

# Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Tadeusz Dyr

## Wstęp

W artykule *Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*<sup>1</sup> przedstawiono wyniki badań sytuacji finansowej i ekonomicznej przedsiębiorstw autobusowych realizujących przewozy pozamiejskie. W niniejszym artykule zaprezentowano wyniki takiej oceny w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. W jej badaniu wykorzystano roczne sprawozdania finansowe składane do KRS przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, funkcjonujące w formie spółek kapitałowych. Prezentowane wyniki opracowano na podstawie bilansów 48 spółek oraz rachunków zysków i strat w wariantach porównawczym 43 spółek. Wszelkie prezentowane wartości, wyrażone w cenach stałych 2012 r., mają charakter średnich dla dwóch grup:

- przedsiębiorstwa w miastach i aglomeracjach o liczbie mieszkańców powyżej 400 tys. (dalej przedsiębiorstwa aglomeracyjne) – wykorzystano bilanse oraz rachunki zysków i strat z 11 przedsiębiorstw,
- przedsiębiorstwa poza aglomeracjami – wykorzystano bilanse z 37 przedsiębiorstw oraz rachunki zysków i strat z 32 przedsiębiorstw.

W kreowaniu wysokiej konkurencyjności transportu zbiorowego – będącej podstawowym czynnikiem urzeczywistnienia idei zrównoważonego rozwoju oraz tworzenia warunków rozwoju gospodarczego i wysokiej jakości życia mieszkańców obszarów zurbanizowanych – istotne znaczenie ma sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego, w tym komunikacji miejskiej. Jej ocena powinna być dokonywana przez pryzmat finansów. W formie pieniężnej wyrażane są bowiem przychody firm, koszty ich uzyskania oraz wynik finansowy, a także takie wielkości, jak majątek, kapitały, należności czy zobowiązania. W rezultacie efektywność ekonomiczna działalności przedsiębiorstw znajduje pełne odzwierciedlenie w jego sytuacji finansowej<sup>2</sup>.

Wysoka konkurencyjność komunikacji miejskiej jest istotnym czynnikiem wzrostu popytu na usługi transportu zbiorowego. W konsekwencji prowadzi do zmniejszenia korzystania z motoryzacji indywidualnej, generując korzyści ekonomiczne i społeczne.

## 1. Struktura majątku i źródła jego finansowania

Dominującym składnikiem majątku przedsiębiorstw komunikacji miejskiej są aktywa trwałe. Ich średnia wartość w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych wzrosła z 284,3 mln zł w 2007 r.

do 392,5 mln zł w 2011 r., tj. o 34,7%. W przedsiębiorstwach poza aglomeracjami aktywa zwiększyły się średnio o 2,1 mln zł (14,8%), osiągając w 2011 r. wartość 16,6 mln zł (rys. 1).

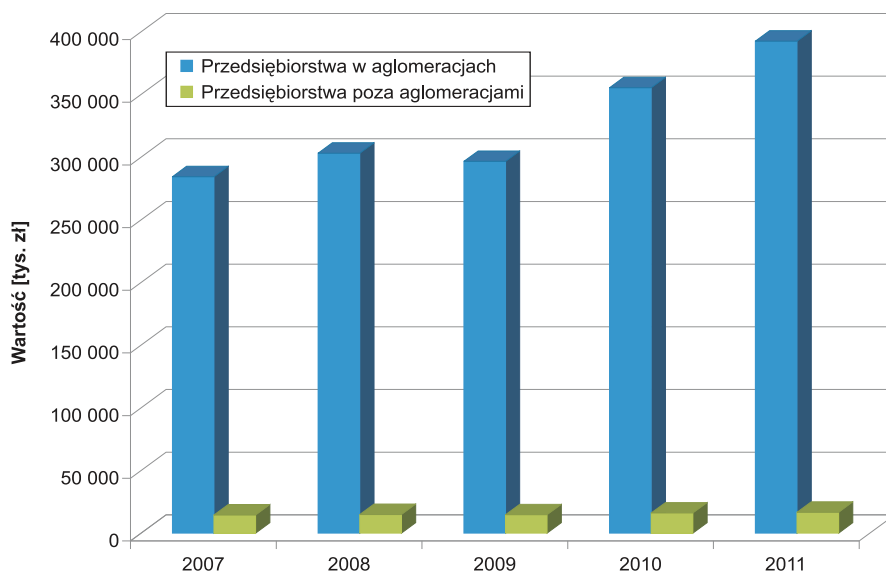
Wzrostowi aktywów trwałych towarzyszyło zwiększanie się wartości aktywów obrotowych i aktywów ogółem. W konsekwencji w całym analizowanym okresie udział aktywów trwałych w aktywach ogółem wynosił w przedsiębiorstwach obsługujących aglomeracje ponad 83%. Nieco niższy był ten udział w przedsiębiorstwach obsługujących pozostałe miasta – ok. 76%.

Podstawową grupę aktywów trwałych stanowią środki trwałe, a wśród nich środki transportu. W obydwu analizowanych grupach średnia wartość środków transportu systematycznie rośnie. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych ich wartość zwiększyła się z 149,4 mln zł w 2007 r. do 253,7 mln zł w 2011 r., tj. o 69,9%. W pozostałych przedsiębiorstwach średnia wartość środków transportu wzrosła w tym okresie z 9,3 mln zł do 10,7 mln zł, tj. o 15,1%. Ta korzystana tendencja jest przede wszystkim wynikiem możliwości wykorzystania funduszy Unii Europejskiej na finansowanie inwestycji taborowych w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Z analizy indykcyjnej alokacji środków w ramach regionalnych programów operacyjnych, Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynika, że w latach 2007-2015 na inwestycje w zakresie komunikacji miejskiej (kod interwencji 25 – transport miejski i 52 – promocja czystej

