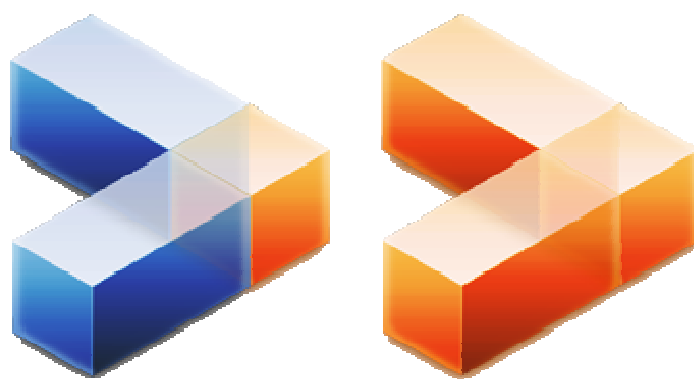




Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki do sprawozdania finansowego za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 roku

Gdynia, dnia 15 marca 2013 roku



1. Charakterystyka działalności

PCC Intermodal S.A. koncentruje swoją działalność na dwóch głównych obszarach:

- usługi organizacji transportu intermodalnego obejmujące przewóz kontenerów w relacji door-to-door w oparciu o regularne połączenia kolejowe pomiędzy portami i terminalami, zsynchronizowane z nimi przewozy samochodowe w obrębie do 150 km od terminalu przeładunkowego oraz usługi terminalowe, polegające m.in. na przeładunkach, obsłudze pociągów, składowaniu kontenerów, myciu, konserwacji i naprawach kontenerów;
- usługi spedycji.

Obecnie Spółka działa w oparciu o 4 lądowe terminale przeładunkowe zlokalizowane w Brzegu Dolnym (na terenie dzierżawionym od PCC Rokita S.A.), Gliwicach (na terenie dzierżawionym od Śląskiego Centrum Logistyki Sp. z o.o.), Kutnie (własny terminal) oraz we Frankfurcie n/Odrą (na terenie dzierżawionym od miasta Frankfurt, terminal zarządzany przez spółkę zależną PCC Intermodal GmbH). PCC Intermodal S.A. oferuje regularne połączenia pomiędzy tymi terminalami, a portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Hamburgu, Bremerhaven oraz Rotterdamie.

Transport drogowy kontenerów do/z terminali lądowych organizowany jest przez podwykonawców, z którymi współpraca odbywa się na podstawie pojedynczych zleceń lub zawartych porozumień.

Za organizację procesów logistycznych odpowiada centrala firmy w Gdyni, a ich sprawny przebieg i koordynację umożliwiają biura w Jaworznie, Brzegu Dolnym, Gliwicach i Kutnie.

PCC Intermodal S.A. prowadzi działalność w oparciu o własne i dzierżawione platformy kolejowe. Na dzień 31.12.2012 roku Spółka dysponowała 456 platformami 60, 80 oraz 90-cio stopowymi.

2. Strategia rozwoju Spółki

Strategia PCC Intermodal S.A. obejmuje:

- budowę i uruchomienie sieci nowoczesnych terminali przeładunkowych w strategicznych dla rozwoju transportu intermodalnego lokalizacjach na terenie kraju;
- uruchomienie i zoptymalizowanie sieci regularnych pociągów kontenerowych w międzynarodowych korytarzach przewozowych: północ-południe (Adriatic-Baltic Landbridge) oraz wschód-zachód (NCMP – North Continent Main Ports: Rotterdam - Antwerpia - Hamburg/Bremerhaven);
- ograniczenie w Polsce transportu samochodowego kontenerów na duże odległości przenosząc ładunki z dróg na tory kolejowe, przy zachowaniu wysokiej jakości serwisu dla klientów;
- uzyskanie pozycji wiodącego operatora logistycznego na rynku przewozów intermodalnych w Europie Środkowo-Wschodniej.

3. Akcjonariat

Poniższa tabela przedstawia strukturę akcjonariatu Spółki na dzień 31 grudnia 2012 roku i sporządzona ona została na podstawie otrzymanych od akcjonariuszy zawiadomień (zgodnie z art. 69 i 87 ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzenia instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych).

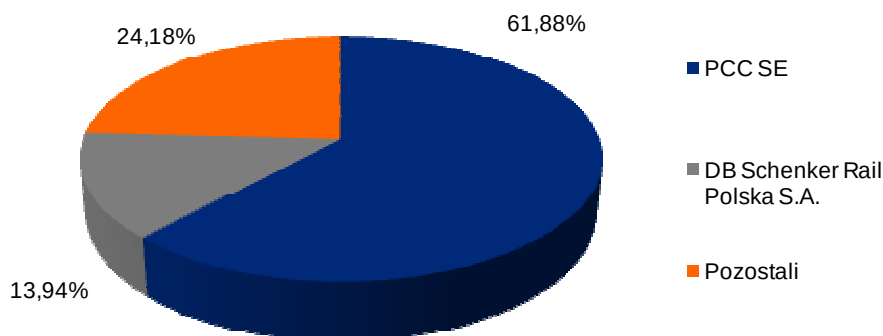


Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów na WZA	Udział w głosach na WZA
PCC SE - seria A (uprzywilejowane co do głosu)	32 539 332,00	41,95%	65 078 664	59,11%
PCC SE - seria B (zwykłe)	5 460 668,00	7,04%	5 460 668	4,96%
PCC SE - seria D (zwykłe)	10 000 000,00	12,89%	10 000 000	9,08%
PCC SE razem	48 000 000,00	61,88%	80 539 332	73,15%
DB Schenker Rail Polska S.A. – seria B (zwykłe)	10 809 000,00	13,94%	10 809 000	9,82%
Pozostali – seria B i C (zwykłe)	18 756 556,00	24,18%	18 756 556	17,03%
Razem	77 565 556,00	100,00%	110 104 888	100,00%

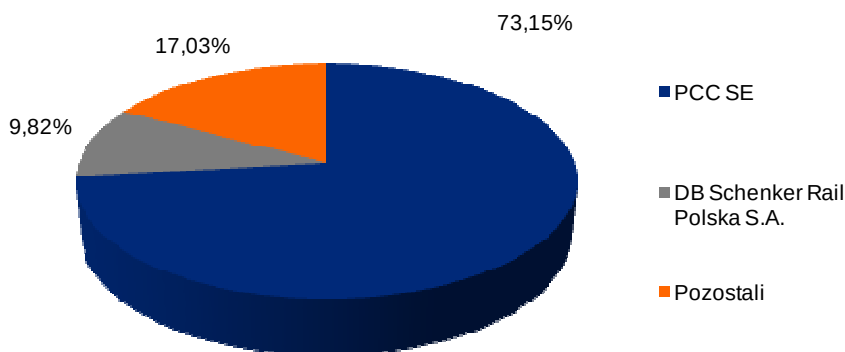
Według wiedzy Zarządu Spółki żaden z pozostałych akcjonariuszy nie posiada bezpośrednio lub pośrednio akcji uprawniających do co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu.

Akcje serii A są uprzywilejowane co do głosu i dają ich posiadaczowi prawo do 2 głosów z każdej akcji. Właścicielem wszystkich akcji serii A jest PCC SE.

Struktura akcjonariatu wg udziału w kapitale zakładowym



Struktura akcjonariatu wg udziału w głosach na WZA





4. Grupa Kapitałowa

W 2012 roku PCC Intermodal S.A. nie była jednostką dominującą w rozumieniu Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości i nie posiadała podmiotów zależnych podlegających konsolidacji. Wraz z nabyciem w styczniu 2013 roku 100% udziałów w PCC Intermodal GmbH (patrz pkt 13 niniejszego Sprawozdania Zarządu) Spółka stała się jednostką dominującą.

Spółka jest częścią Grupy PCC – międzynarodowego holdingu należącego do PCC SE - spółki z siedzibą w Duisburgu (Niemcy), która jest także głównym akcjonariuszem PCC Intermodal S.A. PCC SE posiada łącznie 48 000 000 akcji Spółki, co stanowi 61,88% jej kapitału zakładowego i daje prawo do wykonywania 73,15% głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy (stan na dzień sporządzenia niniejszego raportu). Działalność Grupy PCC obejmuje następujące branże: chemia, energetyka i transport. Sprawozdania finansowe PCC Intermodal S.A. objęte są pełną konsolidacją przez jednostkę dominującą – PCC SE.

5. Informacje o Zarządzie i Radzie Nadzorczej

Organem zarządzającym Spółki jest Zarząd w składzie:

- Dariusz Stefański – Prezes Zarządu,
- Adam Adamek – Wiceprezes Zarządu.

Obydwaj członkowie Zarządu sprawowali swoją funkcję przez cały okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 roku.

Organem nadzorczym Spółki jest Rada Nadzorcza. Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2012 roku był następujący:

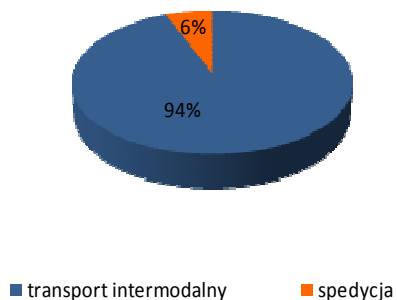
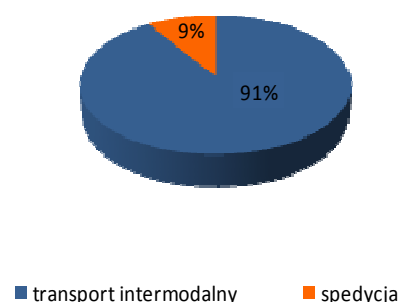
- Alfred Pelzer –Przewodniczący Rady Nadzorczej,
- Wojciech Paprocki –Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej,
- Thomas Hesse - Członek Rady Nadzorczej,
- Artur Jędrzejewski - Członek Rady Nadzorczej,
- Daniel Ozon - Członek Rady Nadzorczej.

6. Sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki

6.1. Struktura i statystyki ilościowe sprzedaży

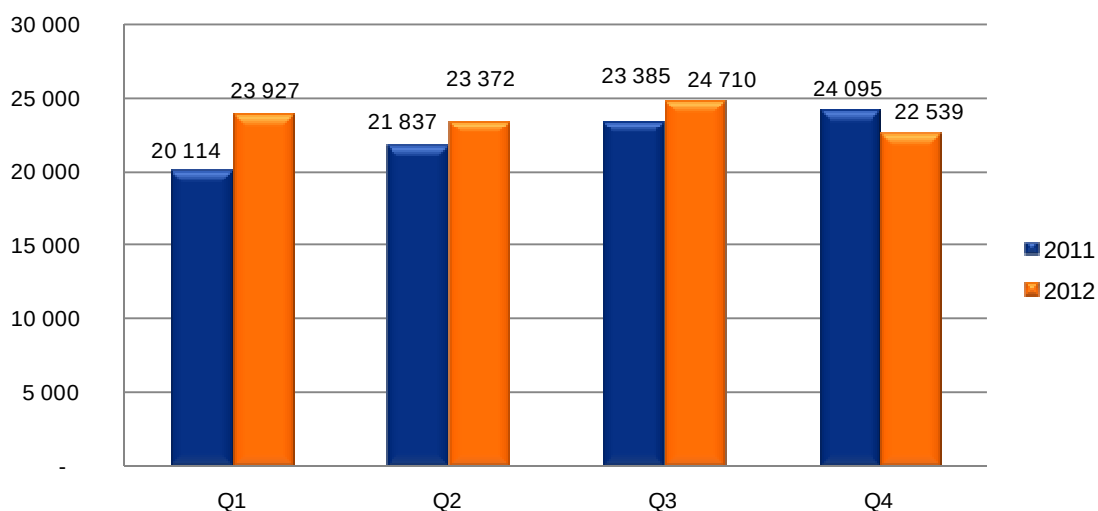
Podstawową działalnością PCC Intermodal S.A. jest organizacja transportu intermodalnego, która generuje 91% przychodów ze sprzedaży. 9% przychodów przypada na działalność spedycyjną.

Udział poszczególnych obszarów działalności w tworzeniu przychodów ze sprzedaży w 2011 roku i 2012 roku przedstawiał się następująco:

Struktura przychodów wg działalności
w 2011 r.Struktura przychodów wg działalności
w 2012 r.

Spółka odnotowała niewielki wzrost przewiezionych kontenerów w 2012 roku w porównaniu do poprzedniego roku (5,7%). Liczba kontenerów przetransportowanych w całym 2012 roku wyniosła 94,5 tys. sztuk (151,1 tys. TEU), przy 89,4 tys. sztuk (141,2 tys. TEU) w 2011 roku.

Poniżej wykres przedstawiający liczbę przewiezionych kontenerów w poszczególnych kwartałach 2011 roku i 2012 roku.

Liczba przewiezionych kontenerów w poszczególnych kwartałach
2011 i 2012 roku (w szt.)



6.2. Główni dostawcy i odbiorcy

Struktura dostawców Spółki nie zmieniła się znacząco w 2012 roku w porównaniu do 2011 roku, nadal ponad 40% nabywanych usług pochodzi od trzech kontrahentów. Głównymi dostawcami dla PCC Intermodal S.A. w 2012 roku były następujące przedsiębiorstwa:

Dostawca	Udział w kosztach sprzedanych materiałów i usług	Powiązanie z PCC Intermodal S.A.
LOTOS KOLEJ Sp. z o.o.	23,0%	spółka niepowiązana
ITL Eisenbahngesellschaft mbH	16,9%	spółka niepowiązana
MSC Poland Sp. z o.o.	4,0%	spółka niepowiązana

Stopień dywersyfikacji portfela odbiorców nie zmienił się w porównaniu do zeszłego roku. Udział sprzedaży do trzech największych odbiorców w 2012 roku wyniósł ok. 27% ogółu sprzedaży, czyli pozostał na poziomie z 2011 roku. Poniżej trzech głównych klientów Spółki w 2012 roku.

Odbiorca	Udział w przychodach ze sprzedaży	Powiązanie z PCC Intermodal S.A.
MSC Poland Sp. z o.o.	11,5%	spółka niepowiązana
A.P. Moller-Maersk A/S	8,6%	spółka niepowiązana
PCC Rokita S.A.	7,3%	spółka powiązana

6.3. Zatrudnienie

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę pracowników zatrudnionych w Spółce według stanu na koniec 2011 roku i 2012 roku, z podziałem na miejsce zatrudnienia.

Miejsce zatrudnienia	Stan na 31.12.2012 r.	Stan na 31.12.2011 r.
Brzeg Dolny	31	28
Gdynia	84	78
Jaworzno	6	7
Gliwice	36	37
Kutno	37	31
Ogółem	194	181

Liczba zatrudnionych na koniec 2012 roku wzrosła o 7,2% w porównaniu do końca 2011 roku.

6.4. Inwestycje

Suma zainwestowanych w 2012 roku środków to ok. 8,2 mln PLN. W minionym roku Spółka kontynuowała inwestycje w infrastrukturę terminalową– łączne nakłady ponad 1,87 mln PLN, poniżej zestawienie.

Terminal	Nakłady inwestycyjne na infrastrukturę w tys. PLN
Kutno	211
Brzeg Dolny	834
Gliwice	521
Frankfurt	72
Tczew	228



Ponadto Spółka zakupiła środki transportu o łącznej wartości ok. 5,2 mln PLN, w tym 4 urządzenia przeładunkowe za sumę 4,5 mln PLN. Pozostałe inwestycje dotyczyły m.in. sprzętu IT, wartości niematerialnych i prawnych itd.

Spółka przekazała również zaliczkę w wysokości 1 419 tys. EUR na poczet budowy suwnicy na terminalu we Frankfurcie – wspólna inwestycja z miastem Frankfurt.

6.5. Wybrane pozycje bilansu

Wybrane pozycje bilansu (w tys. PLN)	31.12.2012 r.		31.12.2011 r.		Dynamika 2012/2011
	w tys. PLN	Struktura	w tys. PLN	Struktura	
Aktywa trwałe	84 919	77,5%	75 400	63,0%	12,6%
Aktywa obrotowe	24 660	22,5%	44 213	37,0%	-44,2%
Zapasy	573	0,5%	594	0,5%	-3,5%
Należności	17 250	15,7%	25 368	21,3%	-32,0%
Inwestycje krótkoterminowe	5 652	5,2%	15 804	13,2%	-64,2%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	1 185	1,1%	2 447	2,0%	-51,6%
Razem aktywa	109 579	100,0%	119 613	100,0%	-8,4%
Kapitał własny	73 625	67,2%	88 087	73,6%	-16,4%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	35 954	32,8%	31 526	26,4%	14,0%
Rezerwy	769	0,7%	1 093	0,9%	-29,6%
Zobowiązania długoterminowe	12 545	11,5%	5 449	5,6%	90,5%
Zobowiązania krótkoterminowe	22 600	20,6%	24 984	19,9%	-5,2%
Rozliczenia krótkookresowe	40	0,0%	-	0,0%	0,0%
Razem pasywa	109 579	100,0%	119 613	100,0%	-8,4%

Wartość sumy bilansowej na 31.12.2012 roku była niższa o 8,4% w porównaniu do końca 2011 roku i wyniosła 109 579 tys. PLN. Aktywa trwałe wzrosły o 12,6% r/r głównie w wyniku przeprowadzonych przez Spółkę inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne. Zmniejszyła się znacznie wartość majątku obrotowego (o 44,2% w ujęciu r/r), zwłaszcza środków pieniężnych (spadek o 64,2% r/r). Poprawa ściągalności należności poskutkowała niższą ich wartością bilansową na koniec 2012 roku w porównaniu do końca 2011 roku. Wyższa wartość krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych na koniec 2011 roku, w porównaniu do 2012 roku, wynika z ujęcia w tej pozycji w 2011 roku kwoty dotacji unijnej Marco Polo 2, która została w całości rozliczona w 2012 roku.

Główną pozycją pasywów Spółki są kapitały własne, których udział w źródłach finansowania zmniejszył się jednak z 73,6% w 2011 roku do 67,2% na koniec 2012 roku.

Wskaźniki struktury finansowania majątku świadczą o nadal znacznym stopniu samofinansowania i niskim ogólnym zadłużeniu Spółki - kapitał obcy stanowi poniżej 30% sumy bilansowej. Jednakże z uwagi na prowadzone inwestycje, przy deficytowej działalności operacyjnej, Spółka zwiększyła wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania – zwłaszcza długoterminowych kredytów i pożyczek.

