

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU SPÓŁKI KUPIECS.A. ZA 2023 ROK

I. Informacje ogólne o spółce

KUPIEC Spółka Akcyjna z siedzibą w **Tarnowie** powstała z przekształcenia spółki z ograniczoną odpowiedzialnością na mocy uchwały wspólników z dnia 10 grudnia 2010 roku. KUPIEC Spółka akcyjna została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym prowadzonym przez Sąd Rejonowy dla Krakowa - Śródmieścia w Krakowie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego za numerem **KRS 0000373682** dnia 31 grudnia 2010 roku. Spółka posługuje się numerem **NIP 873-29-41-947** oraz **REGON 852650451**.

W 2023 roku kapitał zakładowy Spółki pozostał bez zmian, wynosił **4 414 609,00** zł i składał się z 4 414 609 akcji po 1,00 złotych. Głównymi akcjonariuszami Spółki na dzień 31 grudnia 2023 roku byli:

- 1) Leszek Wróblewski, który wraz z Kają Sp. z o.o. , której jest udziałowcem i posiada 2 526 724 (dwa miliony pięćset dwadzieścia sześć siedemset dwadzieścia cztery) akcje po 1,00 (jeden) złoty każda o łącznej wartości 2 526 724,00 (dwa miliony pięćset dwadzieścia sześć tysięcy siedemset dwadzieścia cztery złote), co stanowi 57,23% kapitału zakładowego.
- 2) Pozostali, którzy posiadają 955 276 (dziewięćset pięćdziesiąt pięć dwieście siedemdziesiąt sześć) akcje po 1,00 (jeden) złoty każda o łącznej wartości 955 276,00 (dziewięćset pięćdziesiąt pięć tysięcy dwieście siedemdziesiąt sześć złotych), co stanowi 21,64% kapitału zakładowego.
- 3) Akcje własne w ilości 932 609 (dziewięćset trzydzieści dwa tysiące sześćset dziewięć) akcji po 1,00 (jeden) złoty każda o łącznej wartości 932 609 (dziewięćset trzydzieści dwa tysiące sześćset dziewięć) złotych, co stanowi 21,13% kapitału spółki. Nabyte przez spółkę akcje własne mogą zostać po zaciągnięciu opinii Rady Nadzorczej, przeznaczone na realizację przejęć spółek z branży szeroko pojętej spedycji, transportu i logistyki, a w szczególności do dalszego zbycia na rzecz akcjonariuszy (wspólników)spółek przejmowanych lub aktywów spółek przejmowanych w ramach rozliczenia nabycia lub objęcia akcji lub udziałów spółki przejmowanej .Dopuszcza się także przeznaczenie nabytych akcji własnych do dalszej odsprzedaży, bezpośredniej lub pośredniej, do obsługi programu opcji menadżerskich, w przypadku jego uchwalenia, lub do zmiany, albo w inny sposób do zadysponowania przez Zarząd Spółki, z uwzględnieniem potrzeb prowadzonej działalności gospodarczej.

Zarząd.

Zarząd Spółki jest organem zarządzającym Spółką. Zarząd działa na podstawie Statutu Spółki oraz Ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18)

Organem uprawnionym do reprezentacji Spółki na zewnątrz jest jednoosobowy Zarząd.

Skład osobowy Zarządu na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego:

Prezes Zarządu – Pan Leszek Wróblewski

W roku 2023 nie było żadnych zmian personalnych w organach Zarządu Spółki.

Rada Nadzorcza.

Rada nadzorcza Kupiec S. A. sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Rada Nadzorcza działa na podstawie Regulaminu Rady, Statutu Spółki oraz Ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. z 2024 r., poz.18).

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego.

