

Joanna Hartenberger-Liszek¹

Diagnozowanie efektywności podmiotów publicznego transportu zbiorowego

WSTĘP

Zmiany zachodzące we współczesnej gospodarce rynkowej powodują, że coraz częściej szanse na rynkowe zwycięstwo mają podmioty gospodarcze specjalizujące się w świadczeniu określonych usług (produkcji) spełniających oczekiwania i potrzeby klientów. Podmioty te powinny być zainteresowane liczeniem swojej efektywności i badać czynniki ją kształtujące. Poprawa efektywności przyczynia się do poprawy kondycji finansowej tych podmiotów.

Celem artykułu jest analiza i ocena efektywności podmiotów publicznego transportu zbiorowego na przykładzie dwóch trójmiejskich operatorów transportu miejskiego, w celu oceny ich kondycji ekonomicznej. Zbadaniu podlegały podstawowe czynniki, na podstawie których zbudowano wskaźniki kształtujące efektywność badanych podmiotów. Metodami badawczymi była analiza porównań w czasie danych pochodzących ze sprawozdań finansowych oraz danych uzyskanych poprzez wywiad z pracownikami przedsiębiorstw.

1. ISTOTA TRANSPORTU ZBIOROWEGO POJĘCIE EFEKTYWNOŚCI PODMIOTÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Działalność ludzka czy wykonywanie codziennych czynności związane jest z przemieszczaniem. Na obszarach zurbanizowanych przemieszczeniu służy publiczny transport zbiorowy. Jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. [9, art.4]

Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Obecnie na rynku usług transportu miejskiego funkcjonują podmioty o różnym stopniu zaangażowane w przebieg procesu transportowego. Zaliczyć do nich można: organizatorów transportu, operatorów transportowych i przewoźników [9, art. 4].

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym organizator publicznego transportu zbiorowego to właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Rola organizatora nie polega na wykonywaniu przewozu, ale na realizowaniu czynności organizacyjnych względem niego. Do podstawowych operacji organizatora transportu można zaliczyć: [6, s. 52]

- operacje poprzedzające przewóz – poradnictwo związane z przewozem, koncepcję procesu przewozu, przygotowanie i zawarcie umów,
- operacje w trakcie przewozu – organizację i koordynację zadań, kontrolę wykonywanych zadań, koordynację czynności przesiadkowych,

¹ Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych, ul. Armii Krajowej 119/121, Sopot, jhart@gnu.univ.gda.pl

- operacje po dokonaniu przewozu – organizację kontroli jakościowej procesu przewozowego, zabezpieczenie dokumentacji, załatwienie reklamacji.

Do szczegółowych zadań organizatora komunikacji miejskiej należy zaliczyć:

- badanie rynku usług transportu miejskiego,
- projektowanie rozwoju transportu miejskiego,
- opracowanie rozkładów jazdy,
- sprzedaż biletów za wykonywane usługi,
- kontrolę biletów,
- promocję sprzedaży,
- przygotowanie projektów taryfowych,
- określenie poziomu dotacji do usług transportu miejskiego,
- zawieranie umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych,
- realizację płatności za usługi transportowe,
- kontrolę realizacji umów pod względem jakościowym i ilościowym,
- przygotowywanie i udostępnianie informacji o funkcjonowaniu transportu miejskiego,
- ustawianie, remontowanie i konserwowanie wiat przystankowych,
- utrzymywanie czystości wiat i przystanków.

Operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie [9, art.4].

Przewoźnikiem jest przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu [9, art. 4].

Swobodny dostęp do rynku powoduje nieograniczony dostęp do świadczenia usług komunikacyjnych dla przewoźników drogowych. Mogą oni samodzielnie ustalać trasy i sposób ich obsługi oraz ceny za swoje usługi, kierując się wielkością popytu. To rozwiązanie zakłada konkurencję wśród przewoźników, nie wykluczając jednak współpracy pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, np. w postaci wprowadzenia wspólnych biletów sieciowych czy podziału obsługi przewozowej między osiedlami miasta.

2. POJĘCIE EFEKTYWNOŚCI PODMIOTÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Efektywność należy do właściwości przesądzających o istocie przedsiębiorstwa jako podmiotu gospodarującego, warunkuje ona funkcjonowanie przedsiębiorstw i determinuje ich rozwój.

