

Andrzej Abramowicz

## Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Staszowie

*W artykule omówiono efekty ekonomiczne pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Staszowie Sp. z o.o., udzielonej przez państwo polskie w 2011 r. Omówiono również sytuację finansową PKS w latach 2007–2009, tj. w okresie przed złożeniem wniosku o pomoc. W syntetycznym ujęciu przedstawiono działania restrukturyzacyjne oraz efekty pomocy publicznej, osiągnięte w wyniku realizacji planu restrukturyzacji na lata 2010–2014 z wykorzystaniem środków pomocowych. Dokonano oceny efektów i wskazano czynniki, które osłabiają skuteczność pomocy publicznej.*

### Wstęp

Obecny kształt rynku przewozów pasażerskich w Polsce różni się od sytuacji z okresu przed 2000 r. i pierwszych lat XXI w. [2]. Wśród podmiotów świadczących przewozy osób w szczególności trudnej sytuacji znalazły się przedsiębiorstwa PKS: straciły one wielu pasażerów. Było to wynikiem braku ich lojalności. Lojalność jest natomiast istotnym czynnikiem poprawy sytuacji rynkowej i finansowej przedsiębiorstw [5, 6].

PKS w Staszowie, podobnie jak niemal wszystkie przedsiębiorstwa sektora transportu pasażerskiego w Polsce, został dotknięty kryzysem gospodarczym, którego początek nastąpił w 2008 r. Wtedy miał również początek „galopujących” cen paliw płynnych, a w szczególności oleju napędowego. Jeszcze w 2007 r. Spółka zanotowała 24,9 tys. zł zysku netto, jednak w latach następnych wystąpiła strata, która zwiększała się i w roku 2009 wyniosła 458,9 tys. zł. Do trudnej sytuacji PKS w Polsce przyczyniły się również te przedsiębiorstwa [1]. Wraz z rosnącą stratą pogorszyły się wszystkie wskaźniki ekonomiczne. Ujemną rentowność oraz wartość pozostałych wskaźników zobrazowano w dalszej części artykułu. Pogarszające się wskaźniki ekonomiczne i malejący kapitał spowodowały utratę zdolności kredytowej. Spółka znalazła się w trudnej sytuacji, wymagającej pilnej restrukturyzacji, jednak nie było możliwości pozyskania odpowiednich środków.

Jedynym sposobem pozyskania środków pozostawała pomoc publiczna w postaci pożyczki na ratowanie lub pomoc publiczna na restrukturyzację przedsiębiorstwa. W połowie listopada 2009 r. doszło do zmiany zarządu. Nowy zarząd PKS zdecydował się wystąpić o taką pomoc. Złożony w grudniu 2009 r. wniosek do Ministerstwa Skarbu Państwa o pożyczkę na ratowanie został w następnych miesiącach zamieniony na wniosek o pomoc pu-

bliczną na restrukturyzację. O przekształceniu wniosku zdecydowały względy wyłącznie dotyczące wysokości pomocy. Wielkość dopuszczalnej pożyczki była niewspółmiernie niska do wielkości środków potrzebnych do naprawy przedsiębiorstwa, dających gwarancję odzyskania przez PKS trwałej zdolności do konkurencyjności na rynku wspólnotowym.

W artykule opisano przebieg restrukturyzacji PKS w Staszowie, wskazując ważniejsze działania restrukturyzacyjne. W syntetycznym ujęciu omówiono efekty udzielonej pomocy publicznej.

### Charakterystyka PKS w Staszowie

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Staszowie Spółka z o. o. jest spółką samorządową. 14 marca 2012 r. gmina Staszów w wyniku komunalizacji przejęła od Ministerstwa Skarbu Państwa 100% udziałów.

Spółka prowadzi działalność podstawową w zakresie przewozów pasażerskich autobusami na terenie kraju i za granicą. Przewozy realizowane są wg rozkładu jazdy, jak również na zasadzie świadczenia przewozów okazjonalnych. Przewozy wg rozkładu jazdy realizowane są na liniach krajowych głównie w województwie świętokrzyskim i w powiecie staszowskim. Przychody z tytułu prowadzenia działalności podstawowej wynoszą ok. 50% przychodów ogółem.

Drugą działalnością, stanowiącą nieco poniżej 50% przychodów ogółem, a bardzo istotną ze względu na rentowność spółki, jest działalność handlowa, polegająca na sprzedaży paliw płynnych, akcesoriów samochodowych i olejów oraz artykułów spożywczych w sklepie należącym do stacji paliw.

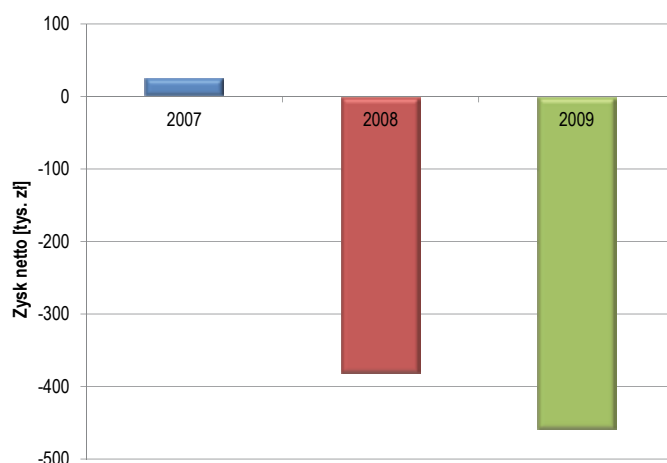
Spółka zatrudnia obecnie 122 osoby. Zatrudnienie w latach 2007–2009 przedstawiono w tab. 1.

