

Irena Kropsz-Wydra✉, Ewelina Janicka
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu

Zmiany sytuacji finansowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu w latach 2019–2022

Changes in the financial situation of the Municipal Transport Company in Wrocław in 2019–2022

Synopsis. Głównym celem artykułu była ocena zmian sytuacji finansowej wybranej firmy transportowej na przykładzie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu w latach 2019–2022. Do analizy pozyskano dane ze sprawozdań finansowych, a wyniki opracowano metodą analizy ekonomicznej z wykorzystaniem wskaźników finansowych. Analiza wskaźnikowa umożliwiła ocenę płynności, sprawności działania, a także rentowności i zadłużenia przedsiębiorstwa. Szczegółowa analiza i ocena kondycji finansowej wykazała, że pomimo starań wybrana firma transportowa ma trudności finansowe i problemy z wypłacalnością. Wyniki wskaźników sprawności działania i zadłużenia tylko potwierdzają wcześniejszą ocenę wskazującą na to, że firma boryka się z problemami finansowymi.

Słowa kluczowe: analiza ekonomiczna, sytuacja finansowa, firma transportowa

Abstract. The main objective of the article was to assess the changes in the financial situation of the selected transport company using the example of the Municipal Transport Company in Wrocław in the years 2019–2022. Data from financial statements were obtained for the analysis and the results were developed using the economic analysis method using financial indicators. The indicator analysis made it possible to assess the liquidity, efficiency of operation as well as profitability and debt of the company. A detailed analysis and assessment of its financial condition showed that despite its efforts, the selected transport company has financial difficulties and problems with solvency. The results of the efficiency of operations and debt indicators only confirm the previous assessment, indicating that the company is struggling with financial problems.

Key words: economic analysis, financial situation, transport company

Kody JEL: G32, L32, L91

✉ **Irena Kropsz-Wydra** – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Katedra Ekonomii Stosowanej; e-mail: irena.kropsz-wydra@upwr.edu.pl; <https://orcid.org/0000-0002-1835-3256>

Ewelina Janicka – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Katedra Ekonomii Stosowanej; e-mail: ewcia.ja@o2.pl

Wstęp

Gospodarka rynkowa, która spowodowała nasilenie konkurencji między przedsiębiorcami, wymaga od przedsiębiorstwa ciągłej weryfikacji i oceny wyników finansowych. Informacje analityczne oraz ocena bieżącej działalności jednostki umożliwiają sprawne i skuteczne zarządzanie, a kierownicy przedsiębiorstw zostali zobligowani do szukania jak najlepszych rozwiązań. Jest to możliwe dzięki wykorzystaniu metody analizy ekonomicznej.

W praktyce gospodarczej do oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa najszerze zastosowanie znajduje analiza wskaźnikowa. Wskaźniki finansowe i ich porównanie w czasie umożliwia ustalenie mocnych i słabych stron sytuacji finansowej jednostki gospodarczej [Bednarski 2007]. Nie sposób przecenić roli analizy finansowej, zarówno jako narzędzia zarządzania przedsiębiorstwem, jak i narzędzia do oceny jego pozycji. Właściwe zarządzanie przedsiębiorstwem ukazujące generowanie zysków oraz kreowanie wartości, zachowując akceptowalny poziom ryzyka, odzwierciedla pozytywną ocenę sytuacji finansową przedsiębiorstwa. „Analiza finansowa ułatwia podejmowanie decyzji w firmie oraz sprzyja racjonalizacji procesów gospodarczych. Ma ona na celu wykrywanie struktury zjawisk i procesów występujących w działalności gospodarczej przedsiębiorstw, ustalenie ich powiązań, ustalenie wielkości i przyczyn odchylenia stanów rzeczywistych od postulowanych” [Korol 2013, s. 13].

Do oceny dynamiki zmian w sytuacji finansowej przedsiębiorstwa w praktyce powszechnie wykorzystuje się analizę pionową i poziomą struktury bilansu, rachunku zysków i strat oraz analizę wskaźnikową. Analiza wskaźnikowa stanowi przykład narzędzia badawczego, które wykorzystuje metodę zależności zjawisk [Walczak 2007]. Według Pomykalskiej i Pomykalskiego „Analiza wskaźnikowa kondycji finansowej przedsiębiorstwa stanowi uzupełnienie wstępnej analizy podstawowych dokumentów finansowych i jest oparta na badaniach wzajemnych relacji zachodzących pomiędzy poszczególnymi elementami sprawozdań finansowych” [2007, s. 66]. W nauce i praktyce upowszechniły się grupy wskaźników, które stosowane są na potrzeby oceny sytuacji finansowej jednostki oraz zachodzącej w niej dynamiki zmian. Do najpowszechniej stosowanych zalicza się wskaźniki płynności, sprawności działania, rentowności i zadłużenia.

Wyniki analizy wskaźnikowej pozwalają ustalić tempo i strukturę zmian, jednak nie dają możliwości oceny przyczyn takiej sytuacji. Analiza wskaźnikowa to bardzo użyteczne narzędzie, ale tylko wtedy, gdy analityk będzie świadomy jej ograniczeń, a obliczony wskaźnik jest użyteczny, gdy będzie porównany z określonym standardem [Dudycz i Skoczylas 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021a, b, 2023]. Zwraca się również uwagę na to, że wyniki powinny być interpretowane z ostrożnością, co jest szczególnie istotne w sytuacji prognozowania trendów rozwoju przedsiębiorstwa [Panfil 2011].