W warunkach nasilającej się konkurencji efektywność staje się kluczem do utrwalania przewagi na rynku. Przedsiębiorstwo uważa się za efektywne, kiedy w pełni wykorzystuje posiadane przez siebie zasoby do wytwarzania produktów, na które występuje zapotrzebowanie na rynku, przy czym działalność tę musi prowadzić bez zbędnego gromadzenia zapasów [8, s. 152].

Efektywność jest pojęciem trudnym do zdefiniowania i zmierzenia, gdyż odnosi się do wewnętrznych i zewnętrznych kryteriów oceny. Oceniając efektywność należy brać pod uwagę zarówno miary finansowe jak i pozafinansowe co powoduje wielowymiarowość tego pojęcia. Efektywność podmiotów publicznego transportu zbiorowego powinna podlegać ocenie wielokryterialnej za względu na specyfikę prowadzonej przez nie działalności.

Badanie efektywności podmiotów publicznego transportu zbiorowego jest istotne z uwagi na fakt spadku liczby pasażerów korzystających z usług transportu publicznego spowodowanego rozwojem transportu samochodowego. Zmniejszyła się również długość linii komunikacyjnych oraz spadła ilość taboru.

Efektywność podmiotów publicznego transportu zbiorowego poddawana jest ocenie, która jest procesem złożonym, gdyż dokonywana jest (w różnych wymiarach) przez cztery podmioty:

pasażerów, władze publiczne, organizatora komunikacji miejskiej oraz przewoźników. Najistotniejsza jest ocena dokonywana przez pasażera, która powinna znajdować odzwierciedlenie w ocenie władz publicznych. Praktycznie to organizator komunikacji miejskiej dokonuje oceny jakości usług realizowanych przez przewoźników. Wyniki oceny systemu komunikacji miejskiej powinny być zaś wykorzystywane przez organizatora do jego racjonalizacji i rozwoju. Przewoźnicy zaś, zainteresowani powinni być wynikami oceny, ze względu na dostęp do informacji o własnej konkurencyjności oraz ewentualne skutki ekonomiczne własnej pracy [6, s. 149].

Efektywność podmiotów publicznego transportu zbiorowego oceniana jest poprzez następujące kryteria efektywności ekonomicznej: [6, s. 157].

- – przychody z prowadzonej działalności,
- – średnią cenę za wozokilometr płaconą przewoźnikom,
- – liczbę przewiezionych pasażerów,
- – liczbę zatrudnionych osób.

Powyższe czynniki, kształtujące efektywność będą podlegają procesowi diagnozowania, co pozwoli ocenić kondycję podmiotów publicznego transportu zbiorowego i kierunki ich rozwoju. Należy zaznaczyć jednak fakt, że kryteria te dotyczą organizatorów transportu. Badając efektywność operatorów i przewoźników należy je uzupełnić o dodatkowe dane.

3. ISTOTA DIAGNOZOWANIA EKONOMICZNEGO

W trakcie badań systemu realnego i jego cech, system regulacyjny przedsiębiorstwa wyodrębnia w swojej strukturze podsystem diagnozowania ekonomicznego. Diagnozowanie to umiejętność rozpoznania rzeczywistego stanu badanych obiektów. Umożliwia rozpatrywanie zjawisk we wzajemnym powiązaniu i rozwoju. Dzięki diagnozowaniu ekonomicznemu można uzyskać informacje o zmianie stanu badanych przedsiębiorstw, co może stanowić podstawę opracowywania zaleceń na przyszłość [4, s. 129].

Diagnozowanie ekonomiczne umożliwia poznanie i ocenę faktów oraz zjawisk gospodarczych, opracowanie sposobów usprawnienia działalności jednostki gospodarczej oraz określenie skutków podjęcia różnych decyzji, służąc w ten sposób jej zarządzaniu. Diagnozowanie ekonomiczne stanowi przesłankę decyzji o zachowaniu lub zmianie stanu badanego obiektu. Zależy to od rodzaju i kierunku tendencji zarysowujących się w przedsiębiorstwie [12, s. 71]. Przy tendencjach korzystnych, decyzje będą zmierzać do ich utrzymania, natomiast przy niekorzystnych podejmowane działania będą miały na celu likwidację zakłóceń i przywrócenie stanu pożądanego. [1, s.429]