W Spółce w roku 2009 pracowało 235 osób, a w roku 2008 – 216 osób. Plan restrukturyzacji zakładał zmniejszenie zatrudnienia o 83 osoby – do poziomu 155 osób – w roku 2011. To znaczące ograniczenie zatrudnienia nie spowoduje uszczuplenia środków pomocowych, ponieważ restrukturyzacja zatrudnienia zaplanowana została w ramach planowanego funduszu płac.

Tab. 1. Zatrudnienie w latach 2007–2009

Nazwa stanowiska	2007	2008	2009
Stanowiska nierobotnicze	52	50	49
Stanowiska robotnicze, w tym:	183	166	160
– kierowcy, konduktorzy	98	92	91
– pracownicy stacji obsługi autobusów	36	33	35
– wydawcy paliw	13	14	11
– pozostali	21	17	15
– zespół usług motoryzacyjnych	15	10	8
<b>Ogółem</b>	<b>235</b>	<b>216</b>	<b>209</b>

Źródło: oprac. własne na podst. [9].



Rys. 1. Wynik finansowy netto w latach 2007–2009 w PKS Staszów  
Źródło: oprac. własne na podst. [9].

**Stan finansów PKS przed restrukturyzacją (od 2007 do 2009 roku). Ocena kondycji finansowej Spółki. Analiza działalności operacyjnej**

Dane uwidocznione w bilansie spółki za rok 2009 jednoznacznie wskazują, że PKS w Staszowie spełniał określone w wytycznych UE kryterium przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji [12].

Kapitał zakładowy na 31.12.2009 r. był ujemny i wynosił -547,5 tys. zł (przy kapitale założycielskim wynoszącym 2 510,0 tys. zł). Postępujące zadłużenie, brak płynności finansowej oraz ujemna rentowność, a także utrata kapitału spowodowały trudną sytuację. Dane te jednoznacznie kwalifikowały spółkę do pomocy publicznej, bez której nastąpiłaby jej upadłość.

W 2009 r. wskaźnik rentowności netto sprzedaży spadł do -2%, wskaźnik płynności I osiągnął poziom 0,62, a pokrycie majątku trwałego kapitałem własnym ukształtowało się na poziomie -10,91. Wybrane wskaźniki ekonomiczne za lata 2007-2009 pokazano w tab. 2.

W ciągu 3 lat rentowność kapitału własnego spółki osiągnęła -455,72 tys. zł. Ta utrata kapitału własnego Spółki spowodowana była stratami w poszczególnych latach.

Przychody netto Spółki prawie w 99% składają się z dwóch działalności:

- ❖ przychody netto ze sprzedaży produktów – działalność przewozowa;
- ❖ przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów – działalność handlowa.

Taka proporcja przychodów utrzymuje się od 2007 r.

Spółka zanotowała w 2009 r. przychód z działalności podstawowej w wysokości 9 762 tys. zł, co – w porównaniu z 2008 r. – stanowi spadek o ok. 9,5%. Jeszcze większy spadek, bo o ok. 14%, zanotowano w sprzedaży paliw.

**Analiza bilansów i rachunków wyniku za lata 2007-2009**

Na rys. 2 przedstawiono wartość aktywów obrotowych w omawianym okresie. Z roku na rok wartość aktywów zmniejsza się i jest zjawiskiem pozytywnym, ponieważ występuje w zobowiązaniach krótkoterminowych. Wartość aktywów trwałych w tym samym okresie utrzymywała się na tym samym poziomie. Zwiększona wartość aktywów w roku 2008 wynika z modernizacji stacji paliw, która wymagała dostosowania zbiorników do wymogów zawartych w stosownych przepisach. Koszt tej modernizacji spowodował zwiększenie aktywów trwałych o ok. 263 tys. zł.

Warto zauważyć, że prawidłowy udział kapitału własnego w aktywach trwałych powinien odpowiadać proporcji 1:1. Ta zależność wynika ze „złotej reguły bilansowej”, która mówi, że kapitały stałe (w tym zobowiązania) powinny pokrywać 100% aktywów trwałych. Podkreślić należy również, że Spółka w 2009 r. całość działalności finansuje kapitałem obcym.

