



**Sprawozdanie Zarządu z działalności  
ODRATRANS S.A.  
za 2011 rok**

**Szczecin, Marzec 2012**

## Spis treści

I. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPÓŁCE .....	3
1.1. Wielkość udziałów Odratrans S.A. w kapitale zakładowym spółek Grupy Kapitałowej Odratrans .....	3
1.2. Organy zarządzające Spółki Odratrans S.A. na dzień 31 grudnia 2011 r. ....	3
II. PRZEGLĄD DZIAŁALNOŚCI .....	4
2.1. Główna działalność - transport .....	5
2.1.1. Rynki zbytu.....	6
2.1.2. Konkurencja .....	7
2.1.3. Źródła zaopatrzenia .....	7
2.1.4. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń.....	8
2.1.5. Ważniejsze osiągnięcia .....	9
2.2. Potencjalnie nowe obszary działalności .....	10
2.2.1. Zalew Wiślany .....	10
2.2.2. Biomasa i węgiel .....	10
III. SYTUACJA MAJĄTKOWA I KAPITAŁOWA SPÓŁKI ODRATRANS S.A. ....	11
3.1. Podstawowe dane finansowe i operacyjne .....	11
3.2. Bilans.....	12
3.3. Rachunek zysków i strat.....	14
3.4. Przepływy finansowe .....	16
3.5. Analiza wskaźnikowa .....	20
IV. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA W DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI ODRATRANS S.A. ORAZ KOMENTARZ DO WYNIKÓW FINANSOWYCH.....	22
4.1. Zmiany zasad rachunkowości w okresie sprawozdawczym 2011 .....	22
4.2. Korekta błędu podstawowego .....	22
4.3. Ważniejsze zdarzenia w działalności Odratrans S.A. w 2011 roku .....	22
V. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ SPÓŁKI ODRATRANS S.A. ....	26
5.1. Charakterystyka polityki w zakresie rozwoju Spółki Odratrans S.A.....	26
VI. POSIADANE ODDZIAŁY SPÓŁKI ODRATRANS S.A. ....	26

**I. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPÓŁCE****Odratrans Spółka Akcyjna**

ul. Moniuszki 20, 71-430 Szczecin

[www.odratrans.com.pl](http://www.odratrans.com.pl)

NIP: 896-000-00-49

REGON: 930055366

Organ Rejestrowy: Krajowy Rejestr Sądowy numer KRS 0000112069

Kapitał zakładowy spółki wynosi: 2.453.107,20 złotych, wpłacony w całości.

**Akcjonariat ODRATRANS S.A. na dzień 31.12.2011 r.**

Nazwa Akcjonariusza	Adres	Liczba akcji/głosów	Rodzaj akcji	Seria akcji	%
NPN II S.A.R.L.	ul. BOULEVARD DE LA PETRUSSE 68/70 2320 Luksemburg	319 416	na okaziciela	Seria A	25,00 %
I Fundusz MISTRAL S.A.	ul. E. Plater 53 00-113 Warszawa	958 244	na okaziciela	Seria A	75,00%
<b>RAZEM</b>		<b>1 277 660</b>			<b>100,00%</b>

**1.1. Wielkość udziałów Odratrans S.A. w kapitale zakładowym spółek Grupy Kapitałowej Odratrans**

Udziały Odratrans S.A. w kapitale zakładowym spółek Grupy Kapitałowej Odratrans na dzień 31.12.2011

Lp.	Nazwa spółki	Siedziba	Udział ODRATRANS S.A. w %
1	Deutsche Binnenreederei AG	Berlin, Niemcy	81,08
2	Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.	Świnoujście	46,20
3	Rentrans Cargo Sp. z o.o.	Szczecin	54,70
4	Odra Logistics Sp. z o.o.	Poznań	30,00
5	Odra Lloyd Sp. z o.o.	Wrocław	100,00
6	Rentrans International Spedition Sp. z o.o.	Katowice	100,00
7	Odratrans Porty Sp. z o.o.	Wrocław	100,00
8	Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.	Bydgoszcz	100,00
9	Odra Rhein Lloyd Sp. z o.o.	Wrocław	100,00
10	ODRATRANS NIERUCHOMOŚCI I Sp. z o.o. w likwidacji	Wrocław	100,00
11	ODRATRANS NIERUCHOMOŚCI II Sp. z o.o. w likwidacji	Wrocław	100,00

**1.2. Organy zarządzające Spółki Odratrans S.A. na dzień 31 grudnia 2011 r.****Zarząd:**

- Piotr Chajderowski - Prezes Zarządu od 11.03.2011 r.
- Daniel Stachiewicz - Wiceprezes Zarządu od 15.04.2011 r.

Ponadto w Spółce ustanowieni byli prokurenci:

- Adam Świtalski – przez cały 2011 r.,
- Krzysztof Homenda – do 15.04.2011 r.
- Piotr Pawłowski – od 04.05.2011 r.

**Skład Rady Nadzorczej na dzień 31 grudnia 2011 r:**

- Zbigniew Nowik - Przewodniczący Rady Nadzorczej,
- Piotr Oskroba - Zastępca Przewodniczącego Rady Nadzorczej,
- Marek Komorowski - Sekretarz Rady Nadzorczej,
- Artur Szczepaniak - Członek Rady Nadzorczej,
- Dariusz Redel - Członek Rady Nadzorczej.

## **II. PRZEGLĄD DZIAŁALNOŚCI**

Odratrans S.A. jest armatorem floty rzecznej blisko 300 jednostek czynnie świadczących usługi transportowe o nośności przekraczającej 100 tysięcy ton. W kooperacji z flotą rzeczna spółek powiązanych kapitałowo: Odra Lloyd sp. z o. o., Żegluga Bydgoska sp. z o. o., Odra Rhein Lloyd GmbH oraz Deutsche Binnenreederei AG (DBR AG), Odratrans S.A. ma w sumie do dyspozycji prawie 750 jednostek o nośności ponad 300 tysięcy ton. Flota ta realizuje głównie usługi śródlądowego transportu wodnego. Dodatkowe przychody uzyskane dzięki posiadaniu tej floty pochodzą z wynajmu jednostek, prac związanych z wydobyciem kruszyw z dna rzek oraz usług hydrotechnicznych, w których dodatkowo wykorzystywanych jest kilkadziesiąt dźwigów będących również własnością Odratrans S.A.. Wokół usług czysto transportowych Odratrans S.A., oferując kompleksową spedycję, świadczy usługi składowania towaru wykorzystując do tego flotę rzeczna oraz przeładunki i transport kolejowy.

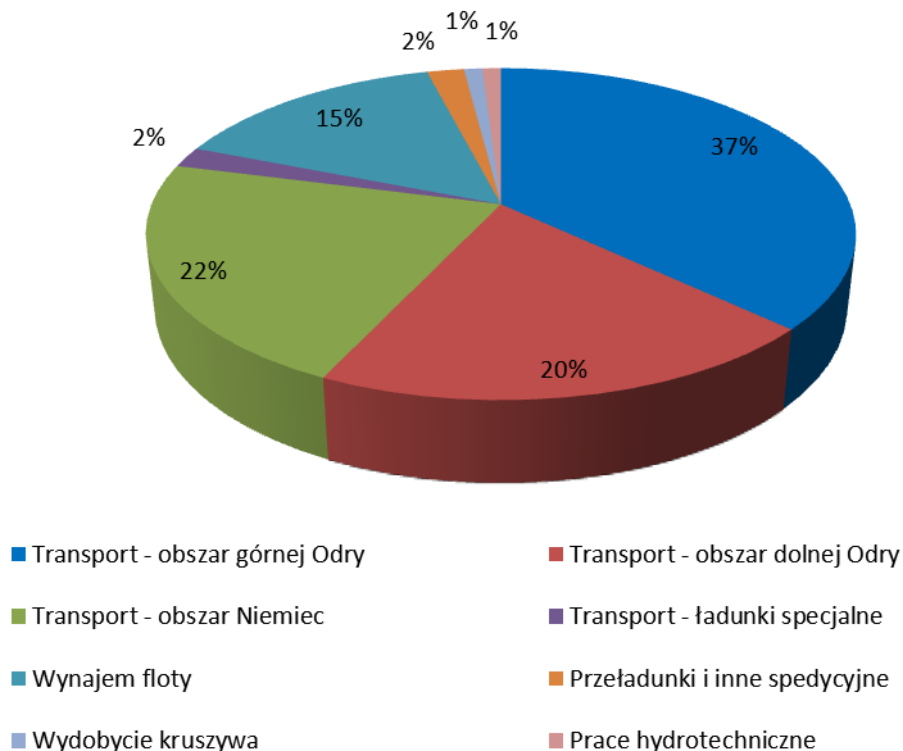
Usługi transportowe obejmują obszar Polski, Niemiec, Holandii i Belgii. Miejsce świadczenia usług w Polsce to głównie rzeka Odra szczególnie w jej górnym biegu aż do Gliwic oraz w jej dolnym biegu przez Zalew Szczeciński do portu w Świnoujściu, a w mniejszym stopniu Wisła w jej dolnym biegu. W Niemczech aktywność Odratrans S.A. obejmuje kanał Odra-Hawela łączący Szczecin z Berlinem, Łabę w kierunku portu w Hamburgu, Kanał Śródlądowy aż do Renu, porty Rotterdam w Holandii i Antwerpia w Belgii.