Materiały i metody

Celem opracowania była ocena zmian sytuacji finansowej firmy transportowej na przykładzie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego zlokalizowanego we Wrocławiu. Przedsiębiorstwo wybrano w sposób celowy, kierując się lokalizacją

oraz potrzebą poznania jego sytuacji finansowej przy uwzględnieniu specyfiki przedsiębiorstwa, którego podstawowym zadaniem nie jest generowanie zysku, ale prowadzenie usług w zakresie transportu publicznego. Podjęty w opracowaniu problem ma odpowiedzieć na pytanie: jakie zmiany nastąpiły w sytuacji finansowej przedsiębiorstwa oraz czy były one pozytywne dla przedsiębiorstwa w analizowanym czasie? Materiały zebrano w ramach przygotowania pracy licencjackiej. Badania przeprowadzono w latach 2019–2022. Zakres merytoryczny obejmował analizę wstępną bilansu przedsiębiorstwa, określając strukturę aktywów i pasywów [Bednarski 2007]. Dodatkowo zastosowano analizę wskaźnikową [Wędzki 2019]. Materiały źródłowe zgromadzono metodą dokumentacyjną, na podstawie danych ze sprawozdań finansowych wybranego przedsiębiorstwa [Szatur-Jaworska 2010]. Do interpretacji wyników badań zastosowano metodę opisową oraz analizę porównawczą. [Kopeć 1983, Stachak 2006, Kawa 2013, Michalak 2016]. Do oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa wykorzystano metodę analizy wskaźnikowej, przy uwzględnieniu wskaźników: płynności, sprawności działania, rentowności i zadłużenia [Ćwiakła-Małys i Nowak 2001, Kowalak 2003, Sierpińska i Jachna 2004, Nowak 2005, Bednarski 2007, Kołosowska i in. 2018]. Wyniki zestawiono w tabelach.

Wyniki badań

Ocenę działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji we Wrocławiu rozpoczęto od wstępnej analizy struktury majątkowej i kapitałowej firmy, przy użyciu danych z bilansu. „Bilans to dokument ilustrujący stan na wybrany moment w przeszłości lub obrazuje przewidywaną sytuację finansowo-majątkową przedsiębiorstwa w określonym czasie” [Jantoń-Drozdowska 2017, s. 105]. Jest to zestawienie wartości środków, którymi dysponuje przedsiębiorstwo oraz źródeł ich pochodzenia [Szymańska 2007].

W wybranym przedsiębiorstwie ogólny trend wartości aktywów trwałych był do 2021 roku rosnący, najwyższy poziom osiągnął w 2021 roku około 90%, a następnie aktywa trwałe nieznacznie spadły. Może to wskazywać na zużycie aktywów trwałych lub sprzedaż niektórych składników majątku. Ponadto aktywa trwałe przekraczały 80% udziału w sumie bilansowej, systematycznie notując wzrost w analizowanym czasie (tab. 1). W strukturze aktywów trwałych większość stanowiły rzeczowe aktywa trwałe, ponad 79%. Podobny rosnący trend w zakresie aktywów ogółem, w tym aktywów trwałych, a także kapitałów własnych i obcych, obserwuje Wąsowicz [2018], analizując strukturę majątkowo-kapitałową miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych. Dodatkowo w swoich badaniach wykazuje wysoki udział aktywów trwałych w strukturze majątku tych przedsiębiorstw. Znalazło to również odzwierciedlenie w strukturze majątku Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu.

Aktywa obrotowe również ulegały zmianom w latach 2019–2022, ale wykazywały zmniejszający się udział w strukturze bilansu. W obrębie poszczególnych składników aktywów obrotowych nie odnotowano stałej tendencji. Zapasy w ciągu trzech kolejnych lat wzrosły z około 1,2 do 1,9%. Z kolei obniżył się udział należności krótkoterminowych z około 7% w 2019 roku do 3% w 2022 roku oraz udział inwestycji krótkoterminowych z 11% do około 7,5%. Analizując dane dotyczące kapitałów, zobowiązań oraz zysków (strat) w latach 2019–2022, można zauważyć kilka istotnych trendów i zmian,

Tabela 1. Wskaźniki struktury aktywów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu w latach 2019–2022 [%]

Table 1. Asset structure indicators of the Municipal Transport Company in Wrocław in 2019–2022 [%]

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Aktywa trwałe	80,73	85,01	89,95	87,14
Wartości niematerialne i prawne	0,16	0,26	0,34	0,24
Rzeczowe aktywa trwałe	79,34	82,66	86,60	84,52
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	1,22	2,10	3,01	2,37
Aktywa obrotowe	19,27	14,99	10,05	12,86
Zapasy	1,15	1,43	1,53	1,88
Należności krótkoterminowe	7,00	1,88	1,29	3,06
Inwestycje krótkoterminowe	11,01	11,41	6,82	7,48