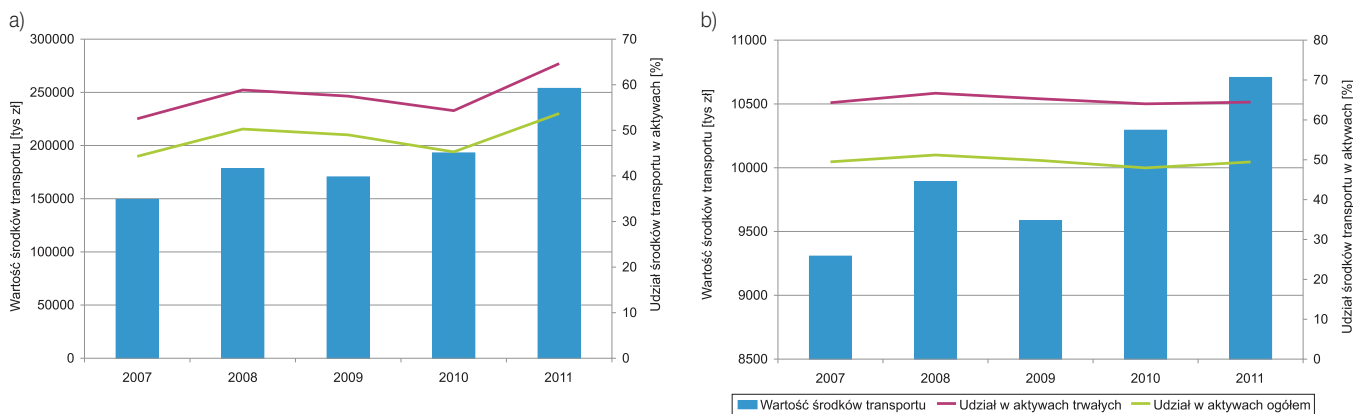
komunikacji miejskiej) wydatkowany zostanie z funduszy Unii Europejskiej ok. 2,5 mld euro. Ich znaczna część przeznaczana jest na zakup i modernizację taboru komunikacji miejskiej<sup>3</sup>. Zakres tych inwestycji jest jednak niewystarczający dla utrzymania stanu technicznego autobusów na dobrym poziomie. Z danych GUS wynika, że przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej eksploatują ponad 12 tys. autobusów i trolejbusów. Uwzględniając ich żywotność, w Polsce powinno wymieniać się co najmniej 1000 autobusów rocznie. Tymczasem w 2012 r. wszyscy producenci sprzedali w Polsce 552 autobusy miejskie i trolejbusy. W porównaniu z rekordowym rokiem 2011 sprzedaż spadła o ponad 40%<sup>4</sup>. Średnia sprzedaż w latach 2001-2012 kształtowała się na poziomie 570 jednostek<sup>5</sup>.

Przyrost wartości środków transportu w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych jest znacznie większy niż innych aktywów. W konsekwencji systematycznie zwiększa się ich udział zarówno w aktywach trwałych, jak i aktywach ogółem (rys. 2). W pozostałych przedsiębiorstwach dynamika wzrostu wartości środków transportu jest podobna, jak aktywów obrotowych i aktywów ogółem. W tej sytuacji ich udział w aktywach jest na względnie stałym poziomie.

W badanym okresie zaobserwować można tendencję spadkową w wartości kapitałów własnych. Średnia wartość kapitałów własnych, wyrażona w cenach stałych 2012 r., w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych zmniejszyła się ze 185,4 mln zł w 2007 r. do 168,5 mln zł w 2011 r.,



Rys. 1. Aktywa trwałe w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.



Rys. 2. Zmiana wartości środków transportu i ich udziału w aktywach: a) przedsiębiorstwa komunikacji aglomeracyjnej, b) pozostałe przedsiębiorstwa  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.

tj. o 9,1%. W pozostałych przedsiębiorstwach wartość kapitałów własnych nie zmieniła się znacząco. Takie tendencje są wynikiem dość istotnych zmian wyrażanych w cenach bieżących. W obu wyodrębnionych grupach zwiększała się wartość kapitału podstawowego. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych wzrosła ona o 8,6 mln zł (6,2%), a w pozostałych o 1,9 mln zł (19,4%). Wskazywać to może na wykorzystanie podnoszenia kapitału zakładowego jako źródła finansowania inwestycji oraz pokrywania straty z działalności operacyjnej. W badanych latach zauważalny jest znaczący wzrost niepokrytej straty netto z poprzednich lat. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych osiągnęła ona w 2011 r. 16,9 mln zł i była niemal trzykrotnie wyższa niż w 2007 r. Dodatkowo przedsiębiorstwa te wygenerowały w 2011 r. średnio niemal 1 mln zł straty netto. W grupie pozostałych przedsiębiorstw strata z lat ubiegłych wynosiła niemal 2 mln zł i była wyższa niż w 2007 r. o 39%. Strata netto 2011 r. wyniosła w tej grupie 585,9 tys. zł.

W strukturze pasywów zauważalny jest wzrost wartości kapitałów obcych (rys. 3). W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych wartość zobowiązań i rezerw na zobowiązania wzrosła

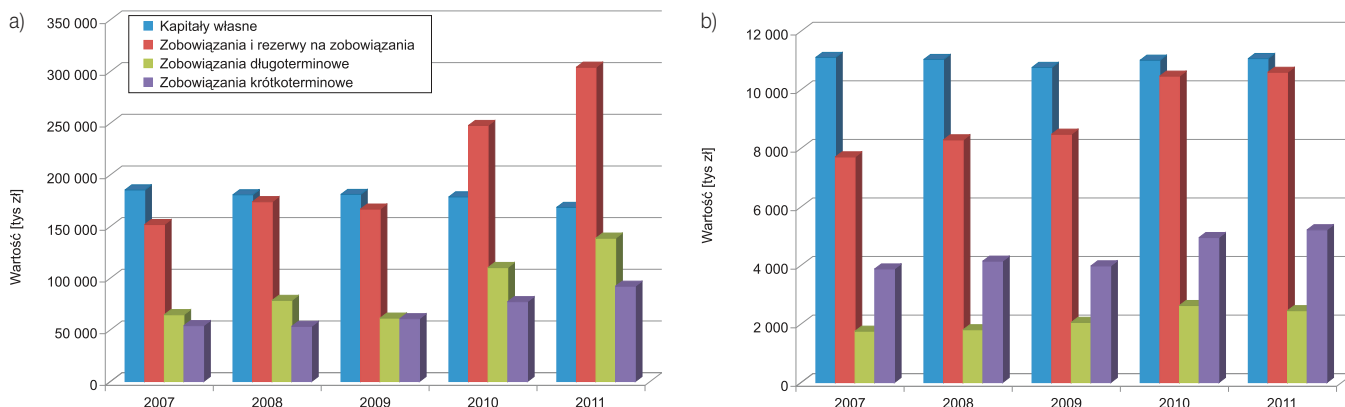
ze 151,9 mln zł w 2007 r. do 304,1 mln zł w 2011 r. W przedsiębiorstwach tych w coraz wyższym stopniu wykorzystywane są długoterminowe źródła finansowania. Wartość zobowiązań długoterminowych zwiększyła się w tym okresie o 74,0 mln zł, osiągając w 2011 r. kwotę 138,7 mln zł. Znacząco wzrosły również zobowiązania krótkoterminowe – z 54,0 mln zł do 92,2 mln zł. W konsekwencji wartość kapitałów obcych była w 2011 r. niemal dwukrotnie wyższa niż kapitałów własnych.