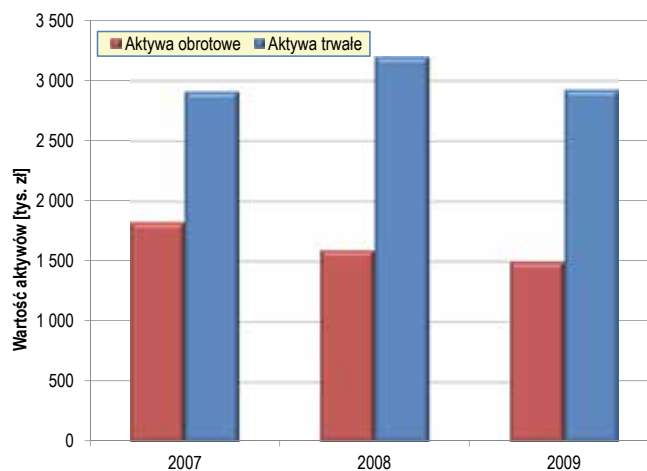
Kapitał własny Spółki w latach od 2007 do 2009 pokazano na rys. 3. Utrata kapitału własnego w latach 2007-2009 doprowadziła do sytuacji, w której spółka utraciła zdolność kredytową. Ujemny kapitał w 2009 r. wskazuje, że aktywa trwałe pokryte są nie tylko kapitałem własnym, ale również kapitałem obcym.

Wskaźniki pokazane w tab. 4 przyjmują wartości ujemne, co świadczy o nieefektywności potencjału Spółki w omawianym

**Tab. 2. Wybrane wskaźniki ekonomiczne PKS w Staszowie w latach 2007-2009**

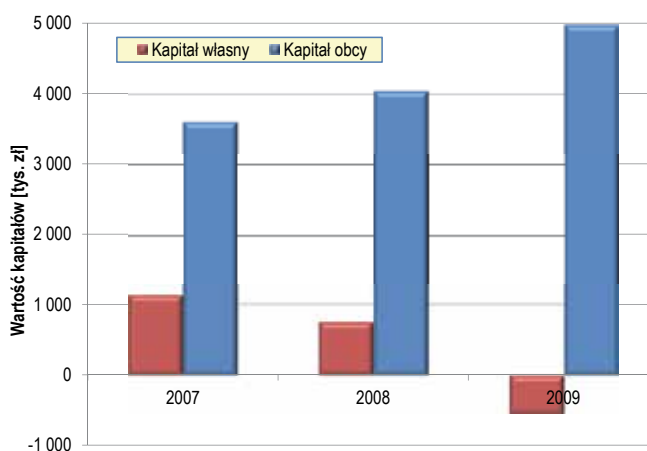
Nazwa wskaźnika	2007	2008	2009
Rentowność kapitału własnego	2,2	-45,63	-455,72
Rentowność netto sprzedaży	0,42	-1,34	-2,00
Wskaźnik płynności I	0,60	0,61	0,56
Pokrycie majątku trwałego kapitałem własnym	25,68	15,72	-10,91
Trwałość struktury finansowania	26,26	17,58	7,25
Wskaźnik długu kapitału	3,19	5,40	-9,08

Źródło: [4].



**Rys. 2. Struktura aktywów PKS w Staszowie w latach 2007-2009**

Źródło: oprac. własne na podst. [4].



**Rys. 3. Struktura pasywów PKS w Staszowie w latach 2007-2009**

Źródło: oprac. własne na podst. [4].

**Tab. 3. Przychody PKS w Staszowie w latach 2007-2009**

Rodzaj przychodu	Przychody [tys. zł]			Dynamika [2007 r. = 100%]		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	22 046,6	22 078,7	19 769,2	100,0	100,1	89,7
Przychody netto ze sprzedaży produktów	11 176,8	11 164,2	10 284,7	100,0	99,9	92,0
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	10 869,8	10 914,5	9484,5	100,0	100,4	87,3
Pozostałe przychody operacyjne	97,6	146,0	266,6	100,0	149,6	273,2
Przychody finansowe	0,6	0,2	0,0	100,0	33,3	0,0
<b>Przychody razem</b>	<b>22 144,8</b>	<b>22 224,9</b>	<b>20 035,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,4</b>	<b>90,5</b>

Źródło: [4].

okresie. Tylko w roku 2007 wskaźniki były dodatnie. W latach 2008 i 2009 były ujemne, dlatego nie można odnieść się do ich wartości.

Wskaźnik EBITDA – jako istotny wskaźnik dla podejmowania działań inwestycyjnych – przyjmuje w badanym okresie wartość dodatnią, co oznacza, że działalność operacyjna nie jest finansowana wzrostem zobowiązań. W tym znaczeniu wzrost zobowiązań ma wpływ na zwiększenie aktywów trwałych. To przełożenie widoczne jest w przepływach działalności inwestycyjnej.

Utrata kapitału własnego i jego ujemna wartość w 2009 r. mają wpływ na ujemną wartość wskaźników liczonych z udziałem kapitału własnego.

Z danych przedstawionych w tab. 5 i 6 wyraźnie wynika, że Spółka zadłuża się systematycznie z roku na rok.

**Tab. 4. Analiza wskaźnikowa rentowności [%]**

Wskaźnik	Sposób obliczenia wskaźnika	2007	2008	2009
EBIT	Wynik działalności operacyjnej	0,4	-1,0	-1,3
	przychody netto z działalności podstawowej			
EBITDA	Wynik działalności operacyjnej+amortyzacja	2,4	0,9	0,2
	przychody netto z działalności podstawowej			
Rentowność obrotu netto	Wynik finansowy netto przychody ogółem	0,1	-1,7	-2,3
Rentowność majątku ogółem	Wynik finansowy netto aktywa ogółem	0,5	-0,8	-10,4
Rentowność kapitału własnego	Wynik finansowy netto kapitał własny	2,2	-51,0	-83,8

Źródło: [4].