Dodatkową działalnością gospodarczą Odratrans S.A. jest wynajem własnych nieruchomości. Działalność ta stanowi poniżej 10% ogólnej sprzedaży i jej trend z roku na rok jest malejący ze względu na sukcesywną sprzedaż tychże nieruchomości.

## 2.1. Główna działalność - transport

Największy udział w przychodów Spółki stanowią usługi transportu wodnego śródlądowego. Spółka Odratrans S.A. ponad połowę ogólnej sprzedaży, przekraczającą w 2011 r. 57% odnotowuje w rejonie górnej i dolnej Odry (Wykres 2.2.1.).

**Wykres 2.2.1. Udziały poszczególnych rodzajów usług flotą w 2011 roku na tle ogólnej sprzedaży usług flotą**



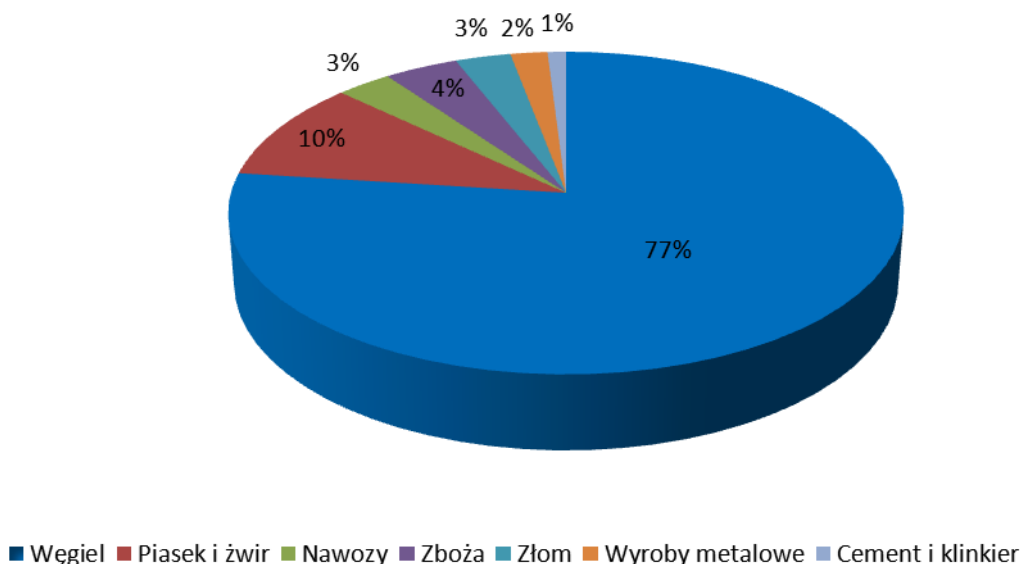
Usługi transportowe w rejonie górnej Odry, transport ładunków specjalnych oraz w istotnym zakresie usługi hydrotechniczne, wydobycia kruszywa, przeladunkowe i inne spedycyjne są wykonywane pod nadzorem oddziału Odratrans S.A. we Wrocławiu.

Transport na obszarze dolnej Odry oraz na terenie Niemiec do końca III kwartału 2011 był pod nadzorem i akwizycją Odra Rhein Lloyd GmbH wykonującej usługi agencyjne na rzecz Odratrans S.A. od początku 2009 roku. Wraz z IV kwartałem 2011 roku Odratrans S.A. i Odra Rhein Lloyd GmbH uruchomiły pierwszy etap wcześniej wspólnie przygotowanego projektu dzierżawy floty Odratrans S.A. do Odra Rhein Lloyd GmbH. Głównymi elementami projektu są scentralizowanie zarządzania flotą rzeczną w Odra Rhein Lloyd GmbH z siedzibą w Berlinie oraz utworzenie z Odra Rhein Lloyd GmbH głównego dostawcy usług w transporcie wodnym

śródlądowym dla Odratrans S.A. w celu realizacji usług sprzedanych przez Odratrans S.A. Pełne przekazanie floty do Odra Rhein Lloyd GmbH jest planowane w I półroczu 2012 roku.

W zakresie usług transportowych dominuje przewóz węgla kamiennego na relacji Gliwice-Wrocław oraz Szczecin-Berlin stanowiąc 77% ogólnej sprzedaży usług transportowych (Wykres 2.2.2.). W rejonie górnej Odry przewóz węgla realizowany jest zarówno poprzez transport wodny śródlądowy jak i transport kolejowy. Rejon dolnej Odry jest bardziej zróżnicowany. Poza transportem węgla, przewożone barkami są również piasek i żwir oraz wyroby metalowe.

**Wykres 2.2.2. Udział w sprzedaży poszczególnych grup transportowanych ładunków w 2011 roku.**



### 2.1.1. Rynki zbytu

Rynek transportu śródlądowego, z uwagi na swoją specyfikę, to głównie rynek przewozów towarów masowych.

Najważniejszymi rynkami zbytu usług transportu śródlądowego są:

- energetyka i przemysł wydobywczy (miał, węgiel, koks, ropa);
- budownictwo (piasek, kruszywa, klinkier, cement);
- hutnictwo i przemysł stoczniowy (złom, wyroby stalowe, ruda żelaza);
- przemysł chemiczny i przetwórstwo rolne (nawozy, zboża i komponenty paszowe);
- przemysł papierniczy (papier).

Ponadto coraz większe znaczenie w wodnym transporcie śródlądowym zyskuje również transport kontenerów z portów morskich w głąb łądu oraz produktów wielkogabarytowych (projekty specjalne), których przewóz innymi środkami transportu jest bardzo drogi lub wręcz niemożliwy (np. konstrukcje stalowe, generatory).

### **2.1.2. Konkurencja**

W związku z miernym stanem sieci dróg wodnych w Polsce a w szczególności środkowej Odry i połączenia Odry z Wisłą, Odratrans S.A. działa głównie na obszarze górnej i dolnej Odry oraz na obszarze Europy Zachodniej (kanał Odra-Hawela, Łaba, kanał śródlądowy Niemiec, Ren). Ze względu na szerokość torów wodnych i parametry śluz niemożliwe jest wejście na ten obszar konkurencji z Renu, czy też Dunaju, gdzie pływają duże barki o ładowności od tysiąca do 5 tysięcy ton każda. Typowy zestaw Odratrans S.A. to 1000 ton (z możliwością zwiększenia do 2000 t.). Bezpośrednią konkurencją dla Odratrans S.A. stanowią inni przewoźnicy żeglugi śródlądowej działający na tym terenie, a także kolej, statki morskie bliskiego zasięgu, a w pewnym stopniu także przewoźnicy samochodowi. Konkurencja ze strony armatorów żeglugi śródlądowej jest w Niemczech znacznie silniejsza niż w Polsce.

Na najważniejszym dla spółki rynku niemieckim głównymi konkurentami są niemieccy armatorzy działający na kanałach Odra - Ren. Głównym obszarem działania większości z nich jest jednak najważniejszy szlak żeglowny Niemiec – Ren, a obszar na wschód od Renu ma dla nich jedynie znaczenie uboczne. Firmy te oferują najczęściej szerszą niż Odratrans S.A. paletę usług z przewozami wszelkimi środkami transportu, magazynowaniem i konfekcjonowaniem. Do najważniejszych konkurentów na rynku niemieckim należą RHENUS, LEHNKERING, HEAGER & SCHMIDT, DTG, HTAG - HÄFEN UND TRANSPORT AG, REDEREI JAEGER, IMPERIAL REEDEREI & SPEDITION, ED-LINE REDEREI.

Oprócz tych dużych firm, konkurentami na rynku niemieckim są mniejsze niemieckie firmy transportowe. Większość niemieckiej floty śródlądowej jest własnością rodzinnych firm przewozowych, mających od jednej do kilku zestawów pchanych lub barek. Małe firmy nie są w stanie w pełni konkurować z największymi z powodu niezdolności do realizowania większych zleceń. Mogą natomiast być podwykonawcami spedytorów organizujących większe przewozy z wykorzystaniem wielu małych przewoźników.