W grupie przedsiębiorstw innych niż aglomeracyjne dominujące znaczenie mają nadal kapitały własne. Ich udział w strukturze pasywów zmniejszył się jednak z 59% w 2007 r. do 51,1% w 2011 r. W tym okresie zobowiązania długoterminowe wzrosły średnio o 0,7 mln zł (40,0%), a krótkoterminowe o 1,3 mln zł (34,4%).

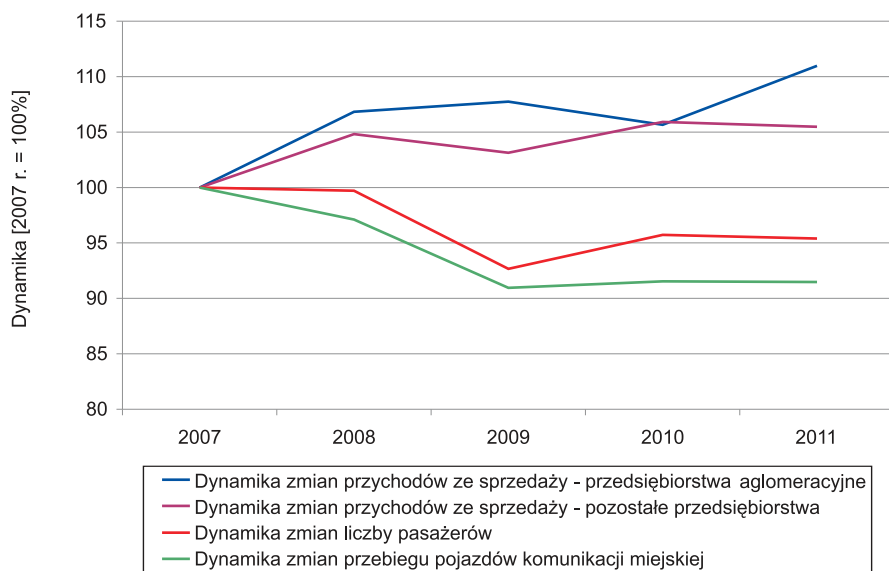
## 2. Przychody i koszty w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej

Średnie przychody ze sprzedaży produktów, wyrażone w cenach stałych 2012 r., w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych zwiększyły się z 235,7 mln zł w 2007 r. do 261,5 mln zł w 2011 r., tj. 11,0%, a w pozostałych przedsiębiorstwach

z 18,9 mln zł do 19,7 mln zł, tj. o 4,4% (rys. 4). Wzrost ten występował mimo spadku popytu na przewozy realizowane transportem publicznym. Z danych GUS wynika, że przewozy wykonywane przez przedsiębiorstwa i zakłady komunikacji miejskiej o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób zmniejszyły się z 4 078 mln pasażerów w 2007 r. do 3 890 mln pasażerów w 2011 r. tj. o 4,6%. W tym okresie jednak systematycznie rosły ceny biletów. Ich szczegółowa analiza przekracza zakres niniejszego artykułu. Jako przykłady można jednak podać zmiany cen wybranych biletów komunikacji miejskiej w Warszawie<sup>7</sup>. W 2008 r. cena biletu 20-minutowego uprawniającego do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 20 minut od momentu skasowania wynosiła 2,00 zł. W 2011 r. wzrosła do 2,60 zł. Oznacza to wzrost w cenach stałych 2012 r. o 17,5%. Ceny biletów 30-dniowych imiennych wzrosły w tym okresie o 21,5%, a 90-dniowych na okaziciela tylko o 12,9%. Bezpośrednie porównywanie cen jest jednak nie do końca poprawne. Samorządy wprowadzały w tym czasie różne oferty taryfowe pozwalające korzystającym z komunikacji miejskiej wybierać najkorzystniejsze rozwiązania. Ponadto w wielu przedsiębiorstwach komunikacji



Rys. 3. Zmiana wartości wybranych pozycji pasywów: a) przedsiębiorstwa komunikacji aglomeracyjnej, b) pozostałe przedsiębiorstwa  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.



Rys. 4. Zmiana przychodów ze sprzedaży a wielkość przewozów realizowanych środkami komunikacji miejskiej przez przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych oraz Transport – wyniki działalności 2011, GUS, Warszawa 2012.

miejskiej przychody ze sprzedaży usług nie zależą bezpośrednio od cen biletów. Sprzedaż biletów stanowi bowiem przychody organizatorów transportu publicznego. W wielu jednak miastach funkcję operatora i organizatora pełni nadal jeden podmiot.

Głównym źródłem przychodów przedsiębiorstw komunikacji miejskiej jest sprzedaż produktów, w tym przede wszystkim usług przewozowych w komunikacji miejskiej. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych kształtują się one na poziomie 91%, a w pozostałych – 85,5%. W całym analizowanym okresie udział ten nieznacznie się zmniejszył w obydwu analizowanych grupach.

Spadkowi wielkości przewozów towarzyszyło ograniczanie przebiegu (pracy eksploatacyjnej) pojazdów komunikacji miejskiej. Łączny przebieg autobusów, trolejbusów i tramwajów zmniejszył się z 983,5 mln wozokm w 2007 r. do 899,6 mln wozokm w 2011 r.<sup>8</sup>, tj. o 5,8%. Pomimo spadku pracy eksploatacyjnej zwiększyły się koszty działalności operacyjnej. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych wzrosły one z 261,4 mln zł w 2007 r. do 286,5 mln zł w 2011 r., tj. o 9,6%. W pozostałych przedsiębiorstwach dynamika wzrostu była nieco niższa. Koszty operacyjne zwiększyły się bowiem w tym okresie z 22,4 mln zł do 24,3 mln zł, tj. o 8,4%. Dynamika przychodów i kosztów w obu analizowanych grupach przedsiębiorstw była podobna (rys. 4).

Analizując strukturę przychodów i kosztów, należy zwrócić uwagę na przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów oraz wartość sprzedanych towarów i materiałów. W obu analizowanych grupach przedsiębiorstw nieco

niższa jest dynamika przychodów niż kosztów. W konsekwencji średnia marża zysku ze sprzedaży towarów i materiałów spadła w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych z 6,4% w 2007 r. do 3,3% w 2011 r., a w pozostałych z 7,1% do 6,3%.

