

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna

PKP CARGO S.A.



WARIANTY SPÓŁKI

Katowice 21 maja 2001 r.

W niniejszym opracowaniu przedstawiono i porównano trzy warianty projektowanej spółki CARGO. Wariantowo traktowany jest przedmiot działalności przyszłej spółki. Jego określenie różnicuje niezbędne zasoby spółki. Przedmiot działalności i zasoby rzutują w sposób fundamentalny na kondycję ekonomiczną przyszłego organizmu gospodarczego. W związku z tym przedstawiono również podstawowe wskaźniki ekonomiczne projektowanej spółki wyliczone dla poszczególnych wariantów. Porównano następujące warianty:

- **Wariant 1** - spółka CARGO, której podstawowymi zadaniami są przewozy towarowe oraz utrzymanie całego taboru (pojazdy trakcyjne oraz wagony towarowe i osobowe) potrzebnego do realizacji przewozów towarowych i pasażerskich.
- **Wariant 2** – spółka CARGO, której podstawowymi zadaniami są przewozy towarowe i utrzymanie taboru potrzebnego do ich realizacji oraz utrzymanie lokomotyw potrzebnych do realizacji przewozów pasażerskich (bez utrzymania ezł, autobusów szynowych i wagonów osobowych).
- **Wariant 3** – spółka CARGO, której podstawowymi zadaniami są przewozy towarowe i utrzymanie taboru potrzebnego do ich realizacji.

We wszystkich wariantach drużyny trakcyjne pozostają w spółce CARGO. Również we wszystkich wariantach przewiduje się zaprzestanie eksploatacji zbędnych obiektów zaplecza utrzymaniowo-naprawczego użytkowanych aktualnie przez PKP S.A. Dyрекcyję Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO i nie przejmowanie ich do projektowanej spółki.

Do prowadzenia działalności oraz utrzymania zasobów materialnych i efektywnego nimi gospodarowania niezbędni są pracownicy o odpowiednich kwalifikacjach i w odpowiedniej ilości. Do określenia poziomu zatrudnienia w poszczególnych wariantach wykorzystano przyjętą w Dyrekcji CARGO metodologię ustalania zatrudnienia.

Każdy z wariantów został odrębnie scharakteryzowany w załącznikach pod względem zasobów, anlizy SWOT i głównych wskaźników ekonomicznych.

Analiza wariantów została zobrazowana w poniższej tabeli.

Warianty 1 i 2	Parametr analizy	Wariant 3
niewyprofilowany rynkowo	przedmiot działalności	wyprofilowany rynkowo
w części pasażerskiej niedostosowane	zasoby	optymalnie dostosowane
mała	zdolność konkurencyjna	duża
rozczłonkowana	struktura organizacyjna	zwarta
mało czytelna w zakresie kompetencji i odpowiedzialności	struktura zarządzania	czytelna w zakresie kompetencji i odpowiedzialności
niepełna	zgodność misji z celami	pełna
zadowalający	zysk brutto	dobra
zadowalająca	rentowność	dobra
brak	płynność	bezpieczna
niska	wydajność pracy	średnia

Kierownictwo Dyrekcji CARGO rekomenduje utworzenie spółki według wariantu 3 jako organizm gospodarczy posiadający szansę przetrwania i rozwoju na rynku, w szczególności zapewniający bezpieczeństwo zatrudnionym pracownikom.

Ewentualne utworzenie spółki według wariantu 2 (spółka utworzona wg wariantu 1 przekracza wszelkie granice bezpieczeństwa) spowoduje:

- ♦ konieczność zaciągania kredytów obrotowych,
 - ♦ zmniejszenie nakładów na inwestycje do poziomu zagrażającego rozwojowi spółki,
 - ♦ wydłużenie o 20 dni cyklu rotacji zobowiązań,
- przy poważnym zagrożeniu dla funkcjonowania spółki i zatrudnionych w niej pracowników

Wariant 1

Spółka CARGO - przewozy towarowe i utrzymanie taboru do realizacji przewozów towarowych i pasażerskich.

Przedmiot działalności:

- ◆ realizacja przewozów towarowych i świadczenie usług logistycznych,
- ◆ wynajem druzyn trakcyjnych podmiotom realizującym przewozy pasażerskie,
- ◆ utrzymanie taboru potrzebnego do realizacji przewozów towarowych i pasażerskich,
- ◆ inne usługi służące efektywnemu wykorzystaniu użytkowanego majątku.

Zasoby:

1. Nieruchomości:

- ◆ aktualnie Dyrekcja CARGO użytkuje zaplecze utrzymaniowo-naprawcze o łącznej powierzchni 801 825 m².
- ◆ obiekty planowane do użytkowania przez przyszłą spółkę o łącznej powierzchni 728 459 m² stanowiące 90,9% powierzchni całkowitej (w tym zaplecze do utrzymania wagonów osobowych).
- ◆ obiekty zbędne planowane do wyłączenia o łącznej powierzchni 73 366 m² stanowiące 9,1% powierzchni całkowitej.

2. Tabor:

- ◆ wszystkie wagony towarowe,
- ◆ tabor trakcyjny aktualnie użytkowany przez Dyrekcję CARGO i tabor który będzie zakupiony w najbliższym czasie (dot. EU11).

3. Pracownicy:

- ◆ planowane średnie zatrudnienie w IV kwartale 2001 r. – 55 794 pracowników,
- ◆ planowane stan zatrudnienia na dzień 01.01.2002 r – 54 500 pracowników.

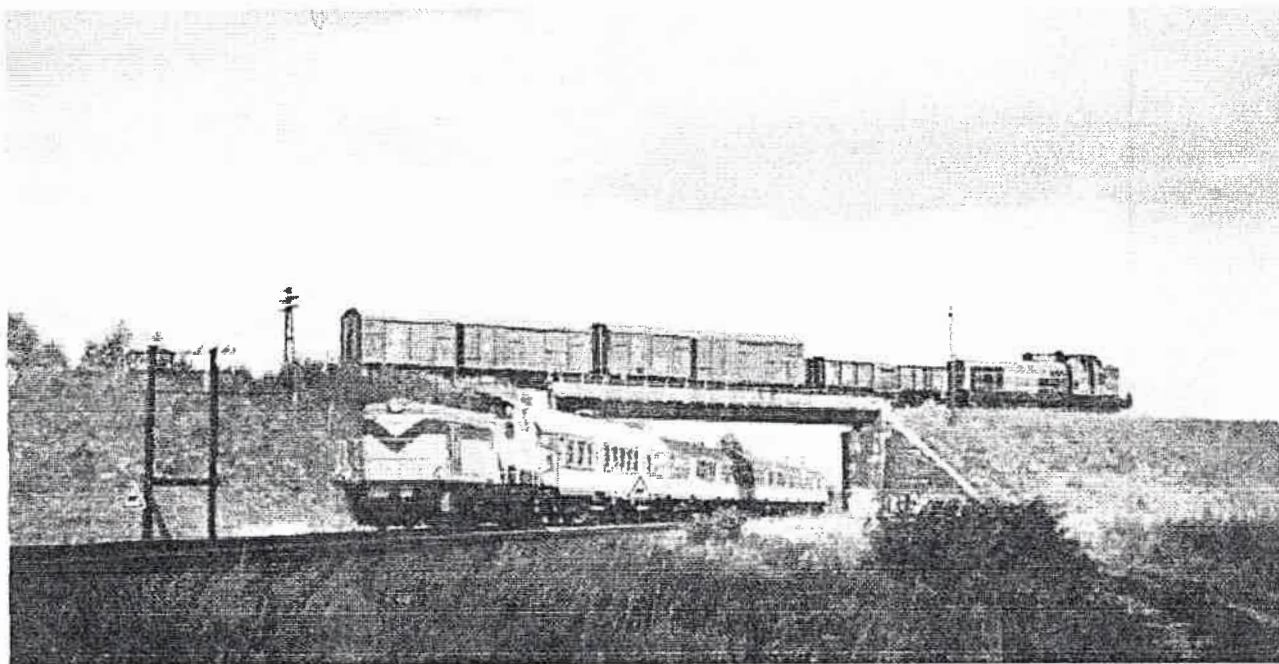
Wariant obrazują:

1. Charakterystyka zasobów:

- 1) diagram
 - 2) tabela z podziałem zaplecza utrzymaniowo-naprawczego,
 - 3) mapa z podziałem zaplecza,
 - 4) mapa z rozmieszczeniem obiektów zaplecza,
 - 5) tabela charakteryzująca tabor,
2. analiza SWOT,
 3. tabela wyników finansowych,
 4. tabela zatrudnienia,
 5. tabela cash flow,
 6. tabela planowanych głównych wskaźników ekonomicznych.

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna

PKP CARGO S.A.



WARIANTY SPÓŁKI

Katowice 21 maja 2001 r.

W niniejszym opracowaniu przedstawiono i porównano trzy warianty projektowanej spółki CARGO. Wariantowo traktowany jest przedmiot działalności przyszłej spółki. Jego określenie różnicuje niezbędne zasoby spółki. Przedmiot działalności i zasoby rzutują w sposób fundamentalny na kondycję ekonomiczną przyszłego organizmu gospodarczego. W związku z tym przedstawiono również podstawowe wskaźniki ekonomiczne projektowanej spółki wyliczone dla poszczególnych wariantów. Porównano następujące warianty:

- Wariant 1 - spółka CARGO, której podstawowymi zadaniami są przewozy towarowe oraz utrzymanie całego taboru (pojazdy trakcyjne oraz wagony towarowe i osobowe) potrzebnego do realizacji przewozów towarowych i pasażerskich.
- Wariant 2 – spółka CARGO, której podstawowymi zadaniami są przewozy towarowe i utrzymanie taboru potrzebnego do ich realizacji oraz utrzymanie lokomotyw potrzebnych do realizacji przewozów pasażerskich (bez utrzymania ezt, autobusów szynowych i wagonów osobowych).
- Wariant 3 – spółka CARGO, której podstawowymi zadaniami są przewozy towarowe i utrzymanie taboru potrzebnego do ich realizacji.

We wszystkich wariantach drużyny trakcyjne pozostają w spółce CARGO. Również we wszystkich wariantach przewiduje się zaprzestanie eksploatacji zbędnych obiektów zaplecza utrzymaniowo-naprawczego użytkowanych aktualnie przez PKP S.A. Dyrekcję Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO i nie przejmowanie ich do projektowanej spółki.

Do prowadzenia działalności oraz utrzymania zasobów materialnych i efektywnego nimi gospodarowania niezbędni są pracownicy o odpowiednich kwalifikacjach i w odpowiedniej ilości. Do określenia poziomu zatrudnienia w poszczególnych wariantach wykorzystano przyjętą w Dyrekcji CARGO metodologię ustalania zatrudnienia.

Każdy z wariantów został odrębnie scharakteryzowany w załącznikach pod względem zasobów, analizy SWOT i głównych wskaźników ekonomicznych.

Analiza wariantów została zobrazowana w poniższej tabeli.

Warianty 1 i 2	Parametr analizy	Wariant 3
niewyprofilowany rynkowo	przedmiot działalności	wyprofilowany rynkowo
w części pasażerskiej niedostosowane	zasoby	optymalnie dostosowane
mała	zdolność konkurencyjna	duża
rozczłonkowana	struktura organizacyjna	zwarta
mało czytelna w zakresie kompetencji i odpowiedzialności	struktura zarządzania	czytelna w zakresie kompetencji i odpowiedzialności
niepełna	zgodność misji z celami	pełna
zadowolający	zysk brutto	dobra
zadowolająca	rentowność	dobra
brak	płynność	bezpieczna
niska	wydajność pracy	średnia

Kierownictwo Dyrekcji CARGO rekomenduje utworzenie spółki według wariantu 3 jako organizm gospodarczy posiadający szansę przetrwania i rozwoju na rynku, w szczególności zapewniający bezpieczeństwo zatrudnionym pracownikom.

