

Finanse

Bezpieczeństwo ekonomiczno-finansowe przedsiębiorstw sektora TSL

Wybrane problemy

Natasza Duraj, Adam Sadowski, Anna Misztal
Michał Comporek, Magdalena Kowalska



Bezpieczeństwo ekonomiczno-finansowe przedsiębiorstw sektora TSL

Wybrane problemy



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Finanse

Bezpieczeństwo ekonomiczno-finansowe przedsiębiorstw sektora TSL

Wybrane problemy

Natasza Duraj, Adam Sadowski, Anna Misztal
Michał Comporek, Magdalena Kowalska

Natasza Duraj, Adam Sadowski, Anna Misztal, Michał Comporek, Magdalena Kowalska
– Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Katedra Analizy i Strategii Przedsiębiorstwa, 90-214 Łódź, ul. Rewolucji 1905 r. nr 39

RECENZENT

Beata Skowron-Grabowska

REDAKTOR INICJUJĄCY

Beata Koźniewska

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Anna Dziadzio

SKŁAD I ŁAMANIE

Munda – Maciej Torz

KOREKTA TECHNICZNA

Leonora Gralka

PROJEKT OKŁADKI

Agencja Reklamowa efectoro.pl

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/Fanjianhua

© Copyright by Authors, Łódź 2020

© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2020

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

Wydanie I. W.09803.19.0.K

Ark. wyd. 8,0; ark. druk. 8,625

ISBN 978-83-8142-972-6

e-ISBN 978-83-8142-973-3

<https://doi.org/10.18778/8142-972-6>

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

90-131 Łódź, ul. Lindleya 8

www.wydawnictwo.uni.lodz.pl

e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl

tel. (42) 665 58 63

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział 1	
Bezpieczeństwo ekonomiczne i bezpieczeństwo finansowe jako determinanty efektywnego funkcjonowania gospodarki i przedsiębiorstwa	11
1. Pojęcie i istota bezpieczeństwa oraz zagrożenia	11
2. Bezpieczeństwo ekonomiczne oraz bezpieczeństwo ekonomiczne państwa	15
3. Pojęcie i istota bezpieczeństwa finansowego oraz bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa	17
4. Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa	19
Rozdział 2	
Wybrane problemy zarządzania bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa	29
1. Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa	29
2. Model bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa	38
3. Strategie bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw	43
4. Determinanty bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw	49
5. Obszary funkcjonalne a bezpieczeństwo finansowe	50
Rozdział 3	
Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw	53
1. Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Istota i zakres	53
2. Źródła ryzyka w łańcuchu dostaw	59
3. Systemowe rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw	61
3.1. ISO 28000:2007 – System Zarządzania Bezpieczeństwem Łańcucha Dostaw	63
3.2. ISO 22301:2012 – System Zarządzania Ciągłością Działania	66

6 Spis treści

3.3. SQAS (<i>Safety and Quality Assessment System</i>) – System Badania i Oceny Bezpieczeństwa oraz Jakości	67
3.4. Inicjatywa dotycząca bezpieczeństwa kontenerów (CSI)	68
3.5. C-TPAT (<i>Customs-Trade Partnership Against Terrorism</i>)	68
3.6. TAPA (<i>Technology Asset Protection Association</i>)	69
3.7. ISPS (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>) – Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego	70

Rozdział 4

Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych w latach 2008–2017 73

1. Sektor TSL – podstawowe informacje	73
2. Metodyka badania	76
3. Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych – wskaźniki analityczne	80
4. Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych – wskaźniki syntetyczne	87
5. Wnioski z przeprowadzonych badań	97

Rozdział 5

Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstw logistycznych notowanych na GPW w Warszawie 99

1. Metodyka badania i charakterystyka próby badawczej	99
2. Efektywność gospodarowania aktywami obrotowymi jako wyraz operacyjnego bezpieczeństwa finansowego publicznych spółek sektora TSL	101
3. Gospodarowanie rezerwami jako determinanta bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw logistycznych notowanych na GPW w Warszawie	110
4. Relacje między poszczególnymi miarami bezpieczeństwa finansowego w spółkach logistycznych notowanych na GPW w Warszawie	119

Zakończenie	121
-------------	-----

Bibliografia	125
--------------	-----

Spis tabel	135
------------	-----

Spis rysunków	137
---------------	-----

Wstęp

Bezpieczeństwo jest jedną z podstawowych potrzeb ludzkich. Jego mianem określa się stan spokoju, niezagrożenia, który daje poczucie pewności oraz szansę na doskonalenie i rozwój. Termin ten jest wielowymiarowy i odnosi się do niemal wszystkich sfer życia ludzkiego. Obejmuje on takie składowe, jak: bezpieczeństwo polityczne, militarne, prawne, społeczne, ekologiczne i ekonomiczne. Bezpieczeństwo uzależnione jest ponadto od szeregu determinant – można je określić mianem endogenicznych i egzogenicznych – a zapewnienie jego odpowiedniego poziomu stanowi jedną z podstawowych funkcji każdego państwa, którego celem jest rozwój gospodarczy oraz wzrost dobrobytu społeczeństwa.

Jednym z fundamentów bezpieczeństwa jako takiego jest bezpieczeństwo ekonomiczne, oznaczające stan niezakłóconego funkcjonowania gospodarek, a więc sytuację, która pozwala na utrzymanie podstawowych wskaźników rozwojowych oraz zapewnienie komparatywnej równowagi z gospodarkami innych państw. Bezpieczeństwo ekonomiczne posiada następujące filary: bezpieczeństwo finansowe, energetyczne, surowcowe, żywnościowe oraz dostępu do czystej wody.

Jednym z kluczowych wymiarów bezpieczeństwa ekonomicznego jest bezpieczeństwo finansowe, odnoszące się do finansowej sfery funkcjonowania organizacji i podmiotów gospodarczych. Z punktu widzenia przedsiębiorstwa oznacza ono taką sytuację finansowo-majątkową, która zapewnia stabilne warunki funkcjonowania oraz umożliwia rozwój. Bezpieczeństwo finansowe jest wynikiem wieloletnich starań oraz decyzji podejmowanych przez zarządzających podmiotami gospodarczymi.

Bezpieczeństwo finansowe staje się więc kluczowe dla osiągnięcia przez przedsiębiorstwo pełnej niezależności finansowej. Jego poziom ma znaczenie nie tylko dla rozwoju samej jednostki gospodarczej, ale również dla jego kontrahentów. Ponadto jest jednym z warunków podejmowania przez przedsiębiorstwo działalności inwestycyjnej oraz podnoszenia poziomu konkurencyjności.

Podstawą w analizie bezpieczeństwa finansowego jest ocena wskaźnikowa sytuacji finansowo-majątkowej. Należy nadmienić, że w literaturze przedmiotu nie ma konsensusu, co do wyboru odpowiednich wskaźników oceny bezpieczeństwa

finansowego. Ich dobór uzależniony jest zatem od podejścia badaczy i przyjętych przez nich kryteriów. Do oceny bezpieczeństwa finansowego powinny być wykorzystywane następujące obszary oceny sytuacji finansowo-majątkowej przedsiębiorstwa: sprzedaż, płynność, rentowność, sprawność działania, zadłużenie i jego obsługa oraz gospodarowanie rezerwami.

Prezentowane opracowanie poświęcone zostało w szczególności istocie bezpieczeństwa ekonomicznego i finansowego, jego wskaźnikowej ocenie, metodom zarządzania, modelom i strategiom kształtowania. Zaakcentowano wpływ logistyki na bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstw; szczególne miejsce poświęcono bezpieczeństwu w zarządzaniu łańcuchem dostaw. W części empirycznej opracowania dokonano oceny poziomu bezpieczeństwa przedsiębiorstw z sekcji transport i gospodarka magazynowa z wykorzystaniem wskaźników analitycznych i wskaźnika syntetycznego. Ponadto przedstawiono wyniki badania nad oceną bezpieczeństwa finansowego publicznych spółek akcyjnych notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, działających w branży logistycznej. Przeprowadzone analizy oparto na przedsiębiorstwach transportowych, które stanowią blisko osiem procent wszystkich polskich przedsiębiorstw, a dynamicznie rozwijający się rynek TSL powoduje, że muszą one spełniać szereg wymagań i nieustająco same się rozwijać.

Monografia wpisuje się w nurt analiz dotyczących bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw. Podjęta tematyka jest jeszcze stosunkowo słabo rozpoznana i wymaga poświęcenia jej dalszych badań. Praca składa się ze wstępu, trzech rozdziałów teoretycznych i dwóch empirycznych, zakończenia, bibliografii, spisu tabel oraz spisu rysunków.

Rozdział pierwszy, zatytułowany *Bezpieczeństwo ekonomiczne i bezpieczeństwo finansowe jako determinanty efektywnego funkcjonowania gospodarki i przedsiębiorstwa*, poświęcony został kluczowym zagadnieniom związanym z istotą bezpieczeństwa ekonomicznego i finansowego oraz miernikom jego oceny.

Rozdział drugi *Wybrane problemy zarządzania bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa* opisuje zagadnienia dotyczące zarządzania bezpieczeństwem finansowym, jego modeli i strategii. W dalszej części rozdziału wypunktowano determinanty bezpieczeństwa finansowego oraz obszary w przedsiębiorstwie, które mają na nie znaczący wpływ.

W rozdziale trzecim, zatytułowanym *Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw*, przedstawiono logistyczne aspekty bezpieczeństwa finansowego. Opisało bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw, wskazano na podstawowe źródła ryzyka oraz zaprezentowano systemowe rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw.

Rozdział czwarty *Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych w latach 2008–2017* zawiera omówienie metodyki i wyników badania nad bezpieczeństwem finansowym polskich przedsiębiorstw transportowych. Zaprezentowano w nim wskaźniki analityczne w wybranych obszarach oceny bezpie-

czeństwa finansowego oraz dokonano ich standaryzacji w celu stworzenia syntetycznego miernika oceny bezpieczeństwa finansowego.

Rozdział piąty, zatytułowany *Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstw logistycznych notowanych na GPW w Warszawie*, przedstawia opis metodyki badania oraz prezentuje efektywność gospodarowania aktywami obrotowymi i rezerwami jako determinantami bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Przedstawiono w nim również relacje pomiędzy poszczególnymi miarami bezpieczeństwa finansowego w spółkach logistycznych.

Niniejsza praca jest wycinkiem szerokiej, złożonej oraz podlegającej ciągłej ewolucji problematyki prowadzenia działalności gospodarczej w dobie globalizacji i wzrostu poziomu konkurencyjności. Zaprezentowane metody, narzędzia i techniki mają charakter wybranych zagadnień opisujących jakże szeroki zakres podjętej problematyki. Autorzy podjęli próbę omówienia materii szczególnie istotnej z punktu widzenia ekonomii i zarządzania. Opracowanie może stanowić kompendium wiedzy dotyczącej bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw. W tym znaczeniu ma ono charakter podręcznika akademickiego.

Publikacja adresowana jest do szerokiego grona odbiorców, w tym przede wszystkim do młodzieży akademickiej kierunków ekonomicznych i zarządzania, a także wszystkich zainteresowanych omawianą problematyką, którzy chcą zdobyć i wykorzystać wiedzę na temat bezpieczeństwa finansowego.

Rozdział 1

Bezpieczeństwo ekonomiczne i bezpieczeństwo finansowe jako determinanty efektywnego funkcjonowania gospodarki i przedsiębiorstwa

1. Pojęcie i istota bezpieczeństwa oraz zagrożenia

Bezpieczeństwo stanowi elementarną, naczelną i pierwotną potrzebę, zajmującą nadrzędne miejsce – obok najważniejszych potrzeb fizjologicznych – w klasycznej teorii potrzeb, określonej mianem piramidy Maslowa, odzwierciedlającej kolejność zaspokajania potrzeb ludzkich¹. Abraham Maslow stwierdził, że potrzeby człowieka mają ścisłą, w tym przypadku pięciostopniową, hierarchię: najniższe są potrzeby fizjologiczne, następnie potrzeby bezpieczeństwa, miłości i przynależności, potem szacunku i uznania, najwyższe okazują się natomiast potrzeby samorealizacji.