W 2012 roku Spółka zaciągnęła długoterminowy kredyt inwestycyjny w wysokości 323 tys. EUR na zakup reachstackera oraz kredyt obrotowy w rachunku bieżącym z limitem 5 mln PLN na finansowanie bieżącej działalności. Ponadto podpisano umowę pożyczki od PCC SE (podmiot dominujący) w kwocie 1 419 tys. EUR na zakup suwnicy na terminalu we Frankfurcie. Na koniec 2012 roku

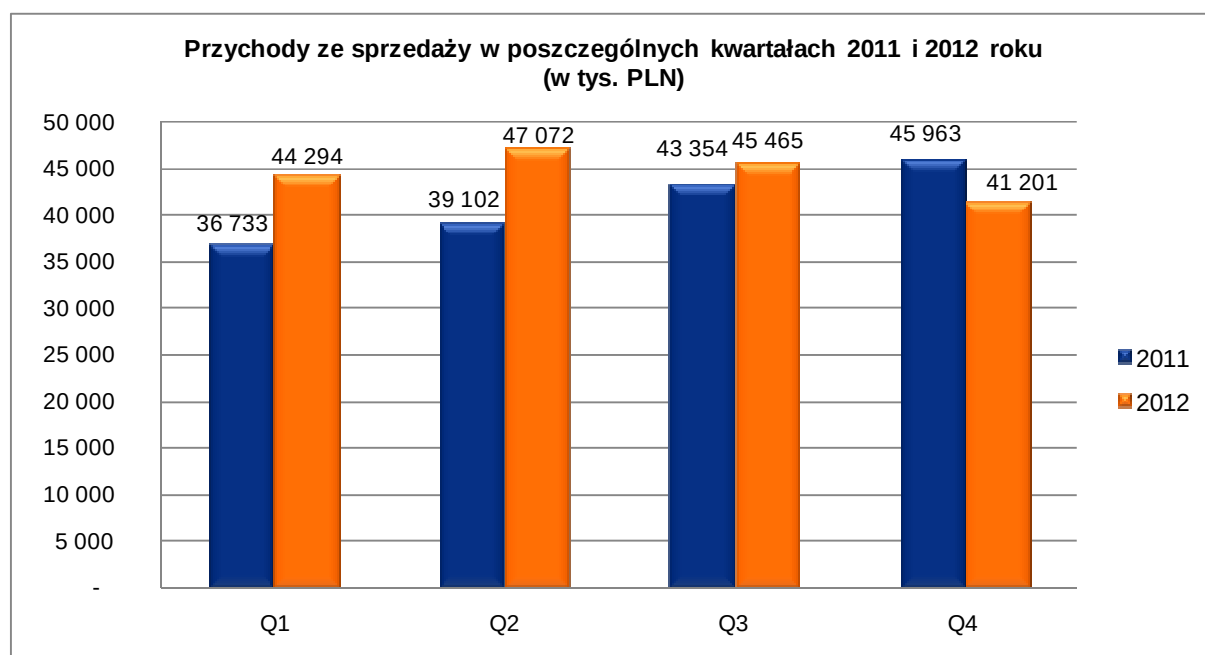


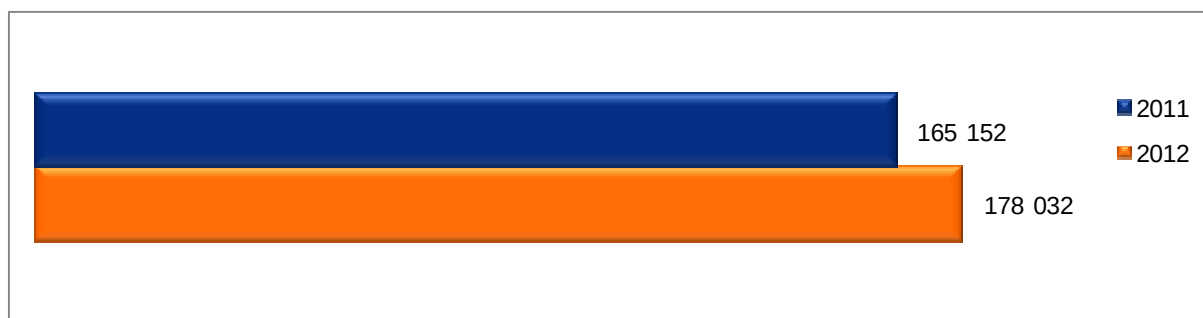
zadłużenie z tytułów kredytów i pożyczek wyniosło: w części długoterminowej 6 665 tys. PLN i w części krótkoterminowej 5 299 tys. PLN.

Spółka zachowuje prawidłową strukturę finansowania majątku – kapitał stały w całości pokrywa wartość aktywów trwałych i częściowo obrotowych.

6.6. Wybrane pozycje rachunku zysków i strat

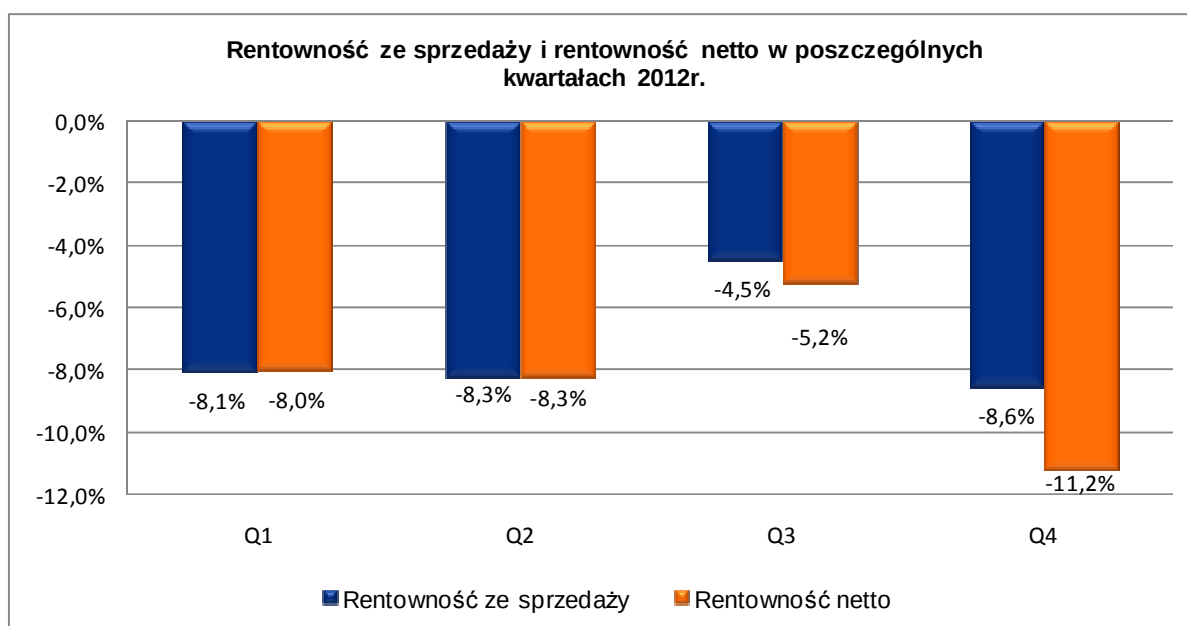
Wybrane pozycje rachunku zysków i strat	w tys. PLN		Dynamika 2012/2011
	01.01-31.12.2012 r.	01.01-31.12.2011 r.	
Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	178 032	165 152	7,8%
Koszt sprzedanych produktów, towarów i materiałów	178 519	149 567	19,4%
Zysk (strata) brutto ze sprzedaży	(487)	15 585	
Zysk (strata) ze sprzedaży	(13 035)	3 389	
Pozostałe przychody operacyjne	699	808	-13,5%
Pozostałe koszty operacyjne	1 001	902	11,0%
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	(13 337)	3 295	
Przychody finansowe	149	191	-22,0%
Koszty finansowe	611	823	-25,8%
Zysk (strata) brutto	(13 799)	2 663	
Zysk (strata) netto	(14 449)	4 171	





Przychody wygenerowane przez Spółkę w 2012 roku wyniosły 178 032 tys. PLN i były wyższe o 7,8% w porównaniu do tych za 2011 rok. W przychodach ze sprzedaży za 2012 rok ujęte są przychody z tytułu dotacji Marco Polo II w kwocie 1 402 tys. PLN (4 704 tys. PLN za 2011 rok). W/w dotacja została w 2012 roku w całości rozliczona.

Porównując przychody w poszczególnych kwartałach 2011 roku i 2012 roku można zaobserwować sukcesywny wzrost wartości sprzedaży, z wyjątkiem III i IV kwartału 2012 roku. Wśród przyczyn zahamowania rozwoju sprzedaży można wymienić m.in. wzmożoną konkurencję na rynku usług transportowych. Efektem zwiększonego zaangażowania i agresywnej polityki cenowej ze strony przewoźników kolejowych i innych operatorów intermodalnych jest zmniejszenie udziału PCC Intermodal S.A. w rynku.



W 2012 roku Spółka poniosła stratę ze sprzedaży w wysokości 13 035 tys. PLN, wobec 3 389 tys. PLN zysku za 2011 rok. Zwiększająca się liczba podmiotów organizujących transport intermodalny, przy jednoczesnym wzroście kosztów operacyjnych (modernizacja infrastruktury kolejowej i niewystarczające zbilansowanie przewozów importowo-eksportowych), spowodowała wojnę cenową, która w drugiej połowie 2012 roku doprowadziła do spadku stawek na niektórych relacjach poniżej progu rentowności. Spółka podjęła działania w obszarze redukcji kosztów i wzrostu wartości przychodów zmierzające do poprawy rentowności w najbliższych okresach.

Ujemny wynik na pozostałej działalności operacyjnej jest w głównej mierze wynikiem rozliczenia kosztów z tytułu udziału partnerów w programie Marco Polo w kwocie 146 tys. PLN.

Strata na działalności finansowej w kwocie 462 tys. PLN spowodowana jest głównie poniesionymi kosztami obsługi zadłużenia w łącznej kwocie 524 tys. PLN oraz ujemnym saldem różnic kursowych w



wysokości 80 tys. PLN. Na przychody finansowe składają się odsetki od środków zdeponowanych w bankach (149 tys. PLN).

