

Małgorzata Jarocka

Kapitał pracujący

**jako wyznacznik kondycji finansowej
przedsiębiorstw transportu drogowego**

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

Kapitał pracujący

**jako wyznacznik kondycji finansowej
przedsiębiorstw transportu drogowego**

Małgorzata Jarocka

Kapitał pracujący

**jako wyznacznik kondycji finansowej
przedsiębiorstw transportu drogowego**

**Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
Gdańsk 2020**

Recenzent
dr hab. Jacek Jaworski, prof. WSB

Redaktor Wydawnictwa
Paweł Wielopolski

Projekt okładki i stron tytułowych
Joanna Śmidowicz

Skład i łamanie
Mariusz Szewczyk

Publikacja sfinansowana ze środków
Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego

© Copyright by Uniwersytet Gdański
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-211-3

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel.: 58 523 11 37; 725 991 206
e-mail: wydawnictwo@ug.edu.pl
www.wyd.ug.edu.pl

Księgarnia internetowa: www.kiw.ug.edu.pl

Druk i oprawa
Zakład Poligrafii Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. 58 523 14 49

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział 1. Rynek transportu drogowego w Polsce	11
1.1. Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw transportowych	11
1.2. Wyzwania przedsiębiorstw transportu drogowego	22
1.3. Ekonomia przedsiębiorstw transportu drogowego	33
Rozdział 2. Analiza kondycji finansowej przedsiębiorstw transportowych	45
2.1. Kondycja finansowa przedsiębiorstw transportowych	45
2.2. Narzędzia oceny kondycji finansowej przedsiębiorstw transportowych	51
Rozdział 3. Kapitał pracujący przedsiębiorstw transportowych	83
3.1. Istota kapitału pracującego przedsiębiorstw	83
3.2. Czynniki kształtujące kapitał pracujący w przedsiębiorstwach transportowych	100
3.3. Modele kształtowania kapitału pracującego w przedsiębiorstwach transportowych	109
Rozdział 4. Kształtowanie kapitału pracującego w przedsiębiorstwach transportu drogowego	119
4.1. Założenia i metodologia badań empirycznych kapitału pracującego przedsiębiorstw transportu drogowego	119
4.2. Praktyczne wartości kapitału pracującego w przedsiębiorstwach transportu drogowego	123
Zakończenie	137
Bibliografia	141
Spis rysunków	157
Spis tabel	159

Wstęp

Problematyka kształtowania kondycji finansowej przedsiębiorstw w zmieniających warunkach otoczenia jest szeroko rozpoznana w literaturze. Otoczenie rynkowe, mające istotne znaczenie m.in. w przedsiębiorstwach transportowych, wpływa na kondycję finansową przedsiębiorstw działających w branży transportowej. Dynamicznie rozwijający się rynek usług transportowych nie tylko wymusza pewne zachowania adaptacyjne na podmiotach w nim działających, lecz także poprzez otoczenie bliższe i dalsze reguluje ich działalność. Dalsze otoczenie przedsiębiorstw transportowych stanowią uwarunkowania ich funkcjonowania, co wiąże się zarówno z ograniczeniami (np. prawnymi), jak i możliwościami (np. technologicznymi). Z kolei otoczenie bliższe stanowią podmioty, z którymi przedsiębiorstwa transportowe tworzą relacje rynkowe, m.in. współpracują, konkurują, walczą o klientów. Możliwości inwestycyjne, koszty prowadzenia działalności, terminowość kontrahentów, regulacje proekologiczne – to tylko niektóre z czynników oddziałujących na kondycję finansową przedsiębiorstw transportowych.

W zakresie oceny kondycji finansowej przedsiębiorstw transportowych autorzy zwykli opierać analizę na wskaźnikach finansowych, w szczególności badając płynność i rentowność przedsiębiorstw. Tymczasem dobór innej metody analizy kondycji finansowej przedsiębiorstw mógłby skutkować otrzymaniem bardziej dokładnej oceny badanych przedsiębiorstw. Kompleksowa ocena kondycji finansowej zawiera nie tylko analizę wskaźnikową, lecz również skupia się na strukturze majątkowo-kapitałowej przedsiębiorstw, zmienności czynników kształtujących kapitał pracujący. W tym kontekście zauważalna jest pewna luka badawcza, stąd wybór problematyki opracowania skupia się na zmianach w kapitale pracującym przedsiębiorstw transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem i badaniem polskich przedsiębiorstw transportu drogowego towarowego.