Ewentualne utworzenie spółki według wariantu 2 (spółka utworzona wg wariantu 1 przekracza wszelkie granice bezpieczeństwa) spowoduje:

- ♦ konieczność zaciągania kredytów obrotowych,
- ♦ zmniejszenie nakładów na inwestycje do poziomu zagrażającego rozwojowi spółki,
- ♦ wydłużenie o 20 dni cyklu rotacji zobowiązań,

przy poważnym zagrożeniu dla funkcjonowania spółki i zatrudnionych w niej pracowników

Wariant 1

Spółka CARGO - przewozy towarowe i utrzymanie taboru do realizacji przewozów towarowych i pasażerskich.

Przedmiot działalności:

- ◆ realizacja przewozów towarowych i świadczenie usług logistycznych,
- ◆ wynajem drużyn trakcyjnych podmiotom realizującym przewozy pasażerskie,
- ◆ utrzymanie taboru potrzebnego do realizacji przewozów towarowych i pasażerskich,
- ◆ inne usługi służące efektywnemu wykorzystaniu użytkowanego majątku.

Zasoby:

1. Nieruchomości:

- ◆ aktualnie Dyrekcja CARGO użytkuje zaplecze utrzymaniowo-naprawcze o łącznej powierzchni 801 825 m².
- ◆ obiekty planowane do użytkowania przez przyszłą spółkę o łącznej powierzchni 728 459 m² stanowiące 90,9% powierzchni całkowitej (w tym zaplecze do utrzymania wagonów osobowych),
- ◆ obiekty zbędne planowane do wyłączenia o łącznej powierzchni 73 366 m² stanowiące 9,1% powierzchni całkowitej.

2. Tabor:

- ◆ wszystkie wagony towarowe,
- ◆ tabor trakcyjny aktualnie użytkowany przez Dyrekcję CARGO i tabor który będzie zakupiony w najbliższym czasie (dot. EU11).

3. Pracownicy:

- ◆ planowane średnie zatrudnienie w IV kwartale 2001 r. – 55 794 pracowników,
- ◆ planowane stan zatrudnienia na dzień 01.01.2002 r – 54 500 pracowników.

Wariant obrazują:

1. Charakterystyka zasobów:

- 1) diagram
 - 2) tabela z podziałem zaplecza utrzymaniowo-naprawczego,
 - 3) mapa z podziałem zaplecza,
 - 4) mapa z rozmieszczeniem obiektów zaplecza,
 - 5) tabela charakteryzująca tabor,
2. analiza SWOT,
 3. tabela wyników finansowych,
 4. tabela zatrudnienia,
 5. tabela cash flow,
 6. tabela planowanych głównych wskaźników ekonomicznych.

		PKP S.A. Dyrekcja Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO	PKP S.A. Dyrekcja Przewozów Pasażerskich	PKP S.A.	
		spółka PKP CARGO	spółka PKP PRZEWOZY REGIONALNE	spółka PKP INTERCITY	
		spółki zależne			
TABOR		lokomotywy do ruchu towarowego	wagony osobowe do ruchu regionalnego	wagony osobowe do ruchu kwalifikowanego	
		lokomotywy do ruchu pasażerskiego kwalifikowanego (EU11, EP09)			
		lokomotywy do ruchu pasażerskiego regionalnego (EU, EP, SU, SP)			
		elektryczne zespoły trakcyjne autobusy szynowe			
		lokomotywy manewrowe			
		wagony towarowe			
		drużyny trakcyjne			
	Zespół pracowników i zaplecze		dla lokomotyw towarowych i manewrowych dla lokomotyw pasażerskich do ruchu kwalifikowanego dla lokomotyw pasażerskich do ruchu regionalnego dla ezł i autobusów szynowych		
			dla wagonów osobowych do ruchu regionalnego		
			dla wagonów towarowych		
		skanseny			
				Pracownicy i zaplecze utrzymaniowo - naprawcze dla wagonów osobowych do ruchu kwalifikowanego	

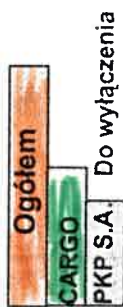
Zaplecze utrzymaniowo - naprawcze taboru

Wariant 1

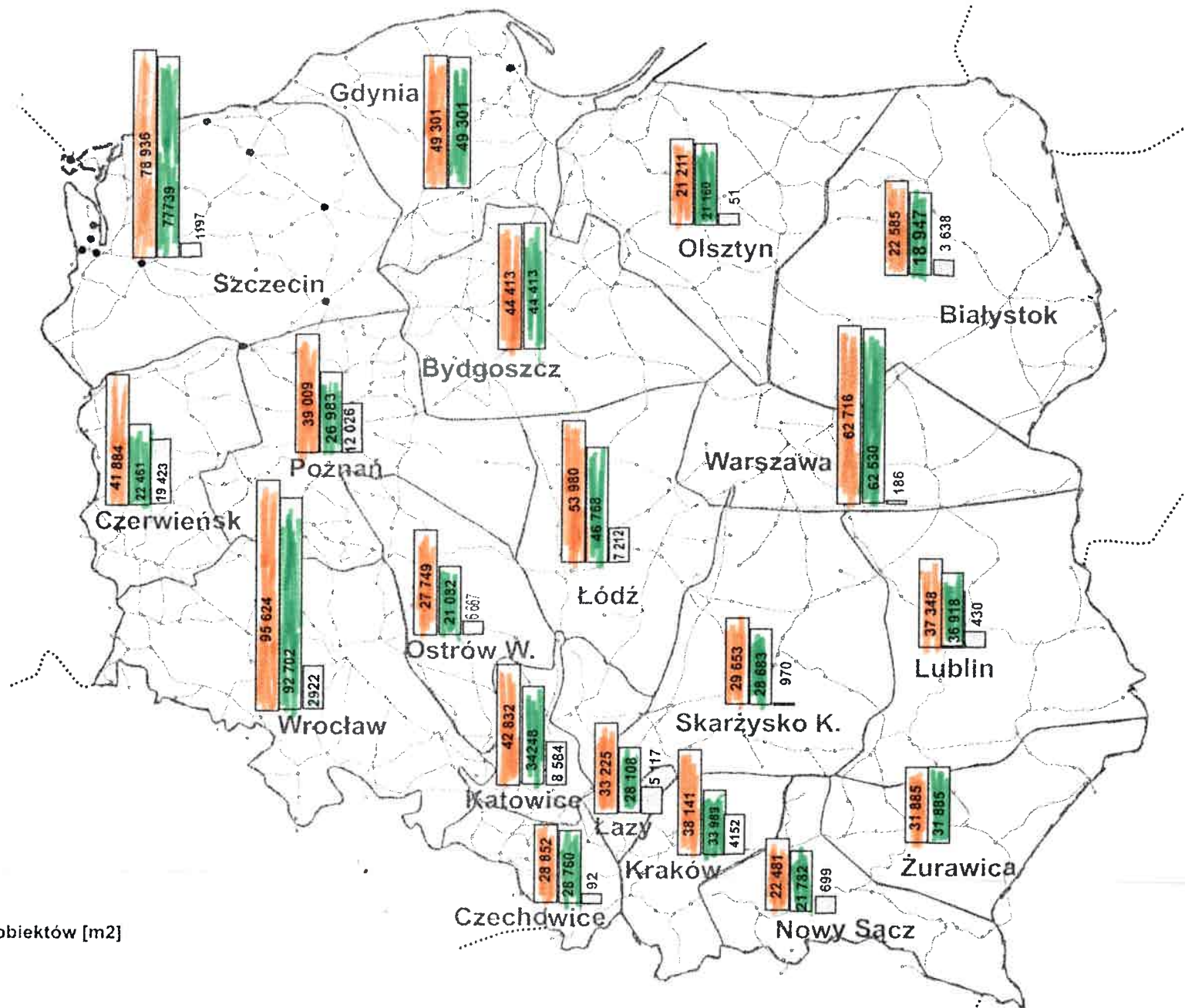
Lp.	Zakład Taboru	Charakterystyka obiektów - stan obecny (przeznaczenie technologiczne)						Powierzchnia obiektów ogółem [m ²]	Zespół obiektów przekazywanych do spółki PKP CARGO - powierzchnia obiektów [m ²]							Obiekty pozostające w PKP S.A.
		ruch pasażerski			ruch towarowy		Skanseny		Ogółem CARGO	ruch towarowy		ruch pasażerski			Skanseny	Obiekty plan. do wyłąc. z eksplo. przez CARGO
		WO	EZT	LP	WT	LT i LM				WT	LT i LM	WO	EZT, AS	LP		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Szczecin	x	x	x	x	x		78 936	77 739	19 606	39 546	507	13 078	5 102	0	1 197
2	Gdynia	x		x	x	x	x	49 301	49 301	22 180	9 664	6 623	0	9 735	1 099	0
3	Olsztyn		x	x	x	x		21 211	21 160	2 560	4 965	0	10 715	2 930	0	51
4	Białystok	x	x	x	x	x	x	22 686	18 947	7 667	10 436	0	844	0	dzierż. od NZ	3 638
5	Warszawa	x	x	x	x	x		62 716	62 530	6 521	14 789	14 511	24 629	3 080	0	186
6	Bydgoszcz	x	x	x	x	x		44 413	44 413	8 266	7 375	173	17 163	11 447	0	0
7	Łódź	x	x	x	x	x		63 980	46 768	16 543	31 058	0	167	0	0	7 212
8	Poznań	x	x	x	x	x	x	39 009	26 983	2 087	8 960	0	7 645	3 035	5 256	12 026
9	Czerwieńsk	x	x	x	x	x		41 884	22 461	12 699	9 762	0	0	0	0	19 423
10	Wrocław	x	x	x	x	x	x	96 624	92 702	27 267	29 518	6 476	3 585	23 042	2 824	2 922
11	Ostrów Wielkopolski	x		x	x	x		27 749	21 082	7 842	11 355	478	0	1 407	0	6 667
12	Katowice	x	x	x	x	x		42 832	34 248	9 037	17 192	300	3 268	4 451	0	8 584
13	Łazy	x	x		x	x		33 226	28 108	11 372	12 909	354	3 473	0	0	5 117
14	Skarżysko Kamienna	x	x	x	x	x		29 663	28 683	3 660	16 060	0	8 963	0	0	970
15	Lublin	x	x	x	x	x		37 348	36 918	13 402	6 223	5 419	246	11 628	0	430
16	Czechowice Dziedzice	x	x		x	x		28 852	28 760	15 665	12 902	0	193	0	0	92
17	Kraków	x	x	x	x	x	x	38 141	33 989	2 584	22 220	4 449	1 790	1 130	1 816	4 152
18	Nowy Sącz	x	x	x	x	x		22 481	21 782	3 114	12 909	0	2 109	3 650	0	699
19	Żurawica	x	x	x	x	x		31 886	31 886	5 241	17 377	2 319	0	6 948	0	0
Razem								801 825	728 459	195 182	295 220	41 609	97 868	87 585	10 995	73 366