Potrzeby bezpieczeństwa w hierarchii potrzeb Maslowa obejmują poczucie stabilności, pewności, a także wolności od wszelkich zagrożeń, lęku, strachu i chaosu². Uczuciami towarzyszącymi brakowi zaspokojenia potrzeby bezpieczeństwa są niepewność, poczucie osamotnienia czy bezradności. Pojawiają się one w sytuacji niezaspokojenia potrzeby opieki, stabilizacji, prawa i porządku. Jak dowodzi Lesław Hostyński, lęki mogą odnosić się zarówno do zdarzeń, na jakie jednostka nie ma wpływu, jak i tych, które może ona przewidzieć i wywierać na nie większy lub mniejszy wpływ³.

Z etymologicznego punktu widzenia termin „bezpieczeństwo” wywodzi się z łacińskiego *sine curas*, równoznacznego z pojęciem *securitas*, co oznacza stan „bez pieczy”⁴. Ryszard Zięba uważa, że termin ten powinien być rozumiany jako

1 A. Maslow, *A Theory of Human Motivation*, „Psychological Review” 1943, nr 50, s. 370–396.

2 Idem, *Motywacja i osobowość*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 62.

3 L. Hostyński, *Wartości w świecie konsumpcji*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2006, s. 165.

4 J. Tokarski (red.), *Słownik wyrazów obcych PWN*, PWN, Warszawa 1980, s. 673.

stan pewności, spokoju, zabezpieczenia oraz poczucia bezpieczeństwa, oznaczającego brak zagrożenia oraz ochronę przed niebezpieczeństwem⁵.

W języku łacińskim imię *Securitas* oznacza „bezpieczeństwo”. Zgodnie z mitologią rzymską, *Securitas* stanowi personifikację bezpieczeństwa oraz ufności. Była ona przedstawiana na rewersach monet rzymskich jako kobieta siedząca na tronie lub opierająca się o kolumnę, a jej atrybuty stanowiły: gałązka lauru, berło, róg obfitości, oliwka (zob. rysunek 1)⁶.



Rysunek 1. Bogini *Securitas*

Źródło: M. Skarżyński, *Homo Securitas*, [w:] I. Andruszkiewicz, M. Skarżyński (red.), *Jednostka wobec wyzwań zmieniającego się środowiska bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2015, s. 36.

W polskiej literaturze przedmiotu można odnaleźć różne definicje bezpieczeństwa oraz odmienne spojrzenie na kwestię jego kształtowania. Michał Brzeziński definiuje bezpieczeństwo jako przeciwieństwo poczucia zagrożenia, a także jako stan, w któ-

5 R. Zięba, *Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych*, [w:] D.B. Bobrow, E. Haliżak, R. Zięba (red.), *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 1997, s. 3.

6 Zob. M. Skarżyński, *Homo Securitas*, [w:] I. Andruszkiewicz, M. Skarżyński (red.), *Jednostka wobec wyzwań zmieniającego się środowiska bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2015, s. 36; W. Bogdański, *Personifikacje rzymskie na monetach*, „Biuletyn Informatyczny” 2009–2010, nr 4, s. 34.

rym brak jest okoliczności i działań mu zagrażających⁷. Bezpieczeństwo traktowane może być także jako dobro publiczne, podlegające szczególnej ochronie⁸ czy też jako gwarantowana przez konstytucję, instytucje prawne oraz przedsięwzięcia praktyczne ochrona i obrona przed wewnętrznymi i zewnętrznymi zagrożeniami żywotnych interesów państwa, społeczeństwa i obywatela we wszystkich sferach życia społecznego⁹.

Analizując literaturę przedmiotu, dotyczącą pojęcia i istoty bezpieczeństwa, Aleksander Kołodziejczyk wysnuł następujące wnioski:

- bezpieczeństwo stanowi atrybut (immanentną cechę) istnienia różnych podmiotów (jednostki ludzkiej, grupy społecznej, a także innych, pozaludzkich, form istnienia);
- jest ono ujmowane najczęściej jako określony stan obiektywny, który wyraża się w braku fizycznego zagrożenia dla tych podmiotów;
- jest ono definiowane także jako określony stan wewnętrzny podmiotów – subiektywny (psychiczny), tj. poczucie zagrożenia lub jego braku;
- bezpieczeństwo bywa rozumiane jako potrzeba i wartość stymulująca działanie podmiotów indywidualnych i zbiorowych (społecznych);
- jest ono traktowane *implicite* jako element ludzkiej praktyki czy też ludzkiej działalności, jako ważny cel działania, którym jest zapewnienie czy też ochrona bezpieczeństwa przed określonym zagrożeniem zewnętrznym¹⁰.

W literaturze przedmiotu bezpieczeństwo klasyfikowane jest ze względu na pięć zasadniczych kryteriów, a mianowicie: kryterium podmiotowe, przedmiotowe, przestrzenne, sposobu organizowania oraz kryterium czasowe¹¹.

Ze względu na kryterium podmiotowe bezpieczeństwo widziane jest z punktu widzenia podmiotów, pełniących istotną rolę w kształtowaniu bezpieczeństwa. Są nimi zarówno podmioty państwowe i podmioty pozapaństwowe, jak również grupy społeczne i jednostki ludzkie.

W wymiarze przedmiotowym bezpieczeństwo obejmuje system wartości chronionych, odnoszących się do sektora militarnego, politycznego, ekonomicznego, ekologicznego oraz sektora społeczno-kulturowego, a także metody i środki realizacji polityki bezpieczeństwa.

Z punktu widzenia kryterium przestrzennego bezpieczeństwo ujmowane jest w wymiarze globalnym (uniwersalnym), regionalnym, subregionalnym oraz w wymiarze lokalnym.

7 M. Brzeziński, *Kategorie bezpieczeństwa*, [w:] idem, S. Sulowski (red.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa: wybrane zagadnienia*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2009, s. 23.

8 J. Bil, *Korupcja w (prywatnym) sektorze gospodarczym*, Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie, Szczytno 2015, s. 17.

9 Z. Nowakowski, H. Szafran, R. Szafran, *Bezpieczeństwo XXI wieku. Strategie bezpieczeństwa narodowego Polski i wybranych państw*, RS Druk, Rzeszów 2009, s. 110.

10 A. Kołodziejczyk, *Bezpieczeństwo jako fenomen społeczny: pojęcie bezpieczeństwa, jego interpretacje i odmiany*, „Saeculum Christianum” 2007, nr 14, s. 227–228.

11 R. Zięba, *Kategoria bezpieczeństwa w nauce...*, s. 6–7.

Ze względu na kryterium sposobu organizowania wyróżnia się bezpieczeństwo: indywidualne (unilateralne), realizowane przez działania jednostronne (np. hegemizm mocarstwowy, izolacjonizm, politykę neutralności, niezaangażowanie), system równowagi sił (np. system bipolarny, system równowagi strachu), system blokowy, obejmujący sojusze, system bezpieczeństwa kooperacyjnego oraz system bezpieczeństwa zbiorowego (regionalnego lub uniwersalnego).

Natomiast z punktu widzenia kryterium czasowego bezpieczeństwo zarówno poszczególnych państw, jak i podmiotów utożsamiane jest ze stanem oraz procesem bezpieczeństwa.

W literaturze przedmiotu omawiającej szeroko rozumiane bezpieczeństwo często podkreślany jest fakt, że wyjaśniając istotę pojęcia bezpieczeństwa należy mieć na uwadze przede wszystkim jego związek ze zjawiskiem zagrożenia¹².

W *Słowniku języka polskiego PWN* zagrożenie zdefiniowane zostało jako sytuacja lub stan, który komuś zagraża lub w którym ktoś czuje się zagrożony. Termin ten dotyczy także kogoś, kto stwarza taką sytuację¹³.

W polskiej literaturze przedmiotu zagrożenie utożsamiane bywa z subiektywnym lub/i obiektywnym występowaniem niebezpieczeństwa dla istotnych dla określonego podmiotu wartości, zaliczanych do jego bezpieczeństwa, skierowane jest natomiast na konkretne wartości, stanowiące przedmiot ochrony przez dany podmiot¹⁴.

Ze względu na ich przedmiot, zagrożenia dzielone są na: polityczne, militarne, ekonomiczne, społeczne i ekologiczne (zob. tabela 1).

Tabela 1. Klasyfikacja zagrożeń ze względu na przedmiot zagrożenia

Rodzaj zagrożenia	Opis
Polityczne	zagrożenia wywołane rozkładem sceny politycznej oraz działaniami grup politycznych, skutkującymi niemożnością wypełniania przez państwo jego podstawowych funkcji
Militarne	zagrożenia odnoszące się do użycia siły militarnej bądź groźby jej użycia
Ekonomiczne	zagrożenia związane z problemami dotyczącymi produkcji, wymiany i podziału dóbr oraz rozporządzania nimi
Spółeczne	zagrożenia dotyczące przypadków związanych z możliwością utraty życia lub zdrowia, jak również tożsamości narodowej oraz z powstaniem problemów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa socjalnego
Ekologiczne	zagrożenia związane ze skutkami degradacji środowiska naturalnego

Źródło: D. Chaba, *Przeciwdziałanie zagrożeniom – misja czy wyzwanie dla samorządu?*, [w:] J. Żylińska, I. Przychocka (red.), *Nauki społeczne i ekonomiczne – węzłowe zagadnienia*, Uczelnia Techniczno-Handlowa im. Heleny Chodkowskiej, Warszawa 2018, s. 408.

12 A. Kołodziejczyk, *Bezpieczeństwo jako fenomen społeczny...*, s. 230.

13 Zob. <https://sjp.pwn.pl> (dostęp: 12.12.2019).

14 R. Zięba, *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2012, nr 1, s. 10.

Zagrożenie stanowi określony stan świadomości lub psychiki – indywidualnej albo zbiorowej – wywołany postrzeganiem otaczających jednostkę lub zbiorowość ludzką zjawisk albo czynników jako niekorzystnych, szkodliwych czy niebezpiecznych¹⁵. Bardzo ważne – jak podkreśla Aleksander Kołodziejczyk – są tu oceny formułowane przez określony podmiot społeczny, taki jak grupa społeczna czy pewna zbiorowość, wobec określonego czynnika, który generuje negatywne odczucie psychiczne bądź odczucie świadomościowe¹⁶. Dlatego też każda racjonalna istota ludzka dąży do eliminacji zagrożeń bądź podejmuje działania, mające na celu ograniczenie stopnia i zakresu strat w sytuacji, gdy niemożliwe jest wyeliminowanie zdarzenia zagrażającego jednostce¹⁷.

2. Bezpieczeństwo ekonomiczne oraz bezpieczeństwo ekonomiczne państwa

Zapewnienie bezpieczeństwa należy do podstawowych funkcji i zadań każdego państwa. Powinność ta realizowana jest przez państwo poprzez działania władcze, mające na celu zapewnienie stabilnego rozwoju gospodarczego kraju oraz zagwarantowanie warunków wzrostu dobrobytu społeczeństwa.

Jednym z pierwszych badaczy, który zwrócił uwagę na rolę i znaczenie bezpieczeństwa ekonomicznego w polityce i strategii państwa, był Barry Buzan¹⁸. Dowodził on, że bezpieczeństwo ekonomiczne wraz z bezpieczeństwem militarnym, politycznym, społecznym oraz bezpieczeństwem ekonomicznym stanowią kluczowe obszary badań nad bezpieczeństwem¹⁹.

Krzysztof M. Księżopolski definiuje bezpieczeństwo ekonomiczne jako stan niezakłóconego funkcjonowania gospodarek, rozumiany jako utrzymanie podstawowych wskaźników rozwojowych oraz zapewnienie komparatywnej równowagi z gospodarkami innych państw²⁰. Podobne ujęcie kwestii bezpieczeństwa ekonomicznego przedstawia Zezon Stachowiak – według niego, pod pojęciem bezpieczeństwa ekonomicznego należy rozumieć stan rozwoju gospodarczego państwa,

15 A. Kołodziejczyk, *Bezpieczeństwo jako fenomen społeczny...*, s. 231.

16 Ibidem.

17 R. Niedzielski, *Bezpieczeństwo jednostki – wybrane aspekty systemu zabezpieczeń*, „Periodyk Naukowy Akademii Polonijnej” 2010, nr 1, s. 134.