W ramach tak szczegółowej procedury badawczej wykorzystano badanie dokumentów przedsiębiorstw jako podstawową metodę badawczą. Badania empiryczne opierały się na danych finansowych przedsiębiorstw transportu drogowego zgromadzonych w toku badań Katedry Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. W celu możliwie najdokładniejszego przedstawienia wyników opracowania zastosowano także inne metody badawcze: metodę opisową, metody badań analitycznych, metodę modelowania systemowego. Uzyskane przez autorkę wyniki badań opierają się na analizie struktury majątkowo-kapitałowej wyrażonej w wartości i zmienności kapitału pracującego, a także na analizie wskaźnikowej polskich przedsiębiorstw transportu drogowego towarowego. Dane finansowe badanych przedsiębiorstw zawarte były w sprawozdaniach finansowych z lat 2016–2018, a zebrane były na przełomie 2019 i 2020 r. Zebrane dane finansowe służyły do badania *ex post* za pomocą analizy wskaźnikowej oraz badania zmienności kapitałów pracujących i czynników go kształtujących. Wyniki badań nad kondycją finansową przedsiębiorstw transportu drogowego mogą być wykorzystywane w przestrzeni *ex ante* dla przyszłego kształtowania kondycji finansowej tychże przedsiębiorstw.

Do badania potrzebne były pełne dane ze sprawozdań finansowych przedsiębiorstw, co stanowiło pewne ograniczenie w doborze podmiotów. Dobór średnich i dużych przedsiębiorstw transportu drogowego uzasadniony jest sformalizowanym systemem ewidencji oraz widocznych zmianach w kształtowaniu kapitału pracującego. Przyjmując powyższe ograniczenia, ostatecznie do badania na potrzeby opracowania wzięto pod uwagę 60 przedsiębiorstw transportu drogowego. Próba badawcza pozwoliła na rzetelne wykonanie badań empirycznych oraz wyciągnięcie wniosków. Celem głównym badań empirycznych jest ocena kondycji finansowej polskich przedsiębiorstw transportu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem czynników wpływających na poziom i strukturę kapitału pracującego.

Tak sformułowana problematyka posłużyła do podziału pracy na cztery rozdziały. W rozdziale pierwszym przedstawiono uwarunkowania działalności przedsiębiorstw transportowych, przede wszystkim transportu drogowego. Ich specyfika odzwierciedla się w strukturze majątkowej, kapitałowej, inwestycyjach, infrastrukturze oraz wszelkich uwarunkowaniach stanowiących makrootoczenie przedsiębiorstw transportu drogowego. Należy również podkreślić, że polski sektor transportu drogowego charakteryzuje się

znaczną wrażliwością na czynniki zewnętrzne. Zbadanie tych obszarów finansowych w przedsiębiorstwach transportu drogowego przybliży ich kondycję finansową.

Narzędzia oceny kondycji finansowej przedsiębiorstw transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem tych dotyczących oceny aktywności finansowej, narzędzia wskaźnikowe i możliwości finansowych zostały przedstawione w rozdziale drugim. Rozdział trzeci poświęcony jest problematyce kapitału pracującego w przedsiębiorstwach transportowych. W rozdziale zostały wyodrębnione czynniki kształtujące kapitał pracujący przedsiębiorstw transportowych. Na końcu przedstawiono autorskie modele kształtowania kapitałów pracujących w przedsiębiorstwach transportowych, za pomocą których dokonano weryfikacji przyjętych w pracy założeń i hipotez, w tym hipotezy głównej, mówiącej o pozytywnym wpływie na kondycję finansową dodatniego kapitału pracującego w przedsiębiorstwach transportu drogowego.

Czwarty rozdział zawiera wyniki badań empirycznych kondycji finansowej przedsiębiorstw transportu drogowego. Badanie praktycznych wartości kapitału pracującego przedstawiono w ostatnim podrozdziale w formie wniosków opisowych oraz graficznego przedstawienia czynników kształtowania kondycji finansowej badanych przedsiębiorstw transportu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem kapitału pracującego. Na wszystkich płaszczyznach badania kondycji finansowej przedsiębiorstw istotną rolę odgrywała zmienność czynników.