6.7. Wybrane wskaźniki finansowe

Wybrane wskaźniki finansowe	Formuła	2012 r.	2011 r.
Wskaźniki rentowności			
Rentowność sprzedaży	wynik ze sprzedaży/przychody ze sprzedaży	-7,3%	2,1%
Rentowność EBIT	wynik na działalności operacyjnej/przychody ze sprzedaży	-7,5%	2,0%
Rentowność EBITDA	(wynik na działalności operacyjnej + amortyzacja)/przychody ze sprzedaży	-5,1%	3,3%
Rentowność netto	wynik finansowy netto/przychody ze sprzedaży	-8,1%	2,5%
ROA	wynik finansowy netto/aktywa ogółem	-13,2%	3,5%
ROE	wynik finansowy netto/kapitał własny na koniec okresu	-19,6%	4,7%
Wskaźniki płynności			
Płynność I stopnia	aktywa obrotowe/zobowiązania krótkoterminowe	1,1	1,9
Płynność II stopnia	(aktywa obrotowe-zapasy)/ zobowiązania krótkoterminowe	1,1	1,8
Wskaźniki zarządzania aktywami obrotowymi			
Rotacja należności (w dniach)	średni stan należności z tytułu dostaw i usług/przychody ze sprzedaży usług*365 dni	38	41
Rotacja zobowiązań (w dniach)	średni stan zobowiązań z tytułu dostaw i usług/koszty sprzedanych usług*365 dni	30	43
Wskaźniki zadłużenia			
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	zobowiązania długo- i krótkoterminowe/aktywa	32,1%	25,4%
Wskaźnik zadłużenia kapitału własnego	zobowiązania długo- i krótkoterminowe/kapitał własny	47,7%	34,6%
Wskaźnik długu	zobowiązania długoterminowe/kapitał własny	17,0%	7,5 %

*) średni stan należności, zapasów i zobowiązań jest wyliczony jako średnia arytmetyczna wartości pozycji z bilansu otwarcia oraz bilansu zamknięcia.

Wskaźniki rentowności i płynności

W wyniku poniesionej przez Spółkę straty operacyjnej w 2012 roku nastąpiło pogorszenie wskaźnika rentowności EBIT. Niekorzystnie prezentuje się też ujemna wartość EBITDA, która mimo realizowanych inwestycji i zwiększonej amortyzacji nie została odbudowana w stosunku do 2011 roku.

W 2012 roku uległy pogorszeniu w porównaniu do 2011 roku wskaźniki płynności i wyniosły 1,1 (płynność bieżąca i płynność szybka). Przyczyną zmniejszenia wartości wskaźników w 2012 roku były prowadzone przez Spółkę inwestycje i dodatkowo poniesiona strata na działalności operacyjnej. Spółka zarządza ryzykiem płynności poprzez ubieganie się o dotacje unijne, emisję akcji, finansowanie działalności kredytami, pożyczkami i leasingami. Z uwagi na znikomy udział zapasów w strukturze aktywów wartości obu wskaźników są bardzo zbliżone.

Wskaźniki aktywności i zadłużenia

Dzięki ciągłej kontroli spływu należności przez Spółkę, nastąpiła znacząca poprawa w obszarze zarządzania majątkiem. Średni okres spływu należności zmniejszył się z 41 dni w 2011 roku do 38 dni na koniec 2012 roku, pomimo wzrostu wartości sprzedaży w tym czasie. Średni okres spłaty zobowiązań skrócił się w tym samym okresie o 13 dni.

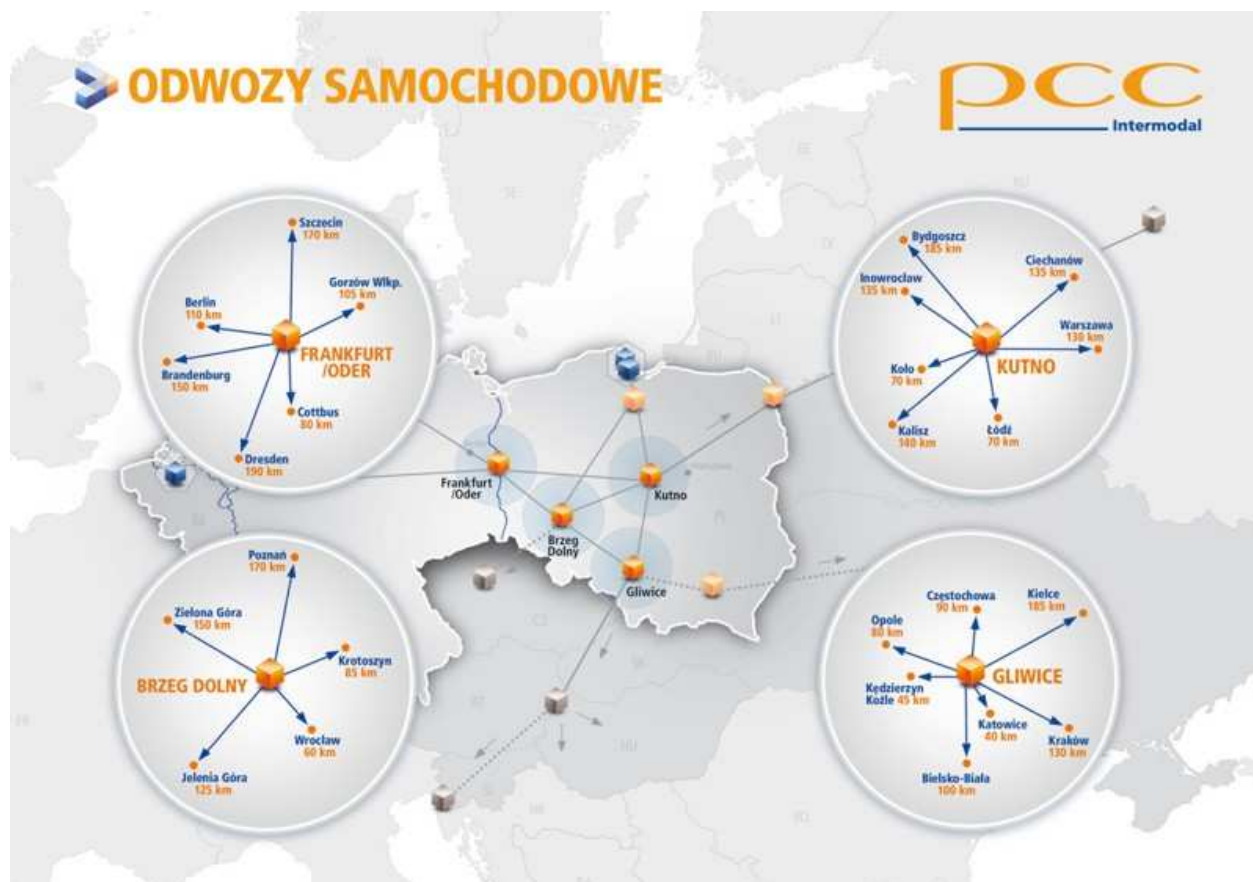


Wskaźniki zadłużenia utrzymują się na bezpiecznym poziomie, niemniej jednak znacznie wzrosły w analizowanym okresie co świadczy o wzroście udziału finansowania kapitałami obcymi.

7. Perspektywy rozwoju Spółki oraz czynniki istotne dla rozwoju przedsiębiorstwa Emitenta

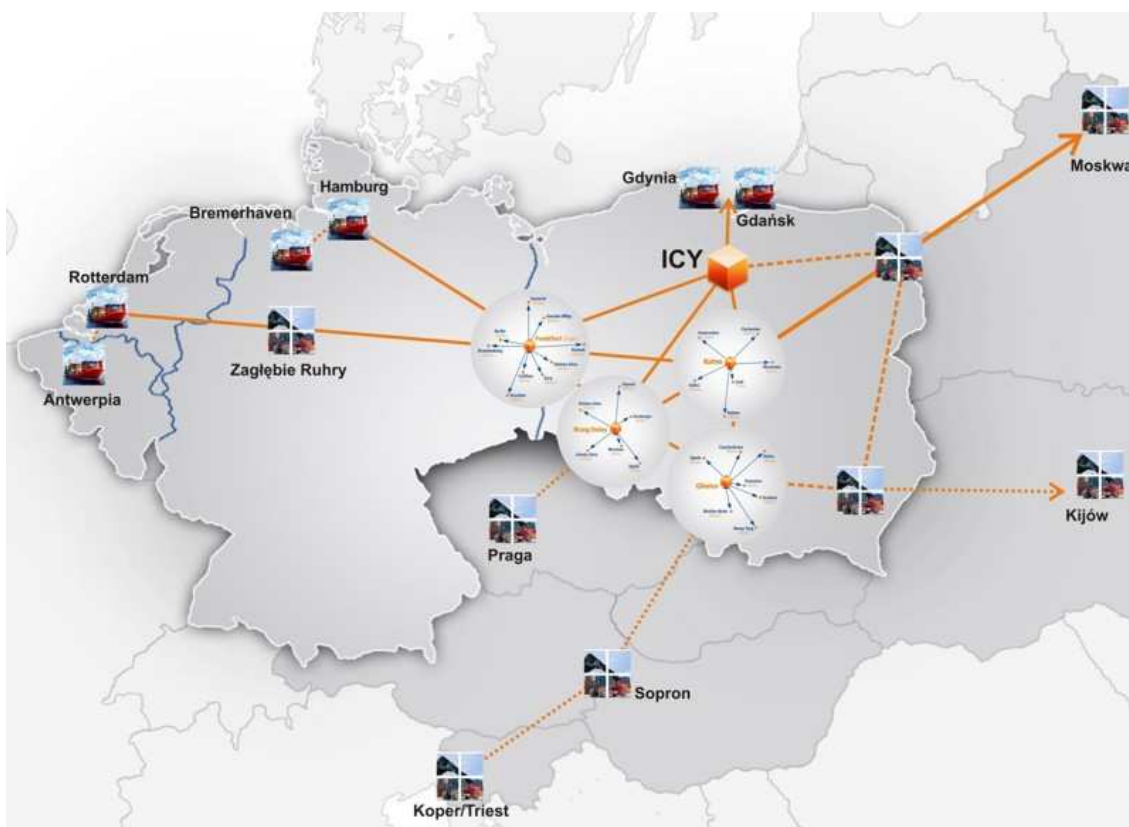
Kontynuacja działalności inwestycyjnej i rozwoju Spółki