Legenda: x - realizacja zadań utrzymaniowych

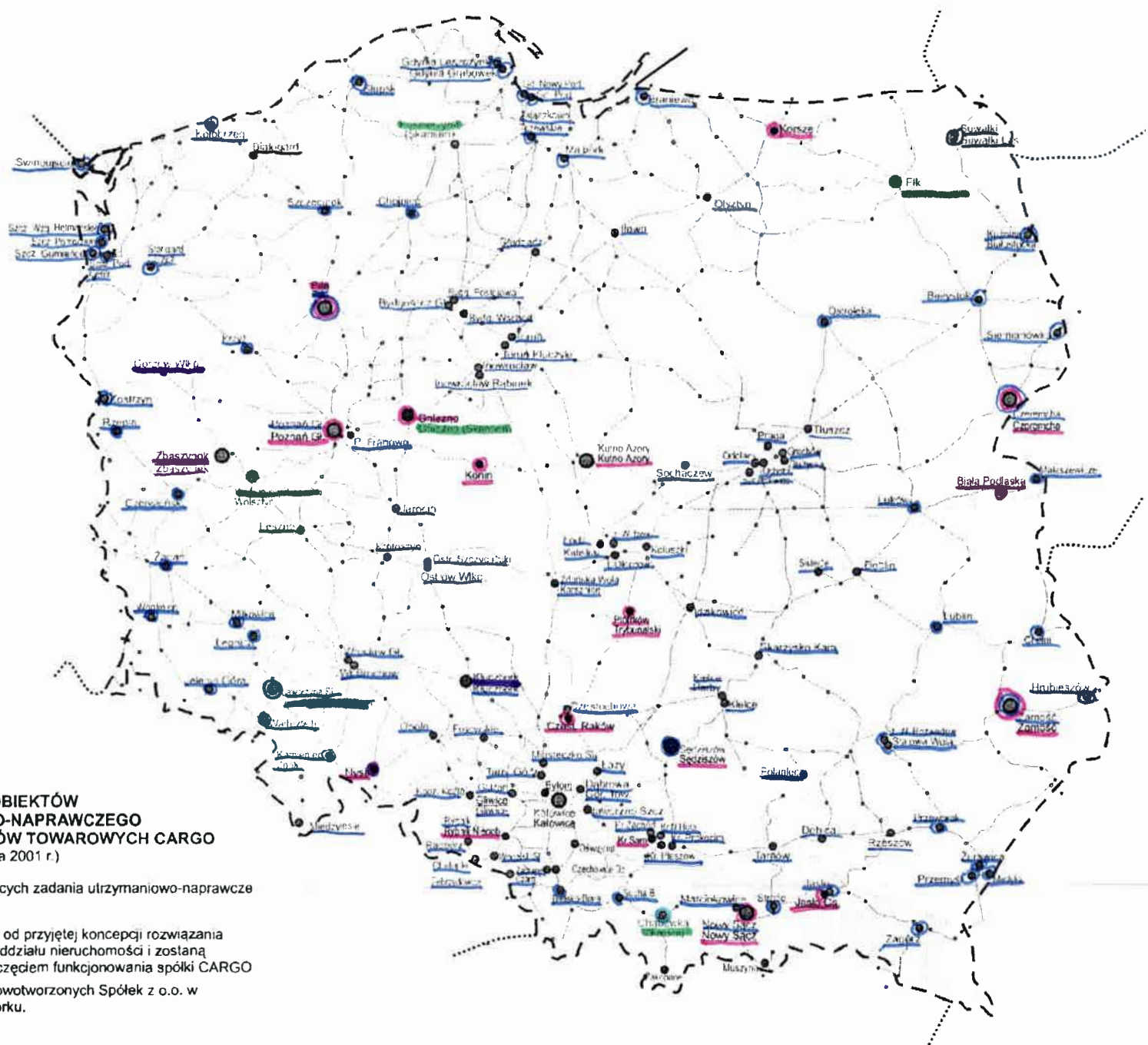
Legenda



Powierzchnia obiektów [m2]



Powierzchnia obiektów zaplecza utrzymaniowo - naprawczego z propozycją podziału wariant 1



**ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW
ZAPLECZA UTRZYMANIOWO-NAPRAWCZEGO
DYREKCJI KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW TOWAROWYCH CARGO
(stan na dzień 15 maja 2001 r.)**

- Kolor niebieski - zespół obiektów realizujących zadania utrzymaniowo-naprawcze
- Kolor zielony - skanseny
- Kolor bordowy - obiekty, które niezależnie od przyjętej koncepcji rozwiązania zostaną przekazane do oddziału nieruchomości i zostaną opuszczone przed rozpoczęciem funkcjonowania spółki CARGO
- obiekty przekazane do nowotworzonych Spółek z o.o. w Gorzowie Wlkp. i Kluczborku.

L.p.	Zakład	spółka PKP CARGO																												Elektr.	Spalin.	Ogółem						
		Elektryczne														Spalinowe																						
		EN57	EN71	ED72	ED73	EP03	EP09	EP08	EP05	EP07	EU06	EU07	ET21	ET22	ET40	ET41	ET42	EM10	SN61	SN81	SA101	SA102	SA104	SP32	SP42	SU42	SU45	SU46	ST43				ST44	SM31	SM42	SM48	SM30	SM03
1	Szczecin	77		6					4	23		87		1				1						17	6	19	5	3	17	6	79		2	6	110	48	246	
2	Gdynia							16		30		20								3	2			13	9	14	6		10		51		5	2	46	47	113	
3	Olsztyn	67																						7	8	15			9	35		7		67	30	97		
4	Białystok								2	15		29							3							30			28	58	11	2	5	17	33	79		
5	Warszawa	237					35	7	2	3		37	23													3		5	87	38	7	1		321	3	347		
6	Bydgoszcz	76		5									83	46										16	4	23			11		41		16	2	81	43	253	
7	Łódź	49							3	28		109			16	46													2	5	67		6	3	80	0	251	
8	Poznań	50		3	1				4	54		24													5		23	2	17		5	48	4	7	112	30	166	
9	Czerwieńsk												43		20										5		13	5	34		22		4		0	23	86	
10	Wrocław	67	7				2		3	63	21	96			9		2				1		5	18	10	7	18	78		4	106	6	1	142	59	329		
11	Ostrów Wkpl.											83			9										6				1	5	24		4	9	0	6	98	
12	Katowice	189							3	43		89		7										2				2	4	39	57				235	2	333	
13	Łazy	72									2	62		33															3	32	65				72	0	169	
14	Skarżysko Kam.	64										59		39											11				3		52	3	8	1	64	11	173	
15	Lublin								2	28		16							2								13		6		32	22	4	4	30	15	61	
16	Czechowice Dz.									10		72		21										7					5	12	58			1	10	7	110	
17	Kraków	60	30	7		1	12		2	15	41	7	11				2	1										1		3	40		2	1	168	1	189	
18	Nowy Sącz	40								8	20			8								1		10	3			37		2	38		1		48	14	90	
19	Żurawica							1		10		48												2				7		17	36				11	2	61	
		1048	37	21	1	1	47	9	2	43	15	390	50	954	46	163	46	4	2	5	3	3	1	5	119	40	160	36	180	103	113	977	110	78	43	2877	1978	4855

Analiza SWOT dla SPÓŁKI PKP CARGO

(Spółka CARGO przejmuje aktualnie użytkowany przez PKP S.A. - DKPT CARGO majątek)

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Możliwe dodatkowe przychody z działalności innej niż sprzedaż usług przewozu towaru. 2. Liberalizacja rynku transportowego – możliwość wejścia na rynki europejskie 3. Możliwość wykorzystania wzrostu presji społecznej na ekologiczny transport. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realna groźba silnej konkurencji wewnątrzgałęziowej w wyniku liberalizacji rynku transportowego. 2. Uzależnienie od przewozów pasażerskich (wysoka niestabilność rynku kolejowych przewozów pasażerskich, zbyt mały wpływ na kreację popytu, nie pokryte przychodami koszty w wypadku utraty zleceń ze spółek pasażerskich). 3. Mechanizm swobodnego wyboru dostawcy usług utrzymaniowo-naprawczych przez spółki pasażerskie PKP S. A. 4. Wzrost konkurencji na rynku usług utrzymaniowo-naprawczych. 5. Przewaga potencjalnych konkurentów krajowych pod względem technicznym i technologicznym. 6. Zdecydowane zmniejszenie możliwości korzystnej sprzedaży CARGO, a zatem brak efektu maksymalizacji wpływów z prywatyzacji. 7. Utrudnienie procesu prywatyzacji, wynikające z szerokiego zakresu działań zbyt dużego majątku i relatywnie niskiej rentowności. 8. Osłabienie potencjału kadrowego z uwagi na przejmowanie fachowców przez nowych operatorów. 9. Brak możliwości inwestycji w tabor i zaplecze do przewozów pasażerskich.
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ol style="list-style-type: none"> 1. Poziom akceptacji społecznej, sprzyjający niezakłóconemu przebiegowi procesów restrukturyzacyjnych. 2. Pełna koncentracja zarządzania całym taborem i zapleczem (utrzymanie w jednym ośrodku decyzyjnym). 3. Posiadanie odpowiedniego potencjału kadrowego i rzeczowego. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak koncentracji na czytelnie zdefiniowanym rynku przewozów towarowych; niewyprofilowanie rynkowe spółki. 2. Obciążenie majątkiem, którego wykorzystanie nie będzie pełne – ryzyko działalności handlowej; problemy wynikające z tego, to: generacja dodatkowych kosztów i nakładów, np. konieczność nakładów na innowacje techniczne w borze – zakupy, dostosowywanie zaplecza do nowych generacji taboru pasażerskiego – inwestycje. 3. Obciążenie zbędnym majątkiem i utrzymanie nieefektywnych dziedzin działalności (np. skanseny taboru), wpływające na zmniejszenie rentowności i ograniczające zainteresowanie ewentualnych inwestorów zewnętrznych. 4. Zmniejszenie rentowności w wyniku konieczności nakładów na rozwój zaplecza, konieczność inwestycji, związanych z przewozami pasażerskimi. 5. Rozproszenie sił i środków na różne segmenty rynkowej działalności nie związanej bezpośrednio z segmentem przewozów towarowych (np. rozbieżność interesów spółki CARGO i spółek pasażerskich – inne rynki i wymogi klientów; przejęcie dziedzin działalności kosztotwórczych -skanseny taboru kolejowego). 6. Pogorszenie wyników w zakresie rentowności i płynności finansowej z uwagi na zwiększenie wydatków związanych z inwestowaniem w tabor trakcyjny pasażerski i zaplecze z nim związane, malejący popyt na usługi CARGO ze strony spółek pasażerskich i dużą niepewność w zakresie realizacji należności od spółek pasażerskich. 7. Nieefektywna struktura organizacyjna, (nikły efekt specjalizacji i konfiguracji rynkowej struktury organizacyjnej CARGO), stwarzająca ryzyko braku skuteczności w działaniach rynkowych. 8. Przejęcie odpowiedzialności za jakość usługi przewozu pasażera w aspekcie taboru trakcyjnego oraz wagonu, skutkująca trudnościami w uzyskaniu odpowiedniego poziomu jakości, bezpieczeństwa i ochrony środowiska w przewozach ładunków. 9. Brak pełnego ekonomicznego uzasadnienia inwestycji w trakcyjny tabor pasażerski. 10. Niedostosowanie taboru i zaplecza do zmieniających się wymagań rynku.