Rozdział 1

Rynek transportu drogowego w Polsce

1.1. Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw transportowych

Współczesne przedsiębiorstwa, aby mogły funkcjonować na wolnym rynku, na którym panuje silna konkurencja, są zmuszone do monitorowania swego dynamicznie zmieniającego się otoczenia. Dotyczy to głównie zbierania informacji o klientach, konkurentach, dostawcach, nowościach technologicznych, rozwiązaniach ekologicznych czy też zmian w przepisach prawnych. Zbiór informacji o podmiotach, instytucjach, uwarunkowaniach i siłach, które oddziałują na możliwości przedsiębiorstwa, jego rozwój i przeprowadzanie udanych transakcji z nabywcami, tworzy ich otoczenie¹. Na przedsiębiorstwa w sposób bezpośredni wpływa otoczenie bliższe, a w sposób pośredni – otoczenie dalsze.

Otoczenie bliższe przedsiębiorstw (inaczej otoczenie konkurencyjne lub mikrootoczenie) jest zróżnicowane, dla każdego z nich może być inne. Współpraca z danymi grupami podmiotów ma istotny wpływ na działalność przedsiębiorstw poprzez: terminowość i jakość materiałów, towarów (dostawcy, pośrednicy), wielkość sprzedaży (klienci, konkurenci) oraz możliwości lub ograniczenia działalności (lokalne samorządy i inne instytucje).

Z kolei otoczenie dalsze przedsiębiorstw (inaczej makrootoczenie) to czynniki, które oddziałują na dany podmiot, lecz on sam ma ograniczony wpływ na kształt tych uwarunkowań². Otoczenie dalsze tworzą m.in. czynniki demograficzne, polityczne, prawne, ekonomiczne, techniczne,

¹ T. Budzik, A. Zachorowska, *Rola otoczenia w strategii organizacji*, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej „Zarządzanie” 2016, nr 24, s. 91.

² R. Królik, *Strategia budowania relacji przedsiębiorstwa z makrootoczeniem*, „Handel Wewnętrzny” 2017, nr 3, s. 203.

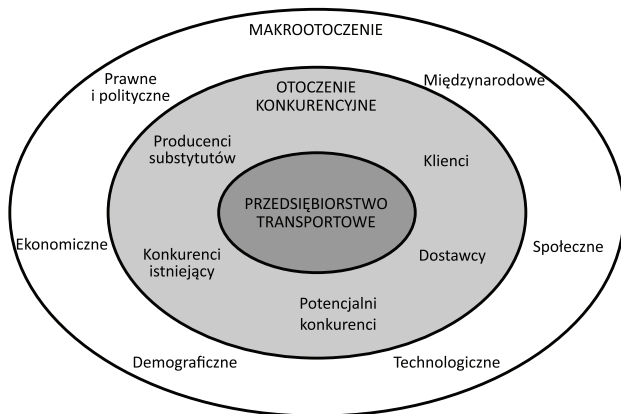
technologiczne, społeczno-kulturowe czy przyrodnicze. Elementy tworzące makrootoczenie przedsiębiorstwa nie mają teoretycznie bezpośredniego wpływu na poziom zarządzania, lecz pośrednio kształtują i regulują jego działalność.

Przedsiębiorstwa, aby móc działać efektywnie, muszą brać pod uwagę zarówno podmioty bezpośrednio na nie oddziałujące, jak i uwarunkowania swojego otoczenia. O ile relacje między podmiotami otoczenia bliższego zależą od decyzji i strategii przedsiębiorstwa, to kształt i wpływ otoczenia dalszego podmiotu na jego efektywność jest zależny przede wszystkim od branży, w której działa. I tak w konsekwencji przedsiębiorstwa transportowe³, działając w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu, rozwijającej się branży, muszą wykazywać się elastycznością oraz umiejętnościami adaptacyjnymi w odniesieniu do zmian w otoczeniu (umiejscowienie oraz elementy otoczenia bliższego i dalszego przedsiębiorstw transportowych przedstawiono na rysunku 1). Dlatego też wyjątkowo istotne dla przedsiębiorstw transportowych jest badanie otoczenia dalszego, w tym uwarunkowań ekonomicznych, technologicznych oraz prawnych, co wynika z istoty zmienności otoczenia, pojawiania się nowych możliwości, zagrożeń, ograniczeń oraz wyzwań występujących na rynku usług transportowych.