Strategia rozwoju firmy PCC Intermodal S.A. zakłada budowę i rozwój sieci intermodalnych terminali kontenerowych. Obecnie Spółka organizuje krajowy i międzynarodowy transport kontenerów w oparciu o następujące 4 terminale przeładunkowe: Kutno, Brzeg Dolny, Gliwice, Frankfurt. Terminale PCC Intermodal S.A. w najbliższych latach przejdą proces modernizacji i rozbudowy, tak aby sprostać rosnącym potrzebom transportowym regionów gospodarczych w których są zlokalizowane.



Dodatkowo, planowana jest budowa dwóch całkowicie nowych terminali kontenerowych na tzw. "wschodniej ścianie" kraju. Taka lokalizacja obiektów umożliwi firmie oferowanie usługi intermodalnej na terenie całej Polski. Zgodnie z ideą transportu intermodalnego, promień odwozu/dowozu kontenera z/do terminala lądowego nie powinien przekraczać 150 kilometrów.

Największą inwestycją Spółki ma być budowa Suchego Portu na zapleczu portów morskich Trójmiasta – Intermodal Container Yard (ICY) w Zajączkowie Tczewskim. ICY to projekt budowy zaplecza logistyczno-dystrybucyjnego, które umożliwi sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu (i odwrotnie) jak i w relacjach wewnątrzeuropejskich z zachodu na wschód i z północy na południe.



Powyższe inwestycje będą realizowane w perspektywie długoterminowej a termin ich ukończenia zależy od kondycji finansowej Spółki i możliwości pozyskania źródeł finansowania.

Działania PCC Intermodal S.A. w 2013 roku będą zmierzać do zwiększania użycia pojemności przewozowej pociągów dla istniejących relacji (nie planuje się uruchamiania nowych połączeń) i poprawy rentowności działalności.

Czynniki zewnętrzne i wewnętrzne, które miały do tej pory lub mogłyby mieć w przyszłości wpływ na rozwój PCC Intermodal S.A. to między innymi:

- coraz lepsza oferta oraz dynamiczny rozwój portów polskich, co umożliwia pozyskiwanie większej ilości kontenerów do przewozów intermodalnych;
- projekty unijne w zakresie wspierania wzrostu konkurencyjności transportu intermodalnego w Polsce; działania te niosą możliwości pozyskania bezzwrotnego częściowego finansowania inwestycji terminalowych – np. w ramach Działania 7.4: Rozwój transportu intermodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Spółka podpisała już dwie umowy na dofinansowanie) - oraz działalności operacyjnej Spółki – np. program unijny Marco Polo (Spółka korzystała z niego w latach 2009-2012);
- działania polskich ustawodawców – powołanie Rady do spraw Transportu Intermodalnego przy Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej UTK, która ma pracować nad poprawą warunków dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce (PCC Intermodal S.A. jest jej członkiem);
- rosnąca konkurencja, która z jednej strony powoduje wzrost przewożonych wolumenów lecz z drugiej doprowadza do spadku rentowności;

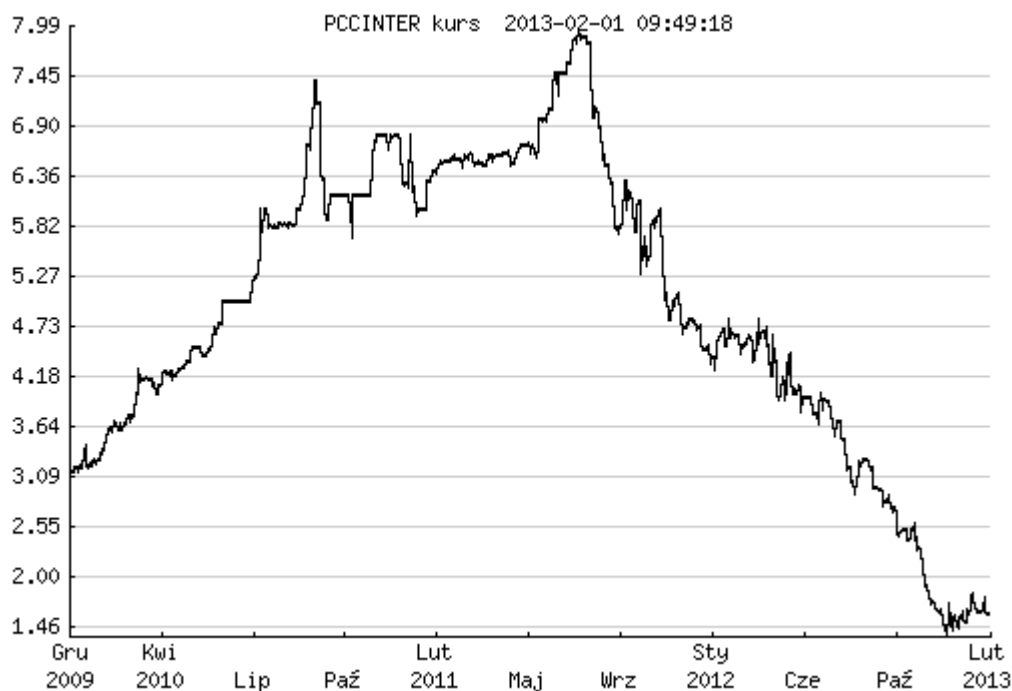


- wysokie koszty przewozów kolejowych, powodujące zmniejszenie konkurencyjności przewozów intermodalnych w stosunku do bezpośrednich przewozów samochodowych;
- konkurencja międzygałęziowa pomiędzy przewozami kolejowymi i drogowymi zamiast współpracy na rzecz przewozów intermodalnych (kolejowo-drogowych);
- sytuacja na rynku finansowym mająca wpływ na ryzyko walutowe, stóp procentowych oraz dostępność źródeł finansowania;
- silna, stabilna grupa kapitałowa PCC SE stojąca za PCC Intermodal S.A.;
- doświadczona i wykwalifikowana kadra zarządzająca;

8. PCC Intermodal S.A. na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie

W listopadzie 2011 roku PCC Intermodal S.A. przeprowadziła transakcję „Reverse SPO” i wyemitowała 10 mln szt. warrantów subskrypcyjnych zamiennych na akcje serii D o łącznej wartości nominalnej 10 mln PLN. Wartość rynkowa transakcji wyniosła 44 mln PLN. W dniu 2 stycznia 2012 roku podwyższony kapitał zakładowy Spółki został zarejestrowany przez sąd, natomiast w dniu 13 lutego 2012 roku nowo wyemitowane akcje Spółki zostały dopuszczone do obrotu na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Poniżej wykres przedstawiający notowania akcji PCC Intermodal S.A. od dnia debiutu tj. od 18 grudnia 2009 roku.





9. Planowane inwestycje i ocena możliwości ich zrealizowania

W latach 2013-2015 PCC Intermodal S.A. planuje przeprowadzić następujące inwestycje:

- rozbudowa terminalu intermodalnego w Kutnie - realizacja 2, 3 oraz 4 etapu infrastruktury oraz zakup suwnic bramowych celem maksymalizacji efektywności obiektu;
- rozbudowa terminalu intermodalnego w Brzegu Dolnym – rozbudowa na terenie PCC Rokita oraz zwiększenie mocy przeładunkowych obiektu celem obsługi potoków ładunkowych z i do rejonu;
- rozbudowa terminalu intermodalnego w Gliwicach – 14.12.2012 roku podpisano umowę ze Śląskim Centrum Logistyki S.A. na przedłużenie dzierżawy terminalu na okres 30 lat; w związku z rozbudową terminalu w Gliwicach tereny zabezpieczone przez spółkę pod inwestycję w Sosnowcu (działka inwestycyjna z dostępem do bocznic kolejowej) będą przeznaczone na sprzedaż;
- udział w rozbudowie terminalu intermodalnego we Frankfurcie - właścicielem i głównym inwestorem jest miasto Frankfurt n. Odrą, natomiast zarządcą PCC Intermodal SA; terminal ten, wyposażony w efektywne suwnice bramowe będzie hubem przeładunkowym PCC Intermodal pomiędzy Polską, a Europą Zachodnią;
- bieżące remonty i utrzymanie taboru kolejowego i urządzeń przeładunkowych.

Ponadto Spółka przygotowuje się do budowy suchego portu Intermodal Container Yard na Pomorzu. Obecnie trwają prace koncepcyjne. Pierwsze działania formalne planowane są na 2013 rok. Proces budowy obiektu rozpocznie się w 2014 roku. Spółka planuje oddać obiekt (pierwszy etap) do użytku na koniec 2015 roku.