Plan wyniku finansowego / w tys. zł./

WARIANT 1

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
A	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 804 192,0		1 783 823,0	6 684 328,9	6 885 871,6	6 976 962,8	7 134 872,0
B	Koszty działalności operacyjnej	4 433 130,5		1 625 555,1	6 122 818,2	6 257 789,6	6 341 389,9	6 491 687,7
C	Wynik na sprzedaży (A-B)	371 061,5		158 267,9	561 510,7	628 082,0	635 572,9	643 184,3
D	Pozostałe przychody operacyjne	20 550,5		8 099,5	11 422,7	10 590,5	10 149,2	8 731,3
E	Pozostałe koszty operacyjne	14 787,9		5 828,3	6 216,5	5 240,7	4 495,3	3 515,9
F	Wynik na działalności operacyjnej (C+D-E)	376 824,1		160 539,1	566 716,9	633 431,8	641 226,8	648 399,7
G	Przychody finansowe	25 866,6		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
H	Koszty finansowe	59 602,2		24 223,5	66 837,2	56 224,6	44 577,3	30 126,8
I	Wynik na działalności gospodarczej (F+G-H)	343 088,5		136 315,6	499 879,7	577 207,2	596 649,5	618 272,9
J	Zyski nadzwyczajne	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K	Straty nadzwyczajne	2 850,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
L	Wynik finansowy brutto (I+J-K)	340 238,5		136 315,6	499 879,7	577 207,2	596 649,5	618 272,9
M	Podatek dochodowy i inne obowiązkowe obciążenia	0,0		38 168,4	139 966,3	138 620,2	139 231,9	135 751,8
N	Zysk netto	340 238,5		98 147,2	359 913,4	438 587,0	457 417,6	482 521,1

WARIANT 1

Plan zatrudnienia, kosztów płac i świadczeń na rzecz pracowników oraz nakłady na restrukturyzację zatrudnienia / w tys. zł./

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						2005
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1.	Przeciętny stan zatrudnienia /etaty/ w tym:	58 779		55 794	54 250	54 000	54 000	54 000
1.1	pracowników umysłowych	7 706		7 281	7 178	7 178	7 178	7 178
1.2	pracowników fizycznych	51 073		48 513	47 072	46 822	46 822	46 822
2	Średnia płaca miesięczna w tym:	1 857,8		1 974,1	2 092,5	2 218,1	2 329,0	2 445,5
2.1	pracowników umysłowych	2 280,9		2 280,9	2 417,8	2 562,8	2 691,0	2 825,5
2.2	pracowników fizycznych	1 793,9		1 928,1	2 043,8	2 166,4	2 274,7	2 388,5
3	Fundusz płac (w tys., zł)	982 780,0		330 433,0	1 362 247,4	1 437 328,0	1 509 194,4	1 584 654,1
3.1	składki na ZUS obciążające ubezpieczonego	175 721,1		59 081,4	243 569,8	256 994,2	269 844,0	283 336,2
4	Świadczenia na rzecz pracowników w tym:	244 095,1		81 882,7	340 111,6	359 305,2	377 270,4	396 134,0
4.1	składki na ubezpieczenia	179 160,8		60 237,9	248 337,7	262 024,9	275 126,1	288 882,4
4.2	odpisy na fundusz świadczeń socjalnych	35 283,7		11 761,2	49 867,7	52 859,8	55 502,8	58 277,9
4.3	pozostałe świadczenia	29 650,6		9 883,5	41 906,1	44 420,5	46 641,5	48 973,6
5	Nakłady na zmniejszenie zatrudnienia	58 765,5		19 588,5	9 668,0			
6	Nakłady na szkolenie	5 719,7		1 906,6	8 083,8	8 488,0	8 827,5	9 092,4

Plan przepływu środków pieniężnych

/ w tys. zł./

WARIANT 1

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1.	Środki pieniężne na początek roku	154 634,5		125,0	42 833,9	-48 239,2	-108 006,2	-38 805,6
2	Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	604 474,7		-57 853,0	815 317,8	887 540,8	964 562,8	1 018 334,4
3	Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-286 448,8		-513 288,0	-937 203,2	-812 450,0	-775 225,2	-799 094,3
4	Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-127 887,6		613 849,9	30 812,4	-134 857,8	-120 137,0	-127 211,6
5	Zmiana stanu środków pieniężnych	190 138,7		42 708,9	-91 073,1	-59 767,0	69 200,6	92 028,5
6	Środki pieniężne netto na koniec okresu	344 773,2	125,0	42 833,9	-48 239,2	-108 006,2	-38 805,6	53 222,9

Plan kształtowania się podstawowych wskaźników ekonomicznych

/ w tys. zł./

WARIANT 1

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						2005
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1	Stopa zwrotu kapitału	13,1%		4,3%	13,1%	13,5%	12,5%	11,5%
2	Rentowność netto	7,1%		6,3%	5,7%	6,7%	6,9%	7,1%
3	Wydajność pracy				127,1	131,2	133,4	135,6

Wariant 2

Spółka CARGO - przewozy towarowe i utrzymanie taboru do ich realizacji oraz utrzymanie lokomotyw przewozów pasażerskich.

Przedmiot działalności:

- ◆ realizacja przewozów towarowych i świadczenie usług logistycznych,
- ◆ wynajem drużyn trakcyjnych podmiotom realizującym przewozy pasażerskie,
- ◆ utrzymanie taboru potrzebnego do realizacji przewozów towarowych,
- ◆ utrzymanie lokomotyw potrzebnych do realizacji przewozów pasażerskich,
- ◆ inne usługi służące efektywnemu wykorzystaniu użytkowanego majątku.

Zasoby:

1. Nieruchomości:

- ◆ aktualnie Dyrekcja CARGO użytkuje zaplecze utrzymaniowo-naprawcze o łącznej powierzchni 801 825 m².
- ◆ obiekty planowane do użytkowania przez przyszłą spółkę o łącznej powierzchni 558 522 m² stanowiącej 69,7% powierzchni całkowitej
- ◆ obiekty planowane do przekazania do podmiotów realizujących przewozy pasażerskie o łącznej powierzchni 158 942 m² stanowiącej 19,8% powierzchni całkowitej (utrzymanie elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych oraz naprawa i utrzymanie wagonów osobowych).
- ◆ obiekty zbędne, planowane do wyłączenia o łącznej powierzchni 73 366 m² stanowiącej 9,1% powierzchni całkowitej,
- ◆ skanseny planowane do wyłączenia o łącznej powierzchni 10 995 m² stanowiącej 1,4% powierzchni całkowitej,

2. Tabor:

- ◆ wszystkie wagony towarowe.
- ◆ lokomotywy aktualnie użytkowane przez Dyrekcję CARGO i tabor, który będzie zakupiony w najbliższym czasie (dot. EU11).
- ◆ elektryczne zespoły trakcyjne i autobusy szynowe przekazane do podmiotów realizujących przewozy pasażerskie.

3. Pracownicy:

- ◆ planowane średnie zatrudnienie w IV kwartale 2001 r. – 52 249 pracowników,
- ◆ planowane stan zatrudnienia na dzień 01.01.2002 r – 50 705 pracowników.

Wariant obrazują:

1. Charakterystyka zasobów:

- 1) diagram
- 2) tabela z podziałem zaplecza utrzymaniowo-naprawczego,
- 3) mapa z podziałem zaplecza,
- 4) mapa z rozmieszczeniem obiektów zaplecza dla ezt , autobusów szynowych i wagonów osobowych w CARGO,
- 5) mapa z propozycją rozmieszczenia obiektów zaplecza dla ezt , autobusów szynowych i wagonów osobowych w podmiotach realizujących przewozy pasażerskie,
- 6) tabela charakteryzująca tabor,

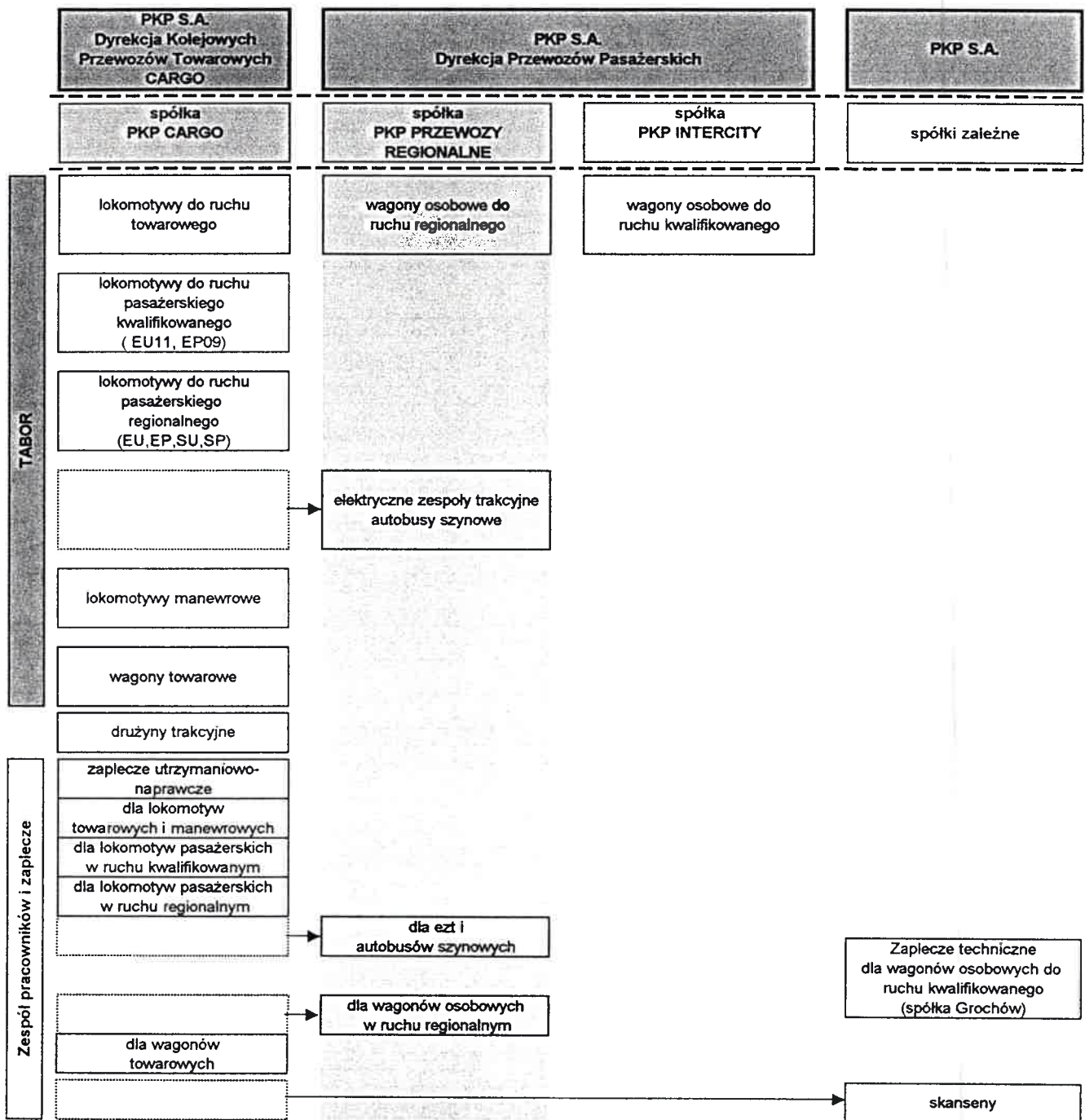
2. analiza SWOT,

3. tabela wyników finansowych,

4. tabela zatrudnienia,

5. tabela cash flow,

6. tabela głównych wskaźników ekonomicznych.