**Tab. 5. Wskaźniki zadłużenia**

Nazwa wskaźnika	2007	2008	2009
Dźwignia finansowa [%]	0,4	33,7	-75,4
Wskaźnik kosztów	1,00	1,02	1,02
Wskaźnik zadłużenia [%]	76,1	84,4	112,4

Źródło: [4].

**Tab. 6. Graficzne ujęcie przepływów pieniężnych w latach 2007–2009**

Rok	Działalność		
	operacyjna	inwestycyjna	finansowa
2007	+	-	-
2008	+	-	+
2009	+	-	+

Źródło: [4].

**Tab. 7. Koszty restrukturyzacji (w tys. zł)**

Lp.	Przeznaczenie	Pochodzenie środków i ich wielkość	
		Pomoc publiczna	Środki własne
1	Zakup 15 autobusów	2 200	2 200*
2	Modernizacja stacji paliw	250	250
3	Redukcja zadłużenia	250	250
4	Razem	2 700	2 700
5	Łącznie (pomoc publiczna + środki własne)	5 400	

\* – środki własne w wysokości 2 000 tys. zł pochodzą z leasingu autobusów. Pozostałe 200 tys. zł to wkład własny ze sprzedaży nieruchomości.

Źródło: [8].

## Założenia restrukturyzacyjne

Koszty planu restrukturyzacji obliczono na podstawie rzeczowego planu, który zakładał:

- restrukturyzację majątkową;
- wymianę taboru autobusowego;
- modernizację stacji paliw;
- restrukturyzację zadłużenia;
- restrukturyzację zatrudnienia.

Restrukturyzacja majątkowa polegała na sprzedaży zbędnej nieruchomości i przeznaczeniu uzyskanej kwoty na wkład własny.

Szczegółowe przeznaczenie środków pomocy przedstawia tab. 7.

Plan restrukturyzacji zakładał również zmniejszenie zatrudnienia o 83 osoby, jednak środki finansowe na ten cel nie pochodziły z pomocy publicznej, gdyż finansowanie tego zadania mieściło się w planach bieżących.

Plan restrukturyzacji miał na celu uzyskanie następujących efektów ekonomicznych:

- ❖ osiągnięcie dodatniej wartości kapitału zakładowego;
- ❖ odzyskanie trwałej rentowności na poziomie działalności podstawowej;
- ❖ efektywne zarządzanie flotą;
- ❖ wymianę wyeksploatowanych autobusów na nowsze;
- ❖ powstanie nowoczesnej stacji paliw – zwiększenie sprzedaży;
- ❖ zwiększenie standardu usług przewozowych;
- ❖ zwiększenie standardu obsługi klientów stacji paliw;
- ❖ poprawę bezpieczeństwa pasażerów;
- ❖ poprawę norm emisji spalin Euro i EEV;
- ❖ utrzymanie miejsc pracy.

Powyższe plany dotyczyły lat 2010–2014. Dużym wyzwaniem dla Spółki był pierwszy w historii zakup autobusów używanych w ramach ustawy Prawo zamówień publicznych. Szczególne trudności następczo ustalenie kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty [3]. Dla powodzenia realizacji Planu restrukturyzacji bardzo istotne było zrozumienie sytuacji Spółki i akceptacja Planu ze strony związków zawodowych oraz całej załogi.

## Efekty pomocy publicznej

Plan restrukturyzacji, załączony do wniosku o pomoc publiczną, dotyczył lat 2010–2014. Uchwalony przez zarząd Spółki został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki w dniu 17.04.2010 r. (Uchwała nr 35/V/2010), zatwierdzony przez Zgromadzenie wspólników i przez ministra Skarbu Państwa. Wniosek o udzielenie pomocy publicznej trafił do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta, a następnie przedstawiony Komisji Europejskiej do zatwierdzenia w lutym 2011 r. W dniu 11. 07. 2011 r. Komisja Europejska wydała zgodę na udzielenie pomocy. Umowa o udzieleniu pomocy została podpisana w październiku 2011 r. i stanowiła, że udzielona pomoc publiczna ma zostać rozliczona do końca 2012 r. Po uzyskaniu środków z MSP Spółka przystąpiła do realizacji Planu restrukturyzacji od 4.11.2011 r., tj. od dnia otrzymania pomocy. Jednak pełne okresy obrachunkowe dotyczyły lat 2012–2014.

Według zarządu Spółki zadania zapisane w Planie restrukturyzacji na lata 2010–2014 zostały zrealizowane w 100%, jednak o tym, czy pomoc publiczna udzielona Spółce spełniła swoje zadanie, decyduje odzyskanie przez Spółkę trwałej zdolności do konkurencji na rynku przewozów pasażerskich. Mówi o tym również szereg wskaźników ekonomicznych, które pozwalają ocenić kondycję przedsiębiorstwa. Zakończenie wydatkowania środków pomocy publicznej w 2012 r., a Planu restrukturyzacji w 2014 r. oraz wyniki ekonomiczne uzyskane przez Spółkę na koniec

2014 r. wskazują na osiągnięcie w miarę poprawnych wskaźników ekonomicznych. Pozwala to na sformułowanie tezy, że Spółka odzyskała zdolność konkurowania na rynku dzięki otrzymanej pomocy publicznej. Świadczy o tym korzystny wskaźnik rentowności. Na ile jest on trwały, będzie można stwierdzić w kolejnych latach działalności spółki.

