PTiL 1/2018 (41) | ISSN: 1644-275X | www.wnus.edu.pl/ptil | DOI: 10.18276/ptl.2018.41-12 | 127–135

WARTOŚCI POZNAWCZE EKONOMICZNO-FINANSOWEJ EFEKTYWNOŚCI DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

DATA PRZESŁANIA: 15.12.2017, DATA AKCEPTACJI: 15.06.2018, KODY JEL: L910

Krzysztof Szałucki

Uniwersytet Gdański
k.szalucki@gnu.univ.gda.pl

STRESZCZENIE

Rozwój globalnych stosunków ekonomicznych na rynkach usług przemieszczania spowodował, że ekonomiczno-finansowa efektywność działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych determinowana jest trzema wiodącymi czynnikami: formą prawno-własnościową działalności danego podmiotu gospodarującego transportu, stopniem koncentracji produkcji usługowej występującym na danym segmencie rynku transportowego, w ramach którego funkcjonuje dane przedsiębiorstwo, oraz projektowanym i społecznie oczekiwanym czasem aktywności rynkowej, którym charakteryzować się powinna określona jednostka gospodarcza transportu. Przedsiębiorstwa transportowe, działając właśnie na silnie wyspecjalizowanych produkcyjnie rynkach transportowych, wykazują się przez to istotnym zróżnicowaniem techniczno-eksploatacyjnym oraz operacyjnym własnej działalności. Oznacza to konieczność ciągłego badania i szczegółowego identyfikowania własnej efektywności ekonomiczno-finansowej, tak aby poprzez to współtworzyć i weryfikować założenia strategii funkcjonowania i rozwoju własnej podmiotowości i aktywności rynkowej.

SŁOWA KLUCZOWE

efektywność ekonomiczno-finansowa, przedsiębiorstwa na rynku usług transportowych, koncentracja produkcji transportowej, podmiotowość i aktywność rynkowa przedsiębiorstw transportowych

WSTĘP

Ekonomiczno-finansowa efektywność działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych nie jest i nie może być wartością standardową rozpatrywaną ze strony wymogów określonej fazy cyklu koniunktury gospodarczej czy też celów lub wymogów strategii właścicielskich. Na obecnym etapie rozwoju stosunków ekonomicznych na globalizującym się rynku usług transportowych (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 14–16) efektywność gospodarcza przedsię-

biorstw transportowych determinowana jest bowiem – w głównej mierze – trzema wiodącymi czynnikami:

- formą prawno-własnościową działalności danego podmiotu gospodarującego transportu;
- stopniem koncentracji produkcji usługowej występującym na danym segmencie rynku transportowego, w ramach którego funkcjonuje dane przedsiębiorstwo;
- projektowanym i społecznie oczekiwanym czasem aktywności rynkowej, którym charakteryzować się powinna określona jednostka gospodarcza transportu.

EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNO-FINANSOWA DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH W ICH POSZCZEGÓLNYCH FORMACH PRAWNO-WŁASNOŚCIOWYCH

W gospodarce narodowej Polski przedsiębiorstwa transportowe występują w jednej z trzech systemowo rozumianych form przestrzennego istnienia, zasad działania i zarządzania: samorządowej, kapitałowej oraz cywilno-osobowej (Szałucki, 2017a, s. 49–51). Wybór formy organizacyjno-prawnej przedsiębiorstwa uzależniony jest przede wszystkim od dwóch czynników (Nogalski, Białas, Czapiewski, 1993, s. 10):

- roli, jaką spełniać może określony podmiot gospodarczy w społecznym procesie gospodarowania;
- formuły własności, jaką reprezentuje, a która związana jest nade wszystko ze sposobem powołania do życia gospodarczego danej jednostki.

Atrybuty roli społeczno-gospodarczej poszczególnych przedsiębiorstw transportowych oraz charakterystycznej formuły własności są z kolei silnie związane z istotnością ich produkcji i możliwej do zaakceptowania – przede wszystkim od strony wymogów techniczno-technologicznych i infrastrukturalnych – wielopodmiotowości ich występowania na rynku usług przemieszczania. W społecznym wymiarze użyteczności produkcji transportowej oznacza to konieczność racjonalnego wpływania na następujące zagadnienia:

- natężenia i intensywności alokacji w poszczególnych segmentach rynku usług transportowych, usług przemieszczania wytwarzanych przez określone przedsiębiorstwa;
- trwałości istnienia i sprawnego działania poszczególnych przedsiębiorstw jako wytwórców czy dystrybutorów konkretnego asortymentu produktów usług transportowych.

