Sytuacja i restrukturyzacja Polskich Kolei Państwowych

Spis treści

1. Wstęp 3
2. Struktura organizacyjna Polskich Kolei Państwowych 6
3. Koncepcje restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych 7
4. Diagnoza stanu przedsiębiorstwa ” PKP” 10
4.1 Sytuacja ekonomiczno finansowa. Wynik finansowy 11
4.2 Zadłużenie 12
4.3 Sytuacja w I półroczu 1999 r. 14
4.4 Stan zatrudnienia 16
4.5 Majątek 18
4.6 Przewozy; tendencje; prognoza popytu 20
5. Program restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych 25
5.1 Zakres programu 25
5.2 Restrukturyzacja finansowa 26
5.3 Restrukturyzacja majątkowa 29
5.4 Restrukturyzacja zatrudnienia 31
5.5 Świadczenia przedemerytalne 34
5.6 Restrukturyzacja organizacyjno-prawna 35
6. Realizacja przedsięwzięć kolejowych, finansowych z funduszy Unii Europejskiej- Program Phare 42
7. PKP a ekologia 43
8. Zmiana zasad finansowania przewozów pasażerskich 47
8.1 Wysokości dotacji 49
9. Zakończenie 49

Wstęp

Sytuacja przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w ostatnim roku uległa wyraźnemu pogorszeniu. Zmiany dokonane od 1990 roku, m.in. ograniczenie zatrudnienia, wydzielenie jednostek zaplecza technicznego kolei

oraz ostatnio służby zdrowia okazały się niewystarczające. O ile w roku 1991 strata netto wyniosła 715,1 mln zł to następnie w latach 1992 -1997 wahała się od 85 do 261 mln zł co przy sprzedaży rzędu kilku miliardów pozwalało na funkcjonowanie bez większych zakłóceń. Zmiany te, być może przy bardziej korzystnych okolicznościach zewnętrznych pozwoliłyby na ewolucyjne dostosowanie przedsiębiorstwa do wymagań rynkowych i konkurencji.

Z działalności gospodarczej w roku 1998 przedsiębiorstwo PKP osiągnęło przychody w wysokości 9 603,8 mln zł, koszty tej działalności to 10 961,3 mln zł. Koszty wzrosły w porównaniu do 1997 roku o 14,3%, a przychody tylko o 0,7%.

Strata netto w roku 1998 z całokształtu działalności PKP wyniosła 1 370,1 mln zł. PKP utraciły płynność finansową (dane wg sprawozdania F-01 na 31.12.1998 r.). Rokowania na 1999 rok są złe – strata netto w I półroczu br. wyniosła 965,7 mln zł. Zadłużenie z 4 158,9 mln zł na koniec 1998 roku wzrosło na koniec I półrocza br. do wartości 4 741,5 mln zł. Załamał się kilkuletni zwyżkowy trend wydajności pracy, pomimo utrzymania trendu zmniejszania zatrudnienia.

Narastający gwałtownie spadek płynności finansowej przedsiębiorstwa (mierzony wskaźnikiem III-go stopnia) z 140,6 % w roku 1997 do 101,2 % w roku 1998 i do 92,7% na koniec czerwca 1999 r. (przy wymaganym nie mniej niż 200 %), oraz wysoki wzrost straty netto skłonił zarówno kierownictwo Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej oraz zainteresowanych sprawą posłów do zintensyfikowania prowadzonych prac związanych z restrukturyzacją PKP. Doprowadziło to do powstania w krótkim czasie 3 kolejnych koncepcji działań naprawczych w PKP.

Istotą narastających trudności PKP pozostaje zbyt powolne dostosowywanie tego Przedsiębiorstwa do zmian strukturalnych w gospodarce.

Podstawą dochodów w PKP jest transport towarowy, którego zyski do końca 1997 roku pozwalały – wraz z dotacją budżetową do przewozów pasażerskich – pokryć deficyt przewozów pasażerskich oraz wysokie, w porównaniu z innymi kolejami, koszty osobowe. W przewozach tych, tradycyjnie czołową rolę odgrywa węgiel (przynoszący około połowy wpływów) i inne towary masowe, np. stal, zboże oraz paliwa płynne. Ograniczenie wydobycia węgla – (i tak niedostateczne z punktu widzenia racjonalizacji ekonomiki górnictwa), ograniczenie importu zbóż, trudności hutnictwa oraz zwiększenie możliwości transportu rurociągowego paliw

płynnych to okoliczności, które razem wzięte przyczyniają się do wzrostu strat kolei. Ich pogłębienie na przełomie 1998 i 1999 roku zdezaktualizowało plany przewozowe na 1999 rok.

Zakończenie

Stan PKP jest tragiczny. Koszty ponoszone przez kolei, szczególnie koszty zatrudnienia, są zbyt duże, a zdolności menadżerskie kadry kierowniczej PKP niewystarczająca. Ale fałszywe jest oczekiwanie, że transport kolejowy można zrestrukturyzować niewielkim kosztem. W rządowym programie naprawy kolei założono, że w 2001 r PKP otrzyma poręczenie na zaciągnięcie kredytu w wysokości 1500 mln zł, podczas gdy zobowiązania przeterminowane kolei przekroczyły 2000 mln zł...

To jest gotowa, obroniona praca. Gdyby chcieli Państwo zlecić napisanie zupełnie nowej pracy, to zapraszamy na stronę pisanie prac - sprawdzony serwis!