18 B. Buzan, *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in Post-Cold War Era*, Harvester Wheatsheaf, New York 1991.

19 Ibidem, s. 16.

20 K.M. Księżopolski, *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2011, s. 32.

w ramach którego zapewnia się wysoką sprawność jego funkcjonowania, co można uzyskać przez należyte wykorzystanie wewnętrznych czynników rozwoju²¹.

Zdaniem z kolei Krzysztofa Ligęzy, bezpieczeństwo ekonomiczne odnosi się do zagrożeń dla dobrobytu, swobodnego dostępu do rynków, środków finansowych i zasobów naturalnych, takich jak np. ropa naftowa, gwarantujących stały rozwój państwa oraz utrzymanie jego pozycji²². Jak podkreśla wyżej wymieniony autor, zagrożone są zwłaszcza te państwa, których gospodarki przechodzą transformację systemową²³. Co więcej, bezpieczeństwo ekonomiczne związane jest także z utrzymaniem niezależności produkcyjnych na potrzeby militarne²⁴.

Bezpieczeństwo ekonomiczne – według Katarzyny Żukrowskiej – należy rozpatrywać w skali makro i mikro. W ujęciu makroekonomicznym będzie to skala państwa, stabilność zatrudnienia, poziom bezrobocia czy realne perspektywy rozwoju gospodarczego. W ujęciu mikroekonomicznym są to: ekonomia gospodarstw domowych lub przedsiębiorstw²⁵.

Jak podkreśla Krzysztof M. Księżopolski, obok pojęcia bezpieczeństwa ekonomicznego w literaturze odnaleźć można także takie, kojarzone z tym pojęciem terminy, jak bezpieczeństwo człowieka czy bezpieczeństwo społeczne²⁶. Badacz nadmienia również, że pojęcie bezpieczeństwa człowieka wywodzi się z filozofii liberalizmu i w tym ujęciu zostało ono określone jako warunki, w których ludzie są wolni od nieszczęść, związanych z rozwojem ludzkości, co oznacza – po pierwsze – brak chronicznych niebezpieczeństw, takich jak głód, choroby czy ucisk, a po drugie – ochronę przed nagłymi i dotkliwymi zakłóceniami sposobu codziennego funkcjonowania w pracy, w domu lub w społecznościach²⁷.

Natomiast pod pojęciem bezpieczeństwa społecznego rozumiana jest celowa działalność państwa i innych organizacji w dziedzinie kształtowania warunków życia i pracy ludności oraz stosunków społecznych, mająca na celu zapewnienie bezpieczeństwa socjalnego, zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu oraz zapewnienie ładu społecznego²⁸.

Zdaniem Księżopolskiego, obszar bezpieczeństwa ekonomicznego wyznaczany jest jego definicją oraz postępującym procesem ekonomizacji bezpieczeń-

21 Z. Stachowiak, *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, [w:] idem (red.), *Ekonomika obrony*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 1994, s. 189.

22 K. Ligęza, *Kryteria bezpieczeństwa państwa – aspekty teoretyczne*, [w:] J. Żylińska, I. Przychocka (red.), *Nauki społeczne i ekonomiczne – węzłowe zagadnienia*, Uczelnia Techniczno-Handlowa im. Heleny Chodkowskiej, Warszawa 2018, s. 42.

23 Ibidem.

24 Ibidem.

25 K. Żukrowska, *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red.), *Trzy wymiary współczesnego bezpieczeństwa*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2014, s. 99.

26 K.M. Księżopolski, *Bezpieczeństwo ekonomiczne...*, s. 33.

27 Ibidem, s. 34.

28 J. Gierszewski, *Model bezpieczeństwa społecznego na tle teorii systemów*, PWSH Pomerania, Chojnice 2013, s. 69.

stwa²⁹. Proces ekonomizacji bezpieczeństwa – w opinii badacza – opisuje zjawisko wzrostu znaczenia czynnika ekonomicznego w zachowaniu bezpieczeństwa narodowego, przy czym – pod pojęciem ekonomizacji rozumie on uznanie przez państwa sfery ekonomicznej jako płaszczyzny rywalizacji, konkurencji oraz obszaru, na którym możliwe i uzasadnione jest używanie siły do realizacji własnych interesów³⁰.

W literaturze przedmiotu, oprócz terminu „bezpieczeństwo ekonomiczne”, eksponowane jest także pojęcie „bezpieczeństwa ekonomicznego państwa”. Zdaniem Konrada Raczkowskiego, termin ten oznacza względnie zrównoważony stan funkcjonowania gospodarki narodowej, w którym zauważalne ryzyko zaburzeń równowagi utrzymuje się w przyjętych i akceptowanych normach organizacyjno-prawnych oraz na zasadach współżycia społecznego³¹. Natomiast Jacek Bil pod pojęciem bezpieczeństwa ekonomicznego państwa rozumie stan zrównoważonego rozwoju gospodarki narodowej, odpornej na niekorzystne zmiany społeczne, ekonomiczne oraz polityczne, zachodzące zarówno w przestrzeni międzynarodowej, jak i wewnętrznej państwa³².

3. Pojęcie i istota bezpieczeństwa finansowego oraz bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa

Bezpieczeństwo finansowe – zdaniem Konrada Raczkowskiego – stanowi współcześnie najważniejszy komponent bezpieczeństwa ekonomicznego oraz zasadniczy fundament szeroko rozumianego bezpieczeństwa narodowego³³. Badacz definiuje bezpieczeństwo finansowe jako proces stałego ograniczania i eliminacji ryzyka pieniężnego w celu takiego zabezpieczenia adekwatności kapitałowej, która będzie dostosowana do profilu ryzyka i preferencji danego podmiotu lub

29 K.M. Księżopolski, *Bezpieczeństwo ekonomiczne w działalności służb specjalnych w Polsce. Analiza krytyczna*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie gospodarczym*, „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2014, t. 15, nr 5, s. 232–233.

30 Ibidem, s. 232.

31 K. Raczkowski, *Percepcja bezpieczeństwa ekonomicznego i wyzwania dla zarządzania nim w XXI wieku*, [w:] idem (red.), *Bezpieczeństwo ekonomiczne. Wyzwania dla zarządzania państwem*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012, s. 81.

32 J. Bil, *Korupcja w (prywatnym) sektorze gospodarczym...*, s. 21.

33 K. Raczkowski, *Bezpieczeństwo finansowe*, [w:] J. Płaczek (red.), *Ekonomika bezpieczeństwa państwa w zarysie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014, s. 299.

jednostki³⁴. Jego zdaniem bezpieczeństwo finansowe, obok bezpieczeństwa energetycznego, zaliczyć należy do najważniejszych determinant bezpieczeństwa ekonomicznego³⁵.

Justyna Franc-Dąbrowska określa bezpieczeństwo finansowe jako zdolność zachowania płynności finansowej oraz wysokiej sprawności gospodarowania³⁶.

Bezpieczeństwo finansowe można zdefiniować także jako podstawową strategię finansową przedsiębiorstwa, zorientowaną na zapewnienie wewnętrznych i zewnętrznych warunków finansowych skutecznej i efektywnej kontynuacji oraz rozwoju jego działalności³⁷. Jest ono kategorią finansową szczególnego rodzaju – ponieważ dotyczy tworzenia warunków prowadzenia bieżącej działalności w sposób ciągły i efektywny – zorientowaną na rozwój działalności gospodarczej, skutkujący wzrostem pozycji rynkowej oraz wartości przedsiębiorstwa³⁸.

Zdaniem Lidii Karbownik, bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstwa stanowi finansową gwarancję istnienia i rozwoju przedsiębiorstwa, która powstaje w wyniku codziennych wieloletnich starań przedsiębiorstwa o zapewnienie dobrej kondycji finansowej³⁹. Okazuje się ono stadium pośrednim budowania niezależności finansowej przedsiębiorstwa. W procesie tym badaczka wyróżnia bowiem trzy zasadnicze etapy, a mianowicie:

- stadium pierwsze, które może być określone mianem osłony finansowej;
- stadium drugie, którym jest bezpieczeństwo finansowe;
- stadium trzecie, utożsamiane ze swobodą (wolnością) finansową⁴⁰.

Pod pojęciem osłony finansowej rozumiane jest takie zaplecze finansowe przedsiębiorstwa, które umożliwi kontynuację prowadzonej działalności gospodarczej w krótkim okresie, pozostawiające rezerwę czasu, niezbędną do pozyskania i/lub wygenerowania odpowiednich środków finansowych z prowadzonej działalności. Co istotne, posiadanie i zachowanie osłony finansowej stanowi warunek pokrycia bieżących potrzeb finansowych przedsiębiorstwa oraz zapobiega powstaniu zagrożenia upadłości podmiotu gospodarczego w krótkim okresie.

Stadium drugie, którym jest bezpieczeństwo finansowe podmiotu gospodarczego, to zaplecze finansowe przedsiębiorstwa, dzięki któremu zapewniona jest

34 Ibidem, s. 300–301.

35 Ibidem, s. 299.

36 J. Franc-Dąbrowska, *Bezpieczeństwo finansowe a efektywność zaangażowania kapitałów własnych*, „Roczniki Nauk Rolniczych. Seria G – Ekonomia Rolnictwa” 2006, t. 93, nr 1, s. 121.

37 N. Duraj, *Dwuczynnikowa ocena bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie...*, s. 25.

38 Ibidem.

39 L. Karbownik, *Pojęcie i obszary kreowania oraz zapewniania bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica” 2012, nr 267, s. 66.

40 Ibidem, s. 66–67.

kontynuacja jego działalności, jak również stworzone są warunki finansowe do rozwoju przedsiębiorstwa. Co ważne, zachowanie bezpieczeństwa finansowego jest gwarancją utrzymania stabilnej sytuacji finansowej jednostki gospodarczej, a także chroni przedsiębiorstwa przed upadłością w krótkim i długim okresie.

Ostatnie stadium, jakim jest swoboda (wolność) finansowa, stanowi takie zaplecze finansowe, które okazuje się niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa; powiększone o zasoby, niezbędne do dokonania inwestycji, nadarżające się niejednokrotnie w sposób okazjonalny i nieplanowany, a w wielu przypadkach nawet niebędące bezpośrednio powiązane z prowadzoną przez przedsiębiorstwo działalnością gospodarczą.

W literaturze przedmiotu można odnaleźć także nieco odmienne (od wyżej opisanych) podejście do kwestii bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, odnoszące się do kwestii dostępu do zasobów oraz rynku zbytu wyrobów. Pogląd ten prezentowany jest przez Marię Górczyńską oraz Halinę Zadorę. Ich zdaniem przedsiębiorstwo zachowuje bezpieczeństwo finansowe, gdy, dążąc do realizacji celów, ma nie tylko zapewniony dostęp do najbardziej cenionych przez niego zasobów, które w powtarzających cyklach wytwarzania przekształca w wyroby finalne oraz do rynku zbytu tych wyrobów, ale także posiada przekonanie, że dostęp do zasobów i rynku nie będzie gorszy w przyszłości i może być odtworzony bez przeszkód⁴¹.

4. Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa

Zarządzanie przedsiębiorstwem oznacza – zdaniem Petera Druckera – zarządzanie jego przyszłością; zarządzanie przyszłością wiąże się natomiast z zarządzaniem informacją⁴². Podjęcie właściwej decyzji ma związek bowiem z posiadaniem odpowiednich informacji, dotyczących działalności gospodarczej przedsiębiorstwa w minionych okresach jego funkcjonowania.

Pod pojęciem sprawozdawczości rozumiany jest zespół różnych informacji, które są prezentowane w zunifikowanych lub niezunifikowanych pod względem formy zestawieniach i formularzach⁴³. Sprawozdawczość finansowa

41 M. Górczyńska, H. Zadora, *Bezpieczeństwo finansowe na tle ogólnych warunków funkcjonowania mikro- i małych przedsiębiorstw w Polsce*, „Ekonomiczne Problemy Usług” 2014, nr 111, s. 397.

