

STRESZCZENIE

Wejście Polski do Unii Europejskiej wiązało się z koniecznością wielu działań dostosowawczych polskich przedsiębiorstw transportowych, związanych m.in. z unowocześnieniem taboru. Liczne projekty unijne mające na celu poprawę innowacyjności taboru wspomagają przedsiębiorstwa w podnoszeniu atutów konkurencyjności na tle krajów członkowskich. Przedsiębiorstwa transportowe, w tym także przedsiębiorstwa użyteczności publicznej transportu korzystają ze środków z projektów unijnych dotyczących inwestycji innowacyjnych, co ma bezpośredni wpływ na kształtowanie majątku, struktury kapitałowej oraz kapitału pracującego. Celem niniejszej pracy jest poznanie i zidentyfikowanie czynników kształtowania kapitałów pracujących polskich przedsiębiorstw użyteczności publicznej transportu w warunkach realizacji programowanych inwestycji innowacyjnych.

Hipoteza główna zakłada, że inwestycje innowacyjne w tabor w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej transportu kształtują dysfunkcyjną rolę kapitału pracującego. Przeprowadzone zostały badania empiryczne metodą studium przypadków na 7 podmiotach użyteczności publicznej transportu działających na terenie województwa pomorskiego. Badane przedsiębiorstwa pełnią rolę organizatorów, operatorów oraz operatorów z funkcjami organizatora.

W ramach metodologii badawczej wykorzystano dwie szczegółowe metody badawcze: metodę wywiadu bezpośredniego z przedstawicielami przedsiębiorstw użyteczności publicznej transportu z regionu pomorskiego oraz metodę badania dokumentów przedsiębiorstw. W rozprawie użyty został autorski kwestionariusz, będący bazą do oceny wpływu źródeł finansowania (ze szczególnym uwzględnieniem finansowania inwestycji taborowych) na: płynność finansową, kształtowanie kapitału pracującego oraz strukturę majątkową badanych spółek. W badaniach empirycznych wykorzystano także dane finansowe ze sprawozdań finansowych za okres 2014-2017 pozyskane od przedstawicieli badanych spółek.

Zakres merytoryczny pracy oraz przyjęta metodologia pozwoliły opracować założenia modeli kształtowania kapitałów pracujących dla przedsiębiorstw użyteczności publicznej transportu. Wyodrębniono 6 modeli, których cechy różniące zostały

podzielone na 5 grup: wielkość podmiotu, rodzaj wykorzystywanych obcych źródeł finansowania, finansowanie taboru, finansowanie majątku obrotowego oraz płynność finansowa.

Badanie wykazało, że między modelowymi założeniami kształtowania kapitałów pracujących a wynikami z badanych przypadków zachodzą różnice, które w dłuższej perspektywie mogą prowadzić do dysfunkcyjności. Badania pokazują również, że występujące różnice są wynikiem przyjętego modelu biznesowego (np. nadpłynność poprzez gromadzenie środków pieniężnych w celach przystąpienia do programowanych inwestycji). Negatywny wpływ inwestycji taborowych na wartość kapitału pracującego można uzasadnić specyfiką działania przedsiębiorstw użyteczności publicznych transportu, w tym znaczącą rolą środków trwałych.

Na podstawie przeprowadzonych badań można dokonać pozytywnej weryfikacji hipotezy głównej zakładającej, że inwestycje innowacyjne w tabor w przedsiębiorstwach użyteczności publicznej transportu kształtują dysfunkcyjną rolę kapitału pracującego.

Otrzymane wyniki umożliwiły sformułowanie następujących wniosków. Polskie przedsiębiorstwa użyteczności publicznej transportu, z uwagi na spełnianie celu społecznego, mogą liczyć na wsparcie systemowe w postaci np. dopłat. Podmioty te mają jednak również wiele ograniczeń swobody działania (ze szczególnym uwzględnieniem działań na polu inwestycyjnym) wynikających z uwarunkowań prawnych. Systemowe regulatory zewnętrzne przyczyniają się do kształtowania struktury majątkowo-kapitałowej przedsiębiorstw użyteczności publicznej transportu wpływając na poziom ich kapitałów pracujących. Uwarunkowania sytuacyjne mogą wpływać na regulatory systemowe kapitału pracującego indywidualizując innowacyjne decyzje inwestycyjne w tabor.

Michał Jurek