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

które mogą mieć wpływ na sytuację finansową badanego przedsiębiorstwa. W pasywach bilansu ponad 78% stanowiły zobowiązania i rezerwy na zobowiązania (tab. 2), a pozostałą część tworzył kapitał własny, który stanowił w analizowanym okresie ponad 17%, w tym w 2020 roku jego udział wynosił ponad 21%. Udział kapitału podstawowego od 2029 roku obniżył się o około 7% w 2022 roku. Niestety Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu w analizowanych latach 2019–2022 nie wykazywało bieżącego zysku tylko stratę, która z roku na rok się zwiększała. Również sytuacji nie poprawia wykazywana strata z lat ubiegłych, chociaż jej udział w analizowanym czasie maleje. Stratę do 2022 roku wykazywało również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Poznaniu, chociaż według raportu, 2023 rok zamknął się zyskiem [Raport 2023]. Stratę netto w 2022 roku odnotowało również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Lublinie, które w 2023 roku zwiększyło ją o ponad 62% [Sprawozdanie 2024].

Analiza bilansu obejmuje określenie struktury kapitałowo-majątkowej podmiotu gospodarczego i rozpoznanie powiązań pomiędzy poszczególnymi składnikami aktywów i pasywów. Istotna jest złota reguła bilansowa, według której majątek trwały obciążony wysokim ryzykiem, powinien być w pełni finansowany kapitałem własnym przedsiębiorstwa. Z danych wynika, że w analizowanym przedsiębiorstwie we wszystkich latach złota reguła bilansowa nie została zachowana, a wartość wskaźnika poniżej 0,5 może przyczyniać się do zwiększenia ryzyka utraty płynności finansowej. Podobne wyniki wskaźnika pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym zaobserwowano w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Lublinie, 19,36% w 2022 roku oraz 10,91 w 2023 roku [Sprawozdanie 2024]. W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie wskaźnik ten w 2022 roku kształtował się na poziomie 31,57% [Wąsowicz 2023], natomiast w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Poznaniu wynosił 39% i w 2023 roku 36% [Raport 2023]. W przedsiębiorstwie ważna jest również relacja majątku obrotowego do zobowiązań krótkoterminowych,

Tabela 2. Wskaźniki struktury pasywów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu w latach 2019–2022 [%]

Table 2. Liabilities structure indicators of the Municipal Transport Company in Wrocław in 2019–2022 [%]

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Kapitał (fundusz) własny	17,21	21,24	17,23	17,38
Kapitał (fundusz) podstawowy	32,89	34,95	32,49	26,34
Zysk (strata) z lat ubiegłych	–14,77	–11,62	–9,64	–3,51
Zysk (strata) netto	–0,92	–2,10	–5,62	–5,45
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	82,79	78,76	82,77	82,62
Rezerwy na zobowiązania	1,00	1,04	0,88	0,78
Zobowiązania długoterminowe	21,38	18,18	24,2	37,76
Zobowiązania krótkoterminowe	11,41	10,04	13,7	10,57
Rozliczenia międzyokresowe	49,00	49,50	43,99	33,51

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

która określa poziom płynności finansowej i zdolność przedsiębiorstwa do regulowania bieżących zobowiązań. Informuje o stopniu pokrycia aktywów obrotowych przez pasywa bieżące. Wartość wskaźnika nieprzekraczająca 100% oznacza, że w przedsiębiorstwie część aktywów obrotowych jest finansowana przez kapitał stały. Wskaźniki płynności odzwierciedlają poziom finansowania aktywów obrotowych kapitałem pracującym. Im jego wartość jest wyższa, tym bardziej korzystna jest sytuacja finansowa podmiotu gospodarczego w zakresie płynności. Utrata płynności grozi bardzo poważnymi konsekwencjami dla przedsiębiorstwa i może doprowadzić do jego upadłości [Szymańska 2007]. W analizowanym przedsiębiorstwie jedynie w 2021 roku aktywa obrotowe były finansowane kapitałem pracującym, w pozostałych latach natomiast część aktywów obrotowych znalazła pokrycie w kapitale stałym (tab. 3).

Tabela 3. Wybrane relacje pomiędzy aktywami i pasywami

Table 3. Selected relationships between assets and liabilities

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	21,31	24,98	19,16	19,95
Wskaźnik pokrycia majątku obrotowego kapitałami krótkoterminowymi	59,22	66,97	136,24	82,16

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

Badanie płynności pozwala zmierzyć zdolność przedsiębiorstwa do spłaty bieżących zobowiązań finansowych, do których realizacji wykorzystywane są składniki majątku obrotowego: zapasy, należności krótkoterminowe i środki pieniężne, które można zamienić na gotówkę. Analizie poddano trzy wskaźniki płynności finansowej. Pierwszy, wskaźnik bieżącej płynności, traktowany jako podstawowy miernik zdolności przedsiębiorstwa do

splacania zobowiązań bieżących i jego wartość powinna wahać się w granicy 1,2–2,0. Następny wskaźnik podwyższonej płynności pozwala ocenić spłatę bieżących zobowiązań za pomocą łatwiej dostępnych składników majątku obrotowego, a jego wartość powinna być w przedziale 0,9–1,0. Trzeci, to wskaźnik środków pieniężnych, obrazujący stopień pokrycia zobowiązań bieżących aktywami o wysokim stopniu płynności finansowej. Wskaźnik ten powinien przyjmować wartość 0,1–0,2 [Stępień 2023].