Głównymi źródłami finansowania inwestycji będą:

- dotacje w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, działanie 7.4 – Spółka podpisała dwie umowy: 24.10.2012 roku na dofinansowanie rozbudowy terminalu w Brzegu Dolnym (maksymalna kwota dotacji to ok. 21,7 mln PLN) i 13.12.2012 roku na dofinansowanie budowy terminalu w Kutnie (maksymalna kwota dotacji to ponad 32 mln PLN) oraz złożyła wniosek o dofinansowanie rozbudowy terminalu w Gliwicach;
- pożyczki od instytucji finansowych oraz głównego akcjonariusza - PCC SE.

Obecnie PCC Intermodal S.A. prowadzi negocjacje z instytucjami finansowymi celem pozyskania dodatkowego finansowania dłużnego bezpośrednio z tych instytucji, tak aby nie uzależniać swojej działalności od głównego akcjonariusza.



10. Opis istotnych czynników ryzyka i zagrożeń, z określeniem, w jakim stopniu Spółka jest na nie narażona

Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną

Spółka, podobnie jak cała branża transportowa funkcjonuje w złożonych warunkach społeczno-ekonomicznych. Zapotrzebowanie na usługi transportowe zależy zarówno od trendów i nastrojów gospodarki globalnej, procesów i zjawisk na rynku europejskim jak i od kondycji i konkurencyjności polskiej gospodarki na arenie międzynarodowej. Z uwagi na spowolnienie gospodarcze spodziewane jest zmniejszenie dynamiki przewozów w latach 2012-2014, co przy wzrastającej konkurencji może mieć wpływ na obniżenie dynamiki wzrostu przychodów Spółki.

Ryzyko związane z konkurencją

Zwiększająca się liczba podmiotów organizujących przewozy intermodalne, przy jednocześnie wysokim poziomie kosztów operacyjnych stała się załącznikiem wyniszczającej wojny cenowej, która w 2012 roku doprowadziła do spadku stawek na wielu relacjach przewozowych – co w niektórych przypadkach oznacza spadek stawek do poziomu balansującego na granicy rentowności. Rosnąca konkurencja wpływa na zmniejszenie osiąganych marż i pogorszenie wyników finansowych. PCC Intermodal S.A. stara się ograniczać to ryzyko poprzez ciągłe doskonalenie jakości oferowanych usług, poprawę użycia pociągów oraz dalszą optymalizację kosztów operacyjnych.

Ryzyko zbyt niskiej użycia pociągów

Podstawowym czynnikiem wpływającym na wyniki finansowe Spółki jest użycie pojemności przewozowej pociągów na poszczególnych relacjach kolejowych. Dlatego też niezwykle ważna z punktu widzenia zwiększenia rentowności jest maksymalizacja wykorzystywanej powierzchni na pociągach. PCC Intermodal S.A. stara się elastycznie reagować na zmiany popytu i dostosowywać ilość uruchamianych pociągów do wielkości otrzymanych zleceń na przewiezienie kontenerów.

Ryzyko związane z pogorszeniem jakości oferowanych usług

Istnieje ryzyko pogorszenia jakości oferowanych usług oraz wzrostu kosztów obsługi przede wszystkim ze względu na braki w infrastrukturze punktowej (terminale) oraz z powodu złego stanu infrastruktury liniowej (trwające modernizacje i przebudowy linii kolejowych). Wysokie koszty dostępu do infrastruktury kolejowej o słabych parametrach obniżają jakość serwisu (długi transit time) i prowadzą do spadku rentowności przewozów intermodalnych.

Ryzyko związane z budową terminali intermodalnych

W związku z planowaną budową nowych terminali przeładunkowych oraz rozbudową już istniejących powstaje ryzyko związane m.in. z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, przedłużającymi się procedurami administracyjnymi, nieprzewidywalnymi opóźnieniami na placu budowy, co mogłoby skutkować spowolnieniem w realizacji projektów.

Ryzyko związane ze źródłami finansowania

Spółka rozważa finansowanie inwestycji w nowe terminale częściowo ze środków z kredytów bankowych, stąd istotne znaczenie ma sytuacja na rynku finansowym i polityka kredytowa instytucji finansowych. Ocena zdolności kredytowej Spółki oraz oferowane oprocentowanie będzie miało wpływ na koszt planowanych inwestycji i termin ich realizacji.



Ryzyko związane z dotacjami unijnymi

Spółka podpisała dwie umowy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, działanie 7.4, na dofinansowanie budowy terminalu w Kutnie i rozbudowy terminalu w Brzegu Dolnym. Warunkiem otrzymania środków unijnych jest prawidłowe rozliczenie w/w projektów, istnieje zatem ryzyko zmniejszenia kwoty przyznanej dotacji w przypadku wystąpienia jakichkolwiek uchybień lub nieprawidłowości.

Ryzyko zmiany stóp procentowych

Spółka narażona jest na ryzyko zmian stóp procentowych w związku z zawartymi umowami leasingowymi, kredytowymi i pożyczki (oprocentowane wg zmiennej stopy procentowej opartej o stawkę WIBOR/EURIBOR). Spółka nie dokonywała zabezpieczeń ryzyka stopy procentowej, prowadzi jednak monitoring sytuacji rynkowej w tym zakresie.

Ryzyko walutowe

Część generowanych przez Spółkę przychodów i kosztów realizowana jest w walutach obcych, głównie w EUR. Spółka równoważy ryzyko kursowe poprzez naturalny hedging walutowy, który zdaniem Zarządu ogranicza możliwość powstania strat ze względu na ewentualne zmiany kursów walut.

Ryzyko związane z niewypłacalnością odbiorców

Naturalnym elementem prowadzonej działalności jest prowadzenie sprzedaży Spółki z odroczonym terminem płatności. Brak płatności od odbiorców wskutek ich niewypłacalności może mieć negatywny wpływ na wyniki finansowe Spółki i jej zdolność do regulowania własnych zobowiązań. W celu zmniejszenia ryzyka niewypłacalności Spółka prowadzi stały monitoring wpływu należności oraz kondycji finansowej poszczególnych odbiorców. Spółka analizuje wiarygodność finansową potencjalnych klientów i w zależności od oceny standingu finansowego dostosowuje warunki współpracy, w tym terminy płatności do potencjalnego ryzyka. Spółka korzysta z wywiadowni gospodarczych oraz rozwija system windykacji. Spółka wprowadza i rozwija wewnętrzne systemy kontroli należności.

Ryzyko utraty płynności finansowej

Podstawowe ryzyko utraty płynności finansowej wynika z ponoszonej przez Spółkę straty na działalności operacyjnej. Dodatkowo intensywne procesy inwestycyjne prowadzone przez Spółkę wymagają znacznych nakładów środków pieniężnych. Spółka zarządza ryzykiem płynności monitorując na bieżąco przepływy pieniężne i dostosowując terminy spływu należności do terminów płatności zobowiązań. Zabezpiecza również źródła finansowania inwestycji poprzez ubieganie się o dotacje unijne, kredyty bankowe i środki pozyskane od głównego akcjonariusza.

11. Wskazanie postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej

W okresie od 01.01.2012 roku do 31.12.2012 roku toczyło się sześć postępowań sądowych z udziałem PCC Intermodal S.A.

Wartość wspomnianych powyżej postępowań pojedynczo lub łącznie nie stanowi 10% kapitałów własnych Spółki, a ich rozstrzygnięcia nie mają wpływu na działalność lub kondycję finansową Spółki.



12. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności Spółki, w tym znanych Spółce umowach zawartych pomiędzy akcjonariuszami (wspólnikami), umowach ubezpieczenia, współpracy lub kooperacji

Umowy znaczące zawarte w 2012 roku

12.01.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej Samskip, liczona za okres dwunastu miesięcy poprzedzających dzień wysłania raportu bieżącego, wyniosła 5 079 tys. PLN (raport bieżący nr 2/2012);

26.01.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej Maersk liczona od dnia 27.10.2011 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 59/2011) wyniosła 4 789 tys. PLN (raport bieżący nr 8/2012);

02.02.2012 r. - suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. z Gefco Polska Sp. z o.o. liczona od dnia 23.09.2011 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 50/2011) wyniosła 4 655 tys. PLN (raport bieżący 11/2012);

06.02.2012 r. – zawarcie z Lotos Kolej Sp. z o.o. umowy określającej zasady współpracy oraz kolejowe stawki stosowane przy realizacji przewozów kolejowych. Umowa zawarta została na czas określony do dnia 31.12.2012 r. Szacunkowa wartość umowy wynosi 51 670 tys. PLN (raport bieżący nr 12/2012);

15.03.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej MSC, liczona od dnia 30.12.2012 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 71/2011) wyniosła 5 052 tys. PLN (raport bieżący nr 15/2012);

11.04.2012 r. – zawarcie z Miastem Frankfurt nad Odrą umowy określającej zasady użytkowania przez Spółkę terminalu KV zlokalizowanego we Frankfurcie nad Odrą. Umowa zawarta została na czas określony – 20 lat. Szacunkowa wartość umowy wynosi – 4 500 tys. EURO, co w dniu wysłania raportu stanowiło równowartość 18 903 tys. PLN (raport bieżący nr 16/2012);

03.07.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej Maersk liczona od dnia 26.01.2012 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 8/2012) wyniosła 8 500 tys. PLN (raport bieżący nr 25/2012);

04.07.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej MSC, liczona od dnia 15.03.2012 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 15/2012) wyniosła 8 460 tys. PLN (raport bieżący nr 26/2012);

18.10.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej MSC, liczona od dnia 04.07.2012 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 26/2012) wyniosła 8.325 tys. PLN (raport bieżący nr 27/2012);