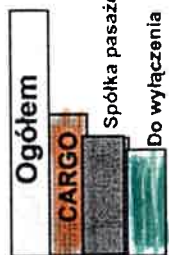
Zaplecze utrzymaniowo - naprawcze taboru

Wariant 2

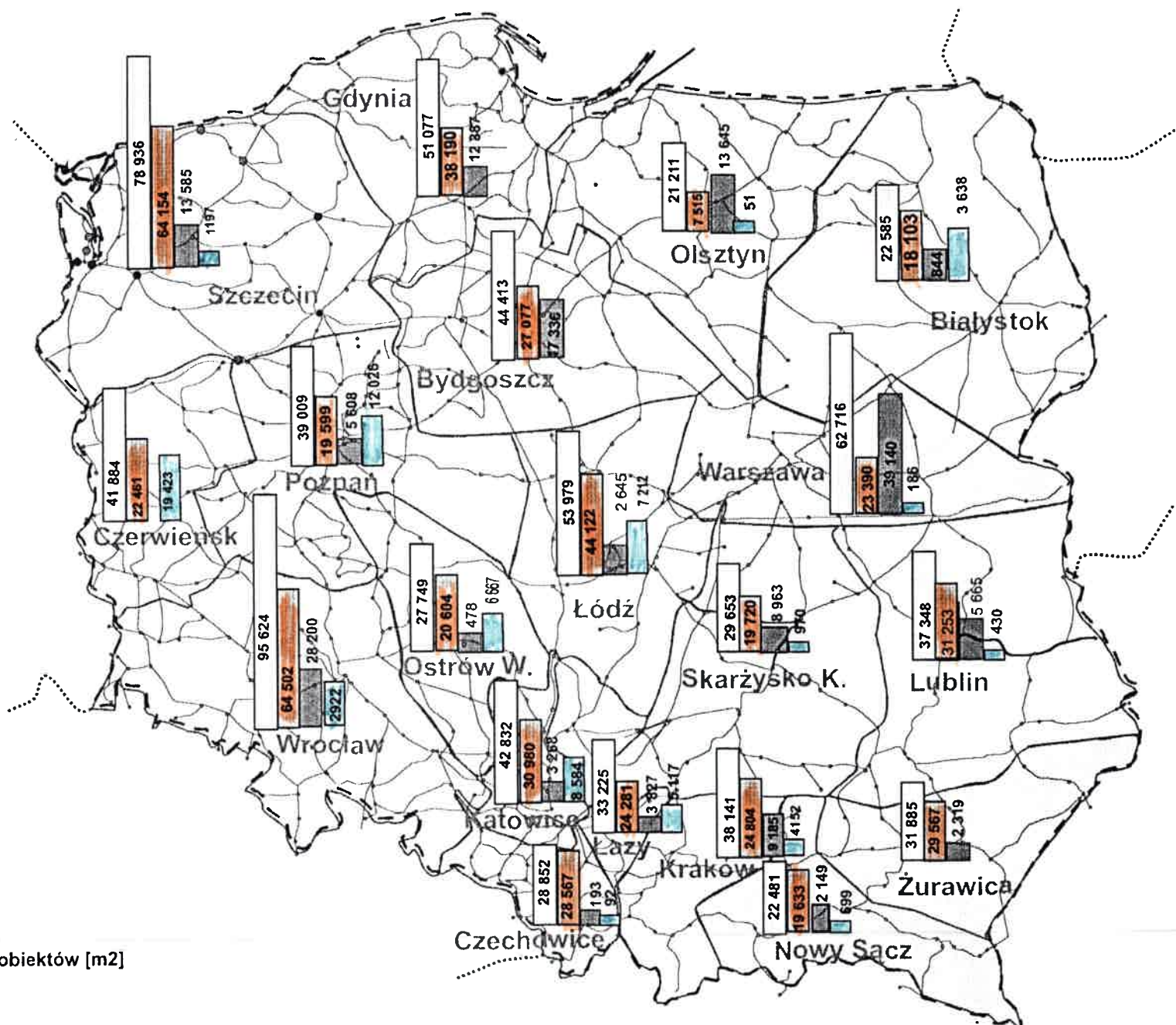
L.p.	Zakład Taboru	Charakterystyka obiektów - stan obecny (przeznaczenie technologiczne)						Powierzchnia obiektów ogółem [m ²]	Zespół obiektów przekazywanych do spółki PKP CARGO - powierzchnia [m ²]					Zespół obiektów przekazywanych do: - powierzchnia [m ²]					
		ruch pasażerski			ruch towarowy		Inne		Ogółem CARGO	WT	LT i LM	LP	w tym usługi dla P	Ogółem	Spółki Przew. Pasażerskich		PKP S.A.		
		WO	EZT	LP	WT	LT i LM									WO	EZT i autobus. szynowe	Skanseny	Obiekty plan do wyłąc. z ekspl. przez CARGO	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	Szczecin	x	x	x	x	x		78 936	64 154	19 506	39 546	5 102	5 988	9,3%	14 782	507	13 078	0	1 197
2	Gdynia	x		x	x	x	x	61 077	38 190	22 180	9 664	6 346	0	0,0%	12 887	8 399	1 485	1 099	0
3	Olsztyn		x	x	x	x		21 211	7 515	2 550	4 965	0	1 000	13,3%	13 696	0	13 645	0	51
4	Białystok	x	x	x	x	x	x	22 585	18 103	7 667	10 436	0	1 800	9,9%	4 482	0	844	dzierżawa od NZ	3 638
5	Warszawa	x	x	x	x	x		62 716	23 390	5 521	17 869	0	0	0,0%	39 326	14 511	24 629	0	186
6	Bydgoszcz	x	x	x	x	x		44 413	27 077	8 255	7 375	11 447	2 400	8,9%	17 336	173	17 163	0	0
7	Łódź	x	x	x	x	x		53 979	44 122	13 064	31 058	0	4 980	11,3%	9 857	2 478	167	0	7 212
8	Poznań	x	x	x	x	x	x	37 233	19 599	2 087	14 477	3 035	421	2,1%	17 634	0	352	5 256	12 026
9	Czerwieńsk	x	x	x	x	x		41 884	22 461	12 699	9 762	0	1 500	6,7%	19 423	0	0	0	19 423
10	Wrocław	x	x	x	x	x	x	95 624	64 502	27 257	33 103	4 142	1 100	1,7%	31 122	6 476	18 900	2 824	2 922
11	Ostrów Wielkopolski	x		x	x	x		27 749	20 604	7 842	11 355	1 407	500	2,4%	7 145	478	0	0	6 667
12	Katowice	x	x	x	x	x		42 832	30 980	9 037	17 492	4 451	1 651	5,0%	11 852	0	3 268	0	8 584
13	Łazy	x	x		x	x		33 225	24 281	11 372	12 909	0	201	0,8%	8 944	354	3 473	0	5 117
14	Skarżysko Kamienna	x	x	x	x	x		29 653	19 720	3 660	16 060	0	602	3,1%	9 933	0	8 963	0	970
15	Lublin	x	x	x	x	x		37 348	31 253	13 402	6 223	11 628	1 802	5,8%	6 095	5 419	246	0	430
16	Czechowice Dziedzice	x	x		x	x		28 852	28 567	15 665	12 902	0	1 288	4,5%	285	0	193	0	92
17	Kraków	x	x	x	x	x	x	38 141	24 804	2 584	22 220	0	4 385	17,7%	13 337	4 449	2 920	1 816	4 152
18	Nowy Sącz	x	x	x	x	x		22 481	19 633	3 114	12 869	3 650	101	0,5%	2 848	0	2 149	0	699
19	Żurawica	x	x	x	x	x		31 886	29 567	5 241	17 377	6 949	3 721	12,6%	2 319	2 319	0	0	0
Razem								801 825	558 522	192 703	307 662	58 157	33 340	6,0%	243 303	45 563	111 475	10 995	73 366

Legenda: x - realizacja zadań utrzymaniowych

Legenda



Powierzchnia obiektów [m2]



Powierzchnia obiektów zaplecza utrzymaniowo - naprawczego z propozycją podziału wariant 2



Rozmieszczenie obiektów realizujących zadania utrzymaniowe elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych oraz wagonów osobowych w Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO (stan obecny na dzień 15.05.2001r.)

WROCLAW - siedziba zakładu taboru

- 73 szt. - ilość EZT, które są utrzymywane w danym zakładzie taboru.
- - obiekty obecnie realizujące zadania utrzymaniowe EZT i WO w poszczególnych zakładach taboru, które proponuje się przekazać do Spółki Przewozów Pasażerskich.
- - obiekty obecnie realizujące w niewielkiej części zadania utrzymaniowe EZT i WO w poszczególnych zakładach taboru, które pozostaną w DKPT CARGO.
- - obiekty obecnie realizujące zadania utrzymaniowe autobusów szynowych.
- - obiekty obecnie realizujące zadania utrzymaniowe wagonów osobowych w poszczególnych zakładach taboru, które proponuje się wydzielić z DKPT CARGO i przekazać do PKP S.A..

Pojazdy trakcyjne

wariant 2

L.p.	Zakład	spółka PKP PRZEWOZY REGIONALNE											spółka PKP CARGO																											
		Elektryczne				Spalinowe					Elektr.	Spalin.	Ogółem	Elektryczne										Spalinowe							Elektr.	Spalin.	Ogółem							
		EN57	EN71	ED72	ED73	SN61	SN81	SA101	SA102	SA104				EP09	EP08	EP05	EP07	EU06	EU07	ET21	ET22	ET40	ET41	ET42	EM10	SP32	SP42	SU42	SU45	SU46				ST43	ST44	SM31	SM42	SM48	SM30	SM03
1	Szczecin	77		6		1						83	1	84				4	23		87		1				17	6	19	5	3	17	6	79		2	6	88	113	248
2	Gdynia							3	2				5	5				16	30		20						13	9	14	6		10		51		5	2	20	68	130
3	Olsztyn	67										67		67													7	8				9		35		7			51	66
4	Białystok						3						3	3				2	15		29								30		28		58	11	2	5	29	104	163	
5	Warszawa	237										237		237	35	7	2	3	37		23								3		5		87	38	7	1	23	138	164	
6	Bydgoszcz	76		5								81		81						83	46						16	4	23		11		41		16	2	129	70	242	
7	Łódź	49										49		49				3	28	109		16	46							2	5	67		6	3	171	83	254		
8	Poznań	50		3	1							54		54				4	54	24							5		23	2	17		5	48	4	7	24	81	135	
9	Czerwińsk																			43	20						5	13	5	34			22		4		63	60	146	
10	Wrocław	67	7						1			74	1	75		2	3	63	21	96		9		2	5	18	10	7	18	78		4	106		6	1	128	195	381	
11	Ostrów Wkpl.																			83	9							6			1		5	24		4	9	92	43	141
12	Katowice	189										189		189				3	43		89	7					2			2	4	39	57				96	102	200	
13	Łazy	72										72		72						2	62	33								3	32	65					97	100	197	
14	Skarżysko Kam.	64										64		64							59	39						11			3		52	3	8	1	98	67	176	
15	Lublin							2					2	2					2	28		16							13		6		32	22	4	4	16	68	97	
16	Czechowice Dz.																			10		72	21					7		5	12	58				1	93	76	176	
17	Kraków	60	30	7		1						97	1	98	12			2	15	41	7	11							1		3	40		2	1	20	47	67		
18	Nowy Sącz	40										40	1	41						8	20		8				10	3		37		2	38		1		28	78	119	
19	Żurawica																			1	10	48					2			7		17	36			48	60	110		
		1048	37	21	1	2	5	3	3	1	1107	14	1121	47	9	2	43	15	390	50	954	46	163	46	4	5	119	40	145	36	180	103	113	977	110	78	43	1769	1949	3718

Analiza SWOT dla SPÓŁKI PKP CARGO

(Spółka CARGO nie przejmuje EZT i autobusów szynowych wraz z odpowiednim zapleczem)