Samorządowe formy występowania przedsiębiorstw, reprezentowane w głównej mierze przez własność państwową i komunalną, powinny realizować działalność gospodarczą mającą „na celu bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb ludności" (Ustawa, 1981, rozdz. 2, art. 6, pkt 1) lub też „zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty" (Ustawa, 1990, rozdz. 1, art. 7, pkt 1). Oznacza to, że produkty tych jednostek powinny być dostępne możliwie powszechnie, zaś działanie samych przedsiębiorstw kształtowane przez odpowiednie organy władzy samorządowej. Taka właśnie cecha powszechnej i publicznej alokacji towarów i usług skutkuje koniecznością stabilizacji istnienia i działania ich producentów. Przedsiębiorstwa samorządowej formy własności z reguły charakteryzują się powszechnością występowania swoich struktur i długim cyklem życia. Z drugiej strony oznacza to jednak malejące znaczenie zagadnień efektywności ekonomiczno-finansowej w ich działalności oraz dominujący udział władz państwowych bądź też gminnych w kierowaniu ich pracą. Kryteria i rozstrzygnięcia wypełniające mechanizmy efektywnościowe

przedsiębiorstw samorządowych w znaczący sposób wyznaczane są zatem zewnętrznie, co musi skutkować zachowaniami organizacyjnymi, które odbiegają od standardów rynkowych.

W przedsiębiorstwach transportowych reprezentujących założenia i cele formy samorządowej efektywność ekonomiczno-finansowa sprowadza się do badania i oceniania ich aktywności gospodarczej poprzez pryzmat czterech zagadnień (Wyszomirski, 2002, s. 282–285):

- sprawności działalności przedsiębiorstwa,
- płynności finansowej przedsiębiorstwa,
- zadłużenia przedsiębiorstwa,
- oceny zdolności przedsiębiorstwa do rozwoju.

Z uwagi na fakt, że przedsiębiorstwa transportowe występujące w formie samorządowej to przede wszystkim jednostki mające zapewnić ciągłość obsługi potrzeb przewozowych, efektywność ich działania będzie kwantyfikowana w głównej mierze wskaźnikami odpłatności własnej działalności (przedsiębiorstwa realizujące regularne przewozy pasażerskie) bądź też wskaźnikami poziomów kosztów własnych (przedsiębiorstwa zapewniające utrzymanie sprawnej obsługi infrastruktury transportowej albo wykonujące przewozy zasobów strategicznych państwa lub samorządów terytorialnych).

Kapitałowe formy występowania przedsiębiorstw transportowych, będące rezultatem angażowania się w struktury gospodarcze wielu osób fizycznych i prawnych w celach realizacji konkretnych przedsięwzięć, są najbardziej elastyczną postacią podmiotowego świadczenia produkcji ze względu na fakt, że do tej formy gospodarowania mogą być wnoszone zasoby i zdolności w postaci pieniężnej, jak i rzeczowej; przedsiębiorstwa tego typu nie mają praktycznie żadnych barier koncentracji. Ich pragmatycznie powszechnymi egzemplifikacjami są spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i spółki akcyjne.

Właśnie ze względu na wysoką elastyczność zmian w potencjale przewozowych, a przez to i przewagi kapitałowych form przedsiębiorstw ich występowanie w przestrzeni gospodarczej jest też zmienne, aczkolwiek jednostkowo – stosunkowo trwałe. W wyniku prawnych uwarunkowań zarządzania tymi podmiotami nie mogą one w dowolnym czasie przerwać swojej aktywności rynkowej, choć żadne struktury – poza właścicielami – nie mogą zmusić organizacji kapitałowych do kontynuowania prowadzonej działalności.

