty odszkodowań, administracyjnych kar pieniężnych czy ponoszenia kosztów rekultywacji za spowodowanie zanieczyszczenia środowiska.

#### **4.8 Ryzyko związane z niezapłaceniem należności przez odbiorców**

PCC Autochem prowadzi sprzedaż usług z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego istnieje ryzyko nieotrzymania od odbiorców należności za dostarczone usługi. W celu zminimalizowania ryzyka niezapłacenia należności lub ryzyka zapłacenia tych należności przez zleceniodawcę po terminie, Spółka przed podpisaniem umowy bądź przyjęciem do realizacji zlecenia transportowego sprawdza wiarygodność odbiorcy, w podpisywanej umowie precyzyjnie określa terminy i sposób zapłaty należności oraz limituje kwoty należności z odroczonym terminem zapłaty (kredyt kupiecki). Nadto Emitent prowadzi bieżący monitoring należności przez swoje służby finansowe, stosuje procedurę windykacyjną zaległych należności oraz konsekwentnie nalicza odsetki od opóźnionej zapłaty należności pieniężnych. Ponadto zdecydowana większość należności handlowych PCC Autochem jest ubezpieczona. Jednocześnie odbiorcy produktów Emitenta to kontrahenci współpracujący z Emitentem od wielu lat (stanowi to 70-80% ogółu należności Emitenta), których wiarygodność jest potwierdzona dotychczasową współpracą oraz ich dobrą kondycją finansową i pozycją na rynku, co istotnie zmniejsza przedmiotowe ryzyko. Nie sposób jednak wykluczyć, że w przyszłości Emitent zostanie narażony na problemy finansowe spowodowane niezapłaceniem lub nieterminowym zaplaceniem znacznych kwot należności przez jednego czy kilku zleceniodawców, co może mieć wpływ na sytuację finansową i perspektywy rozwoju Spółki.

#### **4.9 Ryzyko wystąpienia opóźnień w inwestycjach realizowanych przez PCC Autochem**

Inwestycją planowaną na 2016 rok jest zakup tank-kontenerów na potrzeby rozwoju transportu intermodalnego. Zrealizowanie tych zakupów w zakładanych terminach umożliwi Spółce osiągnięcie zwiększonych możliwości przewozowych i zaspokoi oczekiwania i wymagania klientów PCC Autochem, co w konsekwencji spowoduje zrealizowanie przez Emitenta zamierzonych przychodów z działalności transportowej.

W przypadku opóźnień w realizacji powyższych zamiarów inwestycyjnych (z przyczyn niezależnych od Spółki) istnieje ryzyko nie osiągnięcia w wyznaczonym terminie zakładanych zdolności operacyjnych, co w efekcie może spowodować spowolnienie rozwoju Emitenta oraz utratę istniejącej pozycji na polskim i europejskim rynku przewozowym. Taka sytuacja może przekładać się na spowolnienie w pozyskiwaniu nowych klientów oraz problemy z obsługą zamówień pochodzących od dotychczasowych klientów PCC Autochem.



#### **4.10 Ryzyko związane ze wzrostem stóp procentowych**

Ze względu na dynamiczny rozwój, PCC Autochem korzysta z finansowania zewnętrznego i w związku z tym jest stroną umów finansowych, z których część oparta jest na zmiennej stopie procentowej. W związku z powyższym jest narażony na ryzyko zmiany stóp procentowych, m. in. w odniesieniu do już zaciągniętych kredytów, jak również w przypadku zaciągania nowego lub refinansowania istniejącego zadłużenia. Ewentualny wzrost stóp procentowych może spowodować wzrost kosztów finansowych Emitenta, a tym samym wpłynąć negatywnie na wyniki osiągane przez Spółkę. Analogicznie ewentualny spadek stóp procentowych może wpłynąć na spadek kosztów finansowych Emitenta, a tym samym wywrzeć pozytywny wpływ na jego wyniki finansowe. W ocenie Emitenta wpływ wahań stóp procentowych na wynik finansowy PCC Autochem jest niewielki, w związku z czym nie ma potrzeby dokonywania zabezpieczeń w odniesieniu do tego ryzyka.

