

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki
w roku obrotowym trwającym
od 1 stycznia 1996 roku do 31 grudnia 1996 roku

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
I. WSTĘP	3
II. STAN PRZEDSIĘBIORSTWA	5
1. Struktura organizacyjna	5
2. Zatrudnienie	5
3. Majątek trwały	6
III. DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI W ROKU OBROTOWYM	8
1. Działalność podstawowa	8
2. Działalność handlowa i usługowa	10
3. Działalność inwestycyjna	10
IV. SPRAWOZDANIE FINANSOWE	11
1. Aktywa	18
2. Pasywa	20
3. Rachunek wyników	22
V. PERSPEKTYWY ROZWOJU	26

I. WSTĘP

Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A. we Wrocławiu jest firmą budowlaną, specjalizującą się w inżynierii budowlanej w zakresie dróg szynowych, linii elektroenergetycznych oraz sieci elektrotrakcji kolejowej. Wykonuje także prace ogólnobudowlane, związane ze wznoszeniem i modernizacją budynków i budowli stacyjnych. Jako jedyne w Polsce, zakresem swojego działania obejmuje zarówno branżę torowo-kubaturową, jak i elektroenergetyczną. Zatrudnia łącznie 448 osób.

Głównym odbiorcą usług przedsiębiorstwa są Polskie Koleje Państwowe, co w dużym stopniu uzależnia PRKiI od planów inwestycyjnych tej instytucji. Z drugiej strony, firma korzysta z wydzierżawianych od kolei lokomotyw i wagonów; opłaty z tym związane poważnie obciążają koszty. Tak więc, poziom współpracy z PKP warunkuje sytuację finansową przedsiębiorstwa.

W 1996 roku Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych odnotowało stabilny wzrost. W porównaniu z poprzednim, 15-miesięcznym okresem obrachunkowym, przychody ze sprzedaży zwiększyły się o 64%, a zysk netto o 127%. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że dobre wyniki zostały osiągnięte przy maksymalnej mobilizacji potencjału produkcyjnego; zdaniem Zarządu, podobnej dynamiki wzrostu nie da się utrzymać bez doinwestowania przedsiębiorstwa ze źródeł zewnętrznych. W 1996 roku stan posiadania firmy zwiększył się o 11 jednostek sprzętu ciężkiego, które zastąpiły 12 zlikwidowanych, całkowicie amortyzowanych maszyn. Zakupy zostały całkowicie sfinansowane ze środków własnych, w związku z czym spółka nie korzystała z kredytu inwestycyjnego. Zwiększenie majątku trwałego wspomógł leasing koparki dwudrogowej.

Po typowym dla budownictwa zastoju w pierwszych dwóch miesiącach roku, w lutym rozpoczęto prace na kontynuowanych budowach, w tym na największym realizowanym przedsięwzięciu - przebudowie stacji Wrocław-Osobowice. W kolejnych miesiącach front robót rozszerzał się o zlecenia pozyskiwane na bieżących przetargach, tak iż łącznie w ciągu roku przedsiębiorstwo realizowało 25 zadań, terytorialnie obejmujących obszar południowo-zachodniej Polski od Przemyśla poprzez Górny i Dolny Śląsk do Wielkopolski. W miesiącach letnich, zgłoszone przez inwestora przesunięcia w harmonogramie działań na głównym zadaniu spowodowało spiętrzenie robót, co wymusiło równoległe wykonywanie robót torowych i sieciowych oraz wydzierżawienie dodatkowego sprzętu. Wystąpienie chwilowych zakłóceń w

realizacji planu wskazuje na istnienie luki sprzętowej, która w przyszłości może stać się barierą hamującą rozwój przedsiębiorstwa.

W ciągu roku zamknięto 21 zadań, dalsze 4 będą kontynuowane. Ponadto na przetargach pozyskano kolejne 2 duże zlecenia, których realizacja rozpocznie się w przyszłym roku. W dniu 31.12.1996r. wartość portfela zamówień na rok 1997 wynosiła 43 mln zł, i z pewnością ulegnie zwiększeniu w wyniku wygranych bieżących przetargów.

W połowie roku pojawiły się opóźnienia w dokonywaniu płatności przez Dolnośląską Dyрекcję Kolei Państwowych. Mając na uwadze zapobieżenie zaburzeniom w płynności, przedsiębiorstwo uzyskało bankową linię kredytową. Po kilku miesiącach płatności zostały uregulowane, i ostatecznie wykorzystanie linii kredytowej było niewielkie.