Pomijając w analizie wartość sprzedaży towarów i materiałów, dynamika wzrostu pozostałych kosztów jest nieco niższa niż przychodów ze sprzedaży produktów (tab. 1). W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych pozwoliło to na uzyskanie zysku z działalności operacyjnej. W pozostałych przedsiębiorstwach działalność operacyjna jest nadal nierentowna.

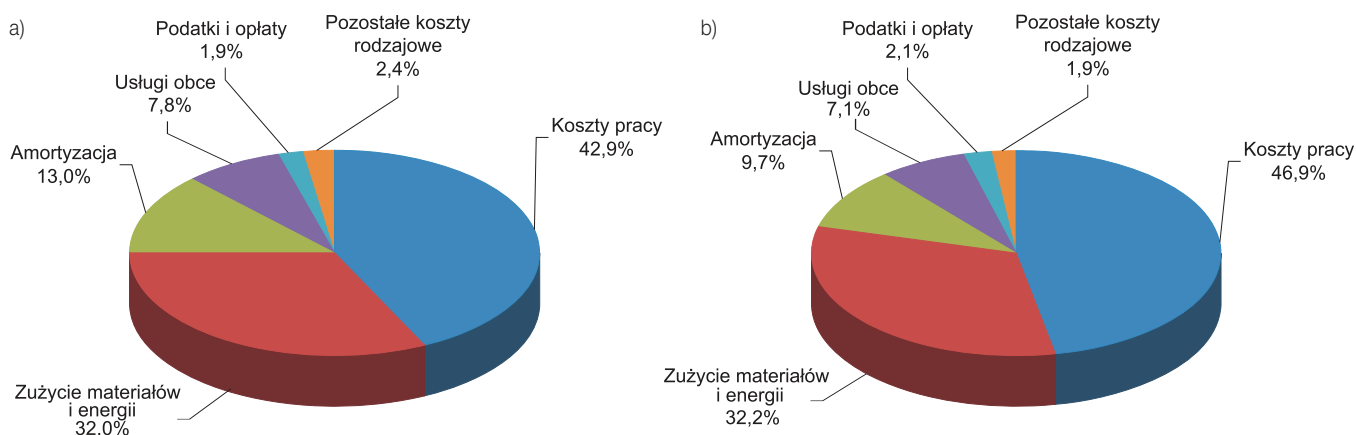
Dominujące znaczenie w strukturze kosztów rodzajowych mają koszty pracy (rys. 5). W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych stanowiły one w 2011 r. 42,9% kosztów operacyjnych (bez wartości sprzedanych towarów), a w pozostałych przedsiębiorstwach 46,9%. W analizowanych okresie ich udział nie zmieniał się znacząco. Dynamika wzrostu tych kosztów w przedsiębiorstwach jest nieco niższa niż pozostałych kosztów rodzajowych.

Istotną pozycją w strukturze kosztów jest zużycie materiałów i energii. Ich wartość systematycznie rośnie, pomimo spadku pracy eksploatacyjnej (liczby wozokm). W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych koszty te zwiększyły się z 77,6 mln zł w 2007 r. do 85,7 mln zł w 2011 r., tj. o 10,4%, a w pozostałych przedsiębiorstwach z 6,3 mln zł do 7,0 mln zł, tj. o 10,2%. Takie kształtowanie się zmian tej grupy kosztów jest wynikiem znaczącego wzrostu cen energii<sup>9</sup>.

Tab. 1. Przychody i koszty operacyjne w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej

Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Przedsiębiorstwa aglomeracyjne</b>					
Wartość (ceny stałe 2012 r.) [tys. zł]					
Przychody netto ze sprzedaży produktów	235 658,1	251 762,8	253 902,4	248 984,3	261 525,8
Amortyzacja	30 186,1	33 937,4	31 860,9	30 603,1	34 916,4
Zużycie materiałów i energii	77 585,7	78 123,0	75 848,2	78 251,1	85 666,1
Usługi obce	20 826,8	18 832,4	18 847,4	20 769,6	20 888,0
Podatki i opłaty	4 988,8	5 143,9	4 941,9	4 827,2	5 152,5
Koszty pracy	110 015,2	115 522,9	116 600,3	110 767,7	114 997,3
Pozostałe koszty rodzajowe	3 005,3	4 189,1	4 325,7	4 901,3	6 416,9
Dynamika [2007 r. = 100%]					
Przychody netto ze sprzedaży produktów	100,0	106,8	107,7	105,7	111,0
Amortyzacja	100,0	112,4	105,5	101,4	115,7
Zużycie materiałów i energii	100,0	100,7	97,8	100,9	110,4
Usługi obce	100,0	90,4	90,5	99,7	100,3
Podatki i opłaty	100,0	103,1	99,1	96,8	103,3
Koszty pracy	100,0	105,0	106,0	100,7	104,5
Pozostałe koszty rodzajowe	100,0	139,4	143,9	163,1	213,5
<b>Pozostałe przedsiębiorstwa</b>					
Wartość (ceny stałe 2012 r.) [tys. zł]					
Przychody netto ze sprzedaży produktów	19 018,2	19 933,0	19 615,0	20 142,1	20 059,7
Amortyzacja	1 970,5	2 062,1	2 024,5	1 951,7	2 105,0
Zużycie materiałów i energii	6 318,7	6 518,6	5 890,4	6 505,2	6 960,8
Usługi obce	1 519,9	1 657,1	1 933,6	1 842,9	1 536,2
Podatki i opłaty	465,4	484,0	460,8	440,1	457,5
Koszty pracy	9 616,3	10 074,3	9 870,7	10 102,4	10 119,9
Pozostałe koszty rodzajowe	324,0	341,9	353,5	374,0	414,7
Dynamika [2007 r. = 100%]					
Przychody netto ze sprzedaży produktów	100,0	104,8	103,1	105,9	105,5
Amortyzacja	100,0	104,6	102,7	99,0	106,8
Zużycie materiałów i energii	100,0	103,2	93,2	103,0	110,2
Usługi obce	100,0	109,0	127,2	121,3	101,1
Podatki i opłaty	100,0	104,0	99,0	94,6	98,3
Koszty pracy	100,0	104,8	102,6	105,1	105,2
Pozostałe koszty rodzajowe	100,0	105,5	109,1	115,4	128,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.



Rys. 5. Struktura kosztów rodzajowych w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej w 2011 r.: a) przedsiębiorstwa komunikacji aglomeracyjnej, b) pozostałe przedsiębiorstwa  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.