#### **4.11 Ryzyko związane ze zmianami przepisów prawa podatkowego**

Polski system prawa podatkowego, będący jednym z głównych determinantów decyzji przedsiębiorstw, odznacza się dużą zmiennością. Wiele zapisów zostało sformułowanych w sposób nieprecyzyjny, co implikuje wieloznaczne interpretacje, nadto interpretacje przepisów podatkowych dokonywane przez organy skarbowe, Ministra Finansów oraz sądy nie są jednolite, a interpretacje dotyczące tego samego zagadnienia są często sprzeczne ze sobą. W takiej sytuacji przedsiębiorstwa działające w Polsce są narażone na większe ryzyko popełnienia błędu w wypełnianiu swoich obowiązków podatkowych niż przedsiębiorstwa prowadzące działalność w krajach o ustabilizowanym systemie podatkowym.

#### **4.12 Ryzyko związane ze zmianami regulacji prawnych**

Częste zmiany przepisów oraz różnorakie ich interpretacje, charakterystyczne dla polskiego systemu prawnego, mogą spowodować pogorszenie sytuacji finansowej PCC Autochem, jak również spowodować dezaktualizację prognoz dotyczących dalszej działalności. Ponadto wciąż trwa proces harmonizacji polskiego prawodawstwa z systemem prawa Unii Europejskiej. Obecnie interpretacja przepisów dokonywana jest nie tylko przez polskie sądy i organy administracji publicznej, ale również przez sądy Unii Europejskiej. Taka sytuacja może być przyczyną problemów wynikających bezpośrednio z braku jednolitej wykładni prawa. Ponieważ znajomość orzecznictwa sądów Unii Europejskiej nie jest w Polsce powszechna, a sądy polskie nie zawsze je stosują, może dojść do sytuacji, kiedy wyrok wydany w Polsce zostanie uchylony jako niezgodny z prawem europejskim.

Zagrożeniem są także częste zmiany prawa, w tym także występujące rozbieżności pomiędzy przepisami ustaw a przepisami prawa wykonawczego. Nie można wykluczyć, że ewentualne zmiany przepisów prawa będą powodować wystąpienie negatywnych skutków dla działalności prowadzonej przez Spółkę.

#### **4.13 Ryzyko związane z panującymi tendencjami na rynku przewozów krajowych i europejskich**

W ostatnich latach coraz prężniej rozwija się sektor przewozów intermodalnych. Załadunek u klienta, dostawa drogowa do terminalu kontenerowego, transport na głównym odcinku drogą kolejową (przyjmuje się dystans powyżej 500 km za sensowne rozwiązanie) odbiór z terminala kolejowego i dostawa do finalnego odbiorcy (mniej niż 250 km od terminalu).

Sektor ten różni się w swej specyfice od sektora przewozów drogowych i czeka go z całą pewnością rozwój w Europie Środkowej, tym niemniej na obecną chwilę przegrywa jeszcze z transportem drogowym.

Istnieje jednak ryzyko, iż w wyniku dynamicznych zmian na rynku przewozów intermodalnych w przyszłości spadnie popyt na transporty drogowe międzynarodowe, będące podstawową usługą oferowaną przez Emitenta, co może przełożyć się na zmniejszenie przychodów ze sprzedaży oraz zysku netto.

Aby zminimalizować skutki tego ryzyka PCC Autochem na bieżąco monitoruje sytuację w branży, a także wprowadza do sprzedaży nowe produkty, np. usługę truckingu tank-kontenerów z terminali w Polsce, albowiem posiada odpowiednią ilość chemicznych podwozi kontenerowych dedykowanych pod usługę truckingu. Rozwój transport intermodalnego to z jednej strony ryzyko zmniejszenia się popytu na usługi drogowe świadczone przez Spółę, ale także szansa na świadczenie przez Emitenta dodatkowych usług związanych z obsługą terminalu intermodalnego budowanego w Brzegu Dolnym.