Otoczenie dalsze przedsiębiorstw transportowych, czyli makrootoczenie, tworzą także czynniki technologiczne. Otoczenie technologiczne można w skrócie przedstawić jako zmiany w nauce i technice, zbiór dostępnych technologii i ich wpływ na tworzenie marketingowej oferty. Analizując otoczenie technologiczne przedsiębiorstw, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

- nakłady finansowe na rozwój techniki,
- stosowane procesy,
- pojawiające się produkty i technologie,
- standaryzację i unifikację.

³ Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności przedsiębiorstwo transportowe jest to każda zorganizowana postać podażowej strony rynku usług przemieszczania, charakteryzująca się osobliwą nazwą i dająca się identyfikować specyficznym produktem – usługą transportową. *Polska Klasyfikacja Działalności. Schemat klasyfikacji*. Załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z 24 grudnia 2007 r., Dz.U. Nr 251, poz. 1885.



Rysunek 1. Otoczenie bliższe i dalsze przedsiębiorstw transportowych

Źródło: R.W. Griffin, *Podstawy zarządzania organizacjami*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 76.

Tak rozumiane otoczenie technologiczne odnosi się do zmian w produkcji w wyniku postępu technologicznego. Wpływ postępu technologicznego zauważany jest zarówno w procesach produkcji, jak i przedsiębiorstw świadczących usługi. Otoczenie technologiczne ma zatem szczególne znaczenie w przedsiębiorstwach usługowych, które działają na dynamicznie rozwijających się rynkach, m.in. rynku usług transportowych.

Wyznacznikiem otoczenia ekonomicznego, jako jednej ze sfer analizy makrootoczenia przedsiębiorstw transportowych, jest stan gospodarki. Podstawowe wskaźniki obrazujące stan gospodarki to wzrost PKB, zwrot z kapitału, stopa procentowa, inflacja, kursy walut, stopa bezrobocia i poziom zadłużenia⁴. Wskaźniki te dotyczą i współtworzone są przez przedsiębiorstwa transportowe w ramach interakcji i ich uczestnictwa w gospodarce. Zależności między transportem a gospodarką mają charakter pełnej, wzajemnej współzależności. Sprawny transport warunkuje wzrost gospodarczy, natomiast jego niedorozwój staje się barierą rozwoju gospodarczego.

Transport w gospodarce narodowej warunkuje przemieszczanie ludzi oraz towarów będących przedmiotem handlu, a zatem rozwój handlu przyczynia

⁴ U. Motowidlak, *Rozwój transportu a paradygmat zrównoważonego rozwoju*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2017, nr 337, s. 140.

się do zwiększenia popytu na usługi transportowe. Transport pełni zatem funkcję instrumentu przyczyniającego się do wymiany dóbr i usług oraz umożliwia funkcjonowanie innych sektorów gospodarki narodowej. Transport jest także czynnikiem miasto- i regionotwórczym, a także czynnikiem lokalizacji produkcji i osadnictwa, co oznacza, że istniejąca i planowana sieć transportowa jest jedną z głównych determinant rozmieszczenia i lokowania inwestycji⁵. Jedną z podstawowych zasad, które spełnia transport, jest realizowanie celów społecznych, np. zaspokajania potrzeby komunikacyjnej, zwiększania dostępności sfer życia gospodarczego, w tym oświaty, kultury i sportu. Integracja państwa i społeczeństwa dotyczą funkcji integracyjnej transportu.