Znaczącym wydarzeniem był zgodny z przepisami Ustawy o Narodowych Funduszach Inwestycyjnych rozdział pomiędzy pracowników przedsiębiorstwa 82.200 akcji spółki, stanowiących 15% kapitału akcyjnego. Przeprowadzenie rozdziału oraz organizacja wtórnego obrotu akcjami pracowniczymi została zlecona Domowi Maklerskiemu Banku Zachodniego we Wrocławiu.

W końcu roku założona została wspólnie z firmą Leonhard Weiss GmbH & Co. Bauunternehmung spółka o nazwie "Bahntechnik Wrocław" Sp. z o.o. Przedmiotem jej działania mają być wszelkie rodzaje działalności gospodarczej, w szczególności spawanie połączeń szynowych oraz wyrób złączy izolujących. Przedsięwzięcie to może stać się podstawą do szerszej współpracy z niemieckim partnerem, który jest dużym przedsiębiorstwem ogólnobudowlanym, a w dziedzinie budownictwa kolejowego odpowiada zakresem działalności ofercie PRKiL. W końcu roku spółka "Bahntechnik Wrocław" znajdowała się w stadium organizacji.

Podsumowując wyniki roku 1996 można stwierdzić, że Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A. znajdowało się na dobrej drodze do uzyskania trwałej pozycji na rynku. Świadczyły o tym bardzo dobre wskaźniki ekonomiczne, skuteczny system pozyskiwania zleceń, zdolność do koncentracji sił i środków w okresach spiętrzeń, solidny portfel zamówień na przyszły rok. Jednakże zarówno utrzymanie wysokiego tempa wzrostu, jak i zachowanie osiągniętej pozycji może być utrudnione przez poważne niedoinwestowanie w sprzęcie budowlanym. Dlatego też utrzymanie założonej strategii inwestycyjnej pozostanie priorytetowym celem zarządu.

II. STAN PRZEDSIĘBIORSTWA

1. Struktura organizacyjna

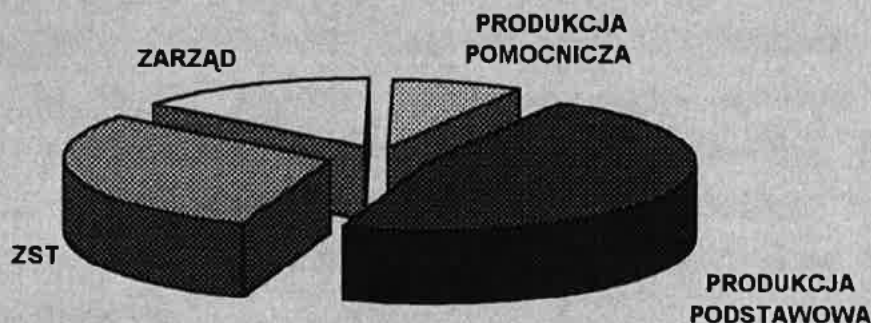
W strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa nie nastąpiły zasadnicze zmiany. Biorąc pod uwagę zwiększony plan produkcyjny, powołano dział przygotowania produkcji i marketingu, natomiast do celów kontaktu z rynkiem kapitałowym utworzono stanowisko analiz i rynku kapitałowego. W sferze produkcyjnej zachowano podział na Zarząd, Główne Kierownictwo Budowy Wrocław, Główne Kierownictwo Budowy Elektryfikacja, Zakład Sprzętowo-Transportowy oraz Zakład Produkcyjno-Handlowy "Transbruk".

2. Zatrudnienie

Przedsiębiorstwo zatrudniało na dzień 31.12.1996r. 448 osób. Wykres Nr 1 ilustruje podział pracowników według jednostek organizacyjnych. W ciągu roku nastąpiły fluktuacje personelu: zwolniono 58 osób, przyjęto zaś 68, w tym kilku absolwentów Politechniki Wrocławskiej, którzy po okresie przygotowania powinni stać się cenionymi pracownikami. Dalszy rozwój przedsiębiorstwa uzależniony jest od wzmocnienia kadry, zarówno ilościowo, jak i jakościowo. Z jednej strony wprowadzanie bardziej nowoczesnego sprzętu będzie wymagać od pracowników ciągłego udoskonalania swoich umiejętności, z drugiej strony rozszerzanie liczby i zakresu realizowanych zadań ograniczone jest przez dostępność wykwalifikowanych operatorów i maszynistów maszyn ciężkich.

Wykres Nr 1

ZATRUDNIENIE W JEDNOSTKACH ORGANIZACYJNYCH



W roku ubiegłym zanotowano 6 wypadków przy pracy. Nie zanotowano wypadków zbiorowych, ciężkich i śmiertelnych.

W ciągu roku 1996 przeprowadzono podwyżkę płac, w wyniku czego średnie wynagrodzenie brutto utrzymywało się na poziomie średniej krajowej w pięciu podstawowych działach gospodarki i wynosiło

W przedsiębiorstwie działają dwa związki zawodowe, liczące po około 100 osób każdy. Współpraca z organizacjami związkowymi układa się dobrze.