Ważnymi konkurentami na rynku polskim są dla Odratrans S.A. i przewozów śródlądowych przewoźnicy kolejowi. Konkurencyjność kolei polega na oferowaniu krótszego czasu przewozu ładunków niż przy wykorzystaniu barek, docieraniu do większej ilości lokalizacji, ponadto kolej może być używana do przewozu mniejszych ilości towarów.

### **2.1.3. Źródła zaopatrzenia**

Sposób i źródła zakupu usług przez Odratrans S.A. zdefiniowane są sposobem prowadzenia jej działalności podstawowej.

Do końca III kwartału 2011 r. model działalności Odratrans S.A. opierał się na idei przekazania pchaczy w dzierżawę wykwalifikowanym załogom. Spółka, posiadając ok. 300 jednostek pływających (w tym ok. 80 pchaczy i ok. 220 barek pchanych), udostępniła flotę (pchacze) dzierżawcom, którzy we własnym zakresie zaopatrywali flotę w paliwo oraz rekrutując załogi, utrzymywali flotę w gotowości eksploatacyjnej. Rozwiązanie to miało na celu wykonywanie przez dzierżawców usług na rzecz Odratrans S.A., w oparciu o flotę będącą własnością Odratrans S.A.

Od IV kwartału 2011 r., w związku z wydzierżawieniem przez Odratrans S.A. floty do Odra Rhein Lloyd GmbH (ORL), wspomniani wyżej dzierżawcy kontynuowali już współpracę z nowym gestorem floty. Oprócz floty przekazanej do ORL, która to w oparciu o wydzierżawioną flotę przejęła świadczenie usług przewozowych na rzecz Odratrans S.A., Spółka przy obsłudze klientów korzysta również z flot trzech spółek z grupy kapitałowej: DBR AG - dysponującej prawie 400 jednostkami pływającymi, Odra Lloyd Sp. z o.o. - dysponującej niespełna 100 jednostkami oraz ORL - dysponującej 26 jednostkami. Równocześnie, wraz z wydzierżawieniem jednostek przez Odratrans S.A. do ORL zakończona została współpraca pomiędzy firmami polegająca na świadczeniu usługi agencyjnych przez ORL na rzecz Odratrans S.A.

Komplementarnym w stosunku do powyżej wymienionych dostawców usług przewozowych jest przewoźnik kolejowy PKP Cargo S.A. z którą, na podstawie podpisanej umowy, realizowana jest usługa przewozów kolejowych węgla kamiennego.

Ściśle z remontami i modernizacją floty należącej do Spółki związany jest proces zaopatrzenia materiałowego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, Spółka ma obowiązek przeprowadzenia remontów klasowych statków oraz przeglądów międzyokresowych. W związku z tym, głównymi elementami zaopatrzenia materiałowego Odratrans S.A. są materiały i wyposażenie jednostek pływających wykorzystywane w czasie remontów. Spółka dokonuje również zakupu materiałów budowlanych i wykończeniowych, niezbędnych do remontów i modernizacji posiadanych budynków i budowli.

#### **2.1.4. Istotne czynniki ryzyka i zagrożeń**

Do zagrożeń związanych z prowadzoną działalnością zaliczyć można:

- ryzyko związane ze wzrostem cen paliw i stali;
- ryzyko związane z sezonowością działalności;
- ryzyko związane z brakiem wykwalifikowanej obsady jednostek pływających.

##### **2.1.4.1. Ryzyko związane ze wzrostem cen paliw i stali**

Wzrost cen paliw, które stanowią największy składnik kosztów podmiotów dzierżawiących jednostki floty rzecznej Odratrans S.A. może spowodować spadek rentowności działalności prowadzonej przez dzierżawców i pośrednio podnieść koszty sprzedawanych usług przez Odratrans S.A.



Wzrost cen stali, głównego elementu zaopatrzenia materiałowego Odratrans S.A., może w dużym stopniu zwiększyć koszty remontów.

#### **2.1.4.2. Ryzyko związane z sezonowością działalności**

Działalność na rynku usług transportowych żeglugi śródlądowej charakteryzuje się sezonowością uzyskiwanych przychodów ze sprzedaży, związaną ze zmiennością warunków atmosferycznych w rocznym cyklu pogodowym. W Polsce sezon nawigacyjny na rynku żeglugi śródlądowej trwa średnio 259 dni i rozpoczyna się ok. 15 marca, a kończy ok. 15 grudnia każdego roku kalendarzowego.

Przerwa nawigacyjna wynikająca z okresu zimowego rozpoczyna się od połowy grudnia i trwa do połowy marca w Polsce, podczas gdy w Niemczech obejmuje jedynie okres świąteczno-noworoczny. W tym czasie charakteryzującym się niskim zapotrzebowaniem na transport Odratrans S.A. świadczy usługi na rynku niemieckim oraz przeprowadza planowane remonty floty pływającej i infrastruktury technicznej portów.

Wydłużanie się okresu poza nawigacyjnego, spowodowane utrzymywaniem się niekorzystnych warunków atmosferycznych i hydrologicznych, negatywnie wpływa na działalność i wyniki finansowe osiągnięte przez Spółkę Odratrans S.A.

#### **2.1.4.3. Ryzyko związane z brakiem wykwalifikowanej obsady jednostek pływających**

Jednym z pośrednich, w stosunku do Odratrans S.A., zagrożeń rozwoju rynku usług przewozowych realizowanych flotą śródlądową jest spadek liczby wykwalifikowanych załóg, powodowany odchodzeniem z zawodu doświadczonych pracowników przy jednoczesnym braku kształcenia nowych kadr.

#### **2.1.5. Ważniejsze osiągnięcia**

W maju 2011 r. konsorcjum firm utworzone przez Odratrans S.A. wygrało ogłoszony w kwietniu przetarg na popowodziowe udrożnienie koryta rzeki Odry na odcinku od Kędzierzyna-Koźła do Brzegu Dolnego. W wyniku przeprowadzonych prac wykopano i przewieziono na wskazane miejsca składowania ponad 35.000 m<sup>3</sup> urobku z dna Odry, który zalegał po okresie zimowej przerwy nawigacyjnej oraz wysokiej wody powodziowej w rejonie śluz, jazów oraz w ujściach dopływów Odry. Wpływy z realizacji tego zadania były dodatkowym przychodem firmy, który nie był zakładany w przyjętym budżecie.

Pomimo sprawnego i szybkiego zrealizowania wygranego przetargu żegluga na Odrze skanalizowanej została wznowiona dopiero w lipcu, co znacznie skróciło okres nawigacyjny na tym odcinku rzeki i utrudniło realizację

kontraktów przewozu węgla z Gliwic do Wrocławia oraz ładunków ponadgabarytowych z Koźła do Szczecina i Holandii.

Jesienią 2011 roku podpisany został z firmą SKANSKA S.A. kontrakt na wynajem jednostek do obsługi budowy jazu prowadzonej w rejonie śluzy Chróścice na rzece Odrze. Zaangażowane tam zostały pchacze, barki oraz pontony należące do Odratrans S.A.

Równolegle ogłoszone zostały przetargi na wykonanie podobnego zakresu prac na trzech innych jazach i śluzach w rejonie Odry skanalizowanej. Ogłoszenie wyników przetargów planowane jest na pierwsze miesiące 2012 roku.

## **2.2. Potencjalnie nowe obszary działalności**

Odratrans S.A. prowadzi działania mające na celu powiększenie portfela oferty Spółki.

Pod uwagę brane są dwa typy aktywności:

- Rozwój działalności w Elblągu/Malborku i na Zalewie Wiślanym;
- Projekt importu węgla i biomasy.

### **2.2.1. Zalew Wiślan**

W ramach rozwoju działalności w rejonie Dolnej Wisły i Zalewu Wiślanego rozpatrywana jest aktywność polegająca na świadczeniu usług transportowych, przeładunkowych i składowych. Pod uwagę brane są towary masowe, skonteneryzowane i drobnicowe.

Odratrans S.A. przygotowuje się do wykorzystania posiadanych terenów portowych w Malborku. Port ten miałby być udostępniony importerom węgla z Rosji na prowadzenie przez nich działalności handlowej. Odratrans S.A. docelowo będzie się zajmować transportem, przeładunkiem i składowaniem towarów.

### **2.2.2. Biomasa i węgiel**

Na przełomie roku 2011 i 2012 Odratrans S.A. zaangażowała się w projekt importu węgla i biomasy z Azji. W ramach tej działalności nawiązano bezpośrednie relacje z producentami i dysponentami tych surowców. Spółka, poza możliwością pozyskania biomasy pochodzącej z Europy i Indonezji, ma dostęp do węgla.

Odratrans S.A. przygotowuje się do uczestnictwa w konsorcjum spółek zaangażowanych w proces importu surowców z Indonezji, którego utworzenie planowane jest na pierwsze półrocze 2012 roku.