Branża transportowa ma ogromne znaczenie dla społeczeństwa i gospodarki ze względu na determinowanie wzrostu gospodarczego oraz tworzenie miejsc pracy⁶. Funkcja produkcyjna przedsiębiorstw transportowych oznacza, że są one łącznikiem w procesie produkcji, który integruje proces przemiany różnorodnych surowców w nowy produkt. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego branża transportowa w Polsce zatrudnia 750 tysięcy osób. W 2018 r. udział transportu w PKB wynosił aż 10%⁷. Efektywność i sprawność transportu ma ogromny wpływ na działanie przedsiębiorstw produkcyjnych, a zatem na gospodarkę. Zależność między transportem a stanem gospodarki ma charakter sprzężenia zwrotnego. A skoro otoczenie ekonomiczne wpływa na transport, to ma również istotne znaczenie dla podmiotów działających na rynku usług transportowych.

Ponadto przedsiębiorstwa transportowe odgrywają jeszcze inną, ważną rolę w gospodarce. Związane jest to przede wszystkim z funkcją konsumpcyjną i integracyjną, w ramach których przedsiębiorstwa transportowe stwarzają warunki dla komunikacji między regionami gospodarczymi, a także umożliwiają realizację obrotu towarowego, najpierw na płaszczyźnie producenta – dystrybutorzy, a następnie dystrybutorzy – konsumenci. Ważną

⁵ C. Chen, K.A. Kriz, Q. Wang, *How does the health of transportation infrastructure affect state credit ratings? An empirical analysis*, „Public Finance Review” 2015, no. 3, s. 4.

⁶ P. Garncarz, *Sytuacja branży transportowej w Polsce*, „Journal of Translogistics”, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2015, s. 81.

⁷ *Transport – wyniki działalności w 2018 r.*, GUS, Warszawa–Szczecin 2019, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2018-roku,9,18.html> [dostęp: 13.03.2020].

funkcją przedsiębiorstw transportowych jest także możliwość stwarzania integracji państwa i społeczeństwa, dzięki czemu przyczyniają się do ogólnego rozwoju gospodarczego kraju⁸.

Współczesny rynek transportowy wymusza na przedsiębiorstwach ciągle doskonalenie w kwestiach technologii, bezpieczeństwa i ekologii. Otoczenie technologiczne kształtuje działalność przedsiębiorstw transportowych, co jest widoczne m.in. w monitorowaniu działalności (np. wprowadzanie monitoringu stanu technicznego środków transportu), jak i wykorzystaniu nowych technologii napędu pojazdów (np. energii elektrycznej lub sprężonego gazu ziemnego). Rozwój technologiczny w kontekście nowoczesnego taboru może być wypadkową wprowadzanych regulacji, preferencji konsumentów i korzyści finansowych płynących z zastosowania technologii. Optymalny dobór środków transportu pozwala bowiem ograniczać koszty realizacji operacji transportowych, które stanowią znaczny udział w cenie oferowanych produktów⁹.

Tak więc jednym z wymiarów prowadzenia działalności transportowej odnoszonych do rozwoju ogólnogospodarczego jest ponoszenie przez przedsiębiorstwa transportowe nakładów inwestycyjnych szczególnie w zakresie zakupu taboru. W kontekście decyzji inwestycyjnych dążenie do maksymalizacji wyników finansowych prowadzi to do poszukiwania niskoprocentowanych kapitałów obcych, których oprocentowanie uzależnione jest przede wszystkim od stóp procentowych. Wysokie wartości stóp procentowych zmniejszają popyt na finansowanie przedsiębiorstw przez kapitał obcy. Poza tym obniżenie wartości stóp procentowych przyczynia się do obniżenia bezrobocia, które oddziałuje na transport. Widoczne jest zatem wzajemne przenikanie transportu i czynników ekonomicznych otoczenia.

Determinantem otoczenia technologicznego przedsiębiorstw transportowych jest także rozwój telematiki transportu. W obecnej rzeczywistości gospodarczej obserwuje się wyraźny wzrost rozpowszechnienia różnych sposobów komunikacji z wykorzystaniem systemów teleinformatycznych. Rozwiązania technologiczne wykorzystujące technologie mobilne, takie

⁸ J. Rudzińska, W. Piekarski, A. Dudziak, *Przedsiębiorstwa transportowe i ich znaczenie w rozwoju gospodarczym kraju*, „Autobusy: Przewoźnicy i Systemy Transportowe” 2012, nr 10, s. 137.