W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych w analizowanym okresie znacząco wzrosły koszty amortyzacji. Ich wartość zwiększyła się z 30,2 mln zł w 2007 r. do 34,9 mln zł w 2011 r., tj. o 15,7%. W pozostałych przedsiębiorstwach koszty te wzrosły o 6,8%, osiągając w 2011 r. wartość 2,1 mln zł. Takie kształtowanie się kosztów amortyzacji jest zjawiskiem pozytywnym. Świadczy bowiem o wzrastającej wartości aktywów trwałych, w tym przede wszystkim środków transportu.

Źródłem korzyści dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej są wpływy ze zbycia nieruchomości. Z analizy sprawozdań finansowych wynika, że w latach 2007-2011 przedsiębiorstwa uzyskiwały zysk z ich sprzedaży. Pozytywny wpływ tych transakcji odzwierciedla się przede wszystkim w poprawie płynności finansowej.

W ostatnich latach dynamicznie rosną koszty finansowe. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych zwiększyły się one ponad trzykrotnie, tj. z 1,9 mln zł w 2007 r. do 6,5 mln zł w 2011 r., a w pozostałych przedsiębiorstwach z 0,1 mln zł do 2,0 mln zł, tj. ponad szesnastokrotnie. Wzrost ten wynika ze znaczącego zwiększania się zadłużenia długoterminowego przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, niezbędnego dla pokrycia wydatków związanych z zakupem środków transportu oraz innych wydatków inwestycyjnych.

### 3. Ocena opłacalności działalności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Opłacalność działalności oceniać można na podstawie wskaźników:

- **rentowności działalności operacyjnej** określający rentowność podstawowej działalności przedsiębiorstwa, eliminując wpływ czynników wynikających z sytuacji płatniczej, działalności finansowej i innych uwarunkowań,

- **rentowności sprzedaży netto** umożliwiający wszechstronną ocenę rentowności uwzględniającą wszystkie obszary działalności firmy,
- **rentowności aktywów (ROA)** – określający wielkość zysku przypadającego na jednostkę zaangażowanych w działalność zasobów rzeczowych i pieniężnych (aktywów),
- **rentowności kapitału własnego (ROE)** – określający wielkość zysku przypadającego na jednostkę własnych źródeł finansowania majątku, czyli opłacalność zainwestowanego kapitału własnego.

Zestawienie wszystkich wskaźników wykorzystywanych w niniejszych artykule oraz ich formuły obliczeniowe zawiera tabela 2.

Obliczone wskaźniki rentowności (tab. 3) potwierdzają niską opłacalność działalności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. W latach 2009-2010 przedsiębiorstwa aglomeracyjne wygenerowały zysk netto. Jego poziom nie może być jednak uznany za satysfakcjonujący, uwzględniając wartość zaangażowanego majątku i kapitałów własnych.

Rentowność kapitałów własnych ma szczególne znaczenie w ocenie opłacalności funkcjonowania przedsiębiorstw świadczących usługi użyteczności publicznej na rynku zbiorowych przewozów pasażerskich. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) 1370/2007<sup>10</sup> powinny one otrzymywać za świadczenie usług rekompensatę w takiej wysokości, która pozwoli na wygenerowanie tzw. rozsądnego zysku. Pojęciem tym określa się taką stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.

Szczegółowa analiza sprawozdań finansowych wskazuje, że prawie 40% przedsiębiorstw aglomeracyjnych i niemal 70% pozostałych

przedsiębiorstw zakończyło 2011 r. stratą netto. W takiej sytuacji trudno jest określić „normalną” stopę zwrotu z kapitału dla sektora komunikacji miejskiej.

Prowadzenie działalności ze stratą nie jest korzystne ani dla przedsiębiorstw transportowych, ani dla właścicieli kapitału wniesionego do tych podmiotów. Dotyczy to również sytuacji, w której dominującym (bądź jedynym) udziałowcem (akcjonariuszem) jest jednostka samorządu terytorialnego. Zysk jest bowiem najbardziej ogólnym, trwałym i najsilniejszym motywem kierującym działaniami przedsiębiorstwa<sup>11</sup>. Przyjęcie założenia, że działalność prowadzona będzie ze stratą, nie sprzyja dążeniu do maksymalizacji efektywności podejmowanych decyzji.

### 4. Ocena zadłużenia i zdolności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej do regulowania zobowiązań

Ważnym elementem analizy finansowej jest ocena płynności finansowej, rozumianej jako zdolność przedsiębiorstwa do regulowania swoich zobowiązań zarówno w długim, jak i krótkim okresie. Utrata płynności często prowadzi do niewypłacalności. Do oceny płynności finansowej długoterminowej mogą posłużyć wskaźniki:

- ☀ pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym,
- ☀ pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym,
- ☀ zadłużenia ogólnego.

Z punktu widzenia stabilności finansowej, warunkującej bieżącą i przyszłą egzystencję przedsiębiorstwa pożądane jest zachowanie tzw. złotej zasady bilansowej. Zgodnie z nią, aktywa trwałe powinny zostać pokryte kapitałem własnym. Ta część majątku jest długoterminowo związana z przedsiębiorstwem

i charakteryzuje się relatywnie niskim tempem zamiany na gotówkę. Z tego względu powinna być finansowana najbardziej trwałymi kapitałami. Dopuszcza się także pokrycie aktywów trwałych kapitałem stałym. Kapitał ten, będący sumą kapitałów własnych i obcych długoterminowych,

jest postrzegany jako związany z przedsiębiorstwem w długim okresie. Stąd wystarcza dla zapewnienia stabilności finansowej.

Wartości wskaźników przedstawionych na rysunku 6 wskazują, że w sektorze przedsiębiorstw komunikacji miejskiej nie jest spełniona

złota zasada bilansowa. Aktywa trwałe nie są pokryte ani kapitałem własnym, ani kapitałem stałym. Niekorzystną tendencją jest także malejąca wartość wskaźników pokrycia majątku kapitałem oraz rosnąca wartość wskaźnika zadłużenia ogólnego.