Wskaźnik bieżącej płynności dla analizowanego przedsiębiorstwa wynosił w 2019 roku 1,69, następnie w kolejnych dwóch latach obniżył się do wartości 0,73, co może świadczyć o przejściowych trudnościach finansowych, gdyż w 2022 roku wzrósł do 1,22, przekraczając granicę minimalną. Odnosząc uzyskane wyniki wskaźnika bieżącej płynności do innych przedsiębiorstw z branży, można zaobserwować, że w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Lublinie wskaźnik ten w był niższy, w 2022 roku osiągnął poziom 0,96 oraz w 2023 roku jeszcze się obniżył do 0,67 [Sprawozdanie 2024]. W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Poznaniu w 2022 roku wskaźnik bieżącej płynności był wyższy w 2022 roku i wyniósł 1,43, ale w 2023 roku się obniżył do poziomu 0,55, co wskazuje na pojawienie się trudności w regulowaniu zobowiązań [Raport 2023]. W Miejskim Przedsiębiorstwie komunikacyjnym S.A. w Krakowie poziom wskaźnika bieżącej płynności oscylował w 2022 roku na poziomie 0,82, wykazując tendencję zniżkową w stosunku do roku wcześniejszego, a zwłaszcza w odniesieniu do 2020 roku, stanowiąc poważny sygnał ostrzegawczy [Wąsowicz 2023]. Wskaźnik podwyższonej płynności w 2019 roku wynosił w analizowanym przedsiębiorstwie 1,58, a w 2020 roku 1,32, z kolei w 2021 roku jego wartość obniżyła się do 0,59. W okresie trzech lat zaobserwowano tendencję malejącą, co nie jest to korzystne dla przedsiębiorstwa. Satysfakcjonujący wynik odnotowano w 2022 roku, ponieważ wskaźnik ten wyniósł wówczas 1,00, co oznaczało, że przedsiębiorstwo może szybko regulować bieżące wydatki. Wskaźnik podwyższonej płynności w 2022 roku na nieco niższym poziomie odnotowało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Lublinie, a w Miejskim Przedsiębiorstwie komunikacyjnym sp. z o.o. w Poznaniu wskaźnik ten osiągnął zalecaną wartość optymalną 1,21 [Sprawozdanie 2024]. Niestety w analizowanym przedsiębiorstwie w wszystkich latach wskaźnik środków pieniężnych przyjmował wartość powyżej 0,2, co świadczy o nie najlepszym zarządzaniu środkami pieniężnymi. W takiej sytuacji lepszym rozwiązaniem byłoby zainwestowanie zgromadzonych środków pieniężnych (tab. 4). Wskaźnik podwyższonej płynności finansowej powyżej 0,2 również notowano w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Poznaniu [Raport 2023].

Tabela 4. Wskaźniki płynności finansowej

Table 4. Financial liquidity ratios

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Bieżącej płynności	1,69	1,49	0,73	1,22
Podwyższonej płynności	1,58	1,32	0,59	1,00
Środków pieniężnych	0,96	1,14	0,50	0,71

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

Zastosowanie analizy wskaźnikowej pozwala również na ocenę sprawności działania przedsiębiorstwa. Dzięki zastosowaniu analizy można ocenić efektywność wykorzystania zasobów majątkowych w istniejących warunkach zewnętrznych, które często ulegają zmianom [Gołębiowski 2014]. Do pomiaru sprawności zasobów majątkowych w analizowanym przedsiębiorstwie wykorzystano wskaźniki rotacji i cyklu rotacji: zapasów, zobowiązań i należności (tab. 5). Wskaźnik rotacji zapasami pokazuje, ile razy w okresie roku następuje odnowienie stanu zapasów. Z wyliczeń wynika, że w 2019 roku zapasy odnawiano 39 razy i pomimo tendencji spadkowej w kolejnych analizowanych latach wskaźnik ten nadal utrzymywał się na bardzo wysokim poziomie. Oznacza to, że zapasy były na stanie dość krótko. Potwierdza to wskaźnik rotacji zapasów, wskazując, że długość cyklu w przypadku tego rodzaju składników majątku wynosiła w 2019 roku 9 dni, wzrastając w 2022 roku do 12 dni. W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Lublinie wskaźnik rotacji zapasami w 2012 roku był na podobnym poziomie i wynosił 12 dni, a w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Poznaniu 16 dni. Miernikiem określającym stan zobowiązań w przedsiębiorstwie jest wskaźnik ich rotacji, który wynosił około pięciu cykli w roku, obniżając się do czterech w ostatnich dwóch latach analizy. Oznacza to, że jeden cykl spłaty zobowiązań w analizowanym okresie wydłużył się z około 69 do 86 dni.