⁹ S. Tkarczyk, *Dobór środków transportu do realizacji procesów technologicznych*, „Logistyka – Nauka” 2015, nr 4, s. 1045.

jak Wi-Fi, sieć telefonii komórkowej, GPS czy RFID (system do radiowej identyfikacji układów elektronicznych), są powszechnie znanymi sposobami komunikacji. Wykorzystanie telematyki w transporcie sprzyja usprawnieniu procesów przemieszczania osób i towarów, a także zwiększa bezpieczeństwo transportu. Ponadto pozwala na wzrost efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, a w efekcie staje się determinantą wzrostu popytu na usługi transportowe.

Odrębną kategorią czynników makrootoczenia w przedsiębiorstwach transportowych jest infrastruktura transportu, gdyż łączy ona czynniki ekonomiczne, ekologiczne, technologiczne i prawne. Świadczenie usług przewozowych zarówno w przewozie pasażerskim, jak i ładunków opiera się na wykorzystaniu infrastruktury transportu, która to warunkuje funkcjonowanie gospodarki. Infrastruktura jako zewnętrzny, niezbędny element działalności przedsiębiorstw transportowych jest również powiązana z pozostałymi elementami systemów transportowych, przede wszystkim ze środkami transportu i technologiami przewozu.

Infrastruktura stanowi o możliwościach funkcjonowania sektora transportowego, w tym przedsiębiorstw działających w danym sektorze i decyduje o potencjale rozwojowym systemu społeczno-gospodarczego państwa, bowiem dobrze rozwinięta sieć infrastrukturalna jest wyznacznikiem poziomu jakości życia¹⁰, a zatem rozwój infrastruktury jest warunkiem koniecznym dla rozwoju transportu. Przez rozwój infrastruktury należy rozumieć wszelkie inwestycje w celach modernizacji istniejącej infrastruktury, jak i budowę nowych obiektów infrastrukturalnych. Przyczyną rozwoju infrastruktury transportowej może być np. powstawanie nowych zakładów przemysłowych oraz gospodarczych. Przyczynia się to do rozwoju regionalnych rynków pracy i w konsekwencji tworzy potrzeby przemieszczania.

Osiągnięty poziom rozwoju infrastruktury ma znaczący wpływ na długookresowy wzrost gospodarczy. Ilość i jakość infrastruktury silnie oddziałuje na konwergencję dochodów ludności ze względu na jej wpływ na wzrost dochodów w regionach biedniejszych. Dzięki infrastrukturze telekomunikacyjnej, transportowej i energetycznej obszary słabiej rozwinięte są lepiej powiązane

¹⁰ *Infrastruktura transportu. Współczesne wyzwania rozwojowe*, red. A.S. Grzelakowski, M. Matczak, Wydawnictwo Instytutu Maszyn Przepływowych im. Roberta Szwedalskiego, Gdańsk 2015, s. 75.

z tymi o wyższej aktywności gospodarczej, co przyczynia się do łatwiejszego przepływu wiedzy, technologii i innych czynników produkcji¹¹.

Infrastruktura drogowa jako jeden z najważniejszych elementów funkcjonowania terenów zurbanizowanych¹² stanowi o rozwoju ekonomicznym otoczenia. Rozwój infrastruktury drogowej jest jednym z czynników, który decyduje o poprawie jakości życia oraz przyczynia się do rozwoju miasta. Infrastrukturę drogową należy rozpatrywać zarówno w charakterze ilościowym, jak i jakościowym – świadczy ona o atrakcyjności regionu dla mieszkańców, turystów, przedsiębiorców i inwestorów. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa umożliwia poszerzenie wymiany handlowej między regionami i krajami.

Infrastruktura transportu drogowego w Polsce wymaga dużych nakładów na utrzymanie wysokiej jakości istniejącej sieci dróg oraz rozwoju nowych inwestycji w zakresie rozbudowania sieci infrastruktury drogowej. Sieć dróg krajowych (stanowiąca jedynie 4,7% sieci dróg publicznych ogółem) przenosi ponad 60% ruchu. Do najważniejszych wyzwań krajowej infrastruktury drogowej należy zatem systematyczna poprawa stanu technicznego sieci dróg krajowych oraz jej rozbudowa. Kontynuowanie działań inwestycyjnych, w szczególności zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi i punktami styku z innymi formami transportu, np. portami, lotniskami, terminalami intermodalnymi, są wyzwaniami dla państwa polskiego na najbliższe lata¹³.