W ocenie krótkoterminowej płynności finansowej przedsiębiorstwa wykorzystuje się zazwyczaj następujące wskaźniki:

- ❑ **bieżącej płynności finansowej** – zdefiniowany jako stosunek aktywów obrotowych (majątku obrotowego) do zobowiązań bieżących. Na podstawie tego wskaźnika ocenia się ogólne bezpieczeństwo w zakresie zdolności realizacji zobowiązań. Przyjmuje się, że wskaźnik ten powinien wynosić 1,5-2;
- ❑ **przyspieszonej płynności finansowej** – zdefiniowany jako stosunek aktywów obrotowych pomniejszonych o wartość zapasów do zobowiązań bieżących. Na podstawie tego wskaźnika ocenia się zdolności przedsiębiorstwa do pokrycia w krótkim czasie wymaganych zobowiązań. Przyjmuje się, że wskaźnik ten powinien wynosić około 1;
- ❑ **natychmiastowej (gotówkowej) płynności finansowej** – zdefiniowany jako stosunek środków pieniężnych do zobowiązań bieżących; informuje o natychmiastowej zdolności do pokrycia zobowiązań, przyjmuje się, że wskaźnik ten powinien wynosić 0,1-0,2.

Niekorzystnym trendem w sektorze przedsiębiorstw komunikacji miejskiej jest systematyczny spadek wszystkich wskaźników krótkoterminowej płynności finansowej (rys. 9). W latach 2007-2011 wskaźniki natychmiastowej płynności finansowej zmniejszyły się w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych niemal o 30%, a w pozostałych przedsiębiorstwach o 24%. Nadal jednak ich wartości są wyższe niż zalecane w literaturze.

Dynamika spadku wskaźników bieżącej i przyspieszonej płynności była w analizowanym okresie znacznie niższa niż płynności gotówkowej. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych wartości tych wskaźników zmniejszyły się odpowiednio o 11,3% i 9,3%, a w pozostałych przedsiębiorstwach o 13,6% i 16,4%. W całym analizowanym okresie wartości tych wskaźników były niższe od rekomendowanych w literaturze.

## 5. Ocena efektywności wykorzystania kapitałów własnych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Najbardziej stabilną podstawą działalności przedsiębiorstwa są kapitały własne. Z punktu widzenia właściciela istotnym elementem jest efektywność wykorzystania tych kapitałów oraz okres, po którym nastąpi ich zwrot z wypracowanego zysku. Do zobrazowania i oceny tej efektywności można wykorzystać m.in. wskaźniki:

Tab. 2. Wskaźniki wykorzystywane w ocenie finansowej przedsiębiorstwa

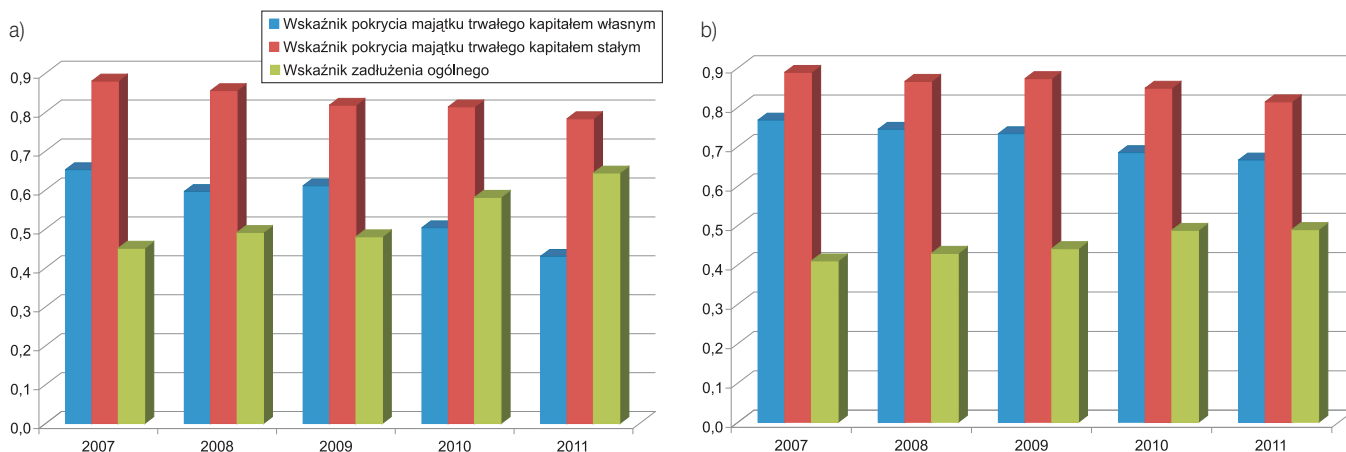
Wskaźnik	Formuła
<b>Wskaźniki rentowności</b>	
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{zysk ze sprzedaży}}{\text{przychody netto ogółem}} \cdot 100$
Rentowność sprzedaży (ROS)	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{przychody netto ogółem}} \cdot 100$
Rentowność majątku (ROA)	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{aktywa ogółem}} \cdot 100$
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{kapitał własny}} \cdot 100$
<b>Wskaźniki zaangażowania kapitałów własnych i struktury kapitałów</b>	
Stopień pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa trwałe}}$
Stopień pokrycia aktywów trwałych kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem}}{\text{aktywa ogółem}}$
<b>Wskaźniki płynności krótkoterminowej</b>	
Wskaźnik bieżącej płynności finansowej	$\frac{\text{aktywa bieżące}}{\text{zobowiązania bieżące}}$
Wskaźnik przyspieszonej płynności finansowej	$\frac{\text{aktywa bieżące} - \text{zapasy} - \text{krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe}}{\text{zobowiązania bieżące}}$
Wskaźnik natychmiastowej (gotówkowej) płynności finansowej	$\frac{\text{inwestycje krótkoterminowe}}{\text{zobowiązania bieżące}}$
<b>Wskaźniki efektywności wykorzystania kapitałów własnych</b>	
Zwrotność kapitału własnego	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{zysk netto}}$
Wskaźnik pokrycia majątku kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa ogółem}}$
Wskaźnik zaangażowania kapitału na jednostkę wartości sprzedaży	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$
<b>Wskaźniki produktywności</b>	
Wskaźnik produktywności aktywów ogółem (majątku)	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętny stan aktywów}}$
Wskaźnik produktywności aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętny stan aktywów obrotowych}}$
Wskaźnik produktywności rzeczowych aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętny stan rzeczowych aktywów trwałych}}$
Wskaźnik produktywności środków transportu	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętna wartość środków transportu}}$
Wskaźnik rotacji zobowiązań bieżących w dniach	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętny stan zobowiązań bieżących} \cdot 360}$
Wskaźnik rotacji zapasów w dniach	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętny stan zapasów} \cdot 360}$
Wskaźnik rotacji należności w dniach	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{przeciętny stan należności} \cdot 360}$
Wskaźnik produktywności kosztów pracy	$\frac{\text{przychody ze sprzedaży}}{\text{koszty pracy}}$

Źródło: Opracowanie własne na podstawie W. Bień, Zarządzanie finansami ..., op.cit., E. F. Brigham, L. C. Gapenski, Zarządzanie finansami. PWE, Warszawa 2000.