42 P.T. Drucker, *Skuteczne zarządzanie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1976, s. 32.

43 M. Gmytrasiewicz (red.), *Encyklopedia rachunkowości*, LexisNexis, Warszawa 2005, s. 711.

stanowi – obok wyceny i ewidencji księgowych operacji gospodarczych, zachodzących w każdej jednostce gospodarczej – istotną część rachunkowości, dostarczającej informacji o sytuacji majątkowej, finansowej oraz ekonomicznej przedsiębiorstwa⁴⁴.

Jan Turyna definiuje rachunkowość jako podsystem funkcjonujący w ogólnych ramach systemów informacyjnych zarządzania, który gromadzi, klasyfikuje, przetwarza, analizuje i dostarcza istotne, zorientowane na sferę finansów informacje, wspomagające procesy decyzyjne dla potrzeb odbiorców wewnętrznych i zewnętrznych⁴⁵. Elżbieta Burzym utożsamia natomiast rachunkowość z pomiarem, analizą zjawisk gospodarczych oraz komunikowaniem zebranych danych o tych zjawiskach i występujących między nimi relacjach w zakresie całokształtu wartościowo wymiernej działalności gospodarczej podmiotu, tj. realizowanych przez ten podmiot – w powiązaniu z otoczeniem – procesów obejmujących: powstanie, przepływ oraz podział wartości materialnych, jak również wynikających stąd rozrachunków z innymi podmiotami gospodarczymi⁴⁶.

Można wymienić cztery podstawowe raporty, generowane przez system rachunkowości:

- sprawozdania finansowe,
- deklaracje podatkowe,
- raporty dla zarządu,
- raporty specjalne⁴⁷.

Sprawozdania finansowe stanowią podstawę podejmowania różnorodnych decyzji, dotyczących sterowania przedsiębiorstwem, oraz dostosowywania ich do zmieniających się warunków wewnętrznych i zewnętrznych⁴⁸. Głównym celem sporządzania sprawozdań finansowych jest dostarczenie danych w wartości pieniężnej o przeszłej i bieżącej sytuacji finansowej podmiotu, co pozwala wyznaczyć efektywność jego działalności oraz kierunek ewentualnej zmiany⁴⁹.

44 M. Markisz, H. Żukowska, *Prawne podstawy sprawozdawczości finansowej*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania i oceny działalności przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2016, s. 36.

45 J. Turyna, *System informacyjny rachunkowości w podejmowaniu decyzji zarządczych*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1997, s. 41.

46 E. Burzym, *Rola i funkcje rachunkowości w roku 2000*, „Zeszyty Teoretyczne Rachunkowości” 2008, t. 45, nr 101, s. 33.

47 E. Walińska, *Rachunkowość finansowa w świetle podatku dochodowego*, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Warszawa 1997, s. 20.

48 R. Nesterowicz, *Sprawozdawczość finansowa i jej rola w ocenie wyników działalności przedsiębiorstw*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy” 2014, nr 3, s. 323.

49 K. Bednarzewska, *System rachunkowości jako źródło informacji do zarządzania finansami przedsiębiorstwa – zakres i cele raportowania*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania...*, s. 227.

Roczne sprawozdania finansowe obejmują swym zakresem informacje finansowe, które mają wymiar historyczny. Z tego względu dane tego rodzaju mogą okazać się niewystarczające do podejmowania decyzji operacyjnych i strategicznych, dotyczących całokształtu funkcjonowania przedsiębiorstwa. Dlatego też coraz częściej adresaci sprawozdań finansowych są zainteresowani pozyskaniem dodatkowych, pełniejszych informacji o charakterze niefinansowym, wykraczających poza zawartość podstawowego sprawozdania finansowego przedsiębiorstwa.

Najczęściej poszukiwanymi przez adresatów sprawozdań finansowych informacjami o charakterze niefinansowym są te, dotyczące pozycji rynkowej przedsiębiorstwa, jego zasadniczych decyzjach strategicznych, ryzyka prowadzonej przez przedsiębiorstwo działalności gospodarczej, a także dane o zewnętrznych warunkach funkcjonowania przedsiębiorstwa⁵⁰. Dlatego też bardzo pomocnym raportem o dużej zawartości informacyjnej jest sprawozdanie z działalności jednostki. Należy jednak podkreślić, że obowiązek jego publikowania został nałożony tylko na określone podmioty, co wynika z brzmienia art. 49 ust. 1 ustawy o rachunkowości⁵¹. Podmiotami tymi są: spółki kapitałowe, spółki komandytowo-akcyjne, towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych, towarzystwa reasekuracji wzajemnej, spółdzielnie, przedsiębiorstwa państwowe, a także te spółki jawne i komandytowe, których wszystkimi współnikami ponoszącymi nieograniczoną odpowiedzialność są spółki kapitałowe, spółki komandytowo-akcyjne lub spółki innych państw o podobnej do tych spółek formie prawno-organizacyjnej, jak również specjalistyczne fundusze inwestycyjne otwarte, fundusze inwestycyjne zamknięte oraz alternatywne spółki inwestycyjne.

Konrad Raczkowski zaproponował zestaw trzydziestu siedmiu mierników oceny bezpieczeństwa finansowego, które odnoszą się do różnych aspektów działalności gospodarczej przedsiębiorstwa⁵². Jego zdaniem, w przypadku przedsiębiorstw pomiar bezpieczeństwa finansowego powinien być rozpatrywany z perspektywy zarządzania, a nie standardowej księgowości, która uzależnia diagnozę tej kategorii finansowej od celu, jakiemu winna ona służyć⁵³.

Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, zaproponowane przez badacza, przedstawia tabela 2.

50 M. Głębocka, *Użyteczność decyzyjna informacji dodatkowej – wybrane problemy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2013, nr 61, s. 545.

51 Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 1994 r. Nr 121, poz. 591, z późn. zm.).

52 K. Raczkowski, *Bezpieczeństwo finansowe...*, s. 307–308.

53 Ibidem, s. 306.

Tabela 2. Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, zaproponowane przez Konrada Raczkowskiego

Lp.	Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa
1.	Aktywa (majątek) obrotowe/ zobowiązania krótkoterminowe
2.	(Aktywa obrotowe – zapasy – rozliczenia międzyokresowe krótkookresowe czynne)/ zobowiązania krótkoterminowe
3.	(Aktywa obrotowe – zapasy)/ zobowiązania krótkoterminowe
4.	Rzeczywista dostępność środków na rachunku/ zobowiązania krótkoterminowe
5.	Zapasy \times 365/ przychody netto ze sprzedaży
6.	Należności krótkoterminowe \times 365/ przychody netto ze sprzedaży
7.	Zobowiązania krótkoterminowe \times 365/ przychody netto ze sprzedaży
8.	Kapitał pracujący (obrotowy) \times 365/ przychody netto ze sprzedaży
9.	Cykl środków pieniężnych
10.	Przychody netto ze sprzedaży/ należności krótkoterminowe
11.	Koszt własny sprzedaży/ zobowiązania krótkoterminowe (bieżące)
12.	Zobowiązania ogółem/ aktywa (majątek) ogółem
13.	Zadłużenie długoterminowe/ kapitał własny
14.	Zadłużenie długoterminowe/ aktywa (majątek) ogółem
15.	Kapitał własny/ aktywa (majątek) ogółem
16.	(Krótkoterminowe rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne + pozostałe rezerwy krótkoterminowe + zobowiązania krótkoterminowe + rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe bierne)/ aktywa (majątek) ogółem
17.	Zobowiązania krótkoterminowe/ aktywa (majątek) ogółem
18.	Aktywa (majątek) obrotowe/ aktywa (majątek) ogółem
19.	Środki pieniężne/ aktywa (majątek) obrotowe
20.	Zysk operacyjny/ odsetki
21.	Zysk netto/ (raty kredytu + odsetki)
22.	Kapitał własny + zobowiązania krótkoterminowe + krótkoterminowe rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne + pozostałe rezerwy krótkoterminowe + rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe bierne
23.	[Aktywa (majątek) ogółem – (zobowiązania krótkoterminowe + krótkoterminowe rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne + pozostałe rezerwy krótkoterminowe + rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe bierne)]/ aktywa trwałe
24.	(Zobowiązania krótkoterminowe + krótkoterminowe rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne + pozostałe rezerwy krótkoterminowe + rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe bierne)/ aktywa (majątek) obrotowe
25.	(Długoterminowe rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne + rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego + pozostałe rezerwy długoterminowe + rozliczenia międzyokresowe długoterminowe bierne + zadłużenie (zobowiązanie) długoterminowe + kapitał własny)/ przepływy pieniężne z działalności operacyjnej

Lp.	Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa
26.	Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej/ zobowiązania krótkoterminowe
27.	Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej/ zobowiązania ogółem
28.	Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej (<i>per share</i>)
29.	Zysk netto na koniec okresu/ kapitał własny
30.	Zysk netto na koniec okresu/ aktywa (majątek) ogółem
31.	Zysk netto na koniec okresu/ zysk netto na początek okresu
32.	Przychody na koniec okresu/ przychody na początek okresu
33.	Aktywa na koniec okresu/ aktywa na początek okresu
34.	Inwestycje (nakłady) brutto/ amortyzacja
35.	Rzeczywista dostępność środków na rachunku/ (łącznie wynagrodzenia z potrąceniami $\times 30/360$)
36.	Średnioważony koszt kapitału
37.	Ekonomiczna wartość dodana (EVA)

Źródło: K. Raczkowski, *Bezpieczeństwo finansowe*, [w:] J. Płaczek (red.), *Ekonomika bezpieczeństwa państwa w zarysie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014, s. 307–308.

Zestaw mierników, służący do pomiaru i oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, został także zaproponowany przez Lidię Karbownik⁵⁴. Wyróżniła ona osiem zasadniczych obszarów odnoszących się do działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, dotyczących analizy i diagnostyki bezpieczeństwa finansowego, którymi uczyniła:

- sprzedaż produktów (usług), towarów i materiałów;
- płynność finansową;
- sprawność działania przedsiębiorstwa;
- dynamikę i strukturę aktywów;
- strukturę kapitału przedsiębiorstwa oraz jego wypłacalność;
- strukturę kapitałowo-majątkową przedsiębiorstwa;
- rentowność i zyskowność;
- rezerwy finansowe.

W tabeli 3 zostały zestawione oznaczenia symboli, stosowane w konstrukcjach mierników oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, które zostaną omówione w dalszej części rozdziału pierwszego.

54 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie...*, s. 193–194.

Tabela 3. Oznaczenia symboli wykorzystywanych w konstrukcji mierników oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, zaproponowanych przez Lidę Karbownik

Symbol	Oznaczenie
TA	Aktywa ogółem (majątek ogółem), równowartość pasywów ogółem lub sumy bilansowej
TA_t	Aktywa ogółem (majątek ogółem) na koniec okresu
TA_{t-1}	Aktywa ogółem (majątek ogółem) na początek okresu
CA	Aktywa bieżące
In	Zapasy
SAR	Należności bieżące
C	Środki pieniężne i inne aktywa pieniężne
SDE	Rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe czynne
E	Kapitał własny
D	Zadłużenie długoterminowe (zobowiązania długoterminowe)
TL	Zobowiązania ogółem
SRrb	Krótkoterminowe rezerwy na świadczenia emerytalne i podobne
OtSR	Pozostałe rezerwy krótkoterminowe
CL	Zobowiązania bieżące
CLb	Zobowiązania krótkoterminowe
AL	Rozliczenia międzyokresowe bierne
SAL	Rozliczenia międzyokresowe krótkoterminowe bierne
S	Przychody netto ze sprzedaży produktów (usług), towarów i materiałów
S_t	Przychody netto ze sprzedaży produktów (usług), towarów i materiałów na koniec okresu
S_{t-1}	Przychody netto ze sprzedaży produktów (usług), towarów i materiałów na początek okresu
EAT	Zysk netto
R_l	Rezerwy na zobowiązania
R_c	Rezerwy kapitałowe

Źródło: L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie gospodarczym*, „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2014, t. 15, nr 5, s. 194–195.