## Efekty restrukturyzacyjne zatrudnienia

W latach 2007–2014 zatrudnienie w Spółce sukcesywnie zmniejszało się. Restrukturyzacja przebiegała więc nie tylko ze względu na udzieloną pomoc publiczną, ale przede wszystkim z powodu liberalizacji rynku przewozu osób w Polsce. Pojawienie się w okresie transformacji ustrojowej po 1989 r. wielu przewoźników prywatnych, wchodzących w miarę swobodnie na rynek, przyczyniało się do nasilenia konkurencji, co w konsekwencji wymuszało na PKS ograniczanie pracy przewozowej. Taka sytuacja przekładała się na zatrudnienie, ponieważ jeden kierowca nie jest w stanie wytworzyć zysku, który pokryłby więcej niż 1,5 etatu, więc większość przedsiębiorstw sektora transportu pasażerskiego zmuszona była ograniczać koszty, w tym zatrudnienia.

Na rys. 4 przedstawiono średnioroczne zatrudnienie w latach 2007–2014 oraz stan zatrudnienia na koniec każdego z tych lat.

Porównując stan zatrudnienia na koniec 2014 r. z prognozowanym w Planie restrukturyzacji, należy uznać, że w zakresie restrukturyzacji zatrudnienia plan został wykonany w 100%.

## Efekty oddłużenia i obniżenia kosztów

W okresie od 2009 do 2014 r. Spółka systematycznie podejmowała działania w celu obniżenia kosztów niemal w każdym zakresie. Spłata zadłużenia wobec dostawcy paliw pozwoliła na odzyskanie dobrej pozycji przetargowej na dostawy paliw płynnych, co w efekcie spowodowało obniżkę kosztów zakupu paliw i podpisanie korzystniejszych kontraktów. Działania te m.in. doprowadziły do zmiany struktury kosztów poprzez ich obniżenie, a w szczególności kosztów:

- wynagrodzeń i świadczeń pracowniczych;
- materiałowych;
- zakupu paliw płynnych;
- usług obcych.

Jednak obniżenie wymienionych kosztów nie zrekompensowało postępującego wzrostu kosztów pozostałych, które stanowią znaczne obciążenie dla Spółki. Są to przede wszystkim koszty zakupu towarów do dalszej odsprzedaży, koszty finansowe, amortyzacji, ubezpieczeń majątkowych, podatki i opłaty. Wzrost kosztów operacyjnych przedstawiono na rys. 5.

Należy podkreślić, że procentowo są to wzrosty niewielkie, nieprzekraczające 2%, jednak wysokość tych kosztów (wrażona w pieniądzu) jest dla działalności Spółki istotna.

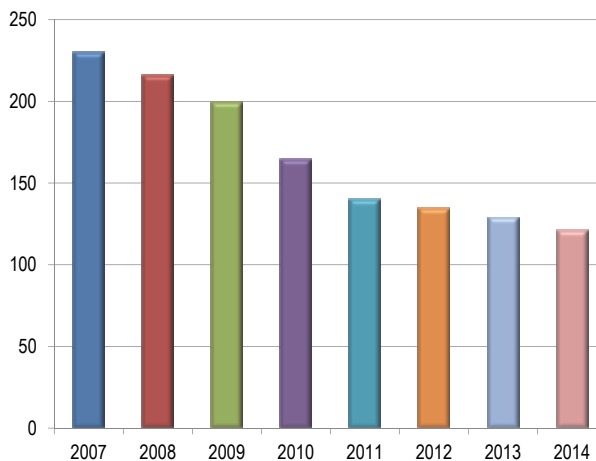
## Efekty finansowe. Rachunki zysków i strat. Wskaźniki ekonomiczne

Analizując wyniki finansowe w latach 2012–2014, zauważyć należy, że dopiero w roku 2014 nastąpiła poprawa wyniku finansowego.

Wynik dodatni w 2014 r. został osiągnięty dzięki uzyskaniu większej sprzedaży towarów przez załogę stacji paliw oraz zmniejszenie kosztów zużycia materiałów i energii, wynagrodzeń i amortyzacji.

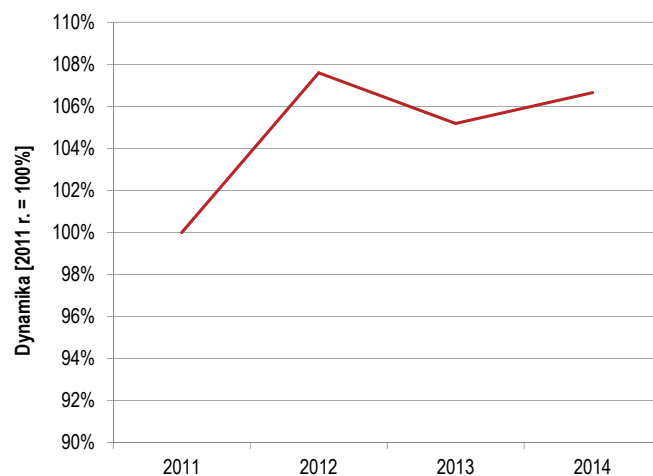
Wynik działalności operacyjnej w roku 2014 jest dodatni i wynosi 554,5 tys. zł, a zysk z działalności gospodarczej – 303,5 tys. zł.