Tab. 3. Wskaźniki rentowności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Przedsiębiorstwa aglomeracyjne</b>					
Rentowność działalności operacyjnej	-0,99	-0,31	1,92	1,58	0,48
Rentowność sprzedaży (ROS)	-0,37	-0,81	0,95	1,82	-0,37
Rentowność majątku (ROA)	-0,28	-0,63	0,75	1,16	-0,22
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	-0,52	-1,21	1,41	2,68	-0,57
<b>Pozostałe przedsiębiorstwa</b>					
Rentowność działalności operacyjnej	-4,08	-4,03	-2,36	-2,62	-5,18
Rentowność sprzedaży (ROS)	-2,30	-2,10	-2,39	-1,99	-2,69
Rentowność majątku (ROA)	-2,66	-2,52	-2,78	-2,15	-2,90

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.



Rys. 6. Wskaźniki płynności długoterminowej w sektorze przedsiębiorstw komunikacji miejskiej: a) przedsiębiorstwa komunikacji aglomeracyjnej, b) pozostałe przedsiębiorstwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.

- \* **zwrotności kapitału własnego (w latach)** – mówiący po ilu latach wniesiony kapitał własny zostanie „odzyskany” z zysku netto,
- \* **pokrycia majątku kapitałem własnym** – mówiący w jakim stopniu majątek sfinansowany jest z kapitału własnego,
- \* **zaangażowania kapitału na jednostkę wartości sprzedaży** – mówiący ile zł kapitału własnego uczestniczyło w osiągnięciu 1 zł przychodu ze sprzedaży.

Deficytowość prowadzonej działalności w sektorze przedsiębiorstw komunikacji miejskiej powoduje, że zaangażowany kapitał własny nie zostanie odzyskany. Wprost przeciwnie, ujemne wartości wskaźnika zwrotności kapitału własnego (tab. 4) oznaczają, że po upływie liczby lat określonej wartością bezwzględną tego wskaźnika, pochłonięte zostanie drugie tyle kapitału. W tej sytuacji samorządy lokalne podejmują decyzje o dokapitalizowaniu spółek komunalnych. Ta metoda stanowi alternatywę finansowania działalności z zysku netto.

Nie sprzyja to jednak racjonalnemu podejmowaniu decyzji zarządczych w przedsiębiorstwach.

W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych uzyskanie 1 zł przychodów ze sprzedaży wymaga znacznie większego zaangażowania kapitału niż w pozostałych podmiotach. Pozytywnym zjawiskiem jest jednak systematyczny spadek wartości tego wskaźnika w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych.

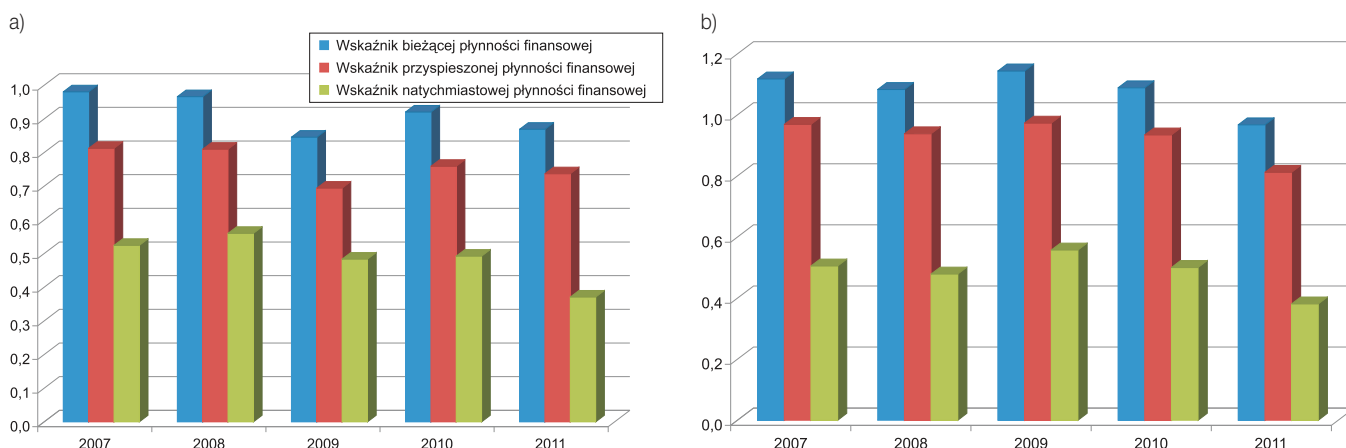
## 6. Ocena produktywności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Do osiągnięcia wyznaczonych celów gospodarczych każde przedsiębiorstwo wykorzystuje zasoby o odpowiedniej strukturze, zależnej w dużej mierze od branży, w jakiej ono działa. Zbyt duża ilość majątku, który nie uczestniczy w procesach gospodarczych, niekorzystnie wpływa na sprawność funkcjonowania przedsiębiorstwa. Dlatego w ocenie efektywności gospodarowania majątkiem

ważnym elementem jest analiza jego produktywności (tab. 5).

Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej charakteryzują się bardzo niską produktywnością posiadanego majątku. Rosnąca wartość aktywów, w tym środków transportu, będąca istotnym czynnikiem poprawy jakości świadczonych usług, prowadzi do spadku wartości wskaźników produktywności. Zauważalny jest on zarówno w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych, jak i pozostałych.

Niekorzystnym zjawiskiem jest wydłużanie się w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej czasu rotacji zobowiązań, należności i zapasów. Tendencje te są szczególnie niekorzystne w przedsiębiorstwach aglomeracyjnych. Wskaźnik rotacji zobowiązań krótkoterminowych wzrósł w tej grupie podmiotów z 75 dni w 2008 r. do 112 dni w 2011 r. Zjawisko to odzwierciedlać może trudności przedsiębiorstw z terminowym regulowaniem bieżących zobowiązań.



Rys. 7. Wskaźniki płynności krótkoterminowej w sektorze przedsiębiorstw komunikacji miejskiej: a) przedsiębiorstwa komunikacji aglomeracyjnej, b) pozostałe przedsiębiorstwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.