Sprzedaż produktów (usług), towarów i materiałów, mierzona relacją wskaźnika dynamiki przychodów ze sprzedaży, przedstawia relację poziomu sprzedaży w danym roku do jej poziomu w roku ubiegłym (S_t/S_{t-1}). Miernik ten stanowi

podstawowe narzędzie oceny rezultatów działalności przedsiębiorstwa, obrazujące (w ujęciu procentowym) o ile w ciągu roku zwiększyły się (lub zmniejszyły się) przychody ze sprzedaży produktów (usług), towarów i materiałów⁵⁵.

Pomiar i ocenę płynności finansowej przedsiębiorstwa zaliczyć należy do szczególnie istotnych obszarów analizy działalności gospodarczej przedsiębiorstwa. Ocena płynności finansowej pozwala bowiem określić, czy przedsiębiorstwo wykazuje zdolność do terminowego regulowania zobowiązań bieżących, a jej posiadanie determinuje wypłacalność i dalsze funkcjonowanie każdej jednostki gospodarczej⁵⁶.

Płynność finansowa w literaturze przedmiotu jest przedstawiana w różnych aspektach. Dariusz Wędzki określa płynność finansową jako zdolność do zamiany aktywów na środki pieniężne w jak najkrótszym czasie bez utraty ich wartości⁵⁷, a także jako zdolność przedsiębiorstwa do osiągania przepływów pieniężnych, które umożliwiają regulowanie wymagalnych zobowiązań jednostki oraz pokrywanie jej niespodziewanych wydatków gotówkowych⁵⁸. Pod pojęciem płynności finansowej rozumiana jest także zdolność do szybkiego obrotu środków pieniężnych, jak również szybkość i pewność, z jaką aktywa obrotowe mogą zostać zamienione na środki pieniężne w krótkim okresie⁵⁹.

Lidia Karbownik zaproponowała następujący zestaw wskaźników płynności finansowej, służący do pomiaru i oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa:

- współczynnik bieżącej płynności finansowej (CA/CL),
- współczynnik przyspieszonej płynności finansowej $[(CA - In - SDE)/CL]$,
- współczynnik szybkiej (wysokiej) płynności finansowej $[(CA - In)/CL]$,
- współczynnik natychmiastowej płynności finansowej (C/CL) ⁶⁰.

Wskaźniki płynności finansowej nie stanowią całkowitego odzwierciedlenia bezpieczeństwa finansowego⁶¹, dlatego też istotnym uzupełnieniem analizy tego obszaru działalności przedsiębiorstwa okazuje się analiza sprawności jego działania.

Wskaźniki sprawności działania, określane także mianem wskaźników obrotowości, służą do badania aktywności przedsiębiorstwa. Ten obszar analizy

55 M. Comporek, *Ocena efektywności finansowej przedsiębiorstw turystycznych notowanych na GPW w Warszawie w latach 2007–2011*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica” 2012, nr 267, s. 162.

56 A. Kuciński, *Analiza finansowa jako narzędzie oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa*, „Studia i Prace Wydziału Ekonomicznego” 2018, nr 16, s. 132.

57 D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Przepływy pieniężne a wartość dla właścicieli*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003, s. 33.

58 Ibidem.

59 T. Cikirko, *Istota płynności finansowej*, [w:] K. Kreczmańska-Gigol (red.), *Płynność finansowa przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015, s. 19.

60 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 193.

61 J. Franc-Dąbrowska, *Bezpieczeństwo finansowe...*, s. 125.

wskaźnikowej jest w bardzo dużym stopniu związany z płynnością finansową, ze względu na fakt, że od tego, jak szybko przedsiębiorstwo obraca swoim majątkiem, zależy jego płynność finansowa⁶².

Za istotny miernik, mogący w pełniejszy sposób odzwierciedlić poziom bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, Lidia Karbownik uczyniła współczynnik rotacji należności, wyrażony relacją przychodów netto ze sprzedaży produktów (usług), towarów i materiałów do należności bieżących (S/SAR)⁶³.

W ocenie sytuacji majątkowej przedsiębiorstwa wykorzystywanych jest wiele wskaźników, przy czym w literaturze przedmiotu dominuje pogląd, że najważniejsze znaczenie mają te, których konstrukcja oparta jest na dwóch podstawowych grupach aktywów – aktywach trwałych i aktywach obrotowych⁶⁴. We wstępnej analizie majątku przedsiębiorstwa podstawowe znaczenie przypisywane jest wskaźnikom dynamiki, natomiast wskaźniki struktury stanowią ich istotne uzupełnienie.

Do badania dynamiki i struktury aktywów Karbownik zaproponowała trzy następujące mierniki:

- dynamika aktywów ogółem (TA_t/TA_{t-1}),
- udział aktywów obrotowych w sumie bilansowej (CA/TA),
- udział środków pieniężnych w aktywach obrotowych (C/CA)⁶⁵.

Struktura kapitałowa, wynikająca z pasywów bilansu przedsiębiorstwa, daje obraz podstawy finansowej, na której oparta jest jego działalność gospodarcza. Stąd też punktem wyjścia w analizie porównawczej pasywów staje się wstępna ocena ich struktury oraz ocena relacji zachodzących między kapitałem własnym a kapitałem obcym⁶⁶.

Zdaniem Ewy Śnieżek, wypłacalność przedsiębiorstwa okazuje się w sposób bezpośredni powiązana z jego zdolnością do spłaty zobowiązań w terminie, a podmiot zdolny do spłaty w terminie określany jest mianem wypłacalnego⁶⁷. Dariusz Wędzki wyróżnił dwie kategorie wypłacalności przedsiębiorstwa: krótkoterminową oraz długoterminową⁶⁸. Pod pojęciem wypłacalności krótkotermino-

62 M. Kazatel, *Analiza wskaźnikowa – ogólna charakterystyka i dobór optymalnego zestawu wskaźników w zależności od celu oceny oraz ograniczenia w ocenie przedsiębiorstwa na podstawie sprawozdania finansowego*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania...*, s. 166.

63 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 193.

64 Zob. M. Hamrol, *Analiza sytuacji majątkowej, finansowej oraz pokrycia finansowego majątku*, [w:] eadem (red.), *Analiza finansowa przedsiębiorstwa – ujęcie sytuacyjne*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2004; M. Sierpińska, T. Jachna, *Ocena przedsiębiorstwa według standardów światowych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.

65 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 193.

66 L. Bednarski, R. Borowiecki, J. Duraj, E. Kurtys, T. Waśniewski, B. Wersty, *Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2003, s. 89.

67 E. Śnieżek, *Jak czytać cashflow*, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Warszawa 1997, s. 68.

68 D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej...*, s. 33.

wej rozumie on posiadanie przez przedsiębiorstwo aktywów łatwo zamienialnych na gotówkę oraz rezerw środków pieniężnych i papierów wartościowych, natomiast wypłacalność długoterminową utożsamia on z długookresową nadwyżką majątku nad finansującymi go zobowiązaniami⁶⁹.

Przy ocenie wypłacalności przedsiębiorstwa wykorzystywane są wskaźniki ukazujące wielkość zadłużenia podmiotu oraz kosztu kapitału. W literaturze przedmiotu wskaźniki wypłacalności dzielone są na dwie zasadnicze grupy: wskaźniki ukazujące poziom zadłużenia przedsiębiorstwa oraz wskaźniki informujące o zdolności podmiotu do obsługi długu⁷⁰.

Do badania struktury kapitału i wypłacalności przedsiębiorstwa Karbownik zaproponowała zestaw następujących wskaźników⁷¹:

- współczynnik autonomii (E/TA),
- współczynnik ogólnego zadłużenia (TL/TA),
- współczynnik zadłużenia długoterminowego (D/TA),
- udział pasywów obrotowych w sumie bilansowej [$(SRrb + OtSR + CLb + SAL)/TA$],
- udział zobowiązań krótkoterminowych w sumie bilansowej (CLb/TA),
- współczynnik zadłużenia kapitału własnego (D/E).

Decyzje dotyczące kształtowania struktury terminowej pasywów są ściśle związane ze strukturą wiekową aktywów. Jak podkreśla Aleksandra Duliniec, okres wymagalności źródeł finansowania winien być zsynchronizowany z okresem korzystania z aktywów finansowanych za ich pomocą⁷².

Do badania struktury kapitałowo-majątkowej przedsiębiorstwa, dla celów pomiaru i diagnozy bezpieczeństwa finansowego, Karbownik sugeruje wykorzystywać współczynnik sfinansowania aktywów obrotowych zobowiązaniami krótkoterminowymi i rezerwami krótkoterminowymi [$(CLb + SRrb + OtSR + SAL)/CA$]⁷³.

Analiza rentowności ma na celu ustalenie relacji zysku do istotnych elementów bilansu oraz rachunku zysków i strat⁷⁴. Wskaźniki rentowności, określane także mianem wskaźników zyskowności, informują o efektywności działania przedsiębiorstwa, wyrażającej się w zdolności firmy do generowania zysków z zaangażowanych środków⁷⁵.

69 Ibidem.

70 M. Sierpińska, T. Jachna, *Ocena przedsiębiorstwa...*, s. 89.

71 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 193–194.

72 A. Duliniec, *Finansowanie przedsiębiorstwa. Strategie i instrumenty*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2011, s. 24.

73 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 194.

74 K. Żuk, A. Kwiecień, *Analiza wskaźnikowa jako narzędzie wykorzystania danych ze sprawozdania finansowego przez użytkowników zewnętrznych i wewnętrznych*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania...*, s. 133.

75 L. Kowalczyk, *Praktyczne i teoretyczne aspekty wiarygodności firmy*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2006, s. 70.

W przypadku badania rentowności i zyskowności, dla celów pomiaru i oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, Lidia Karbownik uznaje za zasadne wykorzystanie współczynnika rentowności aktywów ogółem (EAT/TA)⁷⁶.

Rezerwy wywierają istotny wpływ na rozwój przedsiębiorstwa, kształtując jego wiarygodność kredytową, a zwłaszcza płynność finansową, rentowność oraz zdolność przedsiębiorstwa do pozyskiwania kapitałów zewnętrznych⁷⁷.

Dla potrzeb pomiaru i oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa Karbownik proponuje wykorzystanie następujących współczynników, które w swej konstrukcji posiadają rezerwy o różnym charakterze⁷⁸:

- współczynnik zabezpieczenia finansowego rezerwami kapitałowymi (R_c/TA),
- współczynnik zabezpieczenia finansowego rezerwami *sensu stricte* (R_l/TA),
- współczynnik zabezpieczenia finansowego biernymi rozliczeniami międzyokresowymi kosztów (AL/TA).

Tworzenie rezerw należy uznać za ważne narzędzie, służące kształtowaniu bezpieczeństwa finansowego, chroniące przedsiębiorstwo przed różnymi zakłóceniami prowadzonej przez niego działalności gospodarczej, które mogą pojawić się w otoczeniu wewnętrznym i zewnętrznym firmy.

Podsumowując rozważania ujęte w rozdziale pierwszym, można stwierdzić, że bezpieczeństwo zarówno z punktu widzenia jednostki, jak i na poziomie grupy społecznej czy państwa, stanowi jedno z najbardziej chronionych i najcenniejszych ludzkich dóbr, a zadaniem każdego państwa winno być osiągnięcie i utrzymanie pożądanego stanu w tym obszarze.

76 L. Karbownik, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 194.

77 Eadem, *Pojęcie i obszary...*, s. 71.

78 Eadem, *Koniunktura gospodarcza a poziom...*, s. 194.

Rozdział 2

Wybrane problemy zarządzania bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa

1. Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa

Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstw jest kategorią wielowymiarową, której istota sprowadza się do posiadania przez podmiot gospodarczy takiej sytuacji finansowo-majątkowej, która pozwala nie tylko na bieżące funkcjonowanie, ale również na rozwój¹. Bezpieczeństwo finansowe może być analizowane na dwóch poziomach²:

- operacyjnym, którego fundamentem jest dobry *standing* finansowy, dotyczy on bieżących uwarunkowań prowadzenia działalności gospodarczej, podstawą oceny jest tu efektywność i możliwość zapewnienia kontynuacji działania;
- strategicznym, odnoszącym się do długofalowego podejścia do funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstwa.