Przewodniczący Rady Nadzorczej – Wróblewski Piotr
Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej – Tabisz Zygmunt
Członek Rady Nadzorczej – Jolanta Wróblewska
Członek Rady Nadzorczej – Grzegorz Zaremba
Członek Rady Nadzorczej – Brożek Janusz

W dniu 30 czerwca 2023 roku, Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki w drodze podjętych uchwał nr 13, 14, 15, 16, 17 powołało do składu Rady Nadzorczej nowej wspólnej kadencji Panią Jolantę Wróblewską oraz Panów Piotra Wróblewskiego, Zygmunta Tabisz, Grzegorza Zarembę i Janusza Brożka. W 2024 roku nie było zmian w Radzie Nadzorczej Spółki.

Na dzień sporządzenia sprawozdania Rada działa w pięcioosobowym składzie.

II. Sytuacja w całej gospodarce i branży.

Sytuacja w gospodarce.

W 2023 roku, polska gospodarka zakończyła rok ze wzrostem wskaźnika PKB o zaledwie 0,2% rok do roku. Wynik ten jest najslabszy ciągu ostatnich 30 lat. Polska gospodarka zanotowała zatem ostre hamowanie po covidowym boomie, ale odbyło się to bez głębokiej recesji na poziomie PKB. W całym 2023 roku konsumpcja zmalała o 1% rok do roku, co odjęło od wzrostu PKB w ujęciu rok do roku o 0,8%. Recesji zapobiegł zaskakująco mocny wzrost inwestycji o 8% rok do roku oraz dobry wynik handlu zagranicznego. Prognozy ekonomistów szacują na rok 2024 wzrost polskiego PKB do około 3%. Głównym motorem ożywienia gospodarczego ma być odbicie konsumpcji. Wydatkom konsumpcyjnym sprzyjać będzie szybszy niż przed rokiem wzrost płac realnych, nadal niskie bezrobocie, dobre nastroje oraz znaczące zwiększenie transferów społecznych z budżetu państwa na rzecz gospodarstw domowych.

Sytuacja w branży.

Kryzys w branży TSL w roku 2023 stał się faktem. Spowolnienie koniunktury gospodarczej w Polsce i Europie, zwłaszcza w produkcji przemysłowej i handlu towarami znacząco wpłynęły na sytuację finansową polskich przewoźników. Rosnące koszty operacyjne, zmniejszony popyt na usługi transportowe oraz konkurencja ze strony tańszych przewoźników ukraińskich doprowadziły do wzrostu zadłużenia firm i liczby upadłości. Pierwszym i najbardziej istotnym problemem dla branży TSL był znaczący spadek ilości zleceń transportowych. Według prognoz Transport Intelligence, realny wzrost wartości sektora transportu drogowego w 2023 roku w Europie miał nie przekroczyć 1,4% co jest znacznym spadkiem w porównaniu do wzrostu o 3,5% w roku 2022. W roku 2023 przewieziono o 25% mniej towarów niż w roku poprzednim. Spadek był widoczny również w danych GUS, wskazując na ogólne zmniejszenie przetransportowanymi różnymi drogami ładunków o 3,1% w porównaniu z rokiem poprzednim. Mniejszy popyt na transport drogowy w Polsce przełożył się na spadek stawek transportowych. Stawki spotowe były niższe niż stawki kontraktowe. Znaczący był również spadek cen detalicznych w transporcie, które były niższe niż w roku poprzednim o 22%. Polscy przewoźnicy zmagali się również z brakiem kierowców oraz wysokimi kosztami wynagrodzeń, które zwiększyły koszty operacyjne. Trudna sytuacja na rynku zleceń transportowych spowodowała wzrost zadłużenia firm

transportowych, co z kolei przełożyło się na wzrost upadłości i postępowań restrukturyzacyjnych w branży.

Prognozy branży TSL na rok 2024 są umiarkowanie pozytywne. W 2024 roku branża TSL będzie musiała zmierzyć się z wieloma wyzwaniami, takimi jak funkcjonowanie w geopolitycznej niepewności, niedobór pracowników, nieustannie rosnące koszty prowadzenia biznesu i jednocześnie przechodzenie na bardziej ekologiczne rozwiązania związane z Europejskim Zielonym Ładem. Aby podolać tym wszystkim wyzwaniom, potrzeba będzie szybkich reakcji i bycia niezwykle elastycznym.