Tab. 4. *Efektywność wykorzystania kapitałów własnych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej*

Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Przedsiębiorstwa aglomeracyjne</b>					
zwrotności kapitału własnego [lata]	-199,25	-82,70	71,05	37,00	-163,34
pokrycia majątku kapitałem własnym [%]	54,97	50,94	52,04	41,90	35,66
zaangażowania kapitału na jednostkę wartości sprzedaży	2,21	2,02	2,03	1,94	1,82
<b>Pozostałe przedsiębiorstwa</b>					
zwrotności kapitału własnego [lata]	-22,77	-23,33	-20,66	-24,49	-18,10
pokrycia majątku kapitałem własnym [%]	59,03	57,10	55,92	51,26	51,08
zaangażowania kapitału na jednostkę wartości sprzedaży	0,13	0,12	0,12	0,12	0,12

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.

W ocenie sytuacji finansowej przedsiębiorstw szczególne znaczenie ma kapitał ludzki. Jest nim energia intelektualna i emocjonalna menedżerów, pracowników i właścicieli przedsiębiorstwa transportowego. Tworzą go kompetencje, zdolności (możliwości), umiejętności, uczenie się oraz wiedza<sup>12</sup>.

Wykorzystanie kapitału ludzkiego mierzyć można wskaźnikiem produktywności kosztów pracy. Odzwierciedla on wielkość przychodów generowanych przez każdą złotówkę zaangażowaną w koszty pracy. W przedsiębiorstwach aglomeracyjnych wskaźnik ten kształtował się na poziomie ok. 2,5 zł, a w pozostałych przedsiębiorstwach 2,3 zł. W analizowanym okresie nie zmieniał się on znacząco. Podkreślić jednak należy, że wartość tego wskaźnika była znacznie niższa niż średnio w sektorze transportu.

## Zakończenie

Sytuację finansową przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, w świetle analizy przeprowadzonej na podstawie sprawozdań finansowych, ocenić można jako złą. Świadczą o tym deficytowość prowadzonej działalności, niska produktywność majątku i zasobów ludzkich, wzrastający poziom zadłużenia krótko- i długoterminowego, niestabilność źródeł finansowania aktywów trwałych oraz niewystarczająca płynność

finansowa. Pozytywnym zjawiskiem jest wzrastająca wartość aktywów trwałych, w tym przede wszystkim środków transportu.

Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej – w odróżnieniu od podmiotów realizujących pozamiejskie przewozy lokalne i regionalne<sup>13</sup> – nie są zagrożone upadłością. Samorządy gmin miejskich postrzegają bowiem komunikację miejską jako ważny obszar zadań własnych wymagających wsparcia finansowego z budżetów lokalnych. Inwestycje doskonalące jakość komunikacji miejskiej (zakupy taboru, inteligentne systemy transportowe, systemy informacji pasażerskiej, rozbudowa węzłów przesiadkowych) finansowane są także z funduszy Unii Europejskiej.

Możliwość dalszego funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstw komunikacji miejskiej uzależniona jest od sytuacji finansowej samorządów lokalnych, a w szerszym kontekście od stanu gospodarki. Recesja gospodarcza i wynikające z niej problemy budżetowe jednostek samorządu terytorialnego mogą doprowadzić do braku środków na pokrycie kosztów komunikacji miejskiej. Próby znaczącego zwiększenia udziału pasażerów w finansowaniu przewozów, poprzez wzrost cen biletów, przyczynić się z kolei mogą do ograniczenia korzystania z transportu zbiorowego. Generowało to będzie wiele negatywnych skutków, prowadząc

do ograniczenia konkurencyjności zarówno miasta, jak i regionu, w którym jest ono zlokalizowane.

**Autor:**

prof. nadzw., dr hab. **Tadeusz Dyr** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Ekonomiczny

## Przypisy

- 1 T. Dyr, *Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji samochodowej*. Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 2013, nr 1-2.
- 2 Szerzej W. Bień, *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*. Difin, Warszawa 2000, s. 79.
- 3 Szerzej T. Dyr, P. R. Kozubek, *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*. Spatium, Radom 2013, s. 66-88.
- 4 A. Urbańska, *Rok 2012 widziany z Bolechowa*. Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2013 nr 1-2.
- 5 Z. Rusak, *Polski rynek autobusowy w 2011 roku – miejskie znów górą*. Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2012 nr 1-2.
- 6 *Transport – wyniki działalności 2011*, GUS, Warszawa 2012.
- 7 Ceny przyjęto na podstawie uchwał Rady m. st. Warszawy, dostępnych na portalu Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, <http://www.ztm.waw.pl/index.php?c=110&l=1>.
- 8 *Transport – wyniki działalności 2011 ...*, op.cit.
- 9 Szerzej T. Dyr, *Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji ...*, op.cit.
- 10 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. Dz.Urz WE, L 315 z 3 grudnia 2007, s. 1-13.
- 11 Szerzej A. Noga, *Cele przedsiębiorstwa. Kontrowersje teoretyczne*. Ekonomista 1996, nr 6
- 12 Szerzej T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*. Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009, s. 203-207; J. Swart, *Intellectual capital: disentangling an enigmatic concept*. Journal of Intellectual Capital 2006, nr 2, s. 139-142; K. Namasivayam, B. Denizci, *Human capital in service organizations: identifying value drivers*. Journal of Intellectual Capital 2006, nr 3, s. 382-383.
- 13 Szerzej T. Dyr, *Ocena finansowa przedsiębiorstw komunikacji samochodowej ...*, op.cit.

Tab. 5. *Wskaźniki produktywności majątku*

Wskaźnik	2008	2009	2010	2011
<b>Przedsiębiorstwa aglomeracyjne</b>				
produktywności aktywów ogółem	0,75	0,79	0,72	0,61
produktywności aktywów obrotowych	4,95	5,36	4,53	3,61
produktywności rzeczowych aktywów trwałych	0,88	0,92	0,85	0,73
produktywności środków transportu	1,58	1,58	1,52	1,22
rotacji zobowiązań bieżących w dniach	74,72	74,42	89,64	111,63
rotacji zapasów w dniach	9,83	8,54	9,67	10,53
rotacji należności w dniach	20,13	17,06	21,71	35,81
<b>Pozostałe przedsiębiorstwa</b>				
produktywności aktywów ogółem	1,14	1,20	1,10	1,08
produktywności aktywów obrotowych	4,94	5,12	4,50	4,46
produktywności rzeczowych aktywów trwałych	1,49	1,57	1,46	1,42
produktywności środków transportu	2,27	2,38	2,25	2,21
rotacji zobowiązań bieżących w dniach	66,28	63,24	71,84	78,71
rotacji zapasów w dniach	6,76	6,50	7,20	7,46

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych.