

Rachunek zysków i strat spółki PLL Lot

W latach 1999-2000 nastąpił wzrost kapitału pracującego, przy czym jego dynamika była szybsza niż całkowitego majątku oraz majątku obrotowego. Taki trend przekłada się na wzrost wskaźników sfinansowania tym źródłem zarówno ogółu majątku, jak i aktywów bieżących, co świadczy o wzmocnieniu równowagi finansowej Spółki.

W roku 2000 przychody ze sprzedaży osiągnęły wartość 2 434 214 tys. zł (w tym 123 978 tys. zł do spółek grupy), co stanowi wzrost o 9% w porównaniu z rokiem poprzednim (20% w zestawieniu z rokiem 1998). Największą pozycją wśród przychodów były pasażerskie przewozy zagraniczne, które w 2000 r. stanowiły 81% przychodów, a w 1999 r. 71%. Przychody z tego tytułu wzrosły o 11% (19% w 1998 r.), co było efektem wzrostu liczby przewiezionych pasażerów (o 7% w stosunku do roku 1999) oraz wzrostu średniorocznego kursu dolara amerykańskiego o 9% (z 3,4 zł/USD w 1998 r. do 4,4 zł/USD w 2000 r.).

W 2000 roku Spółka zmieniła sposób prezentacji części kosztów rat dzierżawnych samolotów. W roku 1998 część rat dzierżawnych w wysokości 110 551 tys. zł była wykazywana w kosztach finansowych, a w 1999 roku wynosiły one 105 841 tys. zł i zostały przeniesione do kosztów sprzedanych towarów i usług. Ta zmiana nie miała wpływu na wynik netto Spółki, ale pogorszyła wynik ze sprzedaży.

W 1999 roku Spółka zanotowała wzrost przychodów finansowych o 120%, osiągając zysk na sprzedaży udziałów i papierów wartościowych w wysokości 145 951 tys. zł. Kolejny wpływ na działalność Spółki miało pozyskanie inwestora strategicznego – SAirLines Europe B.V., który w styczniu 2000 roku podwyższył kapitał akcyjny Spółki o 91 646 100 zł, obejmując 30,67% nowych akcji, za wkład równy 149 383 143 USD.

Wydatki operacyjne Spółki w 2000 roku wyniosły 1 937 106 tys. zł (70% kosztów operacyjnych) i wzrosły o 20% w porównaniu do roku poprzedniego. Wzrost kosztów dzierżawy samolotów oraz kosztów startów i lądowań był głównie wynikiem większej liczby dzierżawionych samolotów oraz wzrostu kursu dolara amerykańskiego. Koszty zużycia materiałów i energii wzrosły o 58%, co było spowodowane głównie 82% wzrostem kosztów paliwa lotniczego.

Spółka wykazała zysk brutto na sprzedaży w wysokości 199 378 tys. zł (w porównaniu do 374 024 tys. zł w 1999 roku), przy rentowności sprzedaży brutto wynoszącej 8% (w 1999 r. 16%, w 1998 r. 19%). Strata netto na sprzedaży wzrosła do 315 129 tys. zł, co znalazło odzwierciedlenie w ujemnym wskaźniku rentowności sprzedaży netto (-13% w 2000 r., -3% w 1999 r.).

Ogólna rentowność kapitału wzrosła do 4% (w 1999 r. i 1998 r. wynosiła 1%), dzięki zyskowi na pozostałej działalności operacyjnej, który w 2000 roku wyniósł 309 194 tys. zł. Główna przyczyna wzrostu wyniku to sprzedaż 9 samolotów oraz przekazanie praw i obowiązków leasingowych do EuroLOT-u.

Stan zapasów wzrósł o 60%, co było związane z zwiększoną liczbą używanych samolotów. Stan należności wzrósł o 104%, głównie z powodu transakcji sprzedaży Boeingów 767 oraz przekazania praw i obowiązków leasingowych. Z kolei poziom zobowiązań krótkoterminowych zmniejszył się o 112 684 tys. zł dzięki spłacie kredytów bankowych z uzyskanych środków z emisji akcji.

Na operacjach finansowych Spółka uzyskała dodatni wynik, co miało korzystny wpływ na wynik brutto oraz zysk operacyjny. Zysk netto w 2000 roku był niższy w porównaniu do zysku operacyjnego, ale generalnie w analizowanym okresie Spółka osiągnęła pozytywne efekty wynikające z szybszego wzrostu przychodów ze sprzedaży niż kosztów jej uzyskania.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy -

potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.