Bezpieczeństwo finansowe stanowi bazę dla funkcjonowania i rozwoju współczesnych podmiotów gospodarczych. Kwestią zasadniczą jest zatem efektywne nim zarządzanie, które z jednej strony pozwoli na zmniejszanie potencjalnego ryzyka związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej, z drugiej zaś – umożliwi podejmowanie inicjatyw podnoszących poziom konkurencyjności przedsiębiorstw³. Główne działania podejmowane przez kierownictwo powinny koncentrować się na ograniczeniu ryzyka pieniężnego po to, aby zabezpieczyć stabilny i trwały rozwój organizacji⁴.

1 A. Misztal, *Bezpieczeństwo finansowe a zrównoważony rozwój polskich przedsiębiorstw przemysłowych*, „Ekonomia XXI Wieku” 2019, nr 1, s. 79.

2 L. Karbownik, *Wykorzystanie podejścia memoriałowego i kasowego w ocenie operacyjnego bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora TSL*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2014, s. 18.

3 P. Cabała, *Planowanie scenariuszowe w zarządzaniu bezpieczeństwem strategicznym przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków 2012, s. 84.

4 K. Raczkowski, *Bezpieczeństwo finansowe*, [w:] J. Płaczek (red.), *Ekonomika bezpieczeństwa państwa w zarysie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014, s. 299–324.

Bezpieczeństwo finansowe jest elementem bezpieczeństwa ekonomicznego. Podkreślić należy, że bezpieczeństwo ekonomiczne, jako termin szerszy, odnosi się do trzech poziomów instytucji przynależnych do sfery realnych procesów gospodarowania, podmiotów gospodarczych oraz gospodarstw domowych⁵.

Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym wiąże się z koniecznością podejmowania szeregu decyzji operacyjnych, taktycznych i strategicznych. Uwzględnienie systemowego podejścia do zarządzania tą sferą funkcjonowania organizacji ma istotne znaczenie dla efektywności procesów gospodarczych. Świadome zarządzanie obejmuje wszystkie sfery funkcjonowania organizacji i powinno być podporządkowane przyjętej strategii⁶.

Zarządzanie przedsiębiorstwem składa się z następujących etapów:

- identyfikacji problemów,
- formułowania celów,
- planowania metod oraz sposobów realizacji zadań,
- organizowania,
- podejmowania decyzji,
- komunikacji wewnątrz organizacji oraz z podmiotami zewnętrznymi,
- kierowania i motywowania pracowników,
- kontroli podjętych działań i oceny stopnia realizacji zamierzeń⁷.

Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym dotyczy podejmowania działań we wszystkich obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstwa, a zatem i w tych, związanych z zarządzaniem majątkiem i źródłami jego finansowania, finansami, kapitałem ludzkim, produkcją, logistyką, zaopatrzeniem i dystrybucją, sprzedażą oraz obsługą klienta⁸. Wszystkie sfery funkcjonowania przedsiębiorstwa są ze sobą ściśle powiązane, a rezultat prowadzonej działalności uzależniony jest od stopnia efektywności funkcjonowania wszystkich jego obszarów.

System zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa okazuje się więc celowo zaprojektowanym i zorganizowanym układem zasobów materialnych i niematerialnych, które mają za zadanie służyć rozwojowi podmiotu gospodarczego. System ten może składać się z następujących elementów⁹:

5 A. Jabłoński, *Stabilność finansowa przedsiębiorstwa a jego model biznesu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach. Seria: Administracja i Zarządzanie” 2015, nr 104, s. 89.

6 W. Walczak, *Cele i funkcje zarządzania w teoriach naukowych a praktyka – próba diagnozy źródeł występujących rozbieżności*, „E-mentor” 2012, nr 2.

7 P. Bąk, M. Kapusta, *Rola bezpieczeństwa w zarządzaniu przedsiębiorstwem*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki finansowe, Ubezpieczenia” 2015, t. 2, nr 74, s. 11–12.

8 Ibidem, s. 12–13.

9 M. Kwieciński, *Zarządzanie bezpieczeństwem działalności przedsiębiorstwa – zarys problematyki*, [w:] P. Lenik (red.), *Zarządzanie w sektorach prywatnym oraz publicznym*, Prace Naukowo-Dydaktyczne Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Stanisława Pigionia w Krośnie, Krosno 2016, s. 156–157.

- układu wektorów:
 - wejścia, w tym posiadanych zasobów kapitałowych, ludzkich, informacji, naturalnych, relacyjnych;
 - procesów przetwarzania, obejmujących usystematyzowane działania przekształcające składniki wektora wejścia w wektor wyjścia;
 - wyjścia, na który składają się: zadowolenie z poczucia bezpieczeństwa właścicieli, kontrahentów, wzrost posiadanej wiedzy, wzbogacenie zasobów informacji, doświadczenia o charakterze negatywnym, pozwalające na dokonanie zmian w procesach w celu poprawy ich bezpieczeństwa;
 - wycinkowych podsystemów zarządzania, w tym profilaktyki bezpieczeństwa, podsystemu zarządzania operacyjnego bezpieczeństwem, zarządzania procesami logistyki bezpieczeństwa, zarządzania likwidacją następstw wywołanych działaniem uaktywnionych zagrożeń.

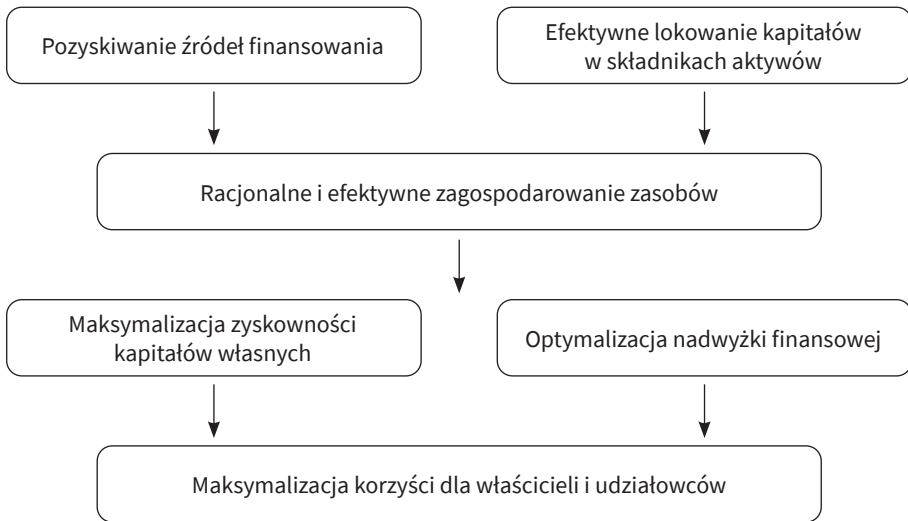
W układzie przedmiotowym można wyróżnić następujące podsystemy zarządzania bezpieczeństwem: informacji, pracowników, majątku i logistyki (w tym przede wszystkim dostaw energii i paliw), przeciwpożarowym i przeciwpowodziowym oraz finansowym (zob. rysunek 2).



Rysunek 2. Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym w przedsiębiorstwie

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Kwieciński, *Zarządzanie bezpieczeństwem działalności przedsiębiorstwa – zarys problematyki*, [w:] P. Lenik (red.), *Zarządzanie w sektorach prywatnym oraz publicznym*, Prace Naukowo-Dydaktyczne Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Stanisława Piłonia w Krośnie, Krosno 2016, s. 156–157.

Jedną z kluczowych kwestii, z punktu widzenia rozwoju organizacji, okazuje się zapewnienie bezpieczeństwa finansowego, od którego uzależniona jest możliwość realizacji celów przedsiębiorstwa. Fundamentalne znaczenie ma tu odpowiednie i efektywne zarządzanie bezpieczeństwem finansowym, którego mianem można określić podejmowanie działań związanych z planowaniem, organizowaniem, motywowaniem i kontrolą działań w zakresie finansowej sfery funkcjonowania organizacji. Celem staje się tu zapewnienie finansowej gwarancji istnienia oraz rozwoju¹⁰.



Rysunek 3. Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Bień, *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s. 14.

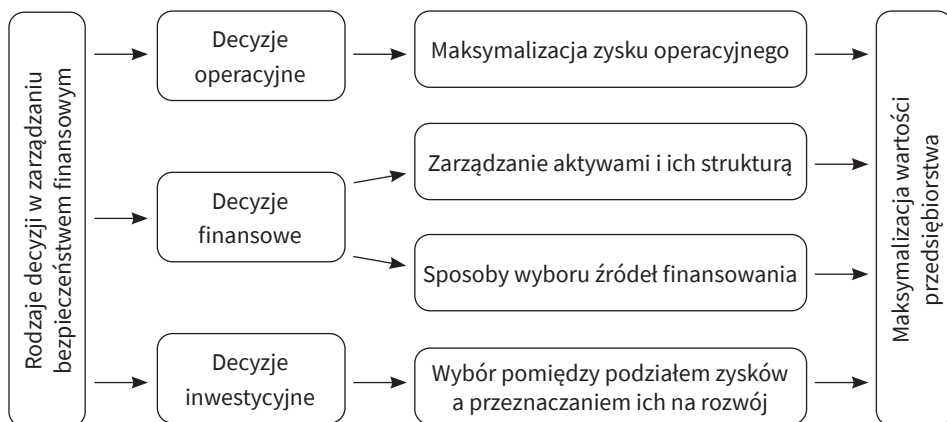
Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym sprowadza się w istocie do zarządzania finansami przedsiębiorstwa (zob. rysunek 3), którego mianem można określić

proces decyzyjny podporządkowany realizacji celu głównego, opierający się na wykorzystywaniu różnego rodzaju instrumentów, technik, kryteriów i reguł do sterowania

¹⁰ Zob. M. Iwanicz-Drozdowska, *Bezpieczeństwo rynku usług finansowych. Perspektywa Unii Europejskiej*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2008, s. 22; R. Wierzbą, *System gwarantowania depozytów jako element sieci bezpieczeństwa finansowego. Doświadczenia francuskie*, „Bezpieczny Bank” 2005, nr 1, s. 38; L. Karbownik, *Pojęcie i obszary kreowania oraz zapewniania bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, „Acta Universitatis Lodzianis. Folia Oeconomica” 2012, nr 267.

przebiegiem procesów i zjawisk związanych z gromadzeniem i wydatkowaniem zasobów pieniężnych postawionych do dyspozycji przedsiębiorstwa, w sposób umożliwiający zagospodarowanie tych zasobów jak najbardziej racjonalnie¹¹.

Problematyka zarządzania bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa wiąże się z podejmowaniem decyzji finansowych oraz inwestycyjnych. Należy odnieść się zatem do zarządzania źródłami kapitału oraz sposobami jego wykorzystania. Za cel strategiczny zarządzania bezpieczeństwem finansowym można uznać podejmowanie działań mających na celu maksymalizację korzyści dla właścicieli i udziałowców, którzy zaangażowali prywatne kapitały w działalność gospodarczą¹² (zob. rysunek 4).



Rysunek 4. Decyzje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem finansowym a maksymalizacja wartości przedsiębiorstwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Bień, *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s. 14.

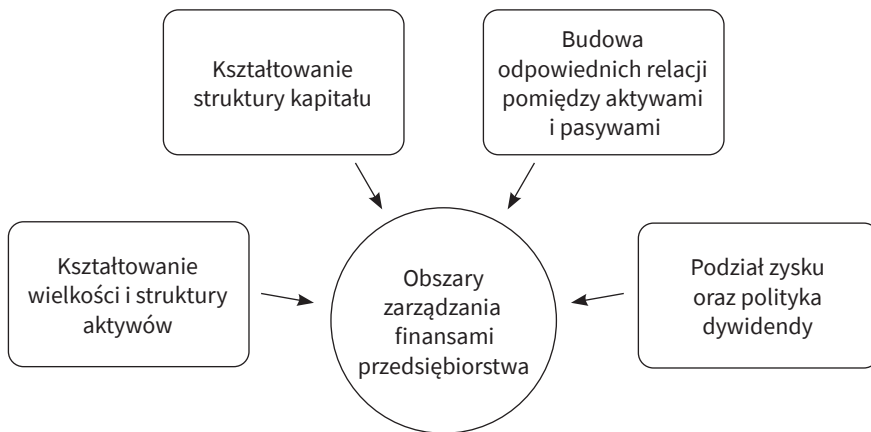
Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa powinno być podejmowane przez pryzmat decyzji operacyjnych, finansowych i inwestycyjnych. W sferze operacyjnej kierujący organizacją winni dążyć do maksymalizacji zysku operacyjnego, co jest przejawem rentowności prowadzonej działalności gospodarczej. W tym obszarze, z punktu widzenia oceny poziomu bezpieczeństwa finansowego, powinny być analizowane takie wskaźniki, jak: przychody netto ze

11 M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa z elementami zarządzania i analizy*, Wydawnictwo Absolwent, Łódź 2000, s. 13.

12 W. Bień, *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s. 14.

sprzedaży czy też ich dynamika. W aspekcie finansowym koncentracja działań winna dotyczyć gromadzenia źródeł finansowania majątku (wskaźniki struktury kapitału oraz udział i struktura zobowiązań). Przepływy środków pieniężnych związanych z działalnością finansową dotyczyć mogą takich kwestii, jak: wpływy z emisji papierów wartościowych, otrzymywania kredytów, pożyczek, spłat kredytów oraz pożyczek, wypłaty dywidend. Sfera finansowa połączona jest ze sferą inwestycyjną, a uzyskane w obu wyniki przedsiębiorstwa znajdują swoje odzwierciedlenie w ostatecznym rezultacie prowadzonej działalności gospodarczej. Do podstawowych obszarów zarządzania finansami przedsiębiorstw można zaliczyć¹³:

- kształtowanie wielkości i struktury aktywów podmiotu gospodarczego (przy czym struktura majątku uzależniona jest od rodzaju prowadzonej działalności gospodarczej), kluczowe znaczenie ma tu wybór form i kierunków inwestowania w odniesieniu do prowadzonej działalności podstawowej, kwestie zarządzania zapasami itd.;
- kształtowanie struktury kapitałowej, dobór odpowiedniej struktury i źródeł finansowania majątku koniecznego do podejmowania inicjatyw operacyjnych i inwestycyjnych;
- kształtowanie odpowiednich relacji pomiędzy strukturą aktywów i pasywów, którego celem powinno być zachowanie odpowiedniej równowagi ekonomiczno-finansowej;
- podział zysku oraz polityki dywidendy po to, by zachować dobry bilans pomiędzy działalnością bieżącą a przyszłą (zob. rysunek 5).



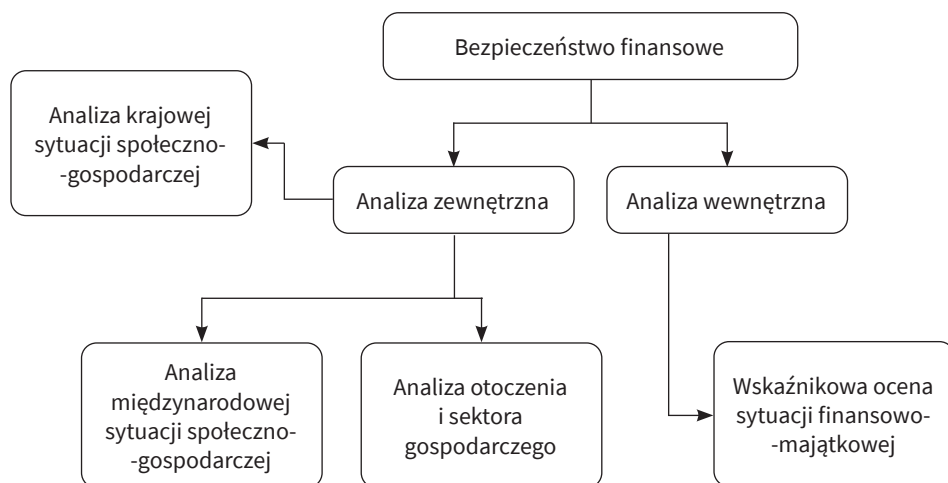
Rysunek 5. Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa – obszary

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa z elementami zarządzania i analizy*, Wydawnictwo Absolwent, Łódź 2000, s. 16–17.

13 M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa...*, s. 16–17.

Ocena bezpieczeństwa finansowego powinna być poprzedzona zebraniem odpowiednich danych i informacji; następnie należy stworzyć raport. W skład fazy pierwszej wchodzi następujące działania:

- ilościowa analiza porównawcza wielkości, poziomu cen, stopnia uzależnienia danego rynku, dokonywana na podstawie danych porównywalnych w skali międzynarodowej;
- ocena rozwiązań instytucjonalnych, technologicznych oraz informacyjnych zawieranych transakcji;
- sektorowa ewaluacja rozwoju;
- dostępność i poziom korzystania z wyspecjalizowanych usług finansowych przez przedsiębiorstwa;
- stabilność i opinie na temat sytuacji politycznej i jej wpływu na dostępność do stabilnych źródeł finansowania¹⁴ (zob. rysunek 6).



Rysunek 6. Rodzaje analizy bezpieczeństwa finansowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sierpińska, D. Wędzki, *Zarządzanie płynnością finansową w przedsiębiorstwie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.

W praktyce zarządzania bezpieczeństwem finansowym ważną rolę odgrywa analiza finansowa, która jest narzędziem wspierającym proces podejmowania decyzji finansowych. Fundamentalne znaczenie odgrywa tu analiza wewnętrzna, wykorzystująca dane i informacje pochodzące ze sprawozdań finansowych, ewidencji księgowej, statystyk zakładowych, planów rozwojowych. Pozwala ona na ocenę

¹⁴ Zob. *Financial Sector Assessment: A Handbook*, International Monetary Fund, Washington 2005, s. 70–71, 93–95.

sytuacji finansowo-majątkowej podmiotów gospodarczych. Kluczową rolę pełnią tu sprawozdania finansowe, ponieważ są one podstawową formą prezentacji informacji ekonomicznej podmiotów gospodarczych¹⁵. Pozwalają na wyznaczenie wskaźników analitycznych i syntetycznych¹⁶, zarówno w wymiarze statycznym, jak i dynamicznym¹⁷. Dane ze sprawozdań umożliwiają ocenę kształtowania się zjawisk i procesów ekonomicznych zachodzących w podmiocie gospodarczym¹⁸. Są istotne zarówno dla celów wewnętrznych przedsiębiorstwa, jak również zapewniają dostęp do informacji użytkownikom zewnętrznym¹⁹.

Kluczowymi obszarami podlegającymi ocenie są tu: płynność finansowa, rentowność, struktura kapitałowa, zadłużenia, sprawność działania, polityka kształtowania rezerw, sytuacja rynkowa przedsiębiorstwa. Z punktu widzenia zarządzania kluczowe decyzje dotyczą nie tylko wyboru źródeł finansowania działalności gospodarczej, ale również kształtowania takiego poziomu płynności finansowej, która umożliwi rozwój, bez znaczącej utraty rentowności prowadzonej działalności gospodarczej.

Bezpieczeństwo finansowe jest, jak widać, kategorią złożoną, której pomiar i ocena w dużej mierze uzależnione są od przyjętych przez badaczy kryteriów. Nie istnieje bowiem jeden powszechnie akceptowalny i uniwersalny system oceny. Słuszne jest twierdzenie, że analiza bezpieczeństwa finansowego powinna być przeprowadzana z punktu widzenia zarządzania i jego celów, a nie tylko księgowości²⁰.

Ocena bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw okazuje się zatem uzależniona od szeregu wskaźników, jej podstawą jest płynność gotówkowa oraz cykl konwersji gotówki (wskaźniki memoriałowe). Jednocześnie należy odnotować, że w związku z pojawiającym się okresowo spowolnieniem gospodarczym można zauważyć, iż na znaczeniu zyskują wskaźniki kasowe. Uzasadnieniem takiego stanu rzeczy jest wysoka wiarygodność oraz skuteczność danych pochodzących z rachunku przepływów pieniężnych do oceny wypłacalności podmiotów gospodarczych²¹.

15 K. Tkocz-Wolny, *Sprawozdanie finansowe jako forma prezentacji informacji ekonomicznej*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2016, nr 287, s. 111.

16 L. Karbownik, *Pojęcie i obszary kreowania...*, s. 66.

17 M. Sierpińska, D. Wędzki, *Zarządzanie płynnością finansową w przedsiębiorstwie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.

18 E. Nowak, *Analiza sprawozdań finansowych*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008.

19 M. Adamczyk, *Sprawozdanie finansowe jako źródło informacji dla inwestorów giełdowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2011, nr 41.

20 M. Jerzemowska, *Analiza ekonomiczna w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2006, s. 148–149.

21 D. Klinefelter, D. McCorkle, S. Klose, *Financial Management: Cash vs. Accrual Accounting*, „The Texas A&M System” 2008, nr 10, s. 3.

Dobór wskaźników do oceny poziomu bezpieczeństwa finansowego staje się dyskusyjny, a przez to szeroko omawiany przez analityków finansowych oraz przedstawicieli literatury przedmiotu. Zasadnym jest więc stwierdzenie, że do jego oceny powinno stosować się miary o szerokim polu obserwacji, a dobór wskaźników winien ograniczać się do kilku kluczowych²².

Płynność finansowa ma decydujące znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstw. Odpowiedni jej poziom wpływa na postrzeganie podmiotu gospodarczego jako stabilnego, godnego zaufania partnera. Umożliwia on przetrwanie w konkurencyjnym otoczeniu²³.

Płynność finansowa może być rozpatrywana w ujęciu majątkowym, majątkowo-kapitałowym, a także w ujęciu przepływów pieniężnych²⁴. W aspekcie majątkowym oznacza ona zdolność do zamiany składników aktywów na środki pieniężne w możliwie najkrótszym czasie, bez utraty ich wartości²⁵. W ujęciu majątkowo-kapitałowym płynność finansowa to zdolność do spłaty bieżących zobowiązań w określonym terminie i w wymaganej wysokości²⁶. W ujęciu przepływów pieniężnych płynność finansowa kształtowana jest pod wpływem przepływów strumieni gotówkowych. Może być ona utożsamiana ze zdolnością podmiotu gospodarczego do dokonywania zakupów i usług oraz zdolnością do regulowania zobowiązań w ustalonych terminach i w określonej wysokości²⁷.

Płynność finansowa okazuje się kategorią wielowymiarową, jej utrata powoduje niewypłacalność przedsiębiorstwa, co może prowadzić do upadłości i bankructwa²⁸. Zachowanie odpowiedniego poziomu płynności finansowej jest jednym z filarów bezpieczeństwa finansowego. Kwestią kluczową staje się tu porównanie uzyskanych wskaźników ze wskaźnikami zawartymi w planach, a także sprawdzenie tendencji ich zmian w czasie. Na uwagę zasługuje fakt, że wskaźniki płynności

22 L. Karbownik, *Pojęcie i obszary kreowania...*, s. 63–77.

23 Zob. S. Kowalska, *Znaczenie płynności finansowej w zarządzaniu przedsiębiorstwem w sytuacjach kryzysowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2013, nr 58, s. 223–230; M. Hamrol, *Analiza finansowa przedsiębiorstwa. Ujęcie sytuacyjne*, wyd. 2, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2005.

24 K. Kreczmańska-Gigol (red.), *Płynność finansowa przedsiębiorstwa – istota, pomiar, zarządzanie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015, s. 19–23.

25 D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Przepływy pieniężne a wartość dla właścicieli*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003, s. 32.

26 W. Gabrusewicz, *Analiza finansowa przedsiębiorstwa – teoria i zastosowanie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2014, s. 327–328.

27 Zob. A. Kusak, *Płynność finansowa – analiza i sterowanie*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2006, s. 10; U. Wojciechowska (red.), *Płynność finansowa polskich przedsiębiorstw w okresie transformacji gospodarki. Aspekty mikroekonomiczne i makroekonomiczne*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Handlowej, Warszawa 2001, s. 14.

28 A. Wawryszuk-Misztal, *Strategie zarządzania kapitałem obrotowym netto w przedsiębiorstwach – studium empiryczno-teoretyczne*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2007, s. 92.

nie powinny być zbyt wysokie, gdyż może to prowadzić do obniżenia rentowności. Z kolei zbyt niski poziom wskaźników płynności finansowej spowoduje prawdopodobnie problemy związane z regulowaniem bieżących zobowiązań²⁹.