W ocenie Spółki, w dłuższej perspektywie, rozwój tego segmentu transportowego może stać się dla Emitenta także źródłem znacznych korzyści, zdecydowanie większych niż zmniejszenie przychodów z usług typowego transportu drogowego, choćby poprzez możliwość oferowania przez PCC Autochem usług będących pakietem przewozów drogowych i intermodalnych. Emitent jest bardzo dobrze przygotowany do oferowania i świadczenia tego typu usług przewozowych tak pod względem sprzętowym, jak i kadrowym.

#### **4.14 Ryzyko związane ze wzrostem konkurencji**

Nasilenie działań konkurencyjnych na rynkach, na których działa PCC Autochem, może mieć potencjalnie negatywny wpływ na jego sytuację finansową i wypracowywane wyniki. Ryzyko to ograniczane jest poprzez stosowanie nowoczesnego i bezpiecznego sprzętu transportowego, zatrudnianie wykwalifikowanej i przeszkolonej załogi oraz rygorystyczne przestrzeganie procedur Systemu Zarządzania Jakością. Ponadto, wypracowana przez świadczenie usług najwyższej jakości, dobra reputacja Spółki oraz wieloletnia obecność na rynku krajowym i europejskim pozwalają zmniejszać ryzyko związane z działaniami konkurencji. Emitent ogranicza również to ryzyko poprzez rozwój sprzedaży usług na nowych rynkach i pozyskiwanie nowych klientów na tych rynkach, na których jest już obecny.

## 5. SKRÓCONE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE FINANSOWE

### 5.1. Bilans Aktywa

	AKTYWA	01.01.2015- 30.06.2015	01.01.2016- 30.06.2016
<b>A.</b>	<b>Aktywa trwałe</b>	<b>25 012 829,42</b>	<b>30 746 842,36</b>
<b>I.</b>	<b>Wartości niematerialne i prawne</b>	<b>60 858,22</b>	<b>38 590,52</b>
1.	Koszty zakończonych prac rozwojowych		
2.	Wartość firmy	0,00	0,00
3.	Inne wartości niematerialne i prawne	60 858,22	38 590,52
4.	Zaliczki na wartości niematerialne i prawne	0,00	0,00
<b>II.</b>	<b>Rzeczowe aktywa trwałe</b>	<b>24 494 867,20</b>	<b>30 380 274,84</b>
1.	Środki trwałe	23 050 159,18	29 779 243,25
a)	grunty (w tym prawo użytkowania wieczystego gruntu)	594 145,79	1 087 256,03
b)	budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	1 729 924,05	6 193 617,68
c)	urządzenia techniczne i maszyny	266 210,98	1 769 691,43
d)	środki transportu	20 406 596,11	20 665 056,71
e)	inne środki trwałe	53 282,25	63 621,40
2.	Środki trwałe w budowie	1 285 320,82	601 031,59
3.	Zaliczki na środki trwałe w budowie	159 387,20	0,00
<b>III.</b>	<b>Należności długoterminowe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.	od jednostek powiązanych	0,00	0,00
2.	od pozostałych jednostek	0,00	0,00
<b>IV.</b>	<b>Inwestycje długoterminowe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
1.	Nieruchomości	0,00	0,00
2.	Wartości niematerialne i prawne	0,00	0,00
3.	Długoterminowe aktywa finansowe	0,00	0,00
4.	Inne inwestycje długoterminowe	0,00	0,00
<b>V.</b>	<b>Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe</b>	<b>457 104,00</b>	<b>327 977,00</b>
1.	Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	457 104,00	327 977,00
2.	Inne rozliczenia międzyokresowe	0,00	0,00
<b>B.</b>	<b>Aktywa obrotowe</b>	<b>8 425 644,48</b>	<b>10 343 658,03</b>
<b>I.</b>	<b>Zapasy</b>	<b>219 397,15</b>	<b>189 511,16</b>
1..	Materialy	219 397,15	189 511,16
2.	Towary	0,00	0,00
3.	Zaliczki na dostawy usług	0,00	0,00
<b>II.</b>	<b>Należności krótkoterminowe</b>	<b>7 429 486,69</b>	<b>9 149 175,68</b>
1.	Należności od jednostek powiązanych	2 647 153,27	4 234 677,51
a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:	2 647 153,27	4 234 677,51
-	do 12 miesięcy	2 647 153,27	4 234 677,51
-	powyżej 12 miesięcy	0,00	0,00
b)	inne	0,00	0,00