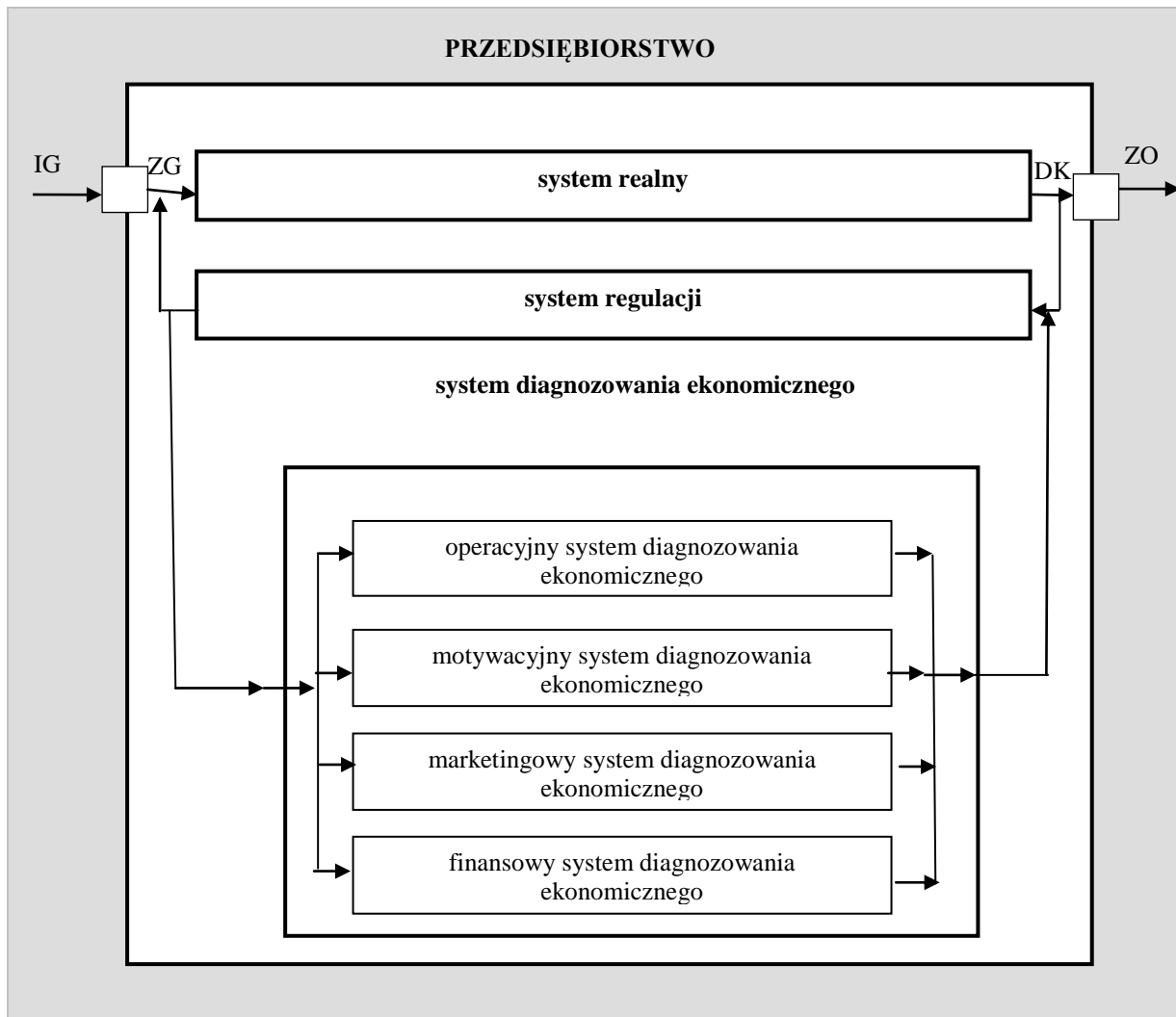
W trakcie badań przedsiębiorstwa i jego cech wyodrębni się struktura podsystemu diagnozowania ekonomicznego (traktowanego jako samodzielny system). System diagnozowania ekonomicznego, to zespół zasad i metod, za pomocą których przedsiębiorstwo dokonuje wyboru mierników i wzorców w celu kształtowania kondycji ekonomicznej przedsiębiorstwa i podejmowania decyzji kierowniczych. Strukturę tego systemu i jego miejsce w przedsiębiorstwie przedstawia rysunek 1.