24.10.2012 r. – zawarcie pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych („CUPT”) umowy o dofinansowanie projektu inwestycyjnego prowadzonego przez PCC Intermodal S.A. pod nazwą: „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w miejscowości Brzeg Dolny”. Przedmiotem umowy jest udzielenie Spółce dofinansowania w łącznej kwocie nie większej niż 21 736 141,87 PLN (raport bieżący nr 28/2012);



26.10.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej Nijhoff-Wassink, liczona od dnia 07.12.2011 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 69/2011) wyniosła 8 537 tys. PLN (raport bieżący nr 29/2012);

13.12.2012 r. – zawarcie pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych („CUPT”) umowy o dofinansowanie projektu inwestycyjnego prowadzonego przez PCC Intermodal S.A. pod nazwą: „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno”. Przedmiotem umowy jest udzielenie Spółce dofinansowania w łącznej kwocie nie większej niż 32 657 352,21 PLN (raport bieżący nr 30/2012);

14.12.2012 r. – zawarcie pomiędzy Spółką, a Śląskim Centrum Logistyki S.A. umowy dzierżawy nieruchomości położonej w Gliwicach, na której zlokalizowany jest terminal kontenerowy i na której PCC Intermodal S.A. planuje dokonać rozbudowy tego terminalu. Umowa zawarta została na okres 30 lat z możliwością jej przedłużenia na dwa dziesięcioletnie okresy. Szacunkowa wartość umowy liczona dla trzydziestoletniego okresu to 26,5 mln PLN (raport bieżący 31/2012);

18.12.2012 r. – suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej Maersk liczona od dnia 03.07.2012 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 25/2012) wyniosła 7 953 tys. PLN (raport bieżący nr 32/2012);

Umowy znaczące zawarte po dniu bilansowym, czyli po 31.12.2012 roku

25.02.2013 r. - suma transakcji zawartych przez PCC Intermodal S.A. ze spółkami wchodzącymi w skład grupy kapitałowej MSC, liczona od dnia 18.10.2012 r. (tj. od dnia wysłania raportu nr 27/2012) wyniosła 8 090 tys. PLN (raport bieżący nr 5/2013);

Umowy ubezpieczenia

PCC Intermodal S.A. posiada ochronę ubezpieczeniową, której zakres odpowiada praktyce rynkowej spółek prowadzących podobną działalność w Polsce. Do znaczących polis ubezpieczeniowych Spółki należą:

- Polisa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ogólnej, zawarta z Towarzystwem Ubezpieczeń Reasekuracji Warta S.A. Na jej podstawie ubezpieczeniem objęta jest odpowiedzialność cywilna z tytułu prowadzonej działalności i posiadania mienia. Suma ubezpieczenia wynosi 5 000 000 PLN na jeden i na wszystkie wypadki ubezpieczeniowe. Zakres ubezpieczenia (w granicach określonych w polisie limitów) obejmuje między innymi szkody poniesione przez pracowników, szkody spowodowane przez wózki widłowe, szkody powstałe w związku z wykonywaniem czynności, prac lub usług przez podwykonawcę, czy szkody w rzeczach znajdujących się w pieczy, pod dozorem lub kontrolą Spółki. Polisa ta obowiązuje do 30 kwietnia 2013 roku;
- Polisa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora, zawarta z Towarzystwem Ubezpieczeń Reasekuracji Warta S.A. Na jej podstawie ubezpieczeniem objęta jest odpowiedzialność cywilna PCC Intermodal S.A. jako podmiotu wykonującego usługi spedycyjne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i poza jej granicami. Zakres ubezpieczenia obejmuje min. odpowiedzialność cywilną za szkody rzeczowe i szkody finansowe powstałe w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania usług spedycyjnych i logistycznych w ramach zawartej umowy spedycji (odpowiedzialność



na podstawie art. 799 kodeksu cywilnego). Suma ubezpieczenia wynosi 1 000 000 PLN na każde zdarzenie. Polisa ta obowiązuje do 30 kwietnia 2013 roku;

➤ Polisa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym, zawarta z Towarzystwem Ubezpieczeń Reasekuracji Warta S.A.. Wynikająca z polisy ochrona ubezpieczeniowa obejmuje między innymi szkody powstałe podczas czynności załadunkowych i rozładunkowych, szkody powstałe wskutek wypadku środka transportu z winy osoby trzeciej, szkody powstałe wskutek rabunku, czy szkody polegające na uszkodzeniu lub utracie kontenera, palet lub innych opakowań. Suma ubezpieczenia wynosi 70 000 USD na każde zdarzenie. Polisa ta obowiązuje do 11 kwietnia 2013 roku;

➤ Polisa odpowiedzialności cywilnej posiadacza wagonów, zawarta z AXA Corporate Solutions. Zakres terytorialny ubezpieczenia obejmuje terytorium Europy z wyłączeniem Wielkiej Brytanii. Suma ubezpieczenia wynosi 25.000.000 EUR. Polisa ta obowiązuje do 15 czerwca 2013 roku;

➤ Polisy ubezpieczenia mienia od zdarzeń losowych i wszystkich ryzyk, zawarte z Towarzystwem Ubezpieczeń Reasekuracji Warta S.A. Na jej podstawie ubezpieczeniem objęte są szkody polegające m.in. na utracie, zniszczeniu lub uszkodzeniu ubezpieczonego mienia. Przedmiotem ubezpieczenia między innymi są budynki i budowle, którymi dysponuje Spółka, maszyny, rzeczy ruchome, mienie pracownicze. Suma ubezpieczenia zależy od przedmiotu ubezpieczenia. Obecnie obowiązujące polisy obowiązują do 30 kwietnia 2013 roku;

➤ Polisy ubezpieczenia maszyn i urządzeń od wszystkich ryzyk, zawarte z Towarzystwem Ubezpieczeń Reasekuracji Warta S.A.. Na ich podstawie ubezpieczeniem objęte są przede wszystkim urządzenia przeładunkowe, którymi Spółka dysponuje na terminalach. Obecnie obowiązujące polisy obowiązują do 30 kwietnia 2013 roku;

➤ Polisy ubezpieczenia casco taboru kolejowego, zawarte z Towarzystwem Ubezpieczeń Reasekuracji Warta S.A. Zakres tych polis obejmuje stratę całkowitą taboru, jego zaginięcie oraz szkody częściowe, szkody w urządzeniach służących do używania pojazdu szynowego zgodnie z jego przeznaczeniem. Zakres terytorialny ubezpieczenia Europę. Suma ubezpieczenia uzależniona jest od ilości platform objętych daną polisą. Obecnie obowiązujące polisy obowiązują do 30 kwietnia 2013 roku;

➤ Polisa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej członków organów spółki kapitałowej, zawarta z Chartis Europe S.A. Suma ubezpieczenia wynosi 5 000 000 PLN i obowiązuje do 3 maja 2013 roku.

13. Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych Spółki z innymi podmiotami oraz określenie jej głównych inwestycji krajowych i zagranicznych (papiery wartościowe, instrumenty finansowe, wartości niematerialne i prawne oraz nieruchomości), w tym inwestycji kapitałowych dokonanych poza jej grupą jednostek powiązanych oraz opis metod ich finansowania

PCC Intermodal S.A. wchodzi w skład grupy PCC SE (patrz pkt 3 i 4 niniejszego Sprawozdania Zarządu).

Spółka posiada akcje w Zoll Pool Hafen AG o wartości nominalnej 10 000 EUR.



24 stycznia 2013 roku PCC Intermodal S.A. nabyła za kwotę 25 tys. EUR 100% udziałów w spółce PCC Intermodal GmbH od PCC SE, z ekonomicznym efektem od 1 stycznia 2013 roku (prawo do udziału w zyskach). Nabycia dokonano ze środków własnych. PCC Intermodal GmbH jest wyłącznym operatorem terminalu we Frankfurcie świadczącym swoje usługi na rzecz PCC Intermodal S.A. Od dnia 01.01.2013 roku PCC Intermodal GmbH pełni również funkcję agenta PCC Intermodal S.A. na terenie Republiki Federalnej Niemiec.

Pozostałe inwestycje zostały opisane w punkcie 6.4. niniejszego Sprawozdania Zarządu.

14. Informacje o istotnych transakcjach Spółki z podmiotami powiązanymi zawartymi na innych warunkach niż rynkowe

Spółka nie zawierała w 2012 roku żadnych transakcji z podmiotami powiązanymi, które pojedynczo lub łącznie byłyby istotne i jednocześnie zostały zawarte na warunkach innych niż rynkowe. Wszystkie istotne umowy jakie Spółka zawierała z podmiotami powiązanymi wymienione zostały w punkcie 12 niniejszego raportu, a ich warunki nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych w tego rodzaju umowach.

15. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek, z podaniem co najmniej ich kwoty, rodzaju i wysokości stopy procentowej, waluty i terminu wymagalności

PCC Intermodal S.A. uruchomiła w 2012 roku kredyt inwestycyjny na zakup reachstackera w EURO w wysokości 323 351 EUR. Oprocentowanie kredytu oparte jest na zmiennej stopie procentowej EURIBOR 1M + marża banku. Spłata kredytu odbywa się w ratach miesięcznych a ostateczny termin spłaty to 5 październik 2016 roku.

W czerwcu 2012 roku Spółka zaczęła wykorzystywać przyznany przez Nordea Bank Polska S.A. w 2011 roku kredyt w rachunku bieżącym w kwocie 5 mln PLN. Oprocentowanie oparte było na stawce WIBOR 1M + marża banku. Kredyt został w całości spłacony 5 marca 2013 roku.