2.	Należności od pozostałych jednostek	4 782 333,42	4 914 498,17
a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:	4 064 113,63	3 604 986,53
	do 12 miesięcy	4 064 113,63	3 604 986,53
-	powyżej 12 miesięcy	0,00	0,00
b)	z tyt.podat.dotacji,cel,ubezp.spół.i zdrowotnych oraz inne św	689 572,39	965 063,39
c)	inne	28 647,40	344 448,25
d)	dochodzone na drodze sądowej	0,00	0,00
<b>III.</b>	<b>Inwestycje krótkoterminowe</b>	<b>251 312,12</b>	<b>330 227,69</b>
1.	Krótkoterminowe aktywa finansowe	251 312,12	330 227,69
a)	w jednostkach powiązanych	0,00	0,00
-	udziały lub akcje	0,00	0,00
-	inne papiery wartościowe	0,00	0,00
-	udzielone pożyczki	0,00	0,00
-	inne krótkoterminowe aktywa finansowe	0,00	0,00
b)	w pozostałych jednostkach	0,00	0,00
-	udziały lub akcje	0,00	0,00
-	inne papiery wartościowe	0,00	0,00
-	udzielone pożyczki	0,00	0,00
-	inne krótkoterminowe aktywa finansowe	0,00	0,00
c)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne	251 312,12	330 227,69
-	środki pieniężne w kasie i na rachunkach	251 312,12	330 227,69
-	inne środki pieniężne	0,00	0,00
-	inne aktywa pieniężne	0,00	0,00
2.	Inne inwestycje krótkoterminowe	0,00	0,00
<b>IV.</b>	<b>Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe</b>	<b>525 448,52</b>	<b>674 743,50</b>
<b>AKTYWA RAZEM</b>		<b>33 438 473,90</b>	<b>41 090 500,39</b>

## 5.2. Bilans Pasywa

	<b>PASYWA</b>	<b>01.01.2015- 30.06.2015</b>	<b>01.01.2016- 30.06.2016</b>
<b>A.</b>	<b>Kapitał (fundusz) własny</b>	<b>4 562 811,71</b>	<b>6 217 441,39</b>
I.	Kapitał (fundusz) podstawowy	3 898 500,00	4 398 500,00
II.	Należne wpłaty na kapitał podstawowy(wielkość ujemna)	0,00	0,00
III.	Udziały (akcje) własne (wielkość ujemna)	0,00	0,00
IV.	Kapitał (fundusz) zapasowy	2 123 746,39	2 123 746,39
V.	Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	0,00	0,00
VI.	Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	506 805,00	506 805,00
VII.	Zysk (strata) z lat ubiegłych	-2 641 788,14	-775 565,00
VIII.	Zysk (strata) netto	675 548,46	-36 045,00
IX.	Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego(wielkość ujemna)	0,00	0,00
<b>B.</b>	<b>Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>	<b>28 875 662,19</b>	<b>34 873 059,00</b>
I.	Rezerwy na zobowiązania	2 284 133,39	2 426 908,55
1.	Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	1 249 812,00	1 534 066,00
2.	Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne	286 864,17	292 092,55
-	- długoterminowa	38 049,20	38 049,20
-	- krótkoterminowa	248 814,97	254 043,35
3.	pozostałe rezerwy	747 457,22	600 750,00
	długoterminowe	0,00	0,00
	krótkoterminowe	747 457,22	600 750,00
II.	<b>Zobowiązania długoterminowe</b>	<b>11 455 801,20</b>	<b>10 113 837,12</b>
1.	Wobec jednostek powiązanych	681 300,00	0,00
2.	Wobec pozostałych jednostek	10 774 501,20	10 113 837,12
a)	kredyty i pożyczki	0,00	3 312 797,43
b)	z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	2 318 700,00	0,00
c)	inne zobowiązania finansowe	8 455 801,20	6 801 039,69
d)	inne	0,00	0,00
III.	<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>	<b>15 135 727,60</b>	<b>22 332 313,33</b>
1.	<b>Wobec jednostek powiązanych</b>	<b>3 826 455,60</b>	<b>6 500 272,56</b>
a)	z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	2 329 199,24	1 811 700,86
-	do 12 miesięcy	2 329 199,24	1 811 700,86
-	powyżej 12 miesięcy	0,00	0,00
-	inne	0,00	0,00
b)	kredyty i pożyczki	0,00	0,00
c)	inne-emisja papierów wartościowych	1 497 256,36	4 688 571,70
2.	<b>Wobec pozostałych jednostek</b>	<b>11 240 598,63</b>	<b>15 751 709,94</b>
a)	kredyty i pożyczki	1 765 977,37	2 588 994,86
b)	z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych	24 190,71	2 342 890,70