Również działalność przewozowa w stosunku do roku 2013 w roku 2014 jest na wysokim poziomie. Wynik tu poprawił się o 804 tys. zł, mimo że koszty działalności operacyjnej w 2014 r. wzrosły o 257,5 tys. zł w stosunku do roku poprzedniego.



Rys. 4. Zatrudnienie PKS w Staszowie w latach 2007–2014 r. (stan na 31.12)

Źródło: oprac. własne na podst. [4].



Rys. 5. Dynamika wzrostu kosztów operacyjnych w latach 2011–2014

Źródło: oprac. własne na podst. [10].

W tab. 10 zestawiono wskaźniki płynności. Jak widać, wskaźniki odbiegają od poprawnej wielkości, która powinna mieścić się w przedziale od 1,2 do 2,0. Wskaźniki jednoznacznie pokazują, że spółka ma nadal kłopoty z płynnością.

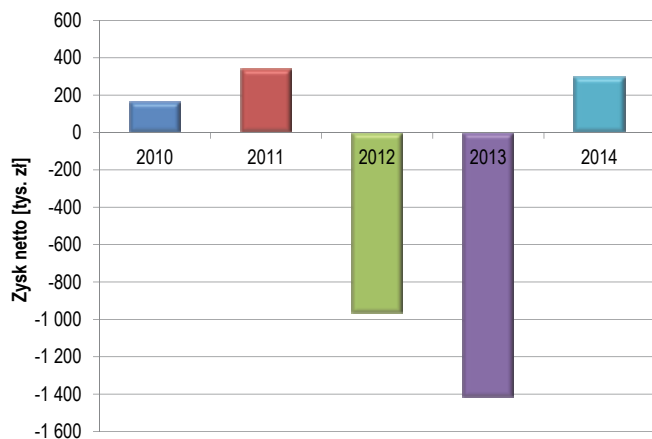
Rentowność przedstawioną w tab. 11 obliczono dla każdej wymienionej działalności, jako iloraz wyniku finansowego i przychodów netto.

Tab. 8. Zmiana wartości kosztów w 2014 r.

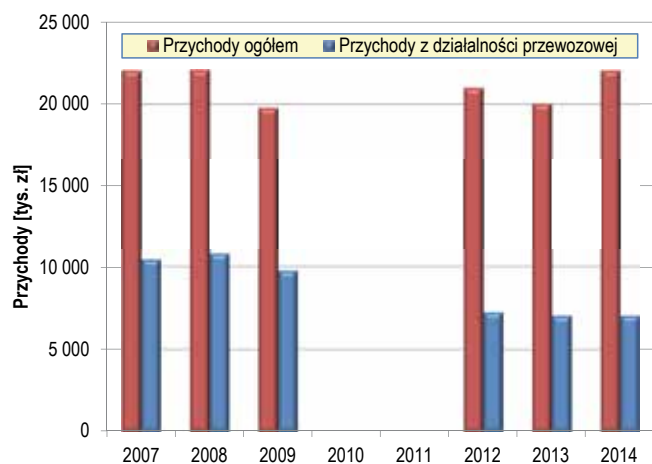
Nazwa kosztów	Wartość kosztów [tys. zł]	Zmiana wartości	
		Zwiększenie o tys. zł	Zmniejszenie o tys. zł
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	12 605,2	1 080,2	
Zużycie materiałów i energii	2 819,4		385,1
Wynagrodzenia	3 305,3		180,5
Amortyzacja	675,4		64,0
Ubezpieczenie społeczne i inne świadczenia	670,0		55,0
<b>Ogółem</b>		<b>1 082,2</b>	<b>684,6</b>

Źródło: [4].





**Rys. 6.** Wynik finansowy netto w PKS w Staszowie w latach 2010–2014  
Źródło: oprac. własne na podst. [10].



**Rys. 7.** Struktura przychodów PKS w Staszowie w latach 2010–2014  
Źródło: oprac. własne na podst. [10].

Jak wynika z tab. 11, Spółka w 2014 r. osiągnęła dodatnią rentowność ogółem. Wynik ten jednak nie przesądza o spełnieniu warunku osiągnięcia trwałej rentowności, która świadczyłaby o odzyskaniu przez Spółkę trwałej zdolności do konkurencji na rynku transportowym przewozu osób.

Analiza wskaźników rentowności pokazuje jej niski poziom. W analizowanym okresie jedynie w roku 2014 wskaźniki rentowności – sprzedaży i rentowności aktywów – są dodatnie. Wskaźniki cyklu spłaty zobowiązań, w porównaniu do obrotu należności, świadczą o tym, że Spółka część swojej działalności finansuje majątkiem obrotowym dostawców, co jest w pewnym sensie korzystne.