Takie charakterystyki funkcjonalne przedsiębiorstw typu kapitałowego powodują, że wewnętrzne mechanizmy efektywnościowe stanowią o sukcesie ich bytu i dokonywaniu pożądanych zmian. Mechanizmy ekonomiczno-finansowe podmiotów kapitałowych są wysoce integralne i wyspecjalizowane w dziedzinie gospodarczej, którą reprezentują. Stąd ich istotne zróżnicowanie i odmienności. Równocześnie mechanizmy te są strukturalnie złożone przede wszystkim na skutek konieczności wykazywania się dużą elastycznością w aktywności produkcji transportowej. Z drugiej zaś strony efektywność ekonomiczno-finansowa kapitałowych przedsiębiorstw transportowych w największym stopniu zależna jest od istniejących warunków efektywnościowych na różnorodnych segmentach rynkowych.

W przedsiębiorstwach transportowych reprezentujących kapitałowe formy ich funkcjonowania efektywność ekonomiczno-finansowa kształtowana i egzekwowana jest poprzez recepcję praktycznie wszystkich – operacyjnie i decyzyjnie rozumianych – typowych mierników aktywności gospodarowania. Przede wszystkim zaliczyć do nich można wskaźniki (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 550–552):

- rentowności finansowej przedsiębiorstwa,
- płynności bieżącej przedsiębiorstwa,
- akumulacji finansowej przedsiębiorstwa,
- obrotowości majątku z całokształtu działalności operacyjnej przedsiębiorstwa,
- zadłużenia przychodów ze sprzedaży przedsiębiorstwa,
- zadłużenia kapitału własnego przedsiębiorstwa,
- oceny zdolności przedsiębiorstwa do rozwoju.

Kapitałowe przedsiębiorstwa transportowe reprezentowane są w głównej mierze przez duże i średnie jednostki gospodarcze. Dążąc do maksymalizacji własnej wartości rynkowej jako podstawowego celu swojej działalności gospodarczej (Żurek, 2016, s. 31), podmioty te optymalizują poziom zyskowności przychodów ze sprzedaży wytwarzanej przez siebie produkcji transportowej, a w konsekwencji także rentowność kapitału własnego. W naturalny sposób w tych podmiotach gospodarujących przyjmowane są efektywnościowe cele zastępcze w postaci maksymalizacji przychodów ze sprzedaży działalności operacyjnej czy też minimalizacji całkowitych kosztów własnych całokształtu działalności. W rezultacie takich właśnie celów zastępczych ich funkcje dążyć będą do wykorzystywania trendów do – wyróżnionych wyżej – maksymalizacji płynności i akumulacji finansowej oraz minimalizacji zadłużenia kwot przychodowości czy też wartości kapitałowych.

Cywilno-osobowe formy występowania przedsiębiorstw będące efektem angażowania się w procesy gospodarcze własności *stricte* prywatnej mają na celu formalizację każdej aktywności, którą jest „działalność wytwórcza, budowlana, handlowa i usługowa prowadzona w celach zarobkowych i na własny rachunek" (Ustawa, 1988, art. 2, pkt 1) w sposób wolny i dozwolony każdemu na równych prawach. Ze względu na te cechy cywilno-osobowe jednostki gospodarcze charakteryzują się ograniczoną pewnością świadczenia własnej produkcji. Indywidualny przedsiębiorca ma bowiem prawo – po wypełnieniu zawartych umów i zobowiązań – w każdej chwili zlikwidować bądź zawiesić własną działalność. Trwałość występowania produktów konkretnego prywatnego podmiotu gospodarczego jest więc ograniczona, zaś tego typu przedsiębiorstwa są bytami o krótkim i nieciągłym okresie występowania. Stąd też generalną zasadą ich gospodarczej egzystencji jest praktycznie nieograniczona wielość podmiotów.

Dla cywilno-osobowych podmiotów gospodarczych transportu efektywność ekonomiczno-finansowa i jej szczegółowe przejawy są fundamentalnym warunkiem trwania czy rozwoju rynkowego. Jednak ze względu na nieskomplikowaną konstrukcję form działania tych jednostek oraz rozproszenie w podażowej stronie rynków usług transportowych, mechanizmy efektywnościowe tych podmiotów charakteryzować się muszą prostotą i jednoznacznie czytelną strukturą. W praktyce powoduje to, że cywilno-osobowe jednostki gospodarcze transportu same łatwo tracą osiągniętą już efektywność ekonomiczno-finansową bądź też podmioty konkurujące wytrącają je z danego stanu efektywności.