System operacyjny to przetwarzanie zasileń (zdarzeń gospodarczych) w celu wytworzenia, podziału i wymiany dóbr i usług [3, s. 321]. System ten związany jest z bezpośrednim wytwarzaniem wyrobu lub świadczeniem usług. System ten stanowi serce każdego przedsiębiorstwa, gdyż następuje w nim transformacja składników wejściowych w produkty końcowe, zmiana właściwości fizycznych, mechanicznych, biochemicznych przedmiotów pracy, zmiana ich miejsca w przestrzeni, zmiana postaci informacji, kształtowanie oczekiwanej wartości. Podsumowując, system operacyjny to celowo zaprojektowany i zorganizowany układ materialny, energetyczny i informacyjny eksploatowany przez człowieka i służący wytwarzaniu określonych produktów lub usług w celu zaspokajania różnorodnych potrzeb konsumentów [5, s. 13-15].

System motywacyjny to zespół wzajemnie powiązanych motywatorów (bodźców, środków i warunków), które mają zachęcać pracowników do pełnego zaangażowania się w pracę i obowiązki służbowe oraz dążenia do jak najlepszego wykorzystywania swoich kwalifikacji, umiejętności i uzdolnień dla realizacji celów przedsiębiorstwa [7, s. 52].

System marketingowy jest rezultatem poznawania przez badających trendów i prawidłowości, jakie kształtują się w segmentach rynku. Strukturę tego systemu można sprowadzić do tworzenia odpowiedniej kompozycji elementów i łączenia ich w zależności od: sprzedawanego produktu, charakteru rynku, cech odbiorców czy stosowanych metod sprzedaży. [7, s.51]

System finansowy powinien rozstrzygać wzajemne zależności i relacje, które mogą zaistnieć pomiędzy poziomami: przychodów i kosztów, zapasów materiałowych i środków finansowych, należności i zobowiązań, wydatków i akumulacji finansowej [2, s. 289].



gdzie:

IG – informacja gospodarcza,

R – blok receptorów,

ZG – zdarzenie gospodarcze,

DK – decyzja kierownicza,

E – blok efektorów,

ZO – zachowania organizacyjne.

Rys. 1 Miejsce systemu diagnozowania ekonomicznego w przedsiębiorstwie.

4. DIAGNOZOWANIE EFEKTYWNOŚCI PODMIOTÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Na potrzeby artykułu przebadano dwóch operatorów publicznego transportu zbiorowego: Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Wejherowie (MZK) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gdyni (PKM).

Przedstawione podstawowe czynniki, kształtujące efektywność tych podmiotów wzbogacono o inne czynniki, dzięki którym uzyskano makietę wskaźników, pozwalającą policzyć wskaźniki diagnostyczne dla poziomu operacyjnego, motywacyjnego, marketingowego i finansowego.

Tab. 1. Czynniki kształtujące efektywność u trójmiejskich operatorów publicznego transportu miejskiego

Wyszczególnienie	PKM Gdynia		MZK Wejherowo	
	2011	2012	2011	2012
Przychody ze sprzedaży	53 104 026,62	52 826 619,66	12 545 833,99	13 330 626,42
Koszty działalności ogółem	Brak danych	54 173 067,59	Brak danych	Brak danych
Wynik finansowy	226 464,49	(1 103 901,96)	(37 518,28)	136 235,84
Majątek ogółem	Dane uzyskano w postaci wskaźników		8 839 704,58	9 378 409,98
Majątek obrotowy	Dane uzyskano w postaci wskaźników		2 813 219,33	3 278 689,14
Majątek trwały	Dane uzyskano w postaci wskaźników		6 026 485,25	6 099 720,84
Należności	Dane uzyskano w postaci wskaźników		534 544,36	933 989,48
Zapasy	Dane uzyskano w postaci wskaźników		55 604,70	55 791,77
Kapitał własny	Dane uzyskano w postaci wskaźników		7 209 543,25	7 345 779,09
Zatrudnienie	331 osób	363 osób	90 osób	92 osób
Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w Gdyni (Wejherowie)	3,00	3,00	3,00	3,00
Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w województwie pomorskim	2,52	2,52	2,52	2,52
Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w Polsce	2,64	2,64	2,64	2,64
Liczba przewiezionych pasażerów	Brak danych	Brak danych	5 084 570	5 129 760

Analizując powyższe dane należy w pierwszej kolejności odnieść się do podstawowych danych kształtujących efektywność badanych przedsiębiorstw. Można stwierdzić, że przychody ze sprzedaży w PKM Gdynia w badanym okresie zmalały, zaś w MZK Wejherowo wzrosły. Na przychody tych przedsiębiorstw składają się: sprzedaż biletów i dopłaty z budżetu gmin, usługi stacji kontroli pojazdów oraz przychody z tytułu reklam. Oba badane przedsiębiorstwa osiągnęły wzrost zatrudnienia w badanym okresie. Przedsiębiorstwo MZK osiągnęło wzrost ilości przewiezionych pasażerów.