Tabela 5. Wskaźniki sprawności działania

Table 5. Performance indicators

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Rotacja zapasami	39,31	39,18	33,16	29,24
Cykl zapasami (dni)	9,16	9,19	10,86	12,31
Rotacja zobowiązań	5,23	4,69	4,12	4,21
Cykl zobowiązań (dni)	68,79	76,76	87,43	85,59
Rotacja należności	48,43	64,53	95,5	41,41
Cykl należności (dni)	7,43	5,58	3,77	8,69
Cykl środków pieniężnych	-52,19	-61,99	-72,80	-64,59

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

Z analiz należności przedsiębiorstwa wynika, że wartość wskaźnika rotacji należności również utrzymuje się na dość wysokim poziomie – obejmuje 48–95 cykli w roku. Oznacza to, że należności do przedsiębiorstwa spływają po okresie od czterech do ośmiu dni. Okres wpływu należności w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Poznaniu również wynosił około czterech dni w 2022 roku [Raport 2023], w Krakowie natomiast ponad 40 dni [Wąsowicz 2023]. Z kolei w Lublinie okres wpływu należności był bardzo długi i wynosił aż 111 dni [Sprawozdanie 2023]. Regulacja zobowiązań krótkoterminowych w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. we Wrocławiu w 2022 roku trwała średnio około 86 dni (tab. 5). W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, podobnie jak we Wrocławiu, wskaźnik ten wynosił przeciętnie średnio 70 dni, a w 2022 roku nawet 120 dni, co uwiadamia pojawiające się

problemy w przedsiębiorstwie [Wąsowicz 2023]. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Lublinie regulowało swoje zobowiązania krótkoterminowe również w podobnym zakresie czasowym, po około 65 dniach [Sprawozdanie 2023]. Dopełnieniem analizy operacyjności jest wskaźnik cyklu środków pieniężnych, który jest różnicą między sumą wskaźnika cyklu zapasów i należności a cyklem zobowiązań. Wartość tego wskaźnika w badanym przedsiębiorstwie była ujemna – utrzymywała do 2021 roku tendencję spadkową na poziomie około –21. Powodem takiej sytuacji był dość długi okres spłaty zobowiązań przez kontrahentów, a liczba dni spłaty zobowiązań znacznie przewyższała okres obrotu zapasami i inkasa należności (tab. 5).

Poza płynnością i sprawnością działania przedsiębiorstwa istotna jest rentowność. Wskaźniki rentowności dostarczają informacji o zarządzaniu majątkiem i kapitałem przedsiębiorstwa. Określają zyskowność działania podmiotu gospodarczego przez odniesienie zysku do sprzedaży, majątku lub kapitału własnego oraz całkowitego [Jantoń-Drozdowska i Mikołajewicz-Woźniak 2017]. Pozwalają zlokalizować oraz zasygnalizować problemy w sektorze przedsiębiorstw [Kochalski 2023]. Zdaniem Burzym [1971, s. 38] „rentowność jest to relatywna wielkość wyniku finansowego, odzwierciedlająca opłacalność działalności gospodarczej”. Według Szymańskiej [2007] rentowność warunkuje rozwój przedsiębiorstwa.

Wskaźnikiem wskazującym na generowanie zysku ze sprzedaży jest wskaźnik rentowności sprzedaży netto. Analiza danych w badanym przedsiębiorstwie wykazała, że wartości tego wskaźnika są bardzo niskie. Dodatkowo zaobserwowano tendencję spadkową, ponieważ w 2019 roku wskaźnik ten ukształtował się na poziomie –2,17%, a w 2022 roku obniżył się do –12%. Można zatem stwierdzić, że koszty i zobowiązania pochłaniają uzyskane przez przedsiębiorstwo przychody. Wskaźnik rentowności sprzedaży brutto był zmienny w analizowanym okresie. W 2019 roku wynosił –2,5%, a w kolejnym roku obniżył się do –4%. W 2021 roku nastąpił wzrost tego wskaźnika do wartości –0,01%, co było pozytywną zmianą dla przedsiębiorstwa. Niestety 2022 rok spowodował ponowny spadek wartości rentowności sprzedaży brutto do poziomu –12%. W analizowanym okresie wartość wskaźnika rentowności sprzedaży brutto obniżyła się zatem o 9,5% (tab. 6).

Wskaźnik rentowności majątku (ROA) również wykazywał we wszystkich latach wartości ujemne, co świadczy o generowaniu straty przez przedsiębiorstwo. Sytuacja w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym sp. z o.o. w Lublinie była jeszcze gorsza, gdyż w 2022 roku rentowność majątku wynosiła tam –10,23%, a w 2023 roku obniżyła się do –18,23% [Sprawozdanie 2024]. Wskaźnik rentowności kapitałów własnych, który również umożliwia ocenę sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, niestety też nie osiągnął zadowalającego poziomu, ponieważ tak jak poprzedni wskaźnik jego wartości w analizowanych latach były ujemne z tendencją malejącą. Spadek w analizowanym okresie o prawie 29% daje przedsiębiorstwu znikome szanse na dalszy rozwój (tab. 6). Ujemna rentowność firmy jest wynikiem tego, że przedsiębiorstwo generuje straty zamiast zysków. Należy zatem przeanalizować sytuację i podjąć działania naprawcze.