W przedsiębiorstwach transportowych reprezentujących cywilno-osobowe formy ich gospodarczej działalności efektywność ekonomiczna wyprowadzana będzie przez ich zespoły managerskie z podstawowych, klasycznych problemów zarządzania finansowego i dotyczyć będzie nade wszystko utrzymania – na poziomie gwarantującym stabilność pozycji rynkowej – odpowiednich poziomów (Szałucki, 2017b, s. 15):

- rentowności przychodów ze sprzedaży działalności operacyjnej przedsiębiorstwa,
- wypłacalności finansowej przedsiębiorstwa jako jednostki gospodarującej.

Rentowność przychodów ze sprzedaży działalności operacyjnej przedsiębiorstw transportowych funkcjonujących w formie cywilno-osobowej to przede wszystkim zdolność do skutecznego świadczenia usług przewozowych i spedycyjnych na stosunkowo dobrze ustrukturalnionych rynkach usług przemieszczania. Przedsiębiorstwa te będą więc maksymalizować wykorzystanie wszystkich aktywów trwałych i obrotowych, niespecjalnie zważając na trwałość własnej segmentowej pozycji rynkowej.

Wypłacalność przedsiębiorstw transportowych reprezentujących formę cywilno-osobową to dbałość o terminowe regulowanie własnych zobowiązań, w tym przede wszystkim typu podatkowego i opłatowego. Umożliwi to tym jednostkom gospodarującym m.in. ubieganie się o zewnętrzne – najczęściej bezzwrotne – formy zasilania finansowego, co w efektywności tych jednostek stanowi znaczący czynnik ich zdolności do przetrwania czy też ewentualnego, majątkowo rozumianego, rozwoju.

EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNO-FINANSOWA DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH ZWIĄZANA ZE STOPNIEM KONCENTRACJI ICH PRODUKCJI USŁUGOWEJ

Działalność gospodarcza przedsiębiorstw transportowych związana ze stopniem koncentracji ich produkcji transportowej uzależniona jest – na obecnym etapie rozwoju stosunków rynkowych – od przyjętego i funkcjonującego modelu organizacji i zarządzania systemem transportowym danego segmentu tych usług (Dydkowski, 2009, s. 140–144). Właśnie poziom rozwoju stosunków kooperacyjnych na rynkach transportowych powoduje, że wyróżnić można następujące formy zorganizowania podażowej strony usług przemieszczania:

- podmioty wykonujące wyłącznie funkcje organizatorów usług transportowych,
- podmioty wykonujące wyłącznie funkcje operatorów usług transportowych,
- podmioty wykonujące zarówno funkcje organizatorów, jak i organizatorów wykonywania usług transportowych,
- podmioty wykonujące wyłącznie funkcje przewoźników w łańcuchach wytwarzania usług transportowych.

Jednostki gospodarcze transportu wykonujące wyłącznie funkcje organizatorów usług transportowych to przede wszystkim przedsiębiorstwa spedycyjne oraz zarządy publicznego transportu zbiorowego. Kierują się one dwiema zasadami kształtowania własnej efektywności ekonomiczno-finansowej:

- poziom ponoszonych kosztów własnych nie może przekraczać osiągniętej wartości przychodów ze sprzedaży określonego asortymentu usług przemieszczania,
- poziom zyskowności przychodów ze sprzedaży działalności operacyjnej nie powinien być niższy od pozwalającego na trwałe utrzymanie się na rynku.

Kryteria tak rozumianej efektywności ekonomiczno-finansowej wynikają przede wszystkim ze społecznych celów utrzymania ciągłej obsługi przewozowej przez transport publiczny (zyskowność sprzedaży bliska zeru) bądź też z istoty konkurencji doskonałej, którą charakteryzuje się obecnie sytuacja na rynku usług spedycyjnych.

Podmioty gospodarcze transportu wykonujące wyłącznie funkcje operatora usług przemieszczania charakteryzują się tym, że muszą mieć zawartą z organizatorem przewozów (spedytorem,

zarządcą transportu publicznego) umowę stałą, gwarantującą im bezpośrednie wykonawstwo odpowiedniego asortymentu usług o stałym natężeniu ich produkcji i gwarantującą ustabilizowane przychody z ich sprzedaży.