Krajowe i unijne plany rozwojowe dotyczące środków transportu powinny być poprzedzane planami infrastrukturalnymi, co wynika m.in. z długiego okresu powstawania obiektów infrastrukturalnych. Długi okres powstawania jest zaś wynikiem wielu barier związanych m.in. z biurokracją i uzależnieniem prac od warunków atmosferycznych¹⁴. W sferze dostosowania infrastruktury krajowej do wymogów unijnych zostały wprowadzone liczne restrykcje,

¹¹ B. Mucha-Leszko, M. Kąkol, *Rozwój infrastruktury a proces konwergencji gospodarczej*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy” 2010, nr 16, s. 136.

¹² *Infrastruktura w rozwoju regionalnym i lokalnym*, red. T. Kudłacz, A. Hołuj, CeDeWu, Warszawa 2015, s. 34.

¹³ J. Targosz, J. Wiederek, *Rozwój infrastruktury drogowej w Polsce*, „Autobusy: Efektywność Transportu” 2019, nr 1–2, s. 415.

¹⁴ D. Kasraian, K. Maat, D. Stead, B. van Wee, *Long-term impacts of transport infrastructure networks on land-use change: an international review of empirical studies*, „Transport Reviews” 2016, vol. 36, no. 6, s. 774.

które dotyczyły przede wszystkim wysokości nakładów (również krajowych) na infrastrukturę drogową. W 1999 r. wprowadzono obowiązujące do dziś rozporządzenie, według którego maksimum 25% transportowych funduszy UE może być przeznaczonych na projekty transportu drogowego. Środki unijne zostały ostrożnie rozdysponowane między inwestycje transportu drogowego ze względu na konieczność ich dostosowania do m.in.¹⁵:

- wysokich obciążeń fiskalnych,
- zakazu pomocy publicznej,
- ograniczeń nakładów publicznych na inwestycje drogowe,
- norm technicznych i ekologicznych.

Państwo poprzez swoje instytucje istotnie oddziałuje na różne sfery działalności przedsiębiorstw transportowych¹⁶. Wpływ otoczenia prawnego na działalność przedsiębiorstw transportowych ma swoje podłoże w interwencjonizmie państwa w transporcie, który wynika z niedoskonałej regulacji działalności na rynku usług transportowych. W transporcie bowiem nie jest możliwe osiągnięcie efektywności ekonomicznej, jeżeli „ceny za świadczone usługi nie odzwierciedlają faktycznie ponoszonych kosztów wewnętrznych i zewnętrznych ich produkcji”¹⁷. Do pokrycia kosztów zewnętrznych wykorzystywane są właśnie instrumenty fiskalne i regulacja zachowań podmiotów na rynkach gałęziowych¹⁸. W analizie otoczenia prawnego i prawno-politycznego istotne znaczenie mają następujące czynniki:

- prawo podatkowe,
- regulacje antymonopolowe,
- regulacje dotyczące promocji i reklamy,
- regulacje ekologiczne,

¹⁵ J. Burnewicz, *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005, s. 25.

¹⁶ Jednym z przykładów jest elektroniczny system poboru na płatnych odcinkach dróg, wprowadzony w lipcu 2011 r. Celem Państwa było zwiększenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Zgodnie z daną zmianą każdy samochód o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony musi być wyposażony w specjalne urządzenie, które należy doładować. Efektem tego był wzrost kosztów transportu.

¹⁷ S. Miecznikowski, *Podstawy interwencjonizmu państwa* [w:] *Rynek usług transportowych w Polsce*, red. D. Rucińska, PTE, Warszawa 2015, s. 95.

¹⁸ Klasyfikacja transportu ze względu na zastosowaną gałąź transportu dzieli go na: kolejowy, lotniczy, morski, drogowy, wodny śródlądowy, rurociągowy.

- koncesje i zezwolenia,
- ogólna sytuacja polityczna,
- stabilność rządu,
- stanowisko w sprawie prywatyzacji.