### Efekty zmiany struktury sprzedaży

Jak zaznaczono wcześniej, w latach 2007–2009 sprzedaż z działalności przewozowej stanowiła ok. 50% sprzedaży ogółem. W trakcie restrukturyzacji procent ten malał i w 2014 r. wynosił już tylko 24%. Zależności te pokazano na rys. 7.

Zjawisko spadku przychodów z działalności przewozowej spowodowane jest głównie koniecznością wprowadzenia do programu restrukturyzacji środków kompensacyjnych, którymi, zdaniem KE, nie mogły być zredukowane zdolności przewozowe w związku z wymianą autobusów o dużej pojemności na mniejsze. Dla przypomnienia: restrukturyzacja taboru w założeniach Planu restruk-

turyzacji przewidywała ograniczenie o ok. 4% ogólnej zdolności przewozowej, która wynosiła 3 589 miejsc dla pasażerów.

Komisja Europejska zażądała, jako środka kompensacyjnego, ograniczenia pewnej ilości dochodowych linii przewozowych. Za tem w programie uwzględniono likwidację 3 linii, których szacowany dochód wyniósłby ok. 440 tys. zł w okresie od 2011 do 2014 r.

Do tego należy uwzględnić spadek przychodów spowodowany likwidacją nierentownych linii lub kursów. Te uwarunkowania spowodowały tak znaczny spadek przychodów z działalności przewozowej. Mimo to poprawiono znacznie rentowność działalności przewozowej. Warto też zauważyć, że sprzedaż ogółem w roku 2014, w stosunku do lat ubiegłych, wzrosła i była rentowna.

### Zakończenie

Efekty pomocy publicznej na restrukturyzację PKS w Staszowie zostały ustalone w oparciu o sprawozdania zarządu, bilanse, rachunki zysków i strat oraz Plan restrukturyzacji i Sprawozdanie końcowe złożone w MSP. Restrukturyzacja Spółki w roku 2014 dobiegła końca i wyniki finansowe są dodatnie. Osiągnięto spadek kosztów w stosunku do 2013 r. o 8,3%. Dokonano wymiany wyeksploatowanego taboru na nowszy. Zlikwidowano 21 starych autobusów. Również dokonano poprawy rentowności linii rozkładowych i w znacznym stopniu poprawiono rentowność przewozów pasażerskich. Spółka zanotowała zysk w wysokości 297 tys. zł. W trakcie restrukturyzacji ograniczono zatrudnienie. Ze Spółki odeszło w ciągu ostatnich 5 lat 84 pracowników. Obecnie Spółka zatrudnia 122 osoby. Wymienione efekty świadczą o dużej determinacji w realizacji Planu restrukturyzacji i wykorzystaniu pomocy publicznej. Analiza okresu od końca 2010 r. do końca 2014 r. pozwala sformułować następujące wnioski:

- od momentu złożenia wniosku o pomoc publiczną przez PKS w Staszowie do zgłoszenia tej pomocy do KE w celu notyfikacji upłynął zbyt długi okres (10 miesięcy), czego efektem prawdopodobnie była strata (-967 tys. zł) w roku 2012;
- czas notyfikacji (od momentu zgłoszenia przez państwo polskie zamiaru udzielenia pomocy publicznej dla PKS w Staszowie do KE do wyrażenia zgody przez KE), choć zgodny z przepisami, był jednak zbyt długi (6 miesięcy), co w znacznym stopniu przyczyniło się do zanotowania straty (-1 417 tys. zł) przez Spółkę w 2013 r.;
- zanotowana strata w latach 2012 i 2013 spowodowała, że kapitał własny spółki, mimo osiągnięcia dodatniej wartości w roku 2012, był mniejszy niż zakładano (o wartość straty w 2012 r.). Także w latach następnych kapitał własny malał i gdyby właściciel Spółki w latach 2012 i 2013 nie podniósł kapitału podstawowego, to na koniec 2014 r. kapitał własny byłby ujemny. Poniższa tabela pokazuje stan kapitałów w latach 2012–2014;
- pomoc publiczna miała na celu przywrócenie Spółce długookresowej zdolności konkurencji na rynku transportowym przewozu osób i cel ten w zasadzie został osiągnięty. Jednak trudno ocenić, czy uzyskana rentowność i dodatni wynik w 2014 r. będą osiągnięte w następnych latach, co jest niezbędne dla pozytywnej oceny stopnia realizacji celów restrukturyzacji [13];
- zysk osiągnięty w 2014 r. nie jest stabilny i jest wynikiem wyjątkowo wysokiej rentowności w działalności handlowej;
- Pomoc publiczna w efekcie nie dopuściła do upadłości Spółki, co przełożyło się na utrzymanie 122 miejsc pracy, które w trudnej sytuacji, w jakiej znalazła się Spółka, były zagrożone. Dla utrzymania względnej kondycji Spółki dużą rolę odegrał burmistrz gminy jako właściciel PKS (podnosząc znacznie kapitał Spółki);

Tab. 9. Rentowność poszczególnych działalności w latach 2011–2014 [%]

Rodzaj działalności	2011	2012	2013	2014
Usługi przewozowe	-7,6	-20,2	-27,2	-15,8
Stacja paliw	1,00	2,6	3,1	4,8
Okręgowa stacja kontroli pojazdów	21,1	18,1	17,5	25,8
Rentowność z całokształtu działalności	+1,65	-4,6	-7,1	1,3

Źródło: [4].