Dodatkowe dane kształtujące efektywność operatorów publicznego transportu kształtowały się następująco; wynik finansowy w PKM Gdynia nie tylko spadł ale osiągnął poziom ujemny, natomiast MZK Wejherowo poprawiło wynik finansowy, wychodząc z deficytowości ,ceny biletów są w obu przedsiębiorstwach na jednakowym poziomie, gdyż ustala je organizator publicznego transportu zbiorowego w Trójmieście (Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej). MZK udostępniło dane z bilansu, z których wynika, że majątek i jego elementy wzrosły. Wzrostowi uległ również kapitał własny.

Na podstawie danych z tabeli 1 skonstruowano wskaźniki diagnostyczne na czterech poziomach aktywności tych przedsiębiorstw.

Na poziomie operacyjnym wykorzystano podstawowy czynnik jakim są przychody ze sprzedaży zestawiając je z poszczególnymi pozycjami aktywów przedsiębiorstwa, uzyskując wskaźniki obrotowości i rotacji. Uzyskano również wskaźnik efektywności przewozowej.

Na poziomie motywacyjnym zestawiono przychody ze sprzedaży z przeciętnym stanem zatrudnienia, uzyskując wskaźnik produktywności zatrudnienia.

Z braku dostępu do danych, obrazujących efektywność poziomu marketingowego, poziom ten reprezentują wskaźniki bazujące na cenach biletów, porównane do cen biletów w województwie pomorskim i w Polsce.

Poziom finansowy został wzbogacony o następujące czynniki: wynik finansowy, kapitał własny, majątek ogółem oraz przychody ze sprzedaży lub koszty działalności ogółem. Dzięki temu uzyskano wskaźniki rentowności lub deficytowości

Zestawienie poszczególnych wskaźników badających efektywność badanych przedsiębiorstw przedstawia tabela nr 2.

Tab. 2. Wskaźniki efektywności u trójmiejskich operatorów publicznego transportu miejskiego

Wyszczególnienie	PKM Gdynia		MZK Wejherowo	
	2011	2012	2011	2012
Poziom operacyjny				
Wskaźnik obrotowości majątku ogółem = Przychody ze sprzedaży / Majątek ogółem	1,50	1,46	1,42	1,42
Wskaźnik obrotowości majątku obrotowego = Przychody ze sprzedaży / Majątek obrotowy	5,12	4,43	4,46	4,07
Wskaźnik obrotowości majątku trwałego = Przychody ze sprzedaży / Majątek trwały	2,12	2,17	2,08	2,19
Wskaźnik obrotowości należności = Przychody ze sprzedaży / Należności	23,06	17,14	21,16	18,16
Wskaźnik obrotowości zapasów = Przychody ze sprzedaży / Zapasy	38,76	39,26	225,63	238,94
Wskaźnik rotacji majątku obrotowego = Majątek obrotowy * 365/ Przychody ze sprzedaży	71,34 dni	82,33 dni	81,85dni	89,77 dni
Wskaźnik rotacji należności = Należności * 365/ Przychody ze sprzedaży	15,83 dni	21,29 dni	17,25 dni	20,10 dni
Wskaźnik rotacji zapasów = Zapasy * 365/ Przychody ze sprzedaży	9,42 dni	9,30 dni	1,62 dni	1,52 dni
Wskaźnik zdolności przewozowej = Przejechane wozokilometry * 100%/ Zaplanowane wozokilometry do przejechania	100,70%	100,70%	100,40%	100,43%
Poziom motywacyjny				
Wskaźnik obrotowości zatrudnienia = Przychody ze sprzedaży / Zatrudnienie	160 435,13	161 337,14	139 398,15	144 898,11
Poziom marketingowy				
Wskaźnik realizacji ceny w województwie pomorskim = Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w Gdyni (Wejherowie) / Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w województwie pomorskim	1,19	1,19	1,19	1,19
Wskaźnik realizacji ceny w Polsce = Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w Gdyni (Wejherowie) / Cena biletu jednorazowego normalnego za przejazd w Polsce	1,14	1,14	1,14	1,14
Poziom finansowy				
Wskaźnik rentowności (deficytowości) sprzedaży/kosztów= Wynik finansowy * 100% / Przychody ze sprzedaży (Koszty działalności ogółem)	0,43%	(2,04)%	-	1,02%
Wskaźnik rentowności (deficytowości) majątku ogółem = Wynik finansowy * 100% / Majątek ogółem	0,64%	(3,04)%	(0,42)%	1,50%
Wskaźnik rentowności (deficytowości) kapitału własnego - Wynik finansowy * 100% / Kapitały własne	1,77%	(9,42)%	(0,52)%	1,87%