Podobnie jak Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu, stratę i ujemną rentowność odnotowało w 2022 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o.o. [Raport 2023]. Zdecydowanie gorzej wygląda sytuacja w Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. w Lublinie, notując rentowność

Tabela 6. Wskaźniki rentowności

Table 6. Profitability ratios

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Rentowność sprzedaży netto	-2,17	-4,04	-11,85	-11,96
Rentowność sprzedaży brutto	-2,48	-4,05	-0,01	-12,00
Rentowność majątku (ROA)	-1,03	-2,03	-5,82	-6,02
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	-5,89	-10,62	-30,39	-34,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

kapitałów własnych na poziomie -69,44% w 2022 oraz -203,18% w 2023 roku [Sprawozdanie 2024]. Utrzymująca się ujemna rentowność w przedsiębiorstwie przez wiele lat może spowodować upadek podmiotu gospodarczego. Jednak specyfika miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego świadczącego usługi publiczne różni się od innych przedsiębiorstw. Dużą rolę w funkcjonowaniu przedsiębiorstw komunikacyjnych odgrywają jednostki samorządu terytorialnego na szczeblu zarówno lokalnym (gminy, powiaty), jak i regionalnym (województwa), które finansują lokalny transport zbiorowy, niejednokrotnie pokrywając ich straty oraz określając wielkość ponoszonych na to zadanie dopłat.

Transport publiczny jest jedną ze sfer aktywności jednostek samorządu terytorialnego, gdyż wykonywanie zadań własnych przez te jednostki, a do takich zalicza się zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, wymaga zabezpieczenia źródeł ich finansowania. Analiza budżetów gmin pod kątem wydatków ponoszonych na finansowanie komunikacji miejskiej przeprowadzona w latach 2007–2017 przez Ziolo i Niedzielskiego wykazała, że wydatki te stanowią znaczące obciążenie dla budżetów miast, a wpływy z biletów komunikacji miejskiej średnio pokrywały 40% zapotrzebowania na finansowanie. Najwięcej na lokalny transport w tym czasie w przeliczeniu na mieszkańca wydatkowały: Warszawa, Poznań, Gdynia i Gdańsk, najmniej wydatków natomiast poniosły Sopot i Toruń [Ziolo i Niedzielski 2019].

Ostatnim elementem analizy finansowej w badanym przedsiębiorstwie jest określenie źródeł jego finansowania. Zdaniem Garbusiewicza [2014] analiza zadłużenia ustala poziom i strukturę zaangażowanych w przedsiębiorstwie kapitałów obcych, które mogłyby zagrażać niezależności finansowej. Diagnoza wynikająca z analizy struktury finansowej ma decydujące znaczenie w przyznawaniu kredytów [Szymańska 2007]. Ważne jest, by przedsiębiorstwo było w stanie spłacić zadłużenie w ustalonym terminie i w określonej wysokości. Wyliczone wskaźniki określają stopień ryzyka finansowego i możliwości dalszego pozyskiwania środków pieniężnych z zewnętrznych źródeł finansowania (tab. 7). Jednym z najczęściej stosowanych wskaźników jest wskaźnik ogólnego zadłużenia, który jest stosunkiem ogółu zobowiązań do aktywów przedsiębiorstwa. Wskaźnik ten utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie, około 0,80, zdecydowanie przekraczając górną granicę przedziału optymalnego zadłużenia na poziomie 0,3–0,5. Świadczy to o dużym uzależnieniu finansowym od kapitału obcego oraz o małym zaangażowaniu kapitału własnego. Wysokość tego wskaźnika wskazuje na duże ryzyko finansowe związane z koniecznością spłaty kredytów wraz z odsetkami. Wyniki wskazują,

że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. we Wrocławiu nie jest jedynym przedsiębiorstwem komunikacyjnym, które wykazuje wysoki poziom zadłużenia ogółem. Przykładem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Lublinie, które w 2022 roku osiągnęło zadłużenie na poziomie 0,81, a w 2023 roku zadłużenie to zwiększyło się do krytycznej wręcz granicy 0,91 [Sprawozdanie 2024]. Okazuje się, że przedsiębiorstwa komunikacyjne we Wrocławiu i Lublinie są bardziej zadłużone, niż inne przedsiębiorstwa w branży. Dla porównania, zadłużenie ogólne Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie wynosiło ponad 0,72 [Wąsowicz 2023], a zadłużenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. w Poznaniu było zdecydowanie niższe, osiągając w 2022 roku poziom około 0,20 [Raport 2023].

Tabela 7. Wskaźniki zadłużenia

Table 7. Debt ratios

Wyszczególnienie	2019	2020	2021	2022
Ogólnego zadłużenia	0,83	0,79	0,83	0,83
Zadłużenia długoterminowego	0,21	0,18	0,24	0,38
Zadłużenia kapitału własnego	4,81	3,71	4,80	4,75

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań firmy.

Source: own study based on company reports.

