

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU SPÓŁKI KUPIECS.A. ZA 2025 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 2025 roku kapitał zakładowy Spółki pozostał bez zmian, wynosił **4 414 609,00** zł i składał się z 4 414 609 akcji o wartości nominalnej 1,00 złotych każda akcja. Głównymi akcjonariuszami Spółki na dzień 31 grudnia 2025 roku byli:

- 1) Leszek Wróblewski, który wraz z Kają Sp. z o.o. (której jest działowcem) posiada 2 526 724 (dwa miliony pięćset dwadzieścia sześć tysięcy siedemset dwadzieścia cztery) akcje o wartości nominalnej 1,00 (jeden) złoty każda, o łącznej wartości nominalnej 2 526 724,00 (dwa miliony pięćset dwadzieścia sześć tysięcy siedemset dwadzieścia cztery złote), co stanowi 57,24% kapitału zakładowego.
- 2) Pozostali, którzy posiadają 955 276 (dziewięćset pięćdziesiąt pięć tysięcy dwieście siedemdziesiąt sześć) akcji o wartości nominalnej 1,00 (jeden) złoty każda, o łącznej wartości nominalnej 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 o wartości nominalnej 1,00 (jeden) złoty każda, o łącznej wartości nominalnej 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 2022 r. poz. 2436).

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 2025 nie było żadnych zmian personalnych w Zarządzie 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 2022 r., poz.2436))

W dniu 16 grudnia 2025 r. z Rady Nadzorczej zrezygnował Pan Grzegorz Zaremba, ze skutkiem na 30 grudnia 2025 r., a w dniu 8 maja 2026 r. z Rady Nadzorczej zrezygnował Pan Janusz Brożek, ze skutkiem na 14 maja 2026 r.

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego.

Przewodniczący Rady Nadzorczej – Wróblewski Piotr

Członek Rady Nadzorczej – Tabisz Zygmunt

Członek Rady Nadzorczej – Jolanta Wróblewska

II. Sytuacja w całej gospodarce i branży.

Sytuacja w gospodarce.

Według wstępnego szacunku produkt krajowy brutto (PKB) w 2025 r. był realnie wyższy o 3,6% w porównaniu z 2024 r., wobec wzrostu o 3,0% w 2024 r. (w cenach stałych roku poprzedniego).

Według wstępnego szacunku produkt krajowy brutto w 2025 r. wzrósł realnie o 3,6%, wobec wzrostu o 3,0% w 2024 r. Na podstawie aktualnie dostępnych danych oszacowano następujące dynamiki wzrostu wartości dodanej brutto w porównaniu z 2024 r.:

- wartość dodana brutto w gospodarce narodowej w 2025 r. wzrosła o 3,0%, wobec wzrostu o 2,1% w 2024 r.,
- wartość dodana brutto w przemyśle w 2025 r. zwiększyła się o 3,0%, wobec wzrostu o 0,9% w 2024 r.,
- wartość dodana brutto w budownictwie w 2025 r. zwiększyła się o 1,7%, wobec spadku o 5,8% w 2024 r.,
- wartość dodana brutto w handlu i naprawach w 2025 r. zwiększyła się o 4,2%, wobec wzrostu o 2,5% w 2024 r.

W 2025 r. popyt krajowy zwiększył się realnie o 4,0% w porównaniu z 2024 r., w którym zanotowano wzrost o 4,5%.

Na rok 2026 prognozowany jest wzrost PKB w Polsce w wysokości 3,3 %, a w UE na poziomie 1,1 %.

Sytuacja w branży.

W 2025 roku w dalszym ciągu był odczuwalny kryzys w branży TSL. Głównymi czynnikami wpływającymi na branżę TSL są:

- Wzrost cen paliw bezpośrednio zwiększający koszt każdego kilometra transportu
- Rosnące koszty leasingu i kredytów
- Niedobór kierowców zawodowych
- Regulacje unijne, w tym Pakiet Mobilności zwiększające obciążenia administracyjne firm.

Firmy transportowe, szczególnie małe i średnie, mają problem z utrzymaniem płynności finansowej. Jak wynika z danych raportowych, długi branży TSL w Polsce wynoszą na koniec 2025 r. prawie 3,3 mld zł, co rozkłada się na 38 tysięcy zadłużonych firm. Z badań rynkowych wynika, że 9 na 10 firm

transportowych otrzymuje płatność po terminie, a średnia wartość zamrożonych środków w nieopłaconych fakturach sięga 75,5 tys. zł. Przedsiębiorstwa przewozowe mają niespłacone wierzytelności związane m.in. z dystrybucją paliwa oraz opłatami leasingowymi.

Prognozy branży TSL na rok 2026 są umiarkowanie pozytywne. Gospodarka strefy euro wykazuje wprawdzie pewne oznaki stabilizacji, jednak powrót do dynamicznego wzrostu wolumenów transportowych wymaga trwałego ożywienia produkcji przemysłowej – przede wszystkim w Niemczech. Tymczasem tamtejszy przemysł motoryzacyjny i maszynowy przechodzi głęboką restrukturyzację, której efekty dla popytu na transport będą odczuwalne przez kilka kolejnych lat.

Kontynuowana będzie też koncentracja rynku. Firmy z odpowiednim kapitałem i strukturą organizacyjną będą przejmować zlecenia i zasoby (w tym tabor i kierowców) podmiotów, które nie przetrwają kolejnej fali konsolidacji. W tym środowisku przewagę zbudują operatorzy, którzy potrafią zarządzać rosnącą flotą bez proporcjonalnego wzrostu kosztów administracyjnych – co w praktyce oznacza konieczność wdrożenia skalowalnych systemów telematycznych i zarządzania flotą.

III. Ocena działalności spółki

Wyniki działalności: Pomimo wielu ograniczeń w 2025 roku spowodowanymi trudną sytuacją gospodarczą w branży TSL, spółka wygenerowała zysk netto w wysokości 2 162 042,86 zł

Dane w tys. PLN

Wyszczególnienie	2025	2024	Zmiana
Przychody ze sprzedaży	30 967,51	26 669,32	16,1%
Koszty działalności operacyjnej	28 193,58	26 051,31	8,2%
Zysk/strata ze sprzedaży	2 773,94	618,01	348,9%
Pozostałe przychody operacyjne	173,51	149,38	16,2%
Pozostałe koszty operacyjne	135,45	60,26	124,8%
Zysk/strata z działalności operacyjnej	2 812,00	692,84	305,9%
Przychody finansowe	91,86	145,50	-36,9%
Koszty finansowe	750,33	978,13	-23,3%
Zysk/strata z działalności gospodarczej	2 153,52	-139,79	1640,6%
Zysk brutto	2 153,52	-139,79	1640,6%
Zysk netto	2 162,04	67,51	3102,4%

IV. Sytuacja majątkowa i kapitałowa spółki.

Pomimo bardzo niekorzystnych warunkach działalności w 2025 roku, obecną sytuację Spółki oceniamy jako stabilną. Spółka płaci terminowo wszystkie swoje zobowiązania.

Sytuację majątkową i kapitałową określają wskaźniki zawarte w tabeli poniżej:

Wyszczególnienie	2025	2024	Zmiana
Rentowność sprzedaży	8,96	2,32	286,6%
Rentowność brutto	6,95	-0,52	1426,7%
Rentowność netto	6,98	0,25	2657,9%
Rentowność aktywów	6,50	0,22	2894,8%
Rentowność kapitału	19,56	0,63	2994,6%
Płynność finansowa I stopnia	1,20	0,89	35,5%
Płynność finansowa II stopnia	1,19	0,88	36,4%

Płynność finansowa III stopnia	0,02	0,02	-11,8%
Wskaźnik rotacji należności	54	55	-0,3%
Wskaźnik rotacji zobowiązań	111	158	-29,8%
Trwałość struktury finansowania	0,56	0,62	-9,9%
Pokrycie aktywów trwałych kapitałem własnym i rezerwami długoterminowymi	1,12	0,76	46,8%

V. Informacje pozostałe.

W roku obrotowym 2025 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 posiadanym biurowcu przeznaczonym pod wynajem.

Na dzień 31.12.2025 r. Spółka udzieliła pożyczki w wysokości 20 000,00 zł na okres 20 miesięcy. Pozostaje do spłaty na dzień bilansowy 19 000,00 zł.

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

Na dzień 31.12.2025 r. Spółka nie tworzyła grupy kapitałowej.

Spółka nie prowadzi działań w dziedzinie badań i rozwoju.

Spółka nie posiada oddziałów.

VI. Istotne wydarzenia w działalności Spółki w roku obrotowym 2025 i po jego zakończeniu.

03.2025 – sprzedaż nieruchomości za kwotę 6 mln zł netto

04.2025 – spłata kredytów długoterminowych w kwocie 501 tys. zł i 485 tys. EUR

11.2025 – wznowienie działalności działu spedycji międzynarodowej

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. Czynnikiem ten wpływa 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. Spółka 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 31.12.2025 r. Spółka zatrudniała 18 pracowników, co w przeliczeniu na pełne etaty wynosiło 17,25 etatów. W stosunku do roku poprzedniego, stan zatrudnienia zmniejszył się o 44,44%. W roku 2026 Spółka nie planuje kolejnych zwolnień.

X. Zamierzenia na rok 2026.

Zadania stawiane przez Zarząd do realizacji w roku 2026, ukierunkowane są na:

- 1) Monitorowanie sytuacji związanej z trudnym rynkiem usług transportowym w kraju i Europie, a także szukanie sposobów na zminimalizowanie jego negatywnego wpływu na działalność Spółki.
- 2) Zakończenie inwestycji automatycznej myjni samochodowej.
- 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.

Oświadczenie w sprawie stosowania zasad ładu korporacyjnego, zgodnie z Uchwałą Zarządu Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S. A. nr 1404/2023 z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie

uchwalenia dokumentu „Dobre Praktyki Spółek Notowanych na NewConnect 2024”, zostanie opublikowane wraz z niniejszym sprawozdaniem w odrębnym dokumencie.

Tarnów, dnia 29.05.2026 r.

Prezes Zarządu

Leszek Wróblewski