Oceniając efektywność badanych operatorów transportu należy w pierwszej kolejności zaznaczyć, że najbardziej adekwatnemu ku temu są poziomy operacyjny i finansowy. Poziomy motywacyjny i marketingowy w mniejszym stopniu badają efektywność i ciężko na ich podstawie ocenić kondycję ekonomiczną.

W badanym okresie – na poziomie operacyjnym - PKM Gdynia osiągnęło spadek wskaźników obrotowości majątku ogółem, majątku obrotowego i należności, spowodowane to było spadkiem przychodów ze sprzedaży. Na pozytywną ocenę zasługuje wzrost wskaźnika majątku trwałego, gdyż każda złotówka zaangażowana w ten majątek przyniosła 0,05 zł przychodów ze sprzedaży więcej. Wzrost tego wskaźnika spowodowany był dokonanymi przez PKM Gdynia inwestycjami (zakup nowych autobusów). Nieznacznie wzrósł również wskaźnik obrotowości zapasów, którym jest paliwo, magazynowane w zbiorniku podziemnym o pojemności 50 tysięcy litrów. W PKM Gdynia wzrosły

również wskaźniki rotacji: majątku obrotowego i należności. Oznacza to wydłużenie cyklu produkcyjnego o 11 dni oraz cyklu ściągania należności z dwóch do trzech tygodni. Przedsiębiorstwo uzyskało natomiast obniżenie wartości wskaźnika rotacji zapasów, co oznacza szybsze ich odnawianie.

Poziom operacyjny w MZK Wejherowo ukształtował się na podobnym poziomie jak PKM Gdynia. Wskaźnik obrotowości majątku ogółem kształtował się na tym samym poziomie, zaś wskaźniki obrotowości majątku obrotowego i należności spadły, generując mniej przychodów na każdą zaangażowaną złotówkę. Wskaźnik obrotowości majątku trwałego wzrósł z powodu zakupu autobusów i wzrostu przychodów ze sprzedaży. Osiągnięto również wzrost wskaźnika obrotowości zapasów. MZK Wejherowo odnotowało również niekorzystny wzrost wskaźników rotacji: majątku obrotowego i należności. Pozytywnie zaś należy ocenić spadek wskaźnika rotacji zapasów, choć przedsiębiorstwo utrzymuje ten wskaźnik na bardzo niskim poziomie. Różnica pomiędzy wielkością wskaźników rotacji zapasów w obu przedsiębiorstwach wynika z różnicy w ilości posiadanego taboru i paliwa z tego wynikającego. PKM posiadało w badanym okresie 93 autobusy, zaś MZK – 24.

Na poziomie motywacyjnym oba przedsiębiorstwa uzyskały wzrost zatrudnienia i wzrost wskaźnika obrotowości zatrudnienia co zasługuje na pozytywną ocenę. Wyższy wzrost wskaźnika odnotowało MZK ale też MZK odnotowało wzrost przychodów ze sprzedaży przy mniejszym wzroście zatrudnienia niż PKM.

Poziom marketingowy nie wykazał poprawy efektywności ze względu na stabilną i jednakową w obu przedsiębiorstwach cenę biletu, niezależną od przedsiębiorstw.

Poziom finansowy był bardzo zróżnicowany w obu przedsiębiorstwach, jednakże lepsze wyniki wskaźników odnotowało MZK. Efektywność PKM drastycznie się pogorszyła, gdyż z rentowności przedsiębiorstwo wpadło w deficytowość. Odwrotna relacja miała miejsce w przypadku MZK, które w pierwszym roku badania odnotowało deficytowość a w drugim rentowność.