Otoczenie prawne warunkuje działalność przedsiębiorstw transportowych na wielu płaszczyznach: decyzyjności, możliwości, ograniczeń, rozwoju. Państwo z jednej strony ingeruje w działalność przedsiębiorstw transportowych w zakresie określania taryf przewozowych, udzielania licencji na prowadzenie działalności, z drugiej zaś strony może wspomagać funkcjonowanie poprzez subwencje. Dotyczy to przede wszystkim podmiotów użyteczności publicznej działających na rynku usług transportowych.

Rynek usług transportowych jest kształtowany przez wiele uwarunkowań, lecz właśnie rzeczywistość prawna – zarówno unijna, jak i krajowa – najsilniej wpływa na kształt rynku oraz podmioty w nim funkcjonujące. Uwarunkowania prawne są bardzo ważnym aspektem działalności przedsiębiorstw transportowych, ponieważ determinują ich zachowania rynkowe oraz decyzje inwestycyjne. Regulacje prawne, którym podlegają przedsiębiorstwa transportowe, zależą w głównej mierze od rodzaju działalności identyfikowanego według kryterium rodzaju środka transportu.

Otoczenie prawne działalności przedsiębiorstw transportowych obejmuje również narzędzia fiskalne w postaci opłat, np. rejestracyjnych oraz podatków. Obciążenia te nie wykluczają się, czego przykładem jest zarówno pobieranie opłat rejestracyjnych (dotyczy środków transportu), jak i podatku rejestracyjnego. Narzędziami fiskalnymi działającymi w produkcji transportowej są także podatki i opłaty infrastrukturalne, a ich stosowanie wynika z wyłączenia infrastruktury transportowej z majątku przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe¹⁹.

Do zbioru najważniejszych przepisów dotyczących działalności przedsiębiorstw transportowych należy zaliczyć rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, umowy międzynarodowe, akty normatywne prawa polskiego oraz akty wykonawcze do ustaw. Określają one m.in.:

- zasady podejmowania i wykonywania zawodu przewoźnika (np. przewoźnika w transporcie drogowym według ustawy o transporcie

¹⁹ S. Miecznikowski, *Podstawy interwencjonizmu państwa*, s. 96.

drogowym²⁰ lub pilota w transporcie lotniczym według ustawy o prawie lotniczym²¹),

- wpływ transportu na środowisko (np. w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko²²).

Uwarunkowania prawne działalności podmiotów działających w transporcie odnoszą się też do funkcjonowania całego rynku transportowego. Rynek usług transportowych jest obszarem obrotu usługami przewozowymi, w którym zleceniodawcy i zleceniobiorcy wpływają na siebie. Podmioty tworzące rynek usług transportowych to przedsiębiorstwa transportowe, spedycyjne i logistyczne, użytkownicy transportu, a także jednostki zapewniające przepływ informacji na rynku, np. giełdy transportowe.

Ważne z punktu widzenia wpływu otoczenia na działalność przedsiębiorstw transportowych są także czynniki i elementy otoczenia bliższego, ze szczególnym uwzględnieniem kontrahentów, konkurentów i klientów. Ten element otoczenia bliższego stanowią przedsiębiorstwa lub osoby fizyczne dostarczające zasobów potrzebnych do realizacji prowadzonej działalności. Ich wpływ na działalność przedsiębiorstw transportowych przejawia się na wielu płaszczyznach: od jakości dostarczanych materiałów lub towarów do wskaźników płynności finansowej danego podmiotu czy też sprawnego funkcjonowania administracji²³. Jeśli potraktować kontrahentów jako element otoczenia bliższego przedsiębiorstw analizie należy poddać: wybór danego dostawcy jako dobrego, terminowego i wypłacalnego partnera, a także jego ofertę, jakość wykonywanych usług, cenę, wizerunek i możliwość skorzystania z kredytów kupieckich jako formy finansowania zakupów.

²⁰ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tekst jedn. Dz.U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm., art. 5.

²¹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 ze zm., art. 94.

²² Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 283 ze zm., art. 46, 72.

²³ Szczególne znaczenie relacji między przedsiębiorstwem transportowym a kontrahentem (lub kontrahentami) przedstawiono w podrozdziale 2.2.2 przy opisie kredytu kupieckiego jako możliwości finansowania działalności przedsiębiorstw działających na rynku usług transportowych.



Wydawnictwo
Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-211-3