Tab. 10. Wskaźniki płynności w latach 2012–2014

Nazwa wskaźnika	Wyczerpanie	2012	2013	2014
Wskaźnik płynności stopnia III	Środki pieniężne	0,14	0,05	0,10
	zobowiązania krótkoterminowe			
Wskaźnik płynności stopnia II	Należności i roszczenia + środki pieniężne	0,43	0,17	0,23
	zobowiązania krótkoterminowe			
Wskaźnik płynności stopnia I	Majątek obrotowy	0,55	0,28	0,29
	zobowiązania krótkoterminowe			

Źródło: [4].

Tab. 11. Wskaźniki sprawności działania w latach 2012–2014

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczenia wskaźnika	Wykonanie		
		2012	2013	2014
Suma bilansowa [tys. zł]		9 723	7 664	7 424
Wynik finansowy netto [tys. zł]		-968	-1 417	297
Rentowność netto sprzedaży [%]	$\frac{\text{Zysk netto}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	-4,7	-7,14	4
Rentowność brutto sprzedaży [%]	$\frac{\text{Zysk ze sprzedaży}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	-4,5	-6,7	-0,11
Rentowność aktywów [%]	$\frac{\text{Zysk netto}}{\text{aktywa ogółem}}$	-9,9	-18,5	4
Szybkość obrotu należności (dni)	$\frac{(\text{Przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług} \times 365)}{\text{przychód ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	8	7	6
Cykl zobowiązań z tytułu dostaw (dni) i usług	$\frac{(\text{Przeciętny stan zobowiązań z tytułu dostaw i usług} \times 365)}{\text{przychód ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	29	39	37
Szybkość obrotu zapasów (dni)	$\frac{\text{Przeciętny stan zapasów} \times 365}{\text{przychód ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	6	6	5

Źródło: [4].

Tab. 12. Kapitały PKS w Staszowie w latach 2012–2014

Rodzaj kapitału	Stan na		
	31.1.2012r.	31.1.2013r.	31.12.2014
Kapitał własny	1 510 031,61	924 719,91	1 008 803,86
Kapitał podstawowy	5 210 000,00	5 910 000,00	6 246 000,00

Źródło: oprac. własne na podst. [10].

wymiana wyeksploatowanych autobusów przyczyniła się do poprawy norm Euro, jak również wizerunku Spółki. Nowsze autobusy pozwoliły utrzymać poziom dochodów z rynku przewozów okazjonalnych, który stanowi ok. 10% w dochodach z przewozów pasażerskich.

By sformułować ostateczną ocenę stopnia osiągnięcia celu pomocy publicznej, omówionej w niniejszym artykule, należy poczekać do końca 2015 r., czyli zakończenia roku obrachunkowego. Po zapoznaniu się z rachunkiem wyników, bilansem i sprawozdaniem finansowym i uzupełnieniu przedstawionych danych o wyniki z roku 2015 będzie można ostatecznie ocenić efekty pomocy.

### Bibliografia:

1. Abramowicz A., *Czy istnieje potrzeba zmiany nazwy PKS*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2013, nr 11.
2. Abramowicz A., *Pomoc publiczna dla Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (PKS) w latach 2004–2013*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2015, nr 4.
3. Abramowicz A., *Stosowanie prawa zamówień publicznych do zakupu używanych autobusów*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2012, nr 3.
4. Dane PKS w Staszowie Sp. z o.o.
5. Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Politechnika Radomska, Radom 2009.
6. Dyr T., *Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2013, nr 1–2.
7. Dyr T., *Pomoc publiczna na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw transportowych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2010, nr 10.
8. Plan restrukturyzacji PKS w Staszowie.
9. Sprawozdania Zarządu PKS w Staszowie Sp. z o.o. za lata 2007–2009.
10. Sprawozdania Zarządu PKS w Staszowie Sp. z o.o. za lata 2011–2014.
11. Sprawozdania Zarządu PKS w Staszowie Sp. z o.o. za rok 2014.
12. Wytyczne WE Dz. Urz. UE C 24 z 01.10.2004, pkt 9–11.
13. Ziółkowska K., *Restrukturyzacja przedsiębiorstw państwowych z wykorzystaniem pomocy publicznej na przykładzie PKS w Staszowie*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe” 2012, nr 1–2.

### Autor:

mgr **Andrzej Abramowicz** – doktorant na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

### Effects of the state aid for restructuring purposes in bus company – PKS Staszów Sp. z o.o.

In the article economic effects of the state aid for restructuring in Polish Long-Distance Bus Service in Staszów Sp. z o.o. granted by the Polish state in 2011 were discussed. Financial situation of PKS Staszów Sp. z o.o. from 2007–2009 that is in the period before submission of an area aid application was also discussed. Restructuring measures and effects of the state aid achieved as a result of the Restructuring Plan implementation for years 2010–2014 with use of the foreign aid budget were presented in the synthetic depiction. Appraisal of achieved effects and factors which undermine the state aid effectiveness were shown.