Sprawność funkcjonowania operatorów transportu skoncentruje się wówczas właśnie przede wszystkim na kryterium efektywności ekonomiczno-finansowej własnego działania. Poza oczywistymi tendencjami do osiągania wysokiej rentowności sprzedaży i płynności finansowej pojawi się trend do optymalizacji kosztów własnych działalności oraz tworzenia – w miarę precyzyjnych – planów inwestycyjnych. Optymalizacja działalności operatorów transportu dotyczyć będzie głównie kształtowania jednostkowych kosztów własnych produkcji przewozowej. Rachunek kosztów własnych działalności operatorów stanie się więc dynamicznym czynnikiem zarządzania ich działalnością operacyjną wobec ustabilizowanych umowami stałych poziomów przychodów ze sprzedaży działalności operacyjnej (Załoga, 2015, s. 228–229).

Podmioty gospodarcze transportu wykonujące zarówno funkcje organizatorów, jak i organizatorów wykonywania usług transportowych wypracowują własną efektywność ekonomiczno-finansową, opierając ją na zasadach optymalizacji relacji pomiędzy: rentownością przychodów ze sprzedaży usług przemieszczania, utrzymywaniem trwałej, stosunkowo wysokiej bieżącej płynności finansowej oraz poziomem zadłużenia rozpatrywanego z reguły w długim czasie. Relacja ta w głównej mierze wynika z faktu szerokiej kompleksowości wykonywania zadań publicznych albo też ze społecznej odpowiedzialności za sprawny przebieg procesów transportowych ze szczególnym uwzględnieniem trwałości umów lub porozumień, w ramach których działają tego rodzaju przedsiębiorstwa transportowe.

Podmioty gospodarcze transportu wykonujące wyłącznie funkcje przewoźników w łańcuchach realizacji usług przemieszczania pełnią rolę substytucyjną i uzupełniającą w stosunku do zleceń przewozowych niepowtarzalnych lub interwencyjnych.

Przedsiębiorstwa transportowe działające w taki właśnie sposób będą pojmować efektywność ekonomiczną własnego funkcjonowania przede wszystkim za pomocą techniki budżetowania finansowego otrzymywanych zadań. Każde zlecenie przewozowe zapewnić będzie musiało finansowanie zmiennych kosztów własnych oraz – w zależności od sytuacji – pokrycie pieniężne pewnego poziomu własnych kosztów stałych przedsiębiorstwa. Poziom zyskowności każdego takiego zlecenia będzie uzależniony od wysokości przepływów finansowych ponad koszty zmienne. W praktyce gwarantować to będzie albo akumulację finansową, albo też pokrycie – przez przychody ze sprzedaży zlecenia – całkowitych kosztów własnych ponoszonych na bieżąco przez przewoźnika.

Ostatecznie więc przewoźnicy dążyć będą do osiągania własnej efektywności ekonomiczno-finansowej poprzez osiąganie rentowności przychodów ze sprzedaży zleconych im usług oraz zapewnienie sobie – poprzez taką właśnie rentowność – co najmniej bieżącej płynności finansowej własnej działalności (Załoga, 2015, s. 229–230).

EFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNO-FINANSOWA DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH PROJEKTOWANA CZASEM ICH AKTYWNOŚCI RYNKOWEJ

Efektywność ekonomiczno-finansowa przedsiębiorstw transportowych, których działalność gospodarcza rozpatrywana jest w zależności od założonego właścicielsko czasu ich aktywności rynkowej, wymaga wprowadzenia dwóch kolejnych form klasyfikowania tych jednostek gospodarczych. Formy te wynikają z faktu występowania tych podmiotów gospodarujących w postaci (Engelhardt, 2009, s. 121):

- przedsiębiorstw transportowych sektora publicznego, identyfikowanych w Polsce przez transportowe przedsiębiorstwa użyteczności publicznej,
- przedsiębiorstw transportowych sektora prywatnego, identyfikowanych w Polsce przez transportowe przedsiębiorstwa działające na zasadach ogólnych (biznesowych).