### III. SYTUACJA MAJĄTKOWA I KAPITAŁOWA SPÓŁKI ODRATRANS S.A.

#### 3.1. Podstawowe dane finansowe i operacyjne

Rok 2011 był kolejnym rokiem, w którym Spółka kontynuowała realizację założonych planów restrukturyzacyjnych i wdrażania nowej strategii Spółki. Działania podjęte we wcześniejszym okresie oraz wprowadzanie w życie zmian w analizowanym roku wpłynęło na poprawę parametrów operacyjnych spółki. Główny nacisk położony został na poprawę wydajności pracy floty, akwizycję sprzedaży, redukcję zbędnych etatów oraz zmniejszenie kosztów w stosunku do lat poprzednich. W ramach procesu restrukturyzacji kontynuowano proces dostosowywania wielkość majątku wykorzystywanego w Odratrans do skali przychodów. Restrukturyzacja biznesowa w Odratrans miała na celu optymalne, z punktu widzenia osiąganych wyników, ułożenie procesów biznesowych, co wiązało się z przesunięciami działań biznesowych (i przychodów) pomiędzy poszczególnymi Spółkami Grupy.

Szczegółowy opis danych finansowych przedstawiony jest w pkt 3.2. – 3.5. Sprawozdania, a w tabeli poniżej zaprezentowane są podstawowe dane finansowe Spółki za lata 2011 i 2010.

( w tys. zł)

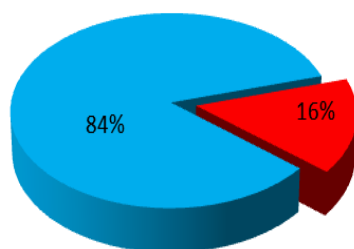
WYBRANE DANE FINANSOWE	w tys. zł	
	2011	2010
Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów	77 631	94 567
Zysk (strata) ze sprzedaży	2 725	1 096
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	40 900	16 738
Zysk (strata) brutto	34 637	12 355
Zysk (strata) netto	28 298	9 229
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	10 223	3 853
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	6 012	23 719
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	2 376	-27 355
Przepływy pieniężne netto, razem	18 612	217
Aktywa, razem	260 955	209 782
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	123 603	99 624
Zobowiązania długoterminowe	73 478	30 131
Zobowiązania krótkoterminowe	29 119	50 183
Kapitał własny	137 352	110 158

WYBRANE DANE OPERACYJNE	2011	2010
Średnie zatrudnienie (w etatach)	39	63

### 3.2. Bilans

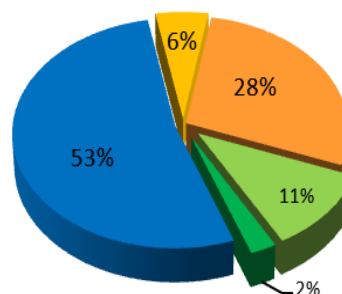
Wartość sumy bilansowej na dzień 31 grudnia 2011 r. wyniosła 260,9 mln zł. w porównaniu do roku 2010 suma bilansowa wzrosła o 51,1 mln zł tj. o 24,4 %.

**Aktywa Spółki stan na 31.12.2011**



- Aktywa trwałe
- Aktywa obrotowe

**Pasywa Spółki stan na 31.12.2011**



- Kapitał własny
- Rezerwy na zobowiązania
- Zobowiązania długoterminowe
- Zobowiązania krótkoterminowe
- Rozliczenia międzyokresowe

#### 3.2.1 Aktywa

Wartość aktywów trwałych Spółki, wzrosła w stosunku do stanu na koniec ubiegłego roku o 17,0 % (o 31,9 mln zł), wzrost ich wartości był głównie efektem prowadzonej działalności inwestycyjnej. Aktywa obrotowe zwiększyły się o 89,4% (o 19,2 mln zł) w stosunku do stanu na koniec roku 2010. Zdecydowało o tym zwiększenie należności krótkoterminowych (o 1,2 mln zł) oraz przyrost inwestycji krótkoterminowych (o 19,0 mln zł). Na wzrost wartości aktywów Spółki największy wpływ miało ujawnienie inwestycji w nieruchomości i wykazanie jej w bilansie Spółki w wartości godziwej oraz zwiększenie stanu środków pieniężnych głównie w wyniku udanej emisji trzyletnich odsetkowych obligacji serii A w listopadzie 2011 r. notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. Wzrost wartości inwestycji długoterminowych o 41,9 mln zł, związany jest z planowaną sprzedażą będącej w naszym posiadaniu atrakcyjnej nieruchomości we Wrocławiu. W związku z tymi planami w sierpniu 2011 r. Spółka zawarła umowę przedwstępną sprzedaży ww. nieruchomości. Nadwyżka środków pieniężnych wykazanych w aktywach Spółki przeznaczona będzie na dalszy jej rozwój.

#### 3.2.2 Pasywa

Po stronie pasywów bilansu wzrosły przede wszystkim kapitały własne i osiągnęły poziom 137,4 mln zł z kwoty 110,2 mln zł na dzień 31 grudnia 2010 r. Na koniec roku 2011 zobowiązania długoterminowe wzrosły do poziomu

73,5 mln zł tj. wzrost o 43,3 mln zł (143,9 %) w stosunku do roku 2010. Zobowiązania krótkoterminowe spadły o 21,1 mln zł (42,0 %) w stosunku do roku 2010 i wyniosły 29,1 mln zł.

Wzrost kapitałów własnych to efekt wspomnianego ujawnienia inwestycji, a zmiany w zobowiązaniach odzwierciedlają przede wszystkim restrukturyzację i optymalizację zobowiązań Odratrans S.A.– emisję długoterminowych obligacji i spłatę bieżącego zadłużenia.

Tabele poniżej przedstawiają wielkość aktywów trwałych i obrotowych, kapitał własny, zobowiązania i rezerwy na zobowiązania oraz ich udział w całkowitej wartości aktywów i pasywów.

Struktura aktywów w 2011 i 2010 roku ( w tys. zł)

	2011 r.		2010 r.	
	tys. zł	%	tys. zł	%
<b>Aktywa trwałe</b>	<b>220 204</b>	<b>84%</b>	<b>188 265</b>	<b>90%</b>
Wartości niematerialne i prawne	2 288	1%	278	0%
Rzeczowe aktywa trwałe	47 749	18%	56 184	27%
Należności długoterminowe	178	0%	363	0%
Inwestycje długoterminowe	163 500	63%	121 540	58%
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	6 490	2%	9 899	5%
<b>Aktywa obrotowe</b>	<b>40 751</b>	<b>16%</b>	<b>21 517</b>	<b>10%</b>
Zapasy	0	0%	13	0%
Należności krótkoterminowe	12 641	5%	11 441	5%
Inwestycje krótkoterminowe	23 145	9%	4 144	2%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	4 966	2%	5 919	3%
<b>A k t y w a   r a z e m</b>	<b>260 955</b>	<b>100%</b>	<b>209 782</b>	<b>100%</b>

Struktura pasywów w 2011 i 2010 roku ( w tys. zł)

	2011 r.		2010 r.	
	tys. zł	%	tys. zł	%
<b>Kapitał własny</b>	<b>137 352</b>	<b>53%</b>	<b>110 158</b>	<b>53%</b>
<b>Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>	<b>123 603</b>	<b>47%</b>	<b>99 624</b>	<b>47%</b>
Rezerwy na zobowiązania	14 614	6%	9 971	5%
Zobowiązania długoterminowe	73 478	28%	30 131	14%
Zobowiązania krótkoterminowe	29 119	11%	50 183	24%
Wobec jednostek powiązanych	8 988	3%	11 505	5%
Wobec pozostałych jednostek	20 009	8%	38 536	18%
Fundusze specjalne	121	0%	142	0%
Rozliczenia międzyokresowe	6 392	2%	9 341	4%
<b>P a s y w a   r a z e m</b>	<b>260 955</b>	<b>100%</b>	<b>209 782</b>	<b>100%</b>

### 3.3. Rachunek zysków i strat

Uproszczony rachunek zysków i strat Spółki za lata 2011 i 2010 przedstawiony jest w tabeli poniżej.

(w tys. zł)

	2011 r.	2010 r.	zmiana 2011/2010
<b>Przychody netto ogółem</b>	<b>77 631</b>	<b>94 567</b>	<b>-17,9%</b>
Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	65 866	85 545	-23,0%
<b>Zysk (strata) brutto ze sprzedaży</b>	<b>11 765</b>	<b>9 022</b>	<b>30,4%</b>
Koszty sprzedaży	2 250	651	245,6%
Koszty ogólnego zarządu	6 790	7 275	-6,7%
<b>Zysk (strata) ze sprzedaży</b>	<b>2 725</b>	<b>1 096</b>	<b>148,6%</b>
Pozostałe przychody operacyjne	39 586	21 053	88,0%
Pozostałe koszty operacyjne	1 411	5 411	-73,9%
<b>Zysk (strata) z działalności operacyjnej</b>	<b>40 900</b>	<b>16 738</b>	<b>144,4%</b>
Przychody finansowe	531	2 393	-77,8%
Koszty finansowe	6 794	6 776	0,3%
<b>Zysk (strata) z działalności gospodarczej</b>	<b>34 637</b>	<b>12 355</b>	<b>180,4%</b>
<b>Zysk (strata) brutto</b>	<b>34 637</b>	<b>12 355</b>	<b>180,4%</b>
<b>Zysk (strata) netto</b>	<b>28 298</b>	<b>9 229</b>	<b>206,6%</b>

#### 3.3.1. Przychody

Przychody ze sprzedaży w 2011 r. wyniosły 77,6 mln zł. W porównaniu do 2010 r. spadły o kwotę 16,9 mln zł tj. o 17,9%. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż ujemna dynamika nie jest wynikiem kryzysu ekonomicznego i spadkowymi tendencjami na rynkach, na których operuje Spółka, ale wynikiem uzgodnionych działań. Realizując strategię specjalizacji Spółek skupionych w Grupie, Odratrans sprzedała do spółki zależnej, specjalizującej się transportem śródlądowym, łącznie 29 barek i pchaczy pod koniec 2010 roku oraz w trakcie roku 2011. Szacujemy, iż spadek obrotów związany z tą operacją wyniósł około 6-7 mln zł. Czasowe przesunięcie kontraktów do wspomnianych spółek, obsługiwanych naszą flotą, to różnica o ok. 8 mln zł. Zmiana przychodów ze sprzedaży dotycząca wynajmowanych nieruchomości to odchylenie o kolejne 2 mln zł. Wspomniane przyczyny spadków to efekt przeprowadzonych restrukturyzacji i zmian organizacyjnych oraz sprzedaży nieprodukcyjnego majątku Spółki, których dalsze efekty widoczne będą w roku 2012.

Tabela poniżej prezentuje wartość i strukturę przychodów w latach 2011 i 2010.

(w tys. zł)

	2011 r.		2010 r.		zmiana 2011/2010
	tys. zł	%	tys. zł	%	
Przychody ze sprzedaży, w tym:	77 631	65,9%	94 567	80,13%	-17,9%
<i>przewozy</i>	53 919	45,8%	73 545	62,3%	-26,7%
<i>przeładunki</i>	1 653	1,4%	1 352	1,1%	22,3%

pozostała działalność wspierająca transport wodny	4 427	3,8%	6 698	5,7%	-33,9%
dzierżawa floty	9 415	8,0%	2 640	2,2%	256,6%
najem / dzierżawa majątku	7 175	6,1%	9 504	8,1%	-24,5%
sprzedaż pozostała	1 041	0,9%	828	0,7%	25,8%
Pozostałe przychody operacyjne	39 586	33,6%	21 053	17,8%	88,0%
Przychody finansowe	531	0,5%	2 393	2,03%	-77,8%
<b>RAZEM</b>	<b>117 748</b>	<b>100%</b>	<b>118 013</b>	<b>100,0%</b>	<b>-0,2%</b>

### 3.3.2. Koszty

Poziom kosztów podstawowej działalności operacyjnej w 2011 r. uległ zmniejszeniu o 18,1 % w porównaniu do 2010 r i wyniósł 72,0 mln zł. W samej strukturze kosztów największy spadek o 20,8% odnotowały koszty usług obcych, co jest pochodną zmniejszonej sprzedaży (koszty podwykonawców). Co istotne spadek kosztów (-20,8%) był wyraźniejszy niż odnotowany spadek sprzedaży (-17,9%), co świadczy o efektywnym zarządzaniu operacyjnym w Spółce. Z kolei nieznacznie wzrosły koszty zużycia materiałów i energii co spowodowane było coroczną indeksacją ich cen. Odnotowano również spadek kosztów ogólnego zarządu o 6,7 %. Obniżony poziom tych kosztów to efekt prowadzonego procesu restrukturyzacyjnego oraz realizacji działań związanych z redukcją zbędnych etatów. W roku 2011 średnie zatrudnienie w Spółce wynosiło 39 osób, co oznacza spadek zatrudnienia o ok 38,0 % w stosunku do średniego zatrudnienia w roku 2010.

W tabeli poniżej przedstawione jest porównanie poniesionych kosztów w latach 2011 i 2010.

( w tys. zł)

Koszty według rodzaju	2011 r.	2010 r.	zmiana 2011/2010
<b>Koszty według rodzaju, w tym:</b>	<b>72 046</b>	<b>88 020</b>	<b>-18,1%</b>
Amortyzacja	5 445	6 431	-15,3%
Zużycie materiałów i energii	2 344	2 217	5,7%
Usługi obce	54 220	68 493	-20,8%
Podatki i opłaty	2 718	2 925	-7,1%
Wynagrodzenia	4 434	4 804	-7,7%
Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	585	637	-8,2%
Pozostałe koszty rodzajowe	2 300	2 513	-8,5%

### 3.3.3. Wyniki finansowe

W 2011 r. Spółka odnotowała wzrost marży brutto na sprzedaży z poziomu 9,5% do 15,2%. Zysk brutto ze sprzedaży na koniec roku 2011 wynosi 11,8 mln zł vs 9,0 mln zł za 2010 r. Dzięki obniżeniu kosztów ogólnego zarządu uzyskano zysk ze sprzedaży w wysokości 2,7 mln zł. W porównaniu do roku 2010 r. wynik jest lepszy o 148,6%. Zysk z działalności operacyjnej EBIT w 2011 r. wyniósł 40,9 mln zł i jest większy o 24,1 mln zł od wyniku z roku 2010. W roku 2011 Spółka wypracowała zysk netto w wysokości 28,3 mln zł.

(w tys. zł)

	2011 r.	2010 r.	zmiana 2011/2010
Przychody ze sprzedaży ogółem	77 631	94 567	-17,9%
Wynik brutto ze sprzedaży	11 765	9 022	30,4%
<b>Marża brutto na sprzedaży</b>	<b>15,16%</b>	<b>9,54%</b>	<b>5,6 pp.</b>
Wynik ze sprzedaży	2 725	1 096	148,6%
<b>Marża na sprzedaży</b>	<b>3,51%</b>	<b>1,16%</b>	<b>2,4 pp.</b>
Wynik z działalności operacyjnej (EBIT)	40 900	16 738	144,4%
<b>Marża EBIT</b>	<b>52,69%</b>	<b>17,70%</b>	<b>34,9 pp.</b>
EBITDA (EBIT + amortyzacja)	46 345	23 169	100,0%
<b>Marża EBITDA</b>	<b>59,70%</b>	<b>24,50%</b>	<b>35,2 pp.</b>
Wynik brutto	34 637	12 355	180,4%
Wynik netto	28 298	9 229	206,6%

### 3.4. Przepływy finansowe

Prowadzona w roku obrotowym 2011 polityka finansowa miała na celu utrzymywanie bieżącej płynności finansowej poprzez stałą kontrolę przepływu gotówki, w celu ograniczenia do minimum problemów z nieterminowym regulowaniem płatności, pomimo spadku bieżących przychodów. Prowadzona w ten sposób polityka oraz ścisła współpraca z bankami i instytucjami finansowymi, pozwoliła na terminowe regulowanie znacznych zobowiązań finansowych wynikających z zawartych w poprzednich latach umów kredytowych i leasingowych, do czasu zakończonej sukcesem restrukturyzacji zadłużenia Odratrans SA.

Na koniec roku 2011 Spółka posiadała środki pieniężne w wysokości 22,4 mln zł. Podstawowymi czynnikami, które wpłynęły na wysokość środków pieniężnych na dzień 31 grudnia 2011 r. było: pozyskanie środków pieniężnych w ofercie publicznej w kwocie 60 mln zł, zmniejszenie zadłużenia z tytułu zawartych umów kredytowych i leasingowych o 47,1 mln zł, oraz zmiany wynikające z prowadzonej działalności operacyjnej Spółki. Uzyskaną pod koniec roku nadwyżkę środków pieniężnych umieszczono na oprocentowanych lokatach bankowych, uzyskując z tego tytułu dodatkowe przychody.



Zmiany te przedstawione są w tabeli poniżej.