c)	inne zobowiązania finansowe	4 318 933,67	5 596 325,11
d)	z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:	4 541 494,90	3 846 443,84
-	do 12 miesięcy	4 541 494,90	3 846 443,84
-	powyżej 12 miesięcy	0,00	0,00
e)	zaliczki otrzymane na dostawy	0,00	0,00
f)	zobowiązania wekslowe	0,00	0,00
g)	z tytułu podatków, cel, ubezpieczeń i innych świadczeń	331 399,06	318 068,73
h)	z tytułu wynagrodzeń	200 450,50	194 635,53
i)	inne	58 152,42	864 351,17
3.	Fundusze specjalne	68 673,37	80 330,83
IV.	Rozliczenia międzyokresowe	0,00	0,00
1.	Ujemna wartość firmy	0,00	0,00
2.	Inne rozliczenia międzyokresowe	0,00	0,00
-	długoterminowe	0,00	0,00
-	krótkoterminowe	0,00	0,00
	<b>PASYWA RAZEM</b>	<b>33 438 473,90</b>	<b>41 090 500,39</b>

### 5.3. Rachunek zysków i strat

Wyszczególnienie		01.01.2015r.	01.01.2016r.
		30.06.2015r.	30.06.2016r.
1	2	3	4
<b>A.</b>	<b>Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów, w tym:</b>	22 531 380,15	25 443 881,93
I.	Przychody netto ze sprzedaży produktów	22 518 989,99	25 443 816,33
II.	Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	12 390,16	65,60
<b>B.</b>	<b>Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów, w tym:</b>	20 731 368,98	23 046 943,60
I.	Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	20 723 614,05	23 046 889,21
II.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	7 754,93	54,39
<b>C.</b>	<b>Zysk (strata) brutto ze sprzedaży ( A-B )</b>	1 800 011,17	2 396 938,33
<b>D.</b>	<b>Koszty sprzedaży</b>	0,00	241 254,85
<b>E.</b>	<b>Koszty ogólnego zarządu</b>	897 233,66	1 312 397,42
<b>F.</b>	<b>Zysk (strata) ze sprzedaży ( C-D-E )</b>	902 777,51	843 286,06
<b>G.</b>	<b>Pozostałe przychody operacyjne</b>	476 808,41	425 772,17
I.	Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	57 605,17	163 200,00
II.	Dotacje, dopłaty	0,00	0,00
III.	Inne przychody operacyjne	419 203,24	262 572,17
<b>H.</b>	<b>Pozostałe koszty operacyjne</b>	351 136,29	274 798,49
I.	Strata ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,00	0,00
II.	Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych	32 236,86	0,00
III.	Inne koszt operacyjne	318 899,43	274 798,49
<b>I.</b>	<b>Zysk (strata) z działalności operacyjnej ( F+G-H )</b>	1 028 449,63	994 259,74
<b>J.</b>	<b>Przychody finansowe</b>	247 114,16	3 812,68
I.	Dywidendy i udziały w zyskach, w tym:	0,00	0,00
-	od jednostek powiązanych	0,00	0,00
II.	Odsetki, w tym:	3 313,66	3 760,56
-	od jednostek powiązanych	0,00	0,00
III.	Zysk ze zbycia inwestycji	0,00	0,00
IV.	Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00
V.	Inne	243 800,50	52,12
<b>K.</b>	<b>Koszty finansowe</b>	437 282,33	974 963,42
I.	Odsetki, w tym:	403 549,98	476 985,56
-	od jednostek powiązanych	0,00	0,00
II.	Strata ze zbycia inwestycji	0,00	0,00
III.	Aktualizacja wartości inwestycji	0,00	0,00
IV.	Inne	33 732,35	497 977,86
<b>L.</b>	<b>Zysk (strata) z działalności gospodarczej ( I+J-K )</b>	838 281,46	23 109,00
<b>M.</b>	<b>Wynik zdarzeń nadzwyczajnych ( M.I. -M.II. )</b>	0,00	0,00