Przedsiębiorstwa transportowe użyteczności publicznej charakteryzują się produkcją usług przemieszczania mającą na celu bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb społecznych. Powinny się cechować długim, praktycznie nie przerywanym i nie wygaszanym czasem własnej aktywności rynkowej. Z faktów tych wynikają bezpośrednio kryteria efektywności ekonomiczno-finansowej tych podmiotów. Stanowią je przede wszystkim wskaźniki odpłatności prowadzonej działalności operacyjnej oraz wskaźniki ogólnego zadłużenia, zaś komplementarnie wskaźniki bieżącej płynności finansowej, a także – w uzasadnionych przypadkach – wskaźnik deficytowości działalności operacyjnej. Zasadność takiego systemu oceny efektywności ekonomiczno-finansowej wynika z następujących przesłanek (Szałucki, Letkiewicz, 2014, s. 186):

- powszechności występowania określonych usług przewozowych i organizatorskich w tak znacznej liczbie, aby mogły one zaspokajać wszystkie podstawowe potrzeby społeczeństwa w zakresie transportu;
- publicznego sposobu ich świadczenia, polegającego na możliwości korzystania z danych usług przemieszczania przez wszystkich obywateli na równych prawach;
- regularności występowania takich usług oznaczającej przestrzenną i czasową stałość ich występowania, a mającą swoje formalne odzwierciedlenie w postaci odpowiednio przygotowanej informacji publicznej;
- odpłatności świadczenia takich usług, tożsamej z koniecznością ich zakupu zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa transportowego;
- specjalizacji środków transportowych sprowadzającej się do wykonywania usług przemieszczania taborem charakterystycznym dla odpowiedniej ilości zleconych zadań oraz zapewniającym odpowiednią jakość takiego transportu.

Należy jednak dodać, że w przypadku funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych użyteczności publicznej celową regułą takiej działalności jest utrzymanie dyscypliny w zakresie społecznie niezbędnych, uzasadnionych kosztów wytwarzania i sprzedaży określonych usług przemieszczania. Towarzyszy temu konieczność pozyskiwania adekwatnych do takich zadań źródeł finansowania przedmiotowej działalności, zaś sama efektywność ekonomiczno-finansowa ich wykorzystania nie może stanowić dla tych podmiotów celu podstawowego (Żurek, 2007, s. 52).

Przedsiębiorstwa transportowe działające na zasadach ogólnych (biznesowych) kierują się natomiast w swojej działalności gospodarczej najszerzej pojętą interpretacją efektywności ekonomiczno-finansowej. Ich czas istnienia i funkcjonowania nie jest bowiem poddawany spo-

łecznemu programowaniu, a ich rynkowa rola może być w pełni zastąpiona przez inne podmioty życia gospodarczego. Stąd też jednostki gospodarcze transportu traktują swoje działanie jako przedsięwzięcie *stricte* biznesowe, a więc w praktyce podporządkowane maksymalizacji każdej racjonalnej efektywności. W procesach informacyjnych i decyzyjnych przedsiębiorstwa transportowe działające na zasadach ogólnych biorą więc pod uwagę wszystkie aspekty efektywności gospodarczej, charakterystycznej dla rynku usług przemieszczania, do których zaliczyć należy – zgodnie ze standardami światowymi – kolejno (Sierpińska, Jachna, 1999, rozdz. 3):

- wskaźniki sprawności działania przedsiębiorstwa,
- wskaźniki rentowności sprzedaży i rentowności finansowej przedsiębiorstwa,
- wskaźniki zadłużenia przedsiębiorstwa,
- wskaźniki płynności finansowej przedsiębiorstwa,
- wskaźniki rotacji specyficzne dla działalności przedsiębiorstwa.

Kompleksowość takiej właśnie efektywności i oceny ekonomiczno-finansowej przedsiębiorstw transportowych działających na zasadach ogólnych wynika przede wszystkim z faktu konieczności kierowania się – w wyborach i decyzjach właścicielskich i zarządczych – racjami i regułami obowiązującymi na otwartych rynkach globalnych. Te ściśle efektywnościowe pryncypia sprowadzić można do maksymalizacji – kolejno:

- wartości rynkowej przedsiębiorstwa,
- wartości kapitału własnego przedsiębiorstwa,
- wykorzystania rzeczowego majątku produkcyjnego przedsiębiorstwa,
- wartości wytworzonej i sprzedanej produkcji przedsiębiorstwa,
- poziomu zysku netto jako wyniku finansowego przedsiębiorstwa.