(w tys. zł)

	2011 r.	2010 r.	zmiana 2011/2010
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej, w tym:	10 223	3 853	165,4%
Zysk ( strata netto)	28 298	9 229	206,6%
Amortyzacja	5 445	6 431	-15,3%
Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych	2 127	-1 909	211,4%
Odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	4 784	4 948	-3,3%
Zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	-37 938	-14 516	161,4%
Zmiana stanu rezerw	4 644	-2 033	328,5%
Zmiana stanu zapasów	13	1	1051,1%
Zmiana stanu należności	-2 819	4 791	-158,8%
Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych, z wyjątkiem pożyczek i kredytów	4 256	-7 737	155,0%
zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	1 415	4 647	-69,6%
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	6 012	23 719	-74,7%
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	2 376	-27 355	-108,7%
Przepływy pieniężne razem	18 612	217	8484,7%
Środki pieniężne na koniec okresu	22 446	3 835	485,4%

### 3.4.1. Zaciągnięte przez Odratrans S.A. zobowiązania kredytowe, poręczenia i umowy leasingu

W roku 2011 Zarząd Odratrans S.A. przeprowadził proces renegotjacji umów kredytowych w celu restrukturyzacji i refinansowania zadłużenia Spółki. Podjęte działania przyczyniły się do spłaty długoterminowych kredytów w BRE Bank S.A., Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Investkredit AG. Na dzień 31.12.2011 r. zadłużenie Spółki z tytułu zawartych umów kredytowych i leasingowych zmniejszyło się z poziomu 59,7 mln zł do 12,6 mln zł.

Wykaz zobowiązań kredytowych Odratrans S.A. według stanu na 31.12.2011 r. ( w tys. zł )

Ip.	Kredytodawca	Rodzaj kredytu	data udzielenia kredytu	termin spłaty	limit kredytu	kwota do spłaty
1	BANK BPS S.A.	inwestycyjny	16-09-2009	30-09-2013	7 340,00	3 340,00
2	BANK BPS S.A.	inwestycyjny	16-09-2009	31-12-2013	6 050,00	2 900,00
3	BANK BPS S.A.	w rachunku bieżącym	16-09-2009	29-11-2012	5 000,00	5,07
<b>RAZEM</b>					<b>18 390,00</b>	<b>6 245,07</b>

Wykaz poręczeń i gwarancji udzielonych przez Odratrans S.A. według stanu na dzień 31.12.2011 r. ( w tys. zł )

Ip.	Nazwa dłużnika głównego	Nazwa Beneficjenta	Data udzielenia poręczenia	Data wygaśnięcia poręczenia	Kwota poręczenia	kwota do spłaty
1	Odra Logistics Sp. z o.o.	Statoil Polska Sp. z o.o.	03-12-2004	Bezterminowo	10,00	10,00
2	PHŚ Sp. z o.o.	ENERGO-UTECH S.A.	24-09-2008	20-02-2014	3 700,00	3 700,00
<b>RAZEM</b>					<b>3 710,00</b>	<b>3 710,00</b>

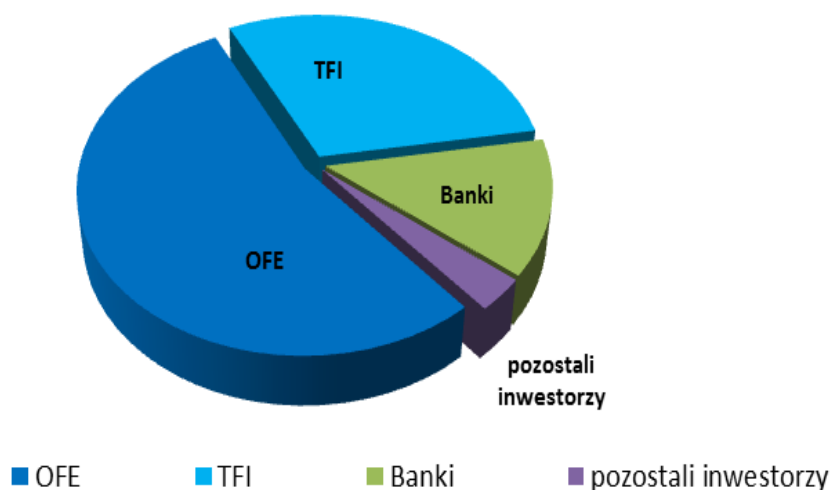
Wykaz zobowiązań z tytułu umów leasingu według stanu na dzień 31.12.2011 r. ( w tys. zł )

Ip.	Nazwa leasingodawcy	Nazwa przedmiotu leasingu	Data rozpoczęcia leasingu	Data wygaśnięcia leasingu	Cena netto przedmiotu leasingu	Kwota do spłaty
<b>Leasing finansowy</b>					<b>28 462,17</b>	<b>6 159,41</b>
1	ETFL "Energ-Utech"	Pchacz(18 szt.), barka pchana(36 szt.)	31-03-2008	31-03-2013	17 608,00	3 219,75
2	ETFL "Energ-Utech"	Dźwig portowy	30-11-2008	31-10-2013	9 823,96	2 908,97
3	Millenium Leasing Sp. z o.o.	Barka motorowa ANNA	31-01-2007	28-02-2012	1 030,21	30,69
<b>Leasing operacyjny</b>					<b>1 028,74</b>	<b>186,22</b>
4	VFS Usł fin. Polska S.A.	silniki VOLVO-PENTA D9MH(2 szt.)	28-02-2007	28-02-2012	418,45	21,68
5	VFS Usł fin. Polska S.A.	silniki VOLVO-PENTA D9MH(2 szt.)	31-03-2008	31-03-2013	369,49	100,96
6	Carefleet S.A	Skoda Fabia Classic (2 szt.)	18-02-2009	28-02-2012	77,80	2,96
7	Volkswagen LP Sp. z o.o.	Skoda Superb	10-06-2010	17-05-2013	87,60	38,91
8	Mercedes-Benz LP Sp. z o.o.	Mercedes klasa B	19-02-2010	19-02-2013	75,41	21,72
<b>RAZEM</b>					<b>29 490,92</b>	<b>6 345,63</b>

### 3.4.2. Emisja obligacji długoterminowych

Spółka Odratrans S.A. wraz z Domem Maklerskim NWA1 w listopadzie 2011 przeprowadziła program emisji obligacji. W drodze niepublicznej emisji pozyskano 60 mln zł. Wykup obligacji nastąpi poprzez zapłatę w dacie wykupu (28.11.2014 roku) kwoty pieniężnej odpowiadającej wartości nominalnej obligacji, pomniejszonej o amortyzację obligacji do daty wykupu, oraz powiększonej o należne, a niewypłacone odsetki od obligacji. Obligacje oprocentowane są w zmiennej wysokości ustalonej w oparciu o stopę procentową równą stopie bazowej WIBOR 6M, powiększoną o marżę. Środki z emisji obligacji zostały przeznaczone na optymalizację struktury finansowania oraz na sfinansowanie nowych inwestycji logistyczno-portowych.

Emisja obligacji skierowana została głównie do instytucji finansowych. Wśród tych, które objęły emisję znalazły się duże, renomowane fundusze, w tym głównie Otwarte Fundusze Emerytalne (OFE) i Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych (TFI), banki oraz pozostali inwestorzy.



Obligacje zostały wprowadzone do obrotu na rynku Catalyst w lutym 2012 roku.

Podstawowe informacje dotyczące emisji	
Typ obligacji	obligacje na okaziciela serii A
Rodzaj oferty	publiczna, bez prospektu
Maksymalna wartość emisji	60 000 000 PLN
Kupon	wypłacany półrocznie, WIBOR 6M + Marża*
Zapadalność	3 lata
Cena emisyjna	1 000 PLN
Minimalna wartość zapisu	ekwiwalent 50 000 EUR
Zabezpieczenie	tak, ustanowione po emisji
Wartość zabezpieczenia	127% wartości emisji
Dodatkowe prawa	opcja przedterminowego wykupu
Termin zapisów	21 – 25 listopada 2011
Wpłaty	do 28 listopada 2011
Rynek wtórny	ASO Catalyst (zależne od decyzji GPW)

### 3.5. Analiza wskaźnikowa

W 2011 i 2010 r. wszystkie wskaźniki zyskowności miały wartość dodatnią i przewyższyły wskaźniki z roku 2010.

Zgodnie z oczekiwaniami Zarządu wskaźniki rentowności uległy poprawie dzięki podejmowanym działaniom restrukturyzacyjnym i inwestycyjnym. W roku 2011 stopa zwrotu z kapitału własnego ROE wyniosła 21%, natomiast stopa zwrotu z aktywów ROA 11%. Jest to kolejny wzrost o 12 i 6 pp.

Wszystkie wskaźniki płynności w 2011 r. uzyskały wartości wyższe niż w 2010 r. Do poprawy wartości wskaźników płynności przyczynił się wzrost poziomu środków pieniężnych posiadanych na dzień 31 grudnia 2011 r. Wzrost ten został przeanalizowany w punkcie 3.2. Sprawozdania.

W 2011 r. wskaźnik dług / EBITDA określający obciążenie przedsiębiorstwa spłatą odsetek uległ znaczącej poprawie w stosunku do roku poprzedniego i prezentuje bardzo bezpieczny poziom, gdyż EBITDA mogłaby pokryć ponad dwukrotnie wyższe zadłużenie Spółki.

Wskaźniki opisujące działalność Spółki w roku 2011 i 2010 przedstawione są w tabeli poniżej:

Wskaźniki zyskowności	2011 r.	2010 r.
Marża zysku brutto ze sprzedaży	15%	10%
Marża zysku operacyjnego	53%	18%
Marża zysku brutto	45%	13%
Marża zysku netto	36%	10%

Wskaźniki rentowności	2011 r.	2010 r.
Stopa zwrotu z aktywów (ROA)	11%	4%
Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE)	21%	8%

Wskaźniki płynności	2011 r.	2010 r.
Wskaźnik płynności bieżącej	1,40	0,43
Wskaźnik płynności szybkiej	1,20	0,30
Wskaźnik podwyższonej płynności	0,77	0,08

Wskaźniki aktywności	2011 r.	2010 r.
Rotacja należności	59	44
Rotacja zobowiązań	159	211
Cykl konwersji gotówki	-101	-168
Przychody na jednego zatrudnionego	1 986	1 501

Wskaźniki zadłużenia	2011 r.	2010 r.
Stopa zadłużenia	39%	38%
Wskaźnik pokrycia zadłużenia kapitałem własnym	134%	137%
Dług/EBITDA	2,2	3,5

**Metody obliczania wskaźników****Wskaźniki zyskowności**

*Marża zysku brutto ze sprzedaży – zysk na sprzedaży/przychody ze sprzedaży*

*Marża zysku operacyjnego – zysk na działalności operacyjnej/przychody ze sprzedaży*

*Marża zysku brutto – zysk brutto/przychody ze sprzedaży*

*Marża zysku netto – zysk netto/przychody ze sprzedaży*

**Wskaźniki rentowności**

*Stopa zwrotu z aktywów (ROA) – zysk netto/aktywa*

*Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE) – zysk netto/kapitał własny*

**Wskaźniki płynności**

*Wskaźnik płynności bieżącej – aktywa obrotowe/zobowiązania krótkoterminowe*

*Wskaźnik płynności szybkiej – (gotówka + należności)/zobowiązania krótkoterminowe*

*Wskaźnik podwyższonej płynności – (środki pieniężne + krótkoterminowe papiery wartościowe)/zobowiązania krótkoterminowe*

**Wskaźniki aktywności**

*Rotacja należności (w dniach) – (należności krótkoterminowe \* 360 dni)/przychody ze sprzedaży*

*Rotacja zobowiązań (w dniach) – (zobowiązania krótkoterminowe \* 360 dni)/koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów.*

*Cykl konwersji gotówki operacyjnej (w dniach) – cykl operacyjny – rotacja zobowiązań*

*Przychody na jednego zatrudnionego – przychody ze sprzedaży / średnie zatrudnienie*

**Wskaźniki zadłużenia**

*Stopa zadłużenia – (zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe)/aktywa ogółem*

*Wskaźnik pokrycia zadłużenia kapitałem własnym – kapitał własny/(zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe)*

*Dług/EBITDA – (zobowiązania długoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe)/(zysk operacyjny + amortyzacja)*

## **IV. WAŻNIEJSZE ZDARZENIA W DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI ODRATRANS S.A. ORAZ KOMENTARZ DO WYNIKÓW FINANSOWYCH**

### **4.1. Zmiany zasad rachunkowości w okresie sprawozdawczym 2011**

W roku 2011 zmieniono sposób prezentacji pozycji bilansowych. W związku z ujawnieniem inwestycji w nieruchomości dotyczących terenów przemysłowych we Wrocławiu: Stocznia ul. Kościerzyńska 9, oraz Port Miejski ul. Kleczkowska 52 uległa zmiana prezentacja tych aktywów w sprawozdaniu. Dotąd nakłady na przedmiotowe inwestycje były prezentowane w innych długoterminowych aktywach finansowych. Począwszy od roku 2011 zostały wykazane w pozycji Inwestycje długoterminowe – nieruchomości. Dla zapewnienia porównywalności danych z bilansem otwarcia zostały analogicznie zaprezentowane dane dotyczące zmienionych pozycji na dzień 31.12.2010 r.

### **4.2. Korekta błędu podstawowego**

Korekta błędu podstawowego za okres sprawozdawczy 2011 związana jest z wyceną ujawnionej inwestycji w nieruchomości – Stocznia ul. Kościerzyńska 9. W roku 2009 wartość godziwa tej nieruchomości wynosiła 29,1 mln zł w związku ze zmianą planu zagospodarowania przestrzennego obszaru, na którym położona jest nieruchomość na teren usługowy przeznaczony pod budowę hoteli, biurowców jej wartość wzrosła do kwoty 56,7 mln zł. Przesłanka do ujawnienia w księgach zaktualizowanej wartości godziwej przedmiotowej nieruchomości była także podpisana w 2011 roku przedwstępna umowa sprzedaży tej nieruchomości na rzecz firmy Alterco S.A. opiewająca na łączną cenę sprzedaży 75 mln zł.

### **4.3. Ważniejsze zdarzenia w działalności Odratrans S.A. w 2011 roku**

Niewątpliwie jednym z najważniejszych wydarzeń w działalności Spółki Odratrans S.A. był przeprowadzony z sukcesem program emisji obligacji. Dzięki pozyskaniu 60 mln zł Spółka mogła zoptymalizować strukturę finansowania oraz pozyskać środki na sfinansowanie nowych działań rozwojowych, czyli planowanych inwestycji logistyczno-portowych.

Restrukturyzacja zadłużenia Spółki była jednym z głównych zadań postawionych przed obecnym Zarządem firmy.

Zadłużenie Spółki wynikające z umów kredytowych i leasingowych zawartych w poprzednich latach było znaczącym obciążeniem dla Odratrans, powodowało wysoki poziom kosztów finansowych oraz konieczność bardzo rygorystycznej polityki zarządzania gotówką w celu obsługi wymaganych spłat. Dodatkowo Spółka zobowiązana była do utrzymywania niskooprocentowanego depozytu bankowego (Investkredit AG) oraz nieproporcjonalnie wysokich zabezpieczeń na posiadanych nieruchomościach pomimo zmniejszającego się stanu zadłużenia.

Poza tym działania Zarządu Spółki, w którym od kwietnia 2011 pracuje nowy wiceprezes i jednocześnie dyrektor ds. finansowych, skoncentrowały się na poprawie wyników z każdego obszaru działalności Spółki. Pomimo kryzysu na rynkach europejskich w roku 2011 r. Spółka osiągnęła zysk netto na poziomie 28,2 mln zł.

Uzyskanie tak dobrych wyników było możliwe między innymi dzięki stopniowej poprawie wyników dotyczących bieżącej działalności, redukcji kosztów stałych floty, czyli głównie kosztów remontów oraz realizacji zaplanowanych w budżecie firmy transakcji sprzedaży nieproduktywnego majątku trwałego.

Ponadto w Spółce w dalszym ciągu prowadzone są prace poprawiające zyskowność jej podstawowej działalności. Podstawowe zmiany dążące do poprawy efektywności przewozów flotą to wdrożenie nowej struktury organizacyjnej (nowy dział sprzedaży) oraz systemu IT wraz z pozycjonowaniem floty.

Spółka jest na etapie wdrożenia nowoczesnej struktury organizacyjnej, co wiąże się z poprawą przepływu informacji, nowym systemem IT, pozwalającym na wcześniejsze i dokładniejsze identyfikowanie obszarów problemowych oraz nowym personelem. Te składowe mają przynieść pożądany efekt. Nowa struktura ma dużo szybciej reagować na potrzeby i zmiany na rynku. Najważniejszym celem inicjatywy jest dostosowanie wielkości floty do potrzeb istniejących kontraktów. Optymalne wykorzystanie jednostek będzie decydującym elementem w budowie sprawnie zarządzanej floty śródlądowej, która szybko i elastycznie odpowiada na potrzeby rynku.

Ważniejsze zdarzenia w działalności Odratrans S.A. w 2011 roku:

### **1. Nagroda Orły Polskiego Biznesu w Niemczech**

15 czerwca 2011 roku w Gdańsku Odratrans S.A. otrzymała wyjątkowe wyróżnienie - została laureatem konkursu „Orły Polskiego Biznesu w Niemczech 2011” organizowanego przez Instytut Lecha Wałęsy. To pierwsza w Polsce nagroda, która docenia firmy będące liderami biznesu odnoszącymi sukcesy gospodarcze na rynku niemieckim.