I.	Zyski nadzwyczajne	0,00	0,00
II.	Straty nadzwyczajne	0,00	0,00
<b>N.</b>	<b>Zysk ( strata ) brutto ( L m M )</b>	<b>838 281,46</b>	<b>23 109,00</b>
<b>O.</b>	<b>Podatek dochodowy</b>	<b>162 733,00</b>	<b>59 154,00</b>
	część bieżąca	210 991,00	8 026,00
	część odroczone	-48 258,00	51 128,00
<b>P.</b>	<b>Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenie straty)</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>R.</b>	<b>Zysk ( strata ) netto ( N- O - P )</b>	<b>675 548,46</b>	<b>-36 045,00</b>



#### 5.4. Zestawienie zmian w kapitale

Lp.	ZESTAWIENIE ZMIAN W KAPITALE (FUNDUSZU) WŁASNYM	Za okres 01.01.2015 30.06.2015	Za okres 01.01.2016 30.06.2016
<b>I.</b>	<b>Kapitał (fundusz) własny na początek okresu (BO)</b>	<b>3 887 263,00</b>	<b>5 753 486,00</b>
	- korekty błędów podstawowych	0,00	0,00
<b>I.a</b>	<b>Kapitał (fundusz) własny na początek okresu (BO), po korektach</b>	<b>3 887 263,00</b>	<b>5 753 486,00</b>
<b>1.</b>	<b>Kapitał (fundusz) podstawowy na początek okresu</b>	<b>3 898 500,00</b>	<b>3 898 500,00</b>
1.1	Zmiany kapitału (funduszu) podstawowego	0,00	0,00
a)	zwiększenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- ustanowienie nowych udziałów	0,00	500 000,00
b)	zmniejszenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- umorzenia udziałów (akcji)		
<b>1.2</b>	<b>Kapitał (fundusz) podstawowy na koniec okresu</b>	<b>3 898 500,00</b>	<b>4 398 500,00</b>
<b>2.</b>	<b>Należne wpłaty na kapitał podstawowy na początek okresu</b>		
2.1	Zmiana należnych wpłat na kapitał podstawowy		
a)	zwiększenie (z tytułu)	0,00	0,00
b)	zmniejszenie (z tytułu)	0,00	0,00
<b>2.2</b>	<b>Kapitał (fundusz) podstawowy na koniec okresu</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>3.</b>	<b>Udziały (akcje) własne na początek okresu</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
a)	zwiększenie	0,00	0,00
b)	zmniejszenie	0,00	0,00
<b>3.1</b>	<b>Udziały (akcje) własne na koniec okresu</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>4.</b>	<b>Kapitał (fundusz) zapasowy na początek okresu</b>	<b>2 123 746,00</b>	<b>2 123 746,00</b>
4.1	Zmiany kapitału (funduszu) zapasowego		
a)	zwiększenie (z tytułu)		
	- emisji akcji powyżej wartości nominalnej		
	- z podziału zysku (ustawowo)		
	- z podziału zysku (ponad wymaganą ustawowo minimalną wartość)		
	- zbycia środków trwałych		
b)	zmniejszenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- pokrycia straty		
	- wypłata dywidendy		
<b>4.2</b>	<b>Stan kapitału (funduszu) zapasowego na koniec okresu</b>	<b>2 123 746,00</b>	<b>2 123 746,00</b>
<b>5.</b>	<b>Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny na początek okresu</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
5.1	Zmiany kapitału (funduszu) z aktualizacji wyceny	0,00	0,00
a)	zwiększenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- wyceny bilansowej		