W ocenie zadłużenia podmiotów gospodarczych wykorzystuje się również wskaźnik zadłużenia długoterminowego, który informuje, która część majątku jest finansowana kapitałem długoterminowym. W badanym przedsiębiorstwie jego wartość była bardzo niska i wynosiła w 2019 roku 0,21, a w 2020 roku 0,18. W latach 2021 i 2022 nastąpił wzrost wskaźnika zadłużenia długoterminowego z 0,24 do 0,38. To pozytywnie wpłynęło na przedsiębiorstwo, ponieważ wysokość tego wskaźnika zbliżona do stabilności finansowej jest pożądana. Parametrem informującym, jaka kwota zobowiązań przypada na jednostkę kapitału własnego, jest wskaźnik zadłużenia kapitału własnego. W 2019 roku jego wartość wynosiła 4,81, ale w 2020 roku wskaźnik ten obniżył się do 3,71. W następnych latach utrzymywał się na poziomie powyżej 4,75. Wzrost tego wskaźnika oznacza zaangażowanie obcych źródeł finansowania względem kapitału własnego, co prowadzi do zwiększenia zadłużenia firmy.

Podsumowanie i wnioski

Wykorzystywana w procesie zarządzania przedsiębiorstwem analiza finansowa nie powinna być utożsamiana z kontrolą, którą można zdefiniować jako stwierdzenie odchyłeń między rzeczywistymi osiągnięciami a zamierzonymi, bądź normami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń. Kryterium oceny w procesie analizy finansowej powinna być racjonalność działania, gdyż ocena kondycji finansowej przedsiębiorstwa jest na tyle wiarygodna, o ile wiarygodne są dane, na podstawie których ją sporządzono. Przeprowadzona analiza oceny zmian sytuacji finansowej wybranej firmy transportowej w latach 2019–2022 pozwoliła zrealizować cel opracowania, a także zapoznać się z działalnością Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. we Wrocławiu.

Analiza struktury majątkowo-kapitałowej ujawniła kilka istotnych zmian. W badanym okresie firma doświadczała wzrostu aktywów trwałych, które były głównie skoncentrowane w rzeczowych aktywach trwałych, aktywa obrotowe natomiast były niestabilne, ale zauważalne były pozytywne sygnały w ostatnim roku analizy. Wyniki wskazują na potrzebę dokładniejszego zbadania czynników odpływu aktywów obrotowych oraz konieczność poprawy ściągальności należności. Udział zapasów i inwestycji krótkoterminowych sugeruje zmiany w strategii operacyjnej i inwestycyjnej firmy.

Kapitał własny i kapitały podstawowe wykazują stabilność, z kolei ujemny zysk netto oraz wcześniejsze straty potwierdzają potrzebę poprawy efektywności operacyjnej. Pewne obawy może budzić wzrost udziału zobowiązań długoterminowych. Jeśli przekłada się to na inwestycje, które w przyszłości przyniosą zyski, może to być zmiana pozytywna. Warto zwrócić uwagę na stabilność finansową, szczególnie kapitału własnego w stosunku do majątku trwałego oraz na zarządzanie kapitałami krótkoterminowymi w kontekście pokrycia majątku obrotowego. Generalnie przedsiębiorstwo generuje straty i niezbyt dobrze radzi sobie z zarządzaniem środkami pieniężnymi.

Analiza wskaźników płynności sugeruje, że przedsiębiorstwo zmagало się z problemami regulacji bieżących zobowiązań w 2021 roku, w kolejnych latach natomiast nastąpiła poprawa w tym zakresie. Ostatecznie w 2022 roku wskaźniki płynności potwierdziły stabilizację sytuacji finansowej, mimo że nadal sygnalizują pewne ryzyko. Warto monitorować te wskaźniki w kolejnych latach, aby ocenić, czy pozytywna tendencja się utrzyma.

Ocena sprawności działania wykazała w analizowanym okresie pewne problemy ze sprzedażą i zarządzaniem zapasami, co wpływa na wydłużenie cykli związanych z tymi wskaźnikami. Osłabienie rotacji należności i widoczny wzrost cyklu zobowiązań mogą również wskazywać na trudności w utrzymaniu płynności finansowej w przedsiębiorstwie. Wskazane jest przeanalizowanie przyczyn tych trendów i zidentyfikowanie działań, które mogłyby poprawić efektywność operacyjną i finansową podmiotu.

W analizowanych latach firma borykała się z rosnącymi stratami we wszystkich kluczowych obszarach związanych z rentownością. To sygnał, że może być potrzebna gruntowna rewizja strategii działania, optymalizacja działań kosztowych lub zmiana modelu biznesowego, aby poprawić sytuację finansową i rentowność przedsiębiorstwa w przyszłości.

Ogólne zadłużenie przedsiębiorstwa stabilizuje się, co może być pozytywnym sygnałem, lecz warto zwrócić uwagę na wzrost długoterminowego zadłużenia, które może powodować większe ryzyko finansowe w przyszłości. Spadek w zadłużeniu kapitału własnego w 2020 roku i późniejsze ustabilizowanie na wysokim poziomie w porównaniu do 2019 roku może sugerować różnice w postrzeganiu inwestycji przez inwestorów bądź zmiany w kontekście finansowym przedsiębiorstwa. Pozyskane dane potwierdziły, że przedsiębiorstwo korzysta z kredytów i dofinansowań.

Należy wziąć pod uwagę to, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne *we sp. z o.o.* Wrocławiu nie jest wyznaczone do generowania zysku, lecz do prowadzenia usług w zakresie transportu publicznego. Otrzymuje więc dotacje i zwrot kosztów od gminy. Przeprowadzona analiza może mieć istotne znaczenie w rozumieniu otaczających nas dóbr publicznych. Może również przyczynić się do podjęcia odpowiednich kroków i pogłębionej analizy przedsiębiorstwa, a to może prowadzić

do pozytywnych zmian w przedsiębiorstwie. Ważne jest, aby organy decyzyjne przedsiębiorstwa prawidłowo interpretowały i modyfikowały podejmowane działania celem lepszego funkcjonowania.