UWAGI KOŃCOWE

Na obecnym etapie rozwoju stosunków ekonomicznych na globalizującym się rynku usług przemieszczania efektywność gospodarcza przedsiębiorstw transportowych determinowana jest trzema wiodącymi czynnikami: formą prawno-własnościową działalności danego podmiotu gospodarującego transportu, stopniem koncentracji produkcji usługowej występującym na danym segmencie rynku transportowego, w ramach którego funkcjonuje dane przedsiębiorstwo, oraz projektowanym i społecznie oczekiwanym czasem aktywności rynkowej, którym charakteryzować się powinna określona jednostka gospodarcza transportu.

Przedsiębiorstwa transportowe, działając jednak na silnie wyspecjalizowanych produkcyjnie rynkach transportowych, wykazują się przez to istotnym zróżnicowaniem techniczno-eksploatacyjnym oraz operacyjnym własnej działalności. Oznacza to – w konsekwencji występowania tych wszystkich czynników – konieczność ciągłego badania i identyfikowania własnej efektywności ekonomiczno-finansowej, tak aby współtworzyć i weryfikować dzięki niej szczegóły strategii funkcjonowania i rozwoju własnej podmiotowości i aktywności rynkowej.

LITERATURA

Dydkowski, G. (2009). *Integracja transportu miejskiego*. Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.
Engelhardt, J. (2009). *Typologia przedsiębiorstw*. Warszawa: CeDeWu. Wydawnictwa Fachowe.
Nogalski, B., Białas, T., Czapiewski, M. (1993). *Zarządzanie w różnych formach własności*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
Sierpińska, M., Jachna, T. (1999). *Ocena przedsiębiorstwa według standardów światowych*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
Szałucki, K. (2017a). *Równowaga w funkcjonowaniu przedsiębiorstw transportowych*. Warszawa: Texter.
Szałucki, K. (red.). (2017b). *Efektywność finansowa przedsiębiorstw w perspektywie podstawowych zagadnień teorii i praktyki diagnozowania ekonomicznego i funkcjonowania przedsiębiorstw. Publikacja dedykowana pamięci Profesora Mirosława Krajewskiego*. Gdańsk–Sopot: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
Szałucki, K., Letkiewicz, A. (red.). (2014). *Przedsiębiorstwa transportowe – funkcjonowanie i rozwój*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
Ustawa (1981). Ustawa z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych. Dz.U. 1981, nr 24, poz. 122.
Ustawa (1988). Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej. Dz.U. 1988, nr 41, poz. 324.
Ustawa (1990). Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym. Dz.U. 1990, nr 16, poz. 95.
Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (red.). (2016). *Transport. Nowe wyzwania*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
Wyszomirski, O. (red.). (2002). *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
Załoga, E. (red.). (2015). *Konkurencja i kooperacja w transporcie samochodowym. Księga z okazji jubileuszu 50-lecia pracy naukowej i dydaktycznej Profesora Huberta Bronka*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
Żurek, J. (red.). (2007). *Przedsiębiorstwo. Zasady działania, funkcjonowanie, rozwój*. Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.
Żurek, J. (red.). (2016). *Przedsiębiorstwo. Drogi sukcesu rynkowego*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

COGNITIVE VALUES OF ECONOMIC AND FINANCIAL EFFECTIVENESS OF THE TRANSPORT ENTERPRISES ACTIVITY

SUMMARY

Economic and financial effectiveness of the transport enterprises activity isn't and can't be a standard value considered from the side of the specified stage of the business cycle or represent aims and demands of the owners' strategies. At the present stage of the economic relations development on the globalizing market of shipment services, the economic efficiency of the transport enterprises is determined by three leading factors: legal form and ownership structure of the transport operator, level of concentration of service production occurring in relevant segment of the transport market in which the enterprise functions, and the designed and socially expected time of market activity that the transport entity should be characterized by.

Transport enterprises functioning on the transport markets highly specialized in production are characterized by substantial differences in the aspects of their technical and operational activity. Therefore, as a consequence of the occurrence of all above mentioned factors, continuous analysis and identification of own economic efficiency is a necessity, leading to cocreation and verification of the details of the functioning strategy and development of own subjectivity and the market activity.

KEYWORDS

economic and financial effectiveness, enterprises on the transport markets, functioning strategy, own subjectivity and the market activity

Translated by Ewelina Kochaniak, Krzysztof Szałucki