Na podstawie powyższych wskaźników można stwierdzić, że z obu przedsiębiorstw w badanym okresie lepszą kondycją ekonomiczną pochwalić może się MZK Wejherowo. Głównym czynnikiem wpływającym na tą kondycję był wzrost przychodów ze sprzedaży i uzyskanie lepszej efektywności na poziomie finansowym.

WNIOSKI

Jak wykazała powyższa analiza, efektywność operatorów publicznego transportu miejskiego nie jest stabilna.

Poprawa efektywności komunikacji miejskiej powinna być głównym celem samorządów, służy ona bowiem poprawie warunków życia mieszkańców miast. Transport miejski w Polsce, podobnie jak inne rodzaje publicznego transportu zbiorowego od kilku lat notuje wyraźny, coraz bardziej dotkliwy spadek popytu, co przekłada się na słabszą kondycję ekonomiczną.

Streszczenie

Efektywność działalności podmiotów publicznego transportu zbiorowego ze względu na własną specyfikę powinna podlegać ocenie przy wzięciu pod uwagę jak największej ilości kryteriów efektywności, również takich, które dotyczą kwestii jakościowych. Praktycy zarządzania najczęściej w ocenie efektywności używają prostych, obiektywnych i wypróbowanych miar oceny efektywności o charakterze finansowym oraz pozafinansowym. Do miar tych należy zaliczyć wskaźniki skonstruowane w oparciu o podstawowe kryteria efektywności – przychody ze sprzedaży, wielkość zatrudnienia, ceny świadczonych usług. Do wskaźników tych przede wszystkim należy zaliczyć: wskaźniki obrotowości majątku i jego składników oraz wskaźniki rentowności. Wskaźniki te należy pogrupować według czterech podstawowych obszarów aktywności przedsiębiorstw: operacyjnej, motywacyjnej, marketingowej i finansowej. Policzone wskaźniki pozwolą na ocenę kondycji ekonomicznej podmiotów publicznego transportu zbiorowego.

DIAGNOSIS OF EFFECTIVENESS OF PUBLIC ENTITIES PUBLIC TRANSPORT

Abstract

Because of the changes taking place in the modern market economy, more and more, it appears that the chances of victory are market operators specializing in the provision of certain services (production) that meet the expectations and needs of customers. These entities should be interested in counting its effectiveness and to explore the factors affecting this. Improving the efficiency contributes to the improvement of the financial condition of these entities.

The aim of the article is to analyze and evaluate the effectiveness of urban transport operators to assess their financial condition. Examination will be subject to fundamental factors, which built on the basis of indicators will be shaping the effectiveness of such entities.

BIBLIOGRAFIA

1. Bednarski L., Borowiecki R., Duraj J., Kurtys E., Waśniewski T., Wersty B., Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im O. Langego we Wrocławiu, Wrocław 1998.
2. Gospodarowanie w komunikacji miejskiej. Praca zbiorowa pod red. O. Wyszomirskiego. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
3. Kossecki J.: Cybernetyka społeczna. PWN, Warszawa 1981.
4. Machaczka J., Zarządzanie rozwojem organizacji. Czynniki, modele, strategia, diagnoza. WN PWN Warszawa, Kraków 1998.
5. Podstawy zarządzania operacyjnego. Praca zbiorowa pod redakcją Z. Jasińskiego. Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2005.
6. Rześny–Cieplińska J., Organizatorzy transportu w kształtowaniu ładu przestrzennego gospodarki. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
7. Szałucki K: Przedsiębiorstwa transportowe. Warunki i mechanizmy równowagi. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
8. Szymańska E., Efektywność przedsiębiorstw – definiowanie i pomiar. Roczniki Nauk Rolniczych, seria G, t.97, z.2, Warszawa 2010.
9. Ustawa z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie drogowym Dz. U. 2011 nr 5 poz.13.
10. Ustawa z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym Dz. U. 2007 nr 125 poz. 874.
11. Wersty B., Założenia metodyczne i walory użytkowe diagnostyki ekonomicznej. Ekonomika i Organizacja Pracy nr 10, Warszawa 1981.
12. Więckowski J., Planowanie i diagnostyka ekonomiczna w przedsiębiorstwach przemysłowych. PWE, Warszawa 1983.