III. Ocena działalności spółki

Wyniki działalności:

Pomimo wielu ograniczeń w 2023 roku spowodowanymi trudną sytuacją gospodarczą w branży TSL, spółka wygenerowała zysk netto w wysokości 5 518,27 zł.

Dane w tys. PLN

Wyszczególnienie	2023	2022	Zmiana
Przychody ze sprzedaży	34 300,19	54 218,06	-36,7%
Koszty działalności operacyjnej	34 071,84	53 134,46	-35,9%
Zysk/strata ze sprzedaży	228,35	1 083,59	-78,9%
Pozostałe przychody operacyjne	1 044,00	421,46	147,7%
Pozostałe koszty operacyjne	449,38	398,41	12,79%
Zysk/strata z działalności operacyjnej	822,97	1 106,64	-25,6%
Przychody finansowe	500,58	593,44	-15,6%
Koszty finansowe	1 284,40	1 615,71	-20,5%
Zysk/strata z działalności gospodarczej	39,15	84,37	-53,6%
Zysk brutto	39,15	84,37	-53,6%
Zysk netto	5,52	57,76	-90,4%

IV. Sytuacja majątkowa i kapitałowa spółki.

Pomimo bardzo niekorzystnych warunków działalności w 2023 roku, obecną sytuację spółki oceniamy jako stabilną. Spółka płaci terminowo wszystkie swoje zobowiązania.

Sytuację majątkową i kapitałową określają wskaźniki zawarte w tabeli poniżej:

Wyszczególnienie	2023	2022	Zmiana
Rentowność sprzedaży	0,67	2,00	-66,7%
Rentowność brutto	0,11	0,16	-26,7%
Rentowność netto	0,02	0,11	-84,9%
Rentowność aktywów	0,02	0,19	-91,1%
Rentowność kapitału	0,05	0,54	-90,8%
Płynność finansowa I stopnia	0,96	1,05	-8,5%
Płynność finansowa II stopnia	0,95	1,04	-8,7%
Płynność finansowa III stopnia	0,03	0,03	17,4%
Wskaźnik rotacji należności	60	75	-20,0%
Wskaźnik rotacji zobowiązań	130	110	18,0%
Trwałość struktury finansowania	0,58	0,65	-9,8%
Pokrycie aktywów trwałych kapitałem własnym i rezerwami długoterminowymi	0,77	0,81	-4,8%

V. Informacje pozostałe.

W roku obrotowym 2023 Spółka posiadała płynność finansową.

Na Spółce nie ciąży żadne zobowiązania podatkowe i nie były prowadzone do niej żadne postępowania sądowe i egzekucyjne.

Spółka nie prowadzi działalności o charakterze sezonowym lub cyklicznym.

Podstawowym źródłem przychodów są wpływy z tytułu usług transportowych i spedycyjnych oraz z tytułu wynajmu powierzchni biurowych w posiadanych 2 biurach przeznaczonych pod najem.

Na dzień 31.12.2023 Spółka udzieliła pożyczki w wysokości 30 000,00 zł na okres 20 miesięcy. Pozostaje do spłaty na dzień bilansowy 27 000,00 zł.

W roku obrotowym Spółka nie udzielała i nie otrzymywała poręczeń i gwarancji.

Na dzień 31.12.2023 Spółka nie tworzy grupy kapitałowej.

Spółka nie prowadzi działań w dziedzinie badań i rozwoju.

Spółka nie posiada oddziałów.

VI. Istotne wydarzenia w działalności Spółki w roku obrotowym 2023 i po jego zakończeniu.

Zarząd Spółki podjął decyzję o zakończeniu inwestycji myjni samoobsługowej i oddania jej do użytku w I półroczu 2024.