12 kwietnia 2012 roku Spółka podpisała umowę pożyczki od PCC SE w kwocie 1 419 tys. EUR na zakup suwnicy na terminalu we Frankfurcie. Data spłaty to 10 kwietnia 2015 roku. Oprocentowanie pożyczki jest stałe. Pożyczka została uruchomiona 29 października 2012 roku.

W dniu 25 lutego 2013 roku Spółka podpisała umowę pożyczki od PCC SE (podmiot dominujący) na 5 mln PLN o oprocentowaniu stałym. Pożyczka zaciągnięta od PCC SE, zgodnie z wspomnianą wyżej umową zostanie spłacona do dnia 31 maja 2013 roku.

16. Informacje o udzielonych w danym roku obrotowym pożyczkach, ze szczególnym uwzględnieniem pożyczek udzielonych jednostkom powiązanym Spółki, z podaniem co najmniej ich kwoty, rodzaju i wysokości stopy procentowej, waluty i terminu wymagalności

PCC Intermodal S.A. w 2012 roku nie udzielała pożyczek.

17. Informacje o udzielonych i otrzymanych w danym roku obrotowym poręczeniach i gwarancjach, ze szczególnym uwzględnieniem poręczeń i gwarancji udzielonych jednostkom powiązanym Emitenta

Zabezpieczeniem zaciągniętego w Nordea Bank Polska S.A. kredytu w rachunku bieżącym w wysokości 5 mln PLN było poręczenie PCC SE (spółka dominująca) do kwoty 125% wartości kredytu. Kredyt został w całości spłacony 5 marca 2013 roku.



18. Opis wykorzystania wpływów z emisji papierów wartościowych

W 2011 roku PCC Intermodal S.A. zrealizowała transakcję „Reverse SPO” (opisana w raporcie rocznym za 2011 roku), w wyniku której pozyskała 44 mln PLN (emisja 10 mln akcji serii D po cenie emisyjnej 4,40 PLN za jedną akcję). Środki te są wykorzystywane na projekty inwestycyjne związane z rozbudową terminali przeładunkowych.

19. Objasnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi wykazanymi w raporcie rocznym a wcześniej publikowanymi prognozami wyników na dany rok

PCC Intermodal S.A. nie publikowała prognoz wyników za 2012 roku.

20. Ocena, wraz z jej uzasadnieniem, dotycząca zarządzania zasobami finansowymi, ze szczególnym uwzględnieniem zdolności wywiązywania się z zaciągniętych zobowiązań, oraz określenie ewentualnych zagrożeń i działań, jakie Emitent podjął lub zamierza podjąć w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom

Prowadzona polityka finansowa w Spółce ma na celu utrzymywanie bieżącej płynności finansowej poprzez stałą kontrolę przepływu gotówki. Ze względu na przyjęte w Spółce zasady bezpieczeństwa i ostrożności gospodarowania środkami pieniężnymi, występujące nadwyżki środków przechowywane są na bezpiecznych lokatach bankowych.

Obce źródła finansowania działalności inwestycyjnej w 2012 roku stanowiły głównie leasingi, kredyt inwestycyjny i pożyczka od PCC SE. Natomiast działalność operacyjna wspierana jest naturalnie przez kredyty kupieckie u dostawców. W przypadku wystąpienia problemów z finansowaniem bieżącej działalności Spółka korzystała z kredytu w rachunku bieżącym.

W 2013 roku planowana jest dalsza współpraca z bankami i firmami leasingowymi. Dodatkowo Spółka w 2013 roku spodziewa się wpływu środków z umów o dofinansowanie w ramach POLiS działanie 7.4 dla terminali w Kutnie i Brzegu Dolnym.

21. Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na wynik z działalności za rok obrotowy, z określeniem stopnia wpływu tych czynników lub nietypowych zdarzeń na osiągnięty wynik

Wynik 2012 roku uwzględnia przychody z tytułu dotacji Marco Polo II w kwocie 1 402 tys. PLN. Spółka zakończyła rozliczanie w/w projektu. Zasady funkcjonowania i rozliczania Europejskiego Programu Marco Polo II zostały szczegółowo opisane w sprawozdaniu rocznym spółki za 2010 rok.

22. Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem Spółki i jej grupą kapitałową

W analizowanym okresie nie wystąpiły zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem Spółki.



23. Wszelkie umowy zawarte między Spółką a osobami zarządzającymi, przewidujące rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska bez ważnej przyczyny lub gdy ich odwołanie lub zwolnienie następuje z powodu połączenia Emitenta przez przejęcie

Zgodnie z umowami o pracę zawartymi z członkami Zarządu, z tytułu zakazu prowadzenia działalności konkurencyjnej po ustaniu stosunku pracy Spółka wypłaci na rzecz członków Zarządu odszkodowanie w wysokości 100% wynagrodzenia stałego za każdy miesiąc obowiązywania zakazu konkurencji (okres sześciu miesięcy).

Umowy z członkami Zarządu nie zawierają innych zapisów dotyczących rekompensat w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska.

Członkowie Zarządu są zatrudnieni w PCC Intermodal S.A. na podstawie umowy o pracę. W przypadku rozwiązania umowy o pracę przysługują im odszkodowania i odprawy wynikające z przepisów prawa pracy.

Zasady te w porównaniu z tymi opisanymi w sprawozdaniu za 2011 rok nie uległy zmianie.

24. Wartość wynagrodzeń, nagród lub korzyści, w tym wynikających z programów motywacyjnych lub premiovych opartych na kapitale Emitenta, w tym programów opartych na obligacjach z prawem pierwszeństwa, zamiennych, warrantach subskrypcyjnych (w pieniądzu, naturze lub jakiegokolwiek innej formie), wypłaconych, należnych lub potencjalnie należnych, odrębnie dla każdej z osób zarządzających i nadzorujących Emitenta w przedsiębiorstwie Emitenta, bez względu na to, czy odpowiednio były one zaliczane w koszty, czy też wynikały z podziału zysku

Informacja o wynagrodzeniu wypłaconym Członkom Zarządu oraz Rady Nadzorczej w 2012 roku została podana w punkcie 10 Dodatkowych not objaśniających do rocznego sprawozdania finansowego.

25. W przypadku spółek kapitałowych — określenie łącznej liczby i wartości nominalnej wszystkich akcji (udziałów) Emitenta oraz akcji i udziałów w jednostkach powiązanych Emitenta, będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących Emitenta (dla każdej osoby oddzielnie)

Poniżej zestawienie akcji PCC Intermodal S.A. będących w posiadaniu członków Zarządu Spółki na dzień 31.12.2012 roku:

Zarząd	Liczba akcji zwykłych	Wartość nominalna akcji w PLN	Udział w kapitale zakładowym	Udział w głosach
Dariusz Stefański	728 050	728 050	0,94%	0,66%
Adam Adamek	473 147	473 147	0,61%	0,43%
Suma	1 201 197	1 201 197	1,55%	1,09%

Według wiedzy Zarządu na dzień 31.12.2012 roku oraz na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania żaden z członków Rady Nadzorczej nie posiadał akcji PCC Intermodal S.A.



Według wiedzy Zarządu, osoby zarządzające oraz nadzorujące Emitenta nie posiadają akcji i udziałów w jednostkach powiązanych Emitenta.

26. Informacje o akcjonariuszach posiadających co najmniej 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy

Poniżej tabela przedstawia wykaz akcjonariuszy posiadających według wiedzy Zarządu na dzień 31 grudnia 2012 roku co najmniej 5% udziału w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale zakładowym	Liczba głosów na WZA	Udział w głosach na WZA
PCC SE - seria A (uprzywilejowane co do głosu)	32 539 332,00	41,95%	65 078 664	59,11%
PCC SE - seria B (zwykłe)	5 460 668,00	7,04%	5 460 668	4,96%
PCC SE - seria D (zwykłe)	10 000 000,00	12,89%	10 000 000	9,08%
PCC SE razem	48 000 000,00	61,88%	80 539 332	73,15%
DB Schenker Rail Polska S.A.	10 809 000,00	13,94%	10 809 000	9,82%
Pozostali	18 756 556,00	24,18%	18 756 556	17,03%
Razem	77 565 556,00	100,00%	110 104 888	100,00%

27. Informacje o znanych Emitentowi umowach (w tym również zawartych po dniu bilansowym), w wyniku których mogą w przyszłości nastąpić zmiany w proporcjach posiadanych akcji przez dotychczasowych akcjonariuszy i obligatariuszy

Spółce nie są znane informacje o w/w umowach.

28. Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych

Nie dotyczy.

29. Informacja o warunkach współpracy z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego

W dniu 25 kwietnia 2012 roku Rada Nadzorcza PCC Intermodal S.A. jako organ uprawniony na podstawie § 17 ust 2 pkt j) Statutu Spółki, na mocy podjętej uchwały dokonała wyboru podmiotu uprawnionego do przeglądu sprawozdania finansowego Spółki sporządzanego za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2012 roku oraz do badania sprawozdania finansowego oraz pakietu konsolidacyjnego Spółki sporządzonych za rok 2012. Na podstawie powyższej uchwały Spółka w dniu 27 kwietnia 2012 roku zawarła z BDO sp. z o.o. umowę, której przedmiotem było dokonanie przeglądu sprawozdania finansowego Spółki sporządzanego za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2012 roku oraz do badania sprawozdania finansowego i pakietu konsolidacyjnego Spółki sporządzonych za rok 2012. Umowa zawarta została na czas niezbędny do wykonania przewidzianych w umowie czynności. Informacja o warunkach współpracy z podmiotem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego została podana w punkcie 11a Dodatkowych not objaśniających do rocznego sprawozdania finansowego.

Gdynia, 15 marca 2013 roku