Bibliografia

- Bednarski L., 2007: *Analiza finansowa w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa.
- Burzym E., 1971: *Pomiar i ocena rentowności przedsiębiorstw przemysłowych*, PWE, Warszawa.
- Ćwiakała-Małys A., Nowak W., 2001: *Analiza sytuacji finansowej przedsiębiorstwa w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2014: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2012 r., *Rachunkowość* 3, 55–80.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2015: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2013 r., *Rachunkowość* 3, 71–96.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2016: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2014 r., *Rachunkowość* 3, 70–96.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2017: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2015 r., *Rachunkowość* 4, 74–100.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2018: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2016 r., *Rachunkowość* 4, 62–88.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2019: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2017 r., *Rachunkowość* 4, 57–84.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2020: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2018 r., *Rachunkowość* 4, 67–94.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2021a: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2019 r., *Rachunkowość* 4, 73–100.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2021b: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2020 r., *Rachunkowość* 10, 68–95.
- Dudycz T., Skoczylas W., 2023: Wskaźniki finansowe przedsiębiorstw według działów (sektorów) za 2021 r., *Rachunkowość* 5, 61–88.
- Gabrusewicz W., 2014: *Analiza finansowa przedsiębiorstwa: teoria i zastosowanie*, PWE, Warszawa.
- Gołębiowski G., (red.), 2014: *Analiza finansowa przedsiębiorstwa*, Difin, Warszawa.
- Jantón-Drozdowska E., Mikołajewicz-Woźniak A., 2017: *Analiza finansowa jako narzędzia zarządzania przedsiębiorstwem*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Kawa J., 2013: *Metodologia, metodyka, metoda jako podstawa wywodu naukowego*, Muzeum Historii Polski, Warszawa.
- Kochalski C., 2023: *Analiza ekonomiczna przedsiębiorstw w warunkach zagrożeń*, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań.
- Kołosowska B., Voss G., Hutarska A., 2018: *Analiza finansowa w praktyce*, Difin, Warszawa.
- Kopeć B., 1983: *Metodyka badań ekonomicznych w gospodarstwach rolnych*, Wydawnictwo Akademii Rolniczej, Wrocław.
- Korol T., 2013: *Nowe podejście do analizy wskaźnikowej w przedsiębiorstwie*, Wolters Kluwer Business, Warszawa.
- Kowalak R., 2003: *Ocena kondycji finansowej przedsiębiorstwa*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr sp. z o.o., Gdynia.

- Michalak B., 2016: Metody porównawcze stosowane w badaniach systemów wyborczych, Wydawnictwo Adam Marszałek z Torunia, Toruń.
- MPK Lublin, 2024: Sprawozdanie zarządu z działalności spółki w 2023 roku, Lublin.
- MPK Poznań, 2023: Raport Roczny 2023, Poznań.
- Nowak E., 2005: Analiza sprawozdań finansowych, PWE, Warszawa.
- Panfil M. (red), 2011: Finansowanie rozwoju przedsiębiorstwa. Studia przypadków, Difin, Warszawa.
- Pomykańska B., Pomykański P., 2007: Analiza finansowa przedsiębiorstwa, PWN, Warszawa.
- Sierpińska M., Jachna T., 2004: Ocena przedsiębiorstw według standardów światowych, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Stachak S., 2006: Podstawy metodologii nauk ekonomicznych, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Stępień K., 2023: Mierniki nadrzędnych celów działalności przedsiębiorstwa: rentowność, płynność finansowa, wypłacalność, CeDeWu, Warszawa.
- Szatur-Jaworska B., 2010: Ewaluacja w służbach społecznych, Mazowieckie Centrum Polityki Społecznej, Warszawa.
- Szymańska E., 2007: Analiza przedsiębiorstw agrobiznesu, techniczno-ekonomiczna, finansowa i strategiczna, Wydawnictwo „Wieś jutra”, Warszawa.
- Walczak M., 2007: Analiza finansowa w zarządzaniu współczesnym przedsiębiorstwem, Difin, Warszawa.
- Wąsowicz K., 2018: Efektywność przedsiębiorstw użyteczności publicznej lokalnego transportu zbiorowego, Fundacja Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków.
- Wąsowicz K., 2023: Zarządzanie rozwojem organizacji przedsiębiorstwa lokalnego transportu zbiorowego na przykładzie MPK S.A. w Krakowie, Attyka s.c. J. Jagła, W. Skrzypiec, Kraków.
- Wędzki D., 2019: Analiza wskaźnikowa sprawozdania finansowego. Według polskiego prawa finansowego. Wyd. II, Wydawnictwo Nieoczywiste, Warszawa.
- Zioło M., Niedzielski P., 2019: Finansowanie publicznej komunikacji zbiorowej w aglomeracjach miejskich w Polsce, Polityki Europejskie, Finanse i Marketing 21(70), 246–260.