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Możliwe dodatkowe przychody z działalności innej niż sprzedaż usług przewozu towaru. 2. Liberalizacja rynku transportowego – możliwość wchodzenia na rynki europejskie. 3. Możliwość wykorzystania wzrostu presji społecznej na ekologiczny transport. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realna groźba silnej konkurencji wewnątrzgałęziowej w wyniku liberalizacji rynku transportowego. 2. Uzależnienie wyników Spółki od sytuacji finansowej obsługiwanych spółek pasażerskich (zagrożenie utraty zleceń i mały wpływ na kreację popytu oraz możliwość priorytetowego traktowania przewozów pasażerskich kosztem segmentu towarowego). 3. Mechanizm swobodnego wyboru dostawcy usług utrzymaniowo-naprawczych przez spółki pasażerskie PKP S. A. 4. Konkurencja na rynku usług utrzymaniowo-naprawczych. 5. Przewaga potencjalnych konkurentów krajowych pod względem organizacyjnym. 6. Utrudnienie procesu prywatyzacji, wynikające z szerokiego zakresu działania, dużego majątku i relatywnie niskiej rentowności. 7. Osłabienie potencjału kadrowego z uwagi na przejmowanie fachowców przez nowych operatorów 8. Zdecydowane zmniejszenie możliwości korzystnej sprzedaży CARGO, a zatem brak efektu maksymalizacji wpływów z prywatyzacji.
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ol style="list-style-type: none"> 1. Poziom akceptacji społecznej, sprzyjający niezakłóconemu przebiegowi procesów restrukturyzacyjnych. 2. Posiadanie odpowiedniego potencjału kadrowego i rzeczowego. 3. Pełna koncentracja zarządzania całym taborem i zapleczem (utrzymanie w jednym ośrodku decyzyjnym). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozbudowana struktura, stwarzająca trudności koordynacyjne i nie sprzyjająca zachowaniu funkcjonalnej równowagi organizacyjnej. 2. Brak koncentracji działania na rynku przewozów towarowych (brak czytelnie zdefiniowanego profilu działania, stwarzającego podstawy wysokiej specjalizacji). 3. Obciążenie majątkiem, którego wykorzystanie nie będzie pełne – ryzyko działalności handlowej; problemy wynikające z tego, to: generacja dodatkowych kosztów i nakładów, np. konieczność nakładów na innowacje techniczne w taborze – zakupy, dostosowywanie zaplecza do nowych generacji lokomotyw pasażerskich – inwestycje, zdjęcie odpowiedzialności za stan techniczny lokomotyw ze spółek pasażerskich, a przejęcie jej przez CARGO. 4. Pogorszenie wyników w zakresie rentowności i płynności finansowej, malejący popyt na usługi CARGO ze strony spółek pasażerskich i duża niepewność w zakresie realizacji należności od spółek pasażerskich. 5. Przejęcie odpowiedzialności za jakość usług pasażerskich w zakresie taboru trakcyjnego, stwarzające konieczność wysokich nakładów inwestycyjnych i mogące utrudniać uzyskanie certyfikatów w zakresie jakości, bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego. 6. Nieefektywna struktura organizacyjna, (nikły efekt specjalizacji i konfiguracji rynkowej struktury organizacyjnej CARGO), stwarzająca ryzyko braku skuteczności w działaniach rynkowych 7. Brak pełnego ekonomicznego uzasadnienia inwestycji w trakcyjny tabor pasażerski

Plan wyniku finansowego / w tys. zł./

WARIANT 2

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
A	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 804 192,0		1 733 734,0	6 660 229,9	6 837 761,5	6 964 951,9	7 091 971,9
B	Koszty działalności operacyjnej	4 433 130,5		1 575 587,5	6 097 885,8	6 208 886,3	6 326 272,0	6 445 967,2
C	Wynik na sprzedaży (A-B)	371 061,5		158 146,5	562 344,1	628 875,2	638 679,9	646 004,7
D	Pozostałe przychody operacyjne	20 550,5		8 099,5	11 422,7	10 590,5	10 149,2	8 731,3
E	Pozostałe koszty operacyjne	14 787,9		5 828,3	6 216,5	5 240,7	4 495,3	3 515,9
F	Wynik na działalności operacyjnej (C+D-E)	376 824,1		160 417,7	567 550,3	634 225,0	644 333,8	651 220,1
G	Przychody finansowe	25 866,6		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
H	Koszty finansowe	59 602,2		24 223,5	66 837,2	56 224,6	44 577,3	30 126,8
I	Wynik na działalności gospodarczej (F+G-H)	343 088,5		136 194,2	500 713,1	578 000,4	599 756,5	621 093,3
J	Zyski nadzwyczajne	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K	Straty nadzwyczajne	2 850,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
L	Wynik finansowy brutto (I+J-K)	340 238,5		136 194,2	500 713,1	578 000,4	599 756,5	621 093,3
M	Podatek dochodowy i inne obowiązkowe obciążenia	0,0		38 134,4	140 199,7	138 720,1	131 946,4	136 640,5
N	Zysk netto	340 238,5		98 059,8	360 513,4	439 280,3	467 810,1	484 452,8

WARIANT 2

Plan zatrudnienia, kosztów płac i świadczeń na rzecz pracowników oraz nakłady na restrukturyzację zatrudnienia

/ w tys. zł./

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						2005
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1.	Przeciętny stan zatrudnienia /etaty/ w tym:	58 779		52 249	50 705	50 455	50 455	50 455
1.1	pracowników umysłowych	7 706		7 035	6 932	6 932	6 932	6 932
1.2	pracowników fizycznych	51 073		45 214	43 773	43 523	43 523	43 523
2	Średnia płaca miesięczna w tym:	1 857,8		2 001,9	2 122,0	2 249,3	2 361,8	2 479,8
2.1	pracowników umysłowych	2 280,9		2 285,6	2 422,7	2 568,1	2 696,5	2 831,3
2.2	pracowników fizycznych	1 793,9		1 957,8	2 075,3	2 179,1	2 288,0	2 402,4
3	Fundusz płac (w tys. zł)	982 780,0		313 786,5	1 291 138,8	1 361 859,2	1 429 952,1	1 501 449,8
3.1	składki na ZUS obciążające ubezpieczonego	175 721,1		56 105,0	230 855,6	243 500,4	255 675,4	268 459,2
4	Świadczenia na rzecz pracowników w tym:	243 329,8		77 995,1	316 860,5	334 397,0	351 099,2	368 623,8
4.1	składki na ubezpieczenia	179 160,8		57 203,3	235 374,6	248 266,9	260 680,3	273 714,3
4.2	odpisy na fundusz świadczeń socjalnych	34 518,4		11 810,1	43 403,5	45 762,7	48 033,2	50 404,5
4.3	pozostałe świadczenia	29 650,6		8 981,7	38 082,4	40 367,4	42 385,7	44 505,0
5	Nakłady na zmniejszenie zatrudnienia	58 765,5		19 588,5	9 668,0			
6	Nakłady na szkolenie	5 719,7		1 906,6	8 083,8	8 488,0	8 827,5	9 092,4

Plan przepływu środków pieniężnych

/ w tys. zł./

WARIANT 2

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1.	Środki pieniężne na początek roku	154 634,5		125,0	50 090,2	-33 500,8	-88 586,5	-51 389,7
2	Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	604 474,7		-42 928,7	829 652,9	893 234,1	979 759,0	1 033 542,8
3	Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-286 448,8		-524 214,6	-944 056,2	-813 462,0	-822 425,5	-799 094,3
4	Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-127 887,6		617 108,6	30 812,4	-134 857,8	-120 137,0	-127 211,6
5	Zmiana stanu środków pieniężnych	190 138,7		49 965,2	-83 591,0	-55 085,7	37 196,8	107 236,9
6	Środki pieniężne netto na koniec okresu	344 773,2	125,0	50 090,2	-33 500,8	-88 586,5	-51 389,7	55 847,2

Plan kształtowania się podstawowych wskaźników ekonomicznych

/ w tys. zł./

WARIANT 2

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						2005
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1	Stopa zwrotu kapitału	13,1%		3,9%	12,4%	13,1%	12,3%	11,3%
2	Rentowność netto	7,1%		5,7%	5,4%	6,4%	6,7%	6,9%
3	Wydajność pracy				122,4	126,3	128,6	130,9

Wariant 3

Spółka CARGO - przewozy towarowe i utrzymanie taboru do ich realizacji.

Przedmiot działalności:

- ◆ realizacja przewozów towarowych i świadczenie usług logistycznych,
- ◆ wynajem druzyn trakcyjnych podmiotom realizującym przewozy pasażerskie,
- ◆ utrzymanie taboru potrzebnego do realizacji przewozów towarowych,
- ◆ inne usługi służące efektywnemu wykorzystaniu użytkowanego majątku.

Zasoby:

1. Nieruchomości:

- ◆ aktualnie Dyrekcja CARGO użytkuje zaplecze utrzymaniowo-naprawcze o łącznej powierzchni 801 825 m².
- ◆ obiekty planowane do użytkowania przez przyszłą spółkę o łącznej powierzchni 490 402 m² stanowiącej 61,2% powierzchni całkowitej.
- ◆ obiekty planowane do przekazania do podmiotów realizujących przewozy pasażerskie o łącznej powierzchni 227 062 m² stanowiącej 28,3% powierzchni całkowitej (utrzymanie lokomotyw elektrycznych, utrzymanie elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych oraz naprawa i utrzymanie wagonów osobowych),
- ◆ obiekty zbędne, planowane do wyłączenia o łącznej powierzchni 73 366 m² stanowiącej 9,1% powierzchni całkowitej,
- ◆ skanseny planowane do wyłączenia o łącznej powierzchni 10 995 m² stanowiącej 1,4% powierzchni całkowitej,

2. Tabor:

- ◆ wszystkie wagony towarowe,
- ◆ lokomotywy towarowe i manewrowe oraz około 9% lokomotyw uniwersalnych,
- ◆ lokomotywy pasażerskie i uniwersalne (z uwzględnieniem punktu poprzedniego). elektryczne zespoły trakcyjne i autobusy szynowe przekazane zostaną do podmiotów realizujących przewozy pasażerskie.

3. Pracownicy:

- ◆ planowane średnie zatrudnienie w IV kwartale 2001 r. – **50 744** pracowników,
- ◆ planowane stan zatrudnienia na dzień 01.01.2002 r – **49 200** pracowników.