3. Majątek trwały

Na koniec roku 1996 wartość majątku trwałego wynosiła Główny w tym udział miały nieruchomości (55,8%), urządzenia techniczne i maszyny (18,8%) oraz środki transportu (23,4%)

Budynki i inne nieruchomości

1. Zakład Sprzętowo - Transportowy

ZST funkcjonuje jako zaplecze produkcyjne przedsiębiorstwa, wydzielone w formie odrębnej jednostki organizacyjnej. Umiejscowiony jest we Wrocławiu przy ul. Lotniczej 100, gdzie na obszarze 13 ha rozmieszczone są place składowe, obiekty magazynowe, hale napraw z boczną koleją, stacja paliw oraz Zakład Produkcyjno-Handlowy "Transbruk". Zakład prowadzi działalność w zakresie:

- utrzymania, napraw i bieżących remontów posiadanego sprzętu i transportu;
- świadczenia usług wewnętrznych dla całego przedsiębiorstwa;
- świadczenia usług zewnętrznych;
- produkcji elementów betonowych w ZPH "Transbruk";
- handlu detalicznego paliwami i opałem.

2. Obiekty Zaplecza Budowy

Przedsiębiorstwo posiada dwa trwałe zaplecza budowy, wybudowane przy obiektach stacji PKP w Pyskowicach i Legnicy. Zaplecza obsługiwały pierwotnie duże zlecenia na terenie Górnego i Dolnego Śląska. Obecnie brak jest ekonomicznego uzasadnienia dla utrzymywania tych obiektów, jednak ich usytuowanie na gruntach kolejowych uniemożliwia uwłaszczenie i sprzedaż. Zaplecza wykorzystywane są przez Samodzielne Kierownictwa Budów, a częściowo wdzierżawiane.

3. Obiekty administracyjne

- budynek Zarządu przy ul. Kniaziewiczza 19, użytkowany dla potrzeb administracyjnych. Znajdują się tu wszystkie działy i sekcje techniczne,

2

ekonomiczne i administracyjne. Budynek wyposażony jest w centralną sieć komputerową, obsługującą całokształt działalności przedsiębiorstwa.

Nieruchomość jest obciążona wpisem do hipoteki, zabezpieczającym kredyt w wysokości [REDACTED]

- budynek byłego hotelu pracowniczego położony przy ul. Kwiskiej 5/7; wybudowany w roku 1968 z przeznaczeniem dla 300 osób z zapleczem kuchni i stołówki, pralni i magazynów. Jest to budynek pięciokondygnacyjny, o łącznej powierzchni około 1.900 m². Obecnie większość pomieszczeń jest wydierżawiana. W roku 1996 w obiekcie przeprowadzono remont kapitalny centralnego ogrzewania i pionów sanitarnych. Nieruchomość jest obciążona wpisem do hipoteki, zabezpieczającym kredyt w wysokości [REDACTED]

4. Obiekty zaplecza socjalnego

Obecnie przedsiębiorstwo posiada jedynie Ośrodek Wypoczynku Świątecznego w Sułowie koło Milicza. Składa się on z 12 domków murowanych z pełnym wyposażeniem kuchennym i sanitarnym, w których może jednocześnie przebywać 48 osób. Ośrodek jest wykorzystywany przez pracowników w sezonie letnim - w 100%. Duże zainteresowanie wynika z niskich opłat i dogodnego położenia blisko Wrocławia.

5. Mieszkania zakładowe

Na koniec roku spółka zarządzała 4 budynkami mieszkalnymi. W stosunku do dwóch z nich toczyły się sprawy uwłaszczeniowe, natomiast dwa pozostałe powinna przejąć Gmina Wrocław. Zgromadzono i przekazano zarządowi gminy wymaganą dokumentację, jednak do końca roku decyzja o przejęciu nie została podjęta.

Z posiadanej substancji mieszkaniowej sprzedano 28 lokali ich lokatorom.

Urządzenia techniczne, maszyny i środki transportu

1. Tabor kolejowy

Przedsiębiorstwo dysponowało 197 jednostkami taboru kolejowego, w tym trzema pociągami technologicznymi sieciowymi po 6 - 7 wagonów i trzema pociągami betonowymi po 7 wagonów. Ponadto z posiadanego sprzętu, po uzupełnieniach i przebudowie, możliwe było skompletowanie w zależności od potrzeb dwóch pociągów roboczych, jednego sieciowego i jednego betonowego. Około 50% wagonów znajduje się w eksploatacji od ponad 30 lat, pozostałe mają ponad 20 lat.