### **2. Prezydencja w Unii Europejskiej**

1 lipca 2011 roku Polska, po raz pierwszy w historii, objęła prezydencję w Unii Europejskiej. Odratrans S.A., firma posiadająca spółki działające na obszarze dwóch unijnych państw: Polski i Niemiec, czynnie włączyła się w obchody inauguracyjne półroczne przewodnictwo Polski w Radzie Europy. Spółka między innymi była współgospodarzem i sponsorem uroczystego przyjęcia zorganizowanego przez Ambasadę RP w Berlinie. W imprezie uczestniczyli ambasadorowie Polski oraz Danii i Cypru, czyli państw które po zakończeniu polskiej prezydencji kolejno przejęły przewodnictwo w UE. Uroczystość uświetnił także Minister Finansów Niemiec Wolfgang Schäuble, który licznie zebranych gościom wygłosił wykład na temat unijnej gospodarki.

### **3. 65- lecie istnienia Spółki**

2 maja 2011 roku Odratrans S.A. obchodziła okrągły 65-ty jubileusz powstania firmy.

### **4. Restrukturyzacja**

W 2011 roku kontynuowany był proces restrukturyzacji w Odratrans S.A. Działania restrukturyzacyjne obejmowały wszystkie segmenty działalności firmy. Główny nacisk był kładziony na poprawę wydajności pracy floty, optymalną strukturę zatrudnienia oraz zmniejszenie kosztów ogólnych zarządu. W ramach procesu restrukturyzacji wielkość majątku wykorzystywanego w Odratrans została dopasowana do skali przychodów. Dotychczasowa wielkość zatrudnienia w Odratrans była nieadekwatna do skali działalności.

Ponadto bardzo ważnym założeniem działań restrukturyzacyjnych było wykorzystanie synergii spółek będących w Grupie Odratrans poprzez optymalizację ilości stanowisk pracy, likwidację dublujących się etatów oraz wykorzystanie efektu ekonomii skali. Część podmiotów wchodzących w skład Grupy została objęta procesem likwidacji lub fuzji z większymi podmiotami. W ten sposób nastąpiło uproszczenie struktury Odratrans, a duża część kosztów stałych została obniżona.

### **5. Zintegrowany system informatyczny**

W 2011 roku realizowane były prace mające na celu wdrożenie informatycznego systemu klasy ERP wspomagającego zarządzanie przedsiębiorstwem. Realizacja poszczególnych etapów projektu przebiegała zgodnie z planem a wszystkie produkty projektu poddawane były na bieżąco procesom kontroli jakości.

Z dniem 1 stycznia 2012 roku rozpoczęto pracę produktywną w obszarach Finansowo-Księgowym oraz Kadrowo-Płacowym w firmach Odratrans S.A. i Rentrans Cargo. W pozostałych firmach rozpoczęto proces migracji danych i przygotowania do przeprowadzenia testów akceptacyjnych poprzedzających produktywnie uruchomienie systemu.

Ze względu na dogodne warunki pogodowe, umożliwiające ciągłą pracę barek na rzekach a tym samym osiąganie zysków przez firmę, końcowe etapy prac związanych z modulem zarządzania flotą i monitoringiem GPS zostały zaplanowane do realizacji w późniejszym terminie.

Projekt jest zarządzany zgodnie z metodyką SURE STEP firmy Microsoft. W celu sprawnego wdrożenia systemu we wszystkich firmach grupy, szkoleniami objęto znaczną liczbę pracowników Grupy Kapitałowej. Zgodnie z założeniem, osoby, które wcześniej uczestniczyły w szkoleniach podejmą się szkolenia kolejnych osób, co



znacznie zminimalizuje koszty wdrożenia systemu. Przygotowano jednocześnie materiały szkoleniowe umożliwiające samodzielne „opanowanie” nowego oprogramowania. Wśród materiałów znajduje się również wersja demonstracyjna szczegółowo prezentująca funkcjonalność nowego systemu oraz opatrzona testami akceptacyjnymi wraz z plikami ćwiczeniowymi.

Pełne wdrożenie nowego systemu informatycznego w Spółce umożliwi:

- Optymalizację procesu głównego.
- Ujednolicenie procesów w obrębie Grupy Kapitałowej Odratrans.
- Elastyczne (w sensie narzędzi) raportowanie w całej Grupie Kapitałowej Odratrans.
- Zwiększenie sprawności operacyjnej (przyspieszenie przygotowania oferty handlowej kalkulacji jej kosztów, usprawnienie procesu wystawienia zleceń i faktur).
- Lepsze wykorzystanie potencjału floty (wzrost wydajności dzięki narzędziom do zarządzania flotą jednostek pływających).
- Pełną konsolidację całej Grupy Kapitałowej Odratrans.
- Możliwość roll-outu systemu na ewentualne nowe jednostki gospodarcze Grupy Kapitałowej Odratrans.

## **6. Rozpoczęcie procesu fuzji Odra Lloyd Sp. z o.o. oraz Odratrans Porty Sp. z o.o. z Odratrans S.A.**

W 2011 Zarząd Odratrans S.A. podjął decyzję o rozpoczęciu prac zmierzających do połączenia Spółki Odratrans S.A. ze Spółką Odra Lloyd Sp. z o.o.

Celem połączenia jest przejęcie przez Odratrans S.A. majątku Spółki ODRA LLOYD Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, której to Spółka Odratrans S.A. jest jedynym współnikiem, a w szczególności przejęcie jednostek pływających tej Spółki, tak aby skoncentrować działalność w zakresie świadczenia usług transportu wodnego śródlądowego w jednej Spółce. W ten sposób zostanie wzmocniona pozycja Grupy Kapitałowej Odratrans na rynku usług transportu śródlądowego, poprzez uzyskanie efektu synergii, obniżone zostaną koszty związane z eksploatacją floty, a także uproszczona struktura zarządzania i administrowania przejmowanym majątkiem. 5 października 2011 roku Zarząd Odratrans S.A. podjął decyzję w sprawie rozpoczęcia prac nad połączeniem Spółki Odratrans S.A. ze Spółką Odratrans Porty Sp. z o.o., w związku z powyższym Zarząd postanowił przeprowadzić szereg analiz prawnych i finansowych w celu wyłonienia najlepszych wariantów procesu połączenia obu Spółek.

## **7. Likwidacja Spółki Odratrans Nieruchomości I i II**

Zarząd Odratrans S.A. postanowił zakończyć proces likwidacji Spółek Odratrans Nieruchomości I Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu oraz Odratrans Nieruchomości II z siedzibą we Wrocławiu.

## **V. PRZEWIDYWANY ROZWÓJ SPÓŁKI ODRATRANS S.A.**

### **5.1. Charakterystyka polityki w zakresie rozwoju Spółki Odratrans S.A.**

Zarząd Odratrans S.A. zamierza konsekwentnie realizować przyjętą strategię rozwoju Grupy Kapitałowej. Chodzi przede wszystkim o dalsze umacnianie jej pozycji rynkowej poprzez dynamiczny rozwój sprzedaży na rynku niemieckim. Polityka Zarządu Odratrans S.A. zakłada wykorzystanie efektów synergii pomiędzy podmiotami wchodzącymi w skład Grupy poprzez:

- tworzenie silnej i prężnej Grupy, będącej liderem w sektorze śródlądowego transportu wodnego,
- oszczędności wynikające z lepszej organizacji transportu, logistyki i zaplecza remontowego,
- poszerzenie bazy kontrahentów o dotychczasowych kontrahentów poszczególnych spółek z Grupy Kapitałowej,
- uzyskanie oszczędności wynikających z lepszej pozycji negocjacyjnej wobec kontrahentów (większa wiarygodność, skala przewozów),
- uzupełnienie oferty dzięki bogatej ofercie usługowej wszystkich Spółek Grupy (m.in.: kompleksowa spedycja międzynarodowa, obsługa agencyjna statków morskich, świadczenia usług przeładunkowych w portach morskich).

Natomiast rola samej Spółki Odratrans S.A. w Grupie Kapitałowej uległa zmianie. Spółka powoli odchodzi od aktywnej działalności na poszczególnych rynkach (za które przejmują odpowiedzialność spółki zależne) i przechodzi do roli Spółki:

- kształtującej strategię całej grupy,
- koncentrującej w swoim posiadaniu i administracji majątek grupy,
- przeprowadzającej samodzielnie lub też wspierającej spółki zależne przy dużych transakcjach kapitałowych,
- świadczącej na rzecz podmiotów zależnych usługi korporacyjne.

## **VI. POSIADANE ODDZIAŁY SPÓŁKI ODRATRANS S.A.**

Odratrans S.A. nie posiada wyodrębnionych oddziałów (zakładów)

Szczecin, 12.03.2012 r.

(podpis na oryginale dokumentu)  
Prezes Zarządu - Piotr Chajderowski

(podpis na oryginale dokumentu)  
Wiceprezes Zarządu - Daniel Stachiewicz