Wariant obrazują:

1. Charakterystyka zasobów:

- 1) diagram
- 2) tabela z podziałem zaplecza utrzymaniowo-naprawczego,
- 3) mapa z podziałem zaplecza,
- 4) mapa z rozmieszczeniem obiektów zaplecza,
- 5) tabela charakteryzująca tabor,

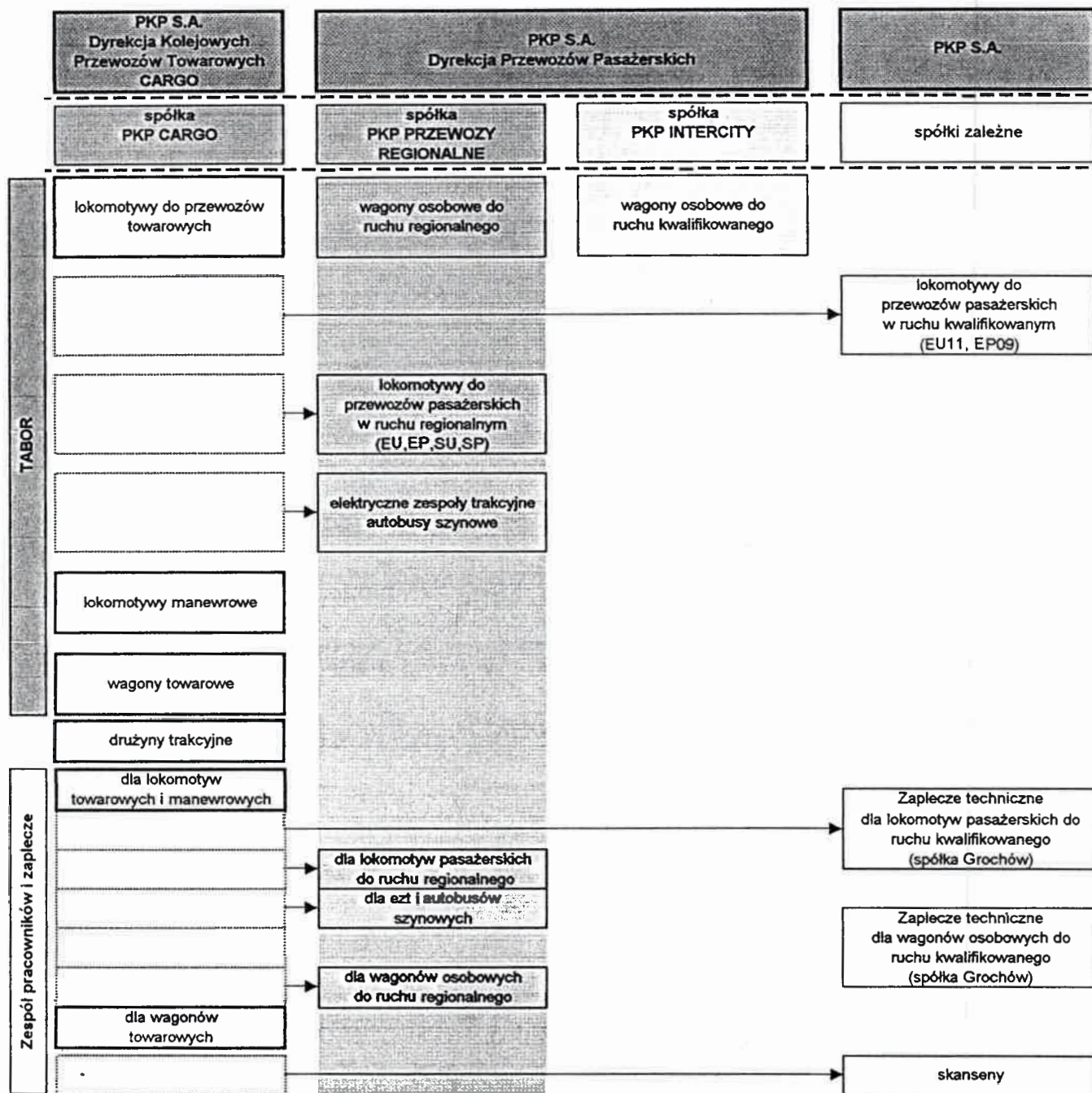
2. analiza SWOT,

3. tabela wyników finansowych,

4. tabela zatrudnienia,

5. tabela cash flow,

6. tabela głównych wskaźników ekonomicznych,



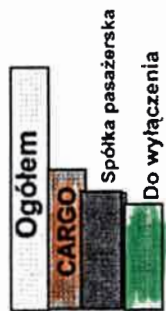
Zaplecze utrzymaniowo - naprawcze taboru

Wariant 3

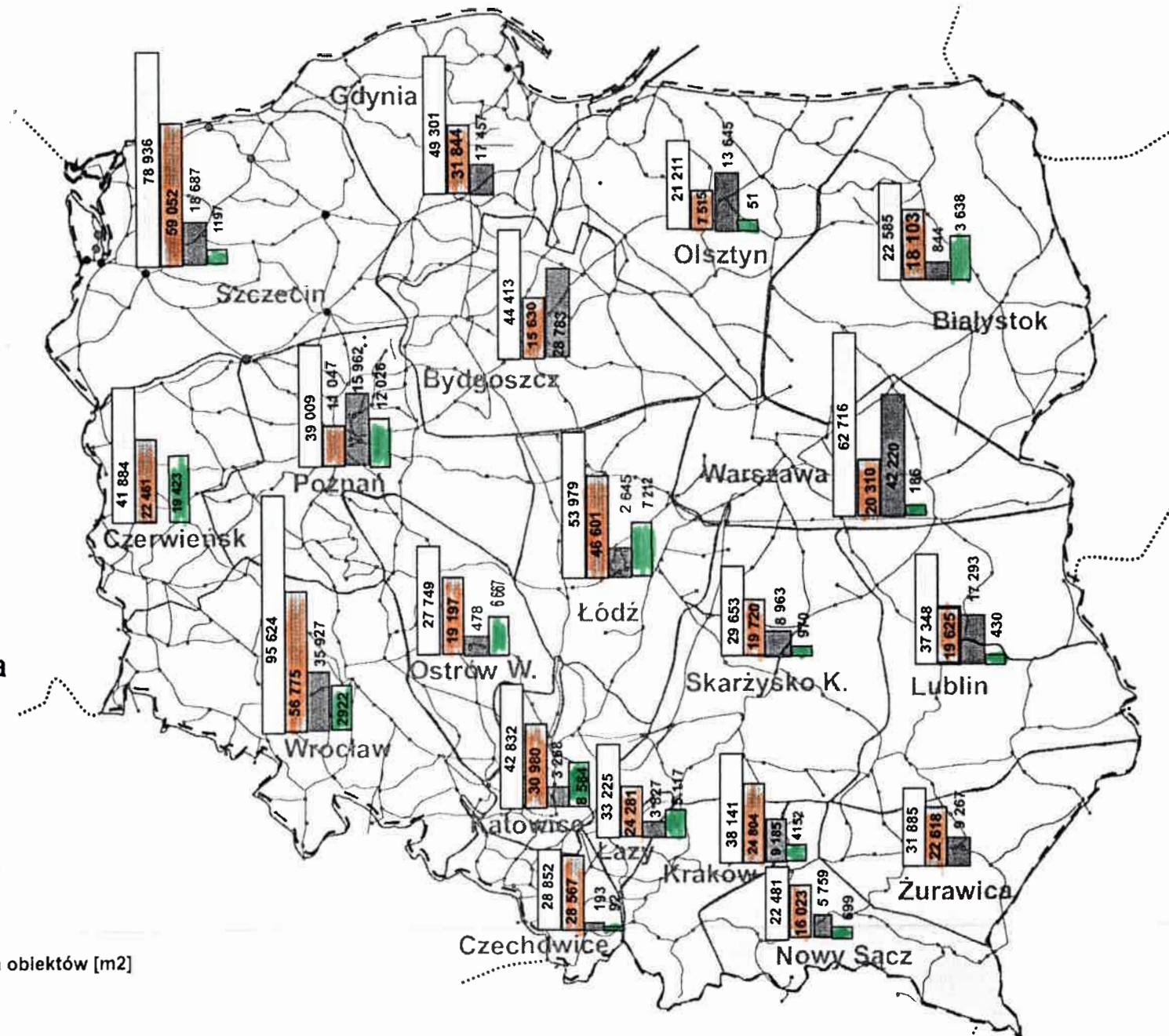
L.p.	Zakład Taboru	Charakterystyka obiektów - stan obecny (przeznaczenie technologiczne)						Powierzchnia obiektów ogółem [m ²]	Zespół obiektów przekazywanych do spółki PKP CARGO - powierzchnia obiektów [m ²]					Zespół obiektów przekazywanych do: - powierzchnia obiektów [m ²]					
		ruch pasażerski			ruch towarowy		Inne		Ogółem CARGO	ruch towarowy		w tym usługi dla P		Ogółem PKP S.A.	Spółki Przewozów Pasażerskich			PKP S.A.	
		WO	EZT	LP	WT	LT i LM				WT	LT i LM				WO	EZT	LP	Skanseny	Obiekty plan do wyłączenia z eksploatacji przez CARGO
		3	4	5	6	7				8	9	10	11		12	13	14	15	16
1	Szczecin	x	x	x	x	x		78 936	59 052	19 506	39 546	12 390	21,0%	19 884	507	13 078	5 102	0	1 197
2	Gdynia	x		x	x	x	x	49 301	31 844	22 180	9 664	0	0,0%	17 457	6 623	0	9 735	1 099	0
3	Olsztyn		x	x	x	x		21 211	7 515	2 550	4 965	2 800	37,3%	13 696	0	10 715	2 930	0	51
4	Białystok	x	x	x	x	x	x	22 585	18 103	7 667	10 436	3 900	21,5%	4 482	0	844	0	dzierżawa od NZ	3 638
5	Warszawa	x	x	x	x	x		62 716	20 310	6 521	14 789	1 500	7,4%	42 406	14 511	24 629	3 080	0	186
6	Bydgoszcz	x	x	x	x	x		44 413	16 630	8 255	7 375	4 400	28,2%	28 783	173	17 163	11 447	0	0
7	Łódź	x	x	x	x	x		53 980	46 601	15 543	31 058	5 980	12,8%	7 379	0	167	0	0	7 212
8	Poznań	x	x	x	x	x	x	39 009	11 047	2 087	8 960	6 000	45,3%	27 962	0	7 645	3 035	5 256	12 026
9	Czerwieńsk	x	x	x	x	x		41 884	22 461	12 699	9 762	2 500	11,1%	19 423	0	0	0	0	19 423
10	Wrocław	x	x	x	x	x	x	96 624	56 775	27 257	29 518	3 900	6,9%	38 849	6 476	3 585	23 042	2 824	2 922
11	Ostrów Wlkp.	x		x	x	x		27 749	19 197	7 842	11 355	1 500	7,8%	8 552	478	0	1 407	0	6 667
12	Katowice	x	x	x	x	x		42 832	26 229	9 037	17 192	1 200	4,6%	16 603	300	3 268	4 451	0	8 584
13	Łazy	x	x		x	x		33 225	24 281	11 372	12 909	652	2,7%	8 944	354	3 473	0	0	5 117
14	Skarżysko Kamienna	x	x	x	x	x		29 653	19 720	3 660	16 060	852	4,3%	9 933	0	8 963	0	0	970
15	Lublin	x	x	x	x	x		37 348	19 625	13 402	6 223	2 024	10,3%	17 723	5 419	246	11 628	0	430
16	Czechowice Dziedzice	x	x		x	x		28 852	28 567	15 665	12 902	2 345	8,2%	285	0	193	0	0	92
17	Kraków	x	x	x	x	x	x	38 141	24 804	2 584	22 220	8 385	33,8%	13 337	4 449	1 790	1 130	1 816	4 152
18	Nowy Sącz	x	x	x	x	x		22 481	16 023	3 114	12 909	1 004	6,3%	6 458	0	2 109	3 650	0	699
19	Żurawica	x	x	x	x	x		31 885	22 618	6 241	17 377	3 721	16,5%	9 267	2 319	0	6 948	0	0
Razem								801 825	490 402	195 182	295 220	64 053	13,1%	311 423	41 609	97 868	87 585	10 995	73 366

Legenda: x - realizacja zadań utrzymaniowych

Legenda



Powierzchnia obiektów [m2]



Powierzchnia obiektów zaplecza utrzymaniowo - naprawczego z propozycją podziału wariant 3

**PROPOZYCJA PODZIAŁU OBIEKTÓW
ZAPLECZA UTRZYMANIOWO-NAPRAWCZEGO**
(15 maj 2001 r.)

- kolor niebieski** - zespół obiektów realizujących zadania utrzymaniowe na rzecz sektora towarowego
- (.... %)** - powierzchnia obiektów realizujących zadania utrzymaniowe na rzecz sektora towarowego, na której istnieje możliwość wykonywania zleconych zadań dla potrzeb sektora pasażerskiego
- kolor czerwony** - zespół obiektów realizujących zadania utrzymaniowe na rzecz sektora pasażerskiego
- kolor zielony** - skanseny
- kolor bordowy** - obiekty, które niezależnie od przyjętej koncepcji rozwiązania zostaną przekazane do oddziału nieruchomości i zostaną opuszczone przed rozpoczęciem funkcjonowania spółki CARGO
- kolor fioletowy** - obiekty przekazane do nowotworzonych Spółek z o.o. w Gorzowie Wlkp. i Kluczborku.