VII. Opis istotnych czynników ryzyka i zagrożeń, z określeniem, w jakim stopniu emitent jest na nie narażony.

Ryzyko kursu walutowego.

Z powodu dużego udziału w przychodach obrotu międzynarodowego w Spółce występuje ryzyko kursu walutowego. Spółka stara się zmniejszyć ten rodzaj ryzyka poprzez odpowiednie dopasowanie waluty przychodów i kosztów.

Ryzyko ceny.

Główne ryzyko ceny występuje w postaci ryzyka cen paliw i opłat drogowych, co automatycznie ma przełożenie na zmiany cen usług transportowych i uzyskiwane marże. Czynniki te wpływają na koszty ponoszone przez podwykonawców, którzy mogą domagać się wzrostu stawek frachtowych. Spółka minimalizuje możliwość negatywnych skutków z tym związanych poprzez zawieranie w umowach odpowiednich klauzul dotyczących wzrostu stawek.

Ryzyko zmian rynkowych i gospodarczych.

Ryzyko to jest ściśle powiązane z sytuacją makro i mikroekonomiczną gospodarki. Ogólna sytuacja w gospodarce krajowej i europejskiej ma bezpośrednie przełożenie na ilość przewożonych towarów, co z

kolei przedkłada się na ilość zleceń transportowych. Pogorszenie się sytuacji gospodarczej w Polsce i Europie może negatywnie wpłynąć na wyniki finansowe Spółki.
Ryzyko płynności

Spółka w sposób ciągły monitoruje zaległości kontrahentów w regulowaniu płatności. W tym celu w Spółce obowiązuje bezwzględny nakaz stosowania się do opracowanego w Spółce dokumentu „Zasady ubezpieczania i monitorowania należności”. Stosowanie się do tego dokumentu jest o tyle istotne, że Spółka stara się aby wszystkie powstające należności były ubezpieczone w ramach zawartej polisy ubezpieczenia należności. w 100% ubezpiecza wszystkie swoje należności. W ramach umowy ubezpieczenia należności Spółka weryfikuje każdego nowego kontrahenta, jego zdolność kredytową, a w przypadku opóźnień w płatnościach korzysta z profesjonalnie prowadzonej windykacji.

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

Na dzień sporządzenia sprawozdania nie toczą się postępowania przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej dotyczące zobowiązań lub wierzytelności Spółki, których wartość stanowi co najmniej 10% kapitałów własnych Spółki.

IX. Polityka personalna.

Na dzień 31.12.2023 Spółka zatrudniała 26 pracowników, co w przeliczeniu na pełne etaty wynosiło 25,25 etatów. W stosunku do roku poprzedniego zatrudnienie zmalało o 7,14 %. Spadek zatrudnienia spowodowany był przede wszystkim trudną sytuacją na rynku usług transportowych w związku z mniejszym popytem konsumpcyjnym .

X. Zamierzenia na rok 2024.

Zadania stawiane przez Zarząd do realizacji w roku 2024, ukierunkowane są na:

- 1) Monitorowanie sytuacji związanej z kryzysem gospodarczym i szukanie sposobów na zminimalizowanie jego negatywnego wpływu na działalność spółki.
- 2) Wprowadzenie większej dywersyfikacji przychodów i zysków spółki.
- 3) Poprawę płynności firmy w związku z coraz dłuższymi terminami płatności stosowanymi w branży transportowej i spedycyjnej.
- 4) Opracowanie i wprowadzenie w życie dalszego planu ograniczenia kosztów w celu poprawy wyników działalności.

XI. Ład korporacyjny.

Raport w sprawie stosowania zasad ładu korporacyjnego, zgodnie z Uchwałą Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S. A. nr 293/2010 w sprawie dokumentu „Dobre praktyki spółek notowanych na New Connect”, zostanie opublikowane wraz z niniejszym sprawozdaniem.

Tarnów, dnia 31.05.2024 r.

Prezes Zarządu

Leszek Wróblewski