b)	zmniejszenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- wypłaty dywidendy	0,00	0,00
	- wyceny bilansowej		
<b>5.2</b>	<b>Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny na koniec okresu</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Lp.	ZESTAWIENIE ZMIAN W KAPITALE (FUNDUSZU) WŁASNYM	Za okres 30.06.2015	Za okres 30.06.2016
<b>6.</b>	<b><i>Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe na początek okresu</i></b>	<b>506 805,00</b>	<b>506 805,00</b>
6.1	Zmiany pozostałych kapitałów (funduszy) rezerwowych	0,00	0,00
a)	zwiększenie (z tytułu)	0,00	0,00
	-wplata	0,00	0,00
b)	zmniejszenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- przekazanie na kapitał podstawowy		
<b>6.2</b>	<b><i>Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe na koniec okresu</i></b>	<b>506 805,00</b>	<b>506 805,00</b>
<b>7.</b>	<b><i>Zysk (strata) z lat ubiegłych na początek okresu</i></b>	<b>-2 641 788,00</b>	<b>-775 565,00</b>
<b>7.1</b>	<b><i>Zysk z lat ubiegłych na początek okresu</i></b>	<b>1 454 300,00</b>	<b>1 866 223,00</b>
	- korekty błędów podstawowych		
7.2	Zysk z lat ubiegłych na początek okresu, po korektach	1 454 300,00	1 866 223,00
a)	zwiększenie (z tytułu)		
	- podziału zysku z lat ubiegłych		
b)	zmniejszenie (z tytułu)	1 454 300,00	1 866 223,00
	- podziału zysku z lat ubiegłych	1 454 300,00	1 866 223,00
<b>7.3</b>	<b><i>Zysk z lat ubiegłych na koniec okresu</i></b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
7.4	Strata z lat ubiegłych na początek okresu	<b>-4 096 088,00</b>	<b>-2 641 788,00</b>
	- korekty błędów podstawowych		
7.5	Strata z lat ubiegłych na początek okresu, po korektach	-4 096 088,00	-2 641 788,00
a)	zwiększenie (z tytułu)	0,00	0,00
	- podziału zysku z lat ubiegłych	0,00	0,00
b)	zmniejszenie (z tytułu)	1 454 300,00	1 866 223,00
	-z podziału zysku z lat ubiegłych	1 454 300,00	1 866 223,00
<b>7.6</b>	<b><i>Strata z lat ubiegłych na koniec okresu</i></b>	<b>-2 641 788,00</b>	<b>-775 565,00</b>
<b>7.7</b>	<b><i>Strata z lat ubiegłych na koniec okresu</i></b>	<b>-2 641 788,00</b>	<b>-775 565,00</b>
<b>8.</b>	<b><i>Zysk / Strata za rok obrotowy</i></b>	<b>686 040,00</b>	<b>-36 045,00</b>
a)	Zysk netto	686 040,00	0,00
b)	Strata netto	0,00	-36 045,00
c)	Odpisy z zysku		
<b>II.</b>	<b>Kapitał (fundusz) własny na koniec okresu (BZ)</b>	<b>4 573 303,00</b>	<b>6 217 441,00</b>
	<b><i>Proponowany podziału zysku netto</i></b>		
a)	Wypłata dywidendy		
b)	Przekazanie na kapitał zapasowy		
c)	Przekazanie na kapitał rezerwowy		
d)	Pokrycie straty za lata ubiegłe		
e)	Przekazanie na wewnętrzny fundusz celowy		
<b>III.</b>	<b>Kapitał (fundusz) własny, po uwzględnieniu proponowanego podziału zysku (pokrycia straty)</b>		

## 6. PODPISY CZŁONKÓW ZARZĄDU

-----  
Artur Nowotny

Prezes Zarządu

Brzeg Dolny, 22 sierpnia 2016 roku