L.p.	Zakład	PKP S.A. - spółki realizujące przewozy pasażerskie																	CARGO																								
		Elektryczne										Spalinowe							Elektr.	Spalin.	Ogółem	Elektryczne						Spalinowe							Elektr.	Spalin.	Ogółem						
		EN57	EN71	ED72	ED73	EP03	EP09	EP08	EP05	EP07	EU06	EU07	SN61	SN81	SA101	SA102	SA104	SP32				SP42	SU42	SU45	SU46	ET21	ET22	ET40	ET41	ET42	EM10	EU07	ST43	ST44				SM31	SM42	SM48	SM30	SM03	SU46
1	Szczecin	77		6					4		23	1						17	6	19		110	43	153		87		1					3	17	6	79		2	6	5	88	118	206
2	Gdynia								16		30			3	2			13	9	14	6	46	47	93		20						10		51		5	2		20	68	88		
3	Olsztyn	67																7	8	15		67	30	97								9		35		7			0	51	51		
4	Białystok							2		15		3								30		17	33	50		29					28		58	11	2	5		29	104	133			
5	Warszawa	237				35	7	2	3		37									3		321	3	324		23					5		87	38	7	1		23	138	161			
6	Bydgoszcz	76		5														16	4	23		81	43	124		83	46				11		41		16	2		129	70	199			
7	Łódź	49							3		28											80	0	80		109		16	46			2	5	67		6	3		171	83	254		
8	Poznań	50		3	1				4		54							5		23	2	112	30	142		24					17		5	48		4	7		24	81	105		
9	Czerwieńsk																	5		13	1	0	19	19		43		20			34			22		4		4	63	64	127		
10	Wrocław	67	7					2	3		48			1		5	18	10	7	12		127	53	180		21	96	9	2	15	78		4	106		6	1	6	143	201	344		
11	Ostrów Wkpl.																	6				0	6	6		83		9			1		5	24		4	9		92	43	135		
12	Katowice	189							3		43							2				235	2	237		89		7			2	4	39	57				96	102	198			
13	Łazy	72																				72	0	72		2	62	33				3	32	65				97	100	197			
14	Skarżysko Kam.	64																11				64	11	75		59		39				3		52	3	8	1		98	67	165		
15	Lublin									28		2								13		30	15	45		16						6		32	22	4	4		16	68	84		
16	Czechowice Dz.																	7				0	7	7		72		21			10		5	12	58			1		103	76	179	
17	Kraków	60	30	7		1	12		2	15	34	1										161	1	162		7	11			2	7	1		3	40		2	1		27	47	74	
18	Nowy Sącz	40																1	10	3		40	14	54		20		8			8	37		2	38		1			36	78	114	
19	Żurawica								1		10								2			11	2	13		48					7			17	36					48	60	108	
		1048	37	21	1	1	47	9	2	43	15	350	2	5	3	3	1	5	119	40	160	21	1574	359	1933	50	954	46	163	46	4	40	180	103	113	977	110	78	43	15	1303	1619	2922

Analiza SWOT dla SPÓŁKI PKP CARGO

(Spółka CARGO przejmuje optymalny majątek do prowadzenia działalności związanej z przewozami towarowymi)

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Możliwość utrzymania pozycji lidera na rynku usług przewozowych towarów. 2. Dobra pozycja spółki w procesie prywatyzacji – możliwość korzystnej sprzedaży CARGO i maksymalizacji wpływów z prywatyzacji. 3. Duże możliwości tworzenia aliansów strategicznych. 4. Możliwość wykorzystania wzrostu presji społecznej na ekologiczny transport. 5. Możliwość outsourcingu – wydzielenie zaplecza naprawczego w samodzielny podmiot. 6. Liberalizacja rynku transportowego – możliwość wchodzenia na rynki europejskie. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realna groźba silnej konkurencji wewnątrzgałęziowej w wyniku liberalizacji rynku transportowego. 2. Niepewne przyzwolenie społeczne na tak głębokie zmiany organizacyjne i możliwość wystąpienia niepokojów społecznych, w efekcie których może dojść do poważnych zakłóceń w procesie restrukturyzacji. 3. Zmiany struktury globalnego popytu na przewozy ładunków. 4. Zwiększające się wymagania techniczno – technologiczne w zakresie taboru. 5. Osłabienie potencjału kadrowego z uwagi na przejmowanie fachowców przez nowych operatorów
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ol style="list-style-type: none"> 1. Koncentracja działalności na segmencie przewozów towarowych (wyprofilowanie). 2. Optymalne dostosowywanie wielkości majątku do podstawowego zakresu działania (nieobciążanie spółki zbędnym majątkiem). 3. Wysoka rentowność działalności z uwagi na nieobciążanie zbędnym majątkiem i rezygnację z zyskowych dziedzin działalności. 4. Duża możliwość pozyskania środków zewnętrznych na dostosowanie zasobów rzeczowych do wymogów rynku (inwestycje). 5. Możliwość zapewnienia funkcjonalnej równowagi organizacyjnej, sprzyjającej symetrii potencjałów i uprawnień. 6. Eliminacja uzależnienia wyników CARGO od sytuacji finansowej spółek przewozów pasażerskich. 7. Duża możliwość uzyskania certyfikatów ISO. 8. Posiadanie potencjału kadrowego i rzeczowego umożliwiającego rozszerzenie działalności na nowe rentowne segmenty rynku. 9. Powszechna znajomość firmy na rynku. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obligatoryjna obsługa przewozów pasażerskich drużynami trakcyjnymi CARGO: <ul style="list-style-type: none"> * obciążenie kosztami utrzymania drużyn dla przewozów pasażerskich (przy dużej niepewności, co do poziomu wpływów z tego tytułu i terminowości realizacji) * możliwość wystąpienia konfliktów na tle priorytetów wykorzystania drużyn trakcyjnych. 2. Niedostosowanie taboru i zaplecza do zmieniających się wymagań rynku.

Plan wyniku finansowego / w tys. zł./

WARIANT 3

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
A	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 804 192,0		1 654 129,5	6 416 190,0	6 594 763,1	6 702 666,4	6 805 063,0
B	Koszty działalności operacyjnej	4 433 130,5		1 495 528,6	5 853 780,3	5 965 140,4	6 063 948,7	6 159 058,1
C	Wynik na sprzedaży (A-B)	371 061,5		158 600,9	562 409,7	629 622,7	638 717,7	646 004,9
D	Pozostałe przychody operacyjne	20 550,5		8 099,5	11 422,7	10 590,5	10 149,2	8 731,3
E	Pozostałe koszty operacyjne	14 787,9		5 828,3	6 216,5	5 240,7	4 495,3	3 515,9
F	Wynik na działalności operacyjnej (C+D-E)	376 824,1		160 872,1	567 615,9	634 972,5	644 371,6	651 220,3
G	Przychody finansowe	25 866,6		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
H	Koszty finansowe	59 602,2		0,0	5 019,0	7 150,5	9 372,0	8 654,7
I	Wynik na działalności gospodarczej (F+G-H)	343 088,5		160 872,1	562 596,9	627 822,0	634 999,6	642 565,6
J	Zyski nadzwyczajne	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K	Straty nadzwyczajne	2 850,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
L	Wynik finansowy brutto (I+J-K)	340 238,5		160 872,1	562 596,9	627 822,0	634 999,6	642 565,6
M	Podatek dochodowy i inne obowiązkowe obciążenia	0,0		45 044,2	157 527,1	150 677,3	139 699,9	141 364,4
N	Zysk netto	340 238,5		115 827,9	405 069,8	477 144,7	495 299,7	501 201,2

WARIANT 3

Plan zatrudnienia, kosztów płac i świadczeń na rzecz pracowników oraz nakłady na restrukturyzację zatrudnienia / w tys. zł./

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1.	Przeciętny stan zatrudnienia /etaty/ w tym:	58 779		50 744	49 200	48 950	48 950	48 950
1.1	pracowników umysłowych	7 706		6 931	6 828	6 828	6 828	6 828
1.2	pracowników fizycznych	51 073		43 813	42 372	42 372	42 372	42 372
2	Średnia płaca miesięczna w tym:	1 857,8		2 014,3	2 136,0	2 243,0	2 332,7	2402,7
2.1	pracowników umysłowych	2 467,7		2 287,8	2 425,1	2 546,3	2 648,2	2 727,6
2.2	pracowników fizycznych	1 958,6		1 971,1	2 089,4	2 193,8	2 281,6	2 350,0
3	Fundusz płac (w tys., zł)	982 780,0		306 649,6	1 262 067,8	1 317 539,7	1 370 241,2	1 411 348,5
3.1	składki na ZUS obciążające ubezpieczonego	176 900,4		54 829,0	225 478,9	235 576,1	244 999,1	252 349,1
4	Świadczenia na rzecz pracowników w tym:	252 208,8		76 420,7	312 153,9	326 122,9	339 167,8	349 342,8
4.1	składki na ubezpieczenia	179 160,8		55 932,9	230 018,8	240 319,2	249 932,0	257 430,0
4.2	odpisy na fundusz świadczeń socjalnych	39 604,8		11 506,1	47 301,4	49 414,1	51 390,7	52 932,4
4.3	pozostałe świadczenia	33 443,2		8 981,7	34 833,6	36 389,5	37 845,1	38 980,4
5	Nakłady na zmniejszenie zatrudnienia	58 765,5		19 588,5	9 668,0			
6	Nakłady na szkolenie	5 719,7		1 906,6	8 083,8	8 488,0	8 827,5	9 092,4

Plan przepływu środków pieniężnych

/ w tys. zł./

WARIANT 3

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	2005
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1.	Środki pieniężne na początek roku	154 634,5		125,0	60 529,9	84 974,0	58 042,4	144 323,9
2	Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	604 474,7		-16 750,3	711 571,2	759 373,7	838 114,4	897 657,2
3	Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-286 448,8		-110 195,8	-717 958,0	-813 462,0	-775 225,2	-799 094,3
4	Środki pieniężne netto z działalności finansowej	-127 887,6		187 351,0	30 831,0	27 256,6	23 392,3	2 584,5
5	Zmiana stanu środków pieniężnych	190 138,7		60 404,9	24 444,2	-26 931,6	86 281,5	101 147,4
6	Środki pieniężne netto na koniec okresu	344 773,2	125,0	60 529,9	84 974,1	58 042,4	144 323,9	245 471,3

Plan kształtowania się podstawowych wskaźników ekonomicznych

/ w tys. zł./

WARIANT 3

Lp.	Wyszczególnienie	Plan						2005
		2001	BO	2001	2002	2003	2004	
		I - III kw.	01-10-2001	IV kw.				
1	Stopa zwrotu kapitału	13,1%		6,1%	17,5%	17,1%	15,0%	13,2%
2	Rentowność netto	7,1%		7,0%	6,3%	7,3%	7,4%	7,4%
3	Wydajność pracy				130,0	134,3	136,5	138,6