Kolejnym obszarem kreowania bezpieczeństwa finansowego jest rentowność, będąca podstawową miarą oceny efektywności gospodarowania. Rentowność to relacja pomiędzy wynikiem finansowym a określoną wielkością³⁰. Oznacza ona zdolność do generowania zysków, która może być rozpatrywana w trzech płaszczyznach: aktywów, kapitałów własnych oraz sprzedaży³¹. Generalnie należy przyjąć, że im wyższe wskaźniki rentowności, tym korzystniej – z punktu widzenia oceny sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. Rentowność, podobnie jak płynność, uzależniona jest od szeregu czynników, które można podzielić na wewnętrzne (struktura aktywów i źródeł jego finansowania, kwalifikacje pracowników, umiejętność zarządzania) oraz zewnętrzne (sytuacja społeczno-gospodarcza w kraju, stabilność przepisów prawnych, koniunktura gospodarcza oraz jej perspektywa w przyszłości)³².

Wskaźniki sprawności działania pozwalają na ocenę aktywności przedsiębiorstwa w zakresie wykorzystania poszczególnych pozycji aktywów. Wskaźniki stanowią relacje pomiędzy przychodami ze sprzedaży a posiadanym przez przedsiębiorstwo majątkiem lub jego poszczególnymi składnikami. W niektórych obszarach analiza sprawności działania w znacznym stopniu może być związana z analizą płynności finansowej.

2. Model bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa

Bezpieczeństwo finansowe ma kluczowe znaczenie dla rozwoju przedsiębiorstwa – rozwój oznacza bowiem zarówno ilościowe, jak i jakościowe zmiany w procesie gospodarowania³³. Jego mianem można określić „proces wzajemnego synchronizowania działań optymalizacyjnych, realizowanych zgodnie z kryteriami ekonomicznymi, strukturalnymi, technologicznymi, kadrowymi i ekologicznymi, ukierunkowany na

29 M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa...*, s. 205–206.

30 E. Nowak, *Analiza sprawozdań finansowych...*, s. 176.

31 A. Misztal, *Analiza rentowności spółek przemysłu surowcowego indeksu WIG20*, „Nauki o Finansach” 2015, nr 2, s. 98.

32 Zob. P. Szczepanowski, *Wycena i zarządzanie wartością przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 56; E. Radosiński, *Wprowadzenie do sprawozdawczości, analizy i informatyki finansowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 76.

33 A. Stabryła, K. Woźniak (red.), *Determinanty potencjału rozwoju organizacji*, Wydawnictwo MFiles.pl, Kraków 2012.

cele strategiczne oraz warunkowany kulturą przedsiębiorstwa³⁴. Należy podkreślić, że w literaturze przedmiotu termin „rozwój przedsiębiorstwa” jest różnorodnie definiowany, co wiąże się w znacznym stopniu z koniecznością uwzględniania szeregu wymagań stawianych menadżerom. Z jednej strony determinuje go szereg czynników zewnętrznych, wynikających z otoczenia organizacji, z drugiej zaś – czynniki wewnętrzne związane z kształtowaniem zasobów stanowiących o jego potencjale.

Istotnym okazuje się więc określenie odpowiedniego, efektywnego modelu biznesowego. W literaturze przedmiotu pojęcie „model biznesowy” również jest różnorodnie definiowane. Przedstawia się je na rozmaitych poziomach szczegółowości: od podejścia ogólnego do bardzo szczegółowego³⁵. Model biznesowy może być rozumiany jako metoda tworzenia i efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów w celu stworzenia konkurencyjnej oferty oraz generowania zysku³⁶ lub jako „opowiadanie, które wyjaśnia, jak działa przedsiębiorstwo”³⁷, „pomysł na zarabianie pieniędzy przez firmę”³⁸, „reprezentacja tego, jak biznes tworzy i dostarcza wartość zarówno klientom, jak i przedsiębiorstwu”³⁹ bądź też jako system połączonych oraz zależnych od siebie działań, które mają wpływ na sposób prowadzenia działalności gospodarczej, obejmujący również klientów i dostawców⁴⁰. Modele biznesowe zorientowane są na trzy główne perspektywy:

- e-biznes,
- zarządzanie innowacjami i technologiami,
- kwestie strategiczne związane z tworzeniem wartości, budowaniem przewagi konkurencyjnej oraz wynikami przedsiębiorstw⁴¹.

Model biznesowy oznacza sposób funkcjonowania przedsiębiorstwa, obejmujący sześć obszarów:

- ofertę, czyli wartość dla użytkownika powstałą dzięki wykorzystaniu posiadanej technologii;
- określenie docelowej grupy klientów;

34 M.K. Wyrwicka, D. Jaźwińska, *Percepcja uwarunkowań rozwoju przedsiębiorstw*, „Ekonomia i Zarządzanie” 2014, nr 2, s. 260.

35 A. Osterwalder, Y. Pigneur, C.L. Tucci, *Clarifying Business Models: Origins, Present, and Future of the Concept*, „Communications of the Association for Information Systems” 2005, nr 16, s. 3–5.

36 A. Afuah, C.L. Tucci, *Internet Business Models and Strategies: Text and Cases*, McGraw Hill, New York 2000.

37 J. Magretta, *Why Business Models Matter?*, „Harvard Business Review” 2002, nr 80, s. 88.

38 A.K. Koźmiński, *Zarządzanie w warunkach niepewności. Podręcznik dla zaawansowanych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 123.

39 M.W. Johnson, *Seizing the White Space: Business Model Innovation for Growth and Renewal*, Harvard Business School Publishing, Boston 2010, s. 22.

40 R. Amit, C. Zott, *Creating Value through Business Model Innovation*, „MIT Sloan Management Review” 2012, nr 53, s. 41.

41 Ch. Zott, R. Amit, L. Massa, *The Business Model: Recent Developments and Future Research*, „Journal of Management” 2011, nr 37(4), s. 10.

- określenie strumienia wartości potrzebnego do stworzenia produktów/ usług i ich dystrybucji;
- oszacowanie przychodów i kosztów;
- określenie pozycji podmiotu gospodarczego w sieci wartości, powiązań z kontrahentami, pozycji konkurencyjnej;
- opracowanie strategii konkurencyjności⁴².

Model biznesowy powinien zawierać odpowiedzi na następujące pytania:

- kto? – wskazanie kto jest klientem, do kogo skierowana jest oferta;
- co? – udzielenie odpowiedzi na to, co jest proponowane odbiorcy;
- jak? – w jaki sposób przedsiębiorstwo ma zamiar dostarczyć klientowi wartość dodaną;
- jakie przychody i koszty generuje prowadzona działalność?⁴³

Z punktu widzenia strategicznego zarządzania finansami podmiotu gospodarczego konieczne jest uwzględnienie systemowego i kompleksowego podejścia oraz przedstawienie wieloczynnikowego modelu bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa. Model bezpieczeństwa finansowego jest „wynikiem holistycznego spojrzenia na sytuację finansowo-majątkową przedsiębiorstwa z perspektywy skutecznego kształtowania warunków kontynuacji i rozwoju przedsiębiorstwa”⁴⁴.

Bezpieczeństwo finansowe kształtuje się pod wpływem różnorodnych zmiennej – ich dobór uzależniony jest od przyjętych celów i perspektywy badawczej. Ma ono wymiar sytuacyjny oraz procesowy, powstaje w wyniku codziennych starań, których celem jest generowanie określonego poziomu przychodów ze sprzedaży, odpowiedniego poziomu płynności finansowej i rentowności, wypłacalności, gospodarowania rezerwami czy działań o charakterze inwestycyjnym⁴⁵. Kluczem okazuje się zatem zapewnienie wypłacalności gotówkowej krótko- i długoterminowej oraz odpowiedniego poziomu zysku netto⁴⁶.

Punktem wyjścia dla tworzenia wieloczynnikowego modelu bezpieczeństwa finansowego jest sprzedaż, stanowiąca podstawę dla funkcjonowania i rozwoju podmiotu gospodarczego. Słusznym wydaje się być stwierdzenie, że nawet naj-

42 H.W. Chesbrough, R.S. Rosenbloom, *The Role of the Business Model in Capturing Value from Innovation: Evidence from Xerox Corporation's Technology Spin-Off Companies*, „Industrial and Corporate Change” 2002, nr 11(3).

43 O. Gassmann, K. Frankenberger, M. Csik, *Revolutionizing the Business Model*, [w:] O. Gassmann, F. Schweitzer, *Management of the Fuzzy Front End of Innovation*, Springer International Publishing, Cham 2014, s. 89–97.

44 N. Duraj, *Wieloczynnikowa koncepcja modelu bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, [w:] J. Duraj, A. Sajnog (red.), *Ekonomiczne i pozaekonomiczne czynniki zarządzania wartością przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013, s. 63.

45 Zob. R. Kowalak, *Ocena kondycji finansowej przedsiębiorstwa w badaniu zagrożenia upadłością*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. z o.o., Gdańsk 2008, s. 11; K. Stępień, *Rentowność a wypłacalność przedsiębiorstw*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s. 26.

46 T. Maślanka, *Przepływy pieniężne w zarządzaniu finansami przedsiębiorstw*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2008, s. 68.

lepsze zarządzanie i zaangażowanie pracowników, bez odpowiednio rozwiniętej i efektywnej sprzedaży, nie wystarczy, aby przedsiębiorstwo mogło przetrwać na rynku. Stąd też jedną z kluczowych kwestii przy tworzeniu modelu współczesnego przedsiębiorstwa staje się podejmowanie wszelkich działań ukierunkowanych na wzrost sprzedaży, rozwój rynku i poprawę poziomu konkurencyjności.

Jednym z podstawowych celów podejścia procesowego, które obecnie dominuje w rozwiniętych podmiotów gospodarczych, jest dostarczenie wartości dodanej klientom. Odbiorcy produktów i usług powinni stać w centrum zainteresowania i stanowić punkt wyjścia przy budowie efektywnych modeli biznesowych⁴⁷.

Działalność operacyjna stanowi centralne zagadnienie w rachunku zysków i strat oraz w rachunku przepływów pieniężnych⁴⁸. Sprzedaż jest „siłą sprawczą rozpoczęcia i kontynuacji działalności gospodarczej oraz łącznikiem pomiędzy przedsiębiorstwem a rynkiem zbytu produktów i usług, i jako taka zabezpiecza interesy zarówno przedsiębiorstwa, jak również uczestników rynku zbytu oraz rynku zaopatrzenia, rynku finansowego i innych interesariuszy”⁴⁹. Model biznesowy w aspekcie sprzedaży powinien wskazywać zatem nie tylko grupy klientów, ale również kwestie związane z marketingiem, czyli sposobami dotarcia do nowych odbiorców i rynków zbytu. Przedsiębiorstwa, chcąc zachować odpowiedni poziom bezpieczeństwa finansowego, powinny dążyć do maksymalizacji przychodów ze sprzedaży, stosować odpowiednie narzędzia marketingowe oraz wspierać się nowoczesnymi systemami informatycznymi, obejmującymi sprzedaż i obsługę klienta. Wybór odpowiedniej strategii zarządzania relacjami z klientem (CRM – *Customer Relationship Management*) staje się tu kwestią pierwszoplanową⁵⁰.

Rosnąca sprzedaż powoduje wzrost produkcji, co z kolei przyczynia się do kształtowania i wyboru źródeł oraz wielkości czynników produkcji. Znajduje swoje odzwierciedlenie w kosztach prowadzonej działalności. Wielkość sprzedaży ma ponadto wpływ na inne kluczowe dla przedsiębiorstwa obszary, w tym te, związane z analizą finansowo-majątkową.

Kompleksowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem finansowym wymaga uwzględnienia decyzji nie tylko w sferze sprzedaży, ale również działalności finansowej i inwestycyjnej. Istotne staje się również określenie poziomu zależności pomiędzy różnymi obszarami funkcjonowania organizacji.

Model bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa powinien być tworzony w oparciu o dane memoriałowe i kasowe. Zarządzanie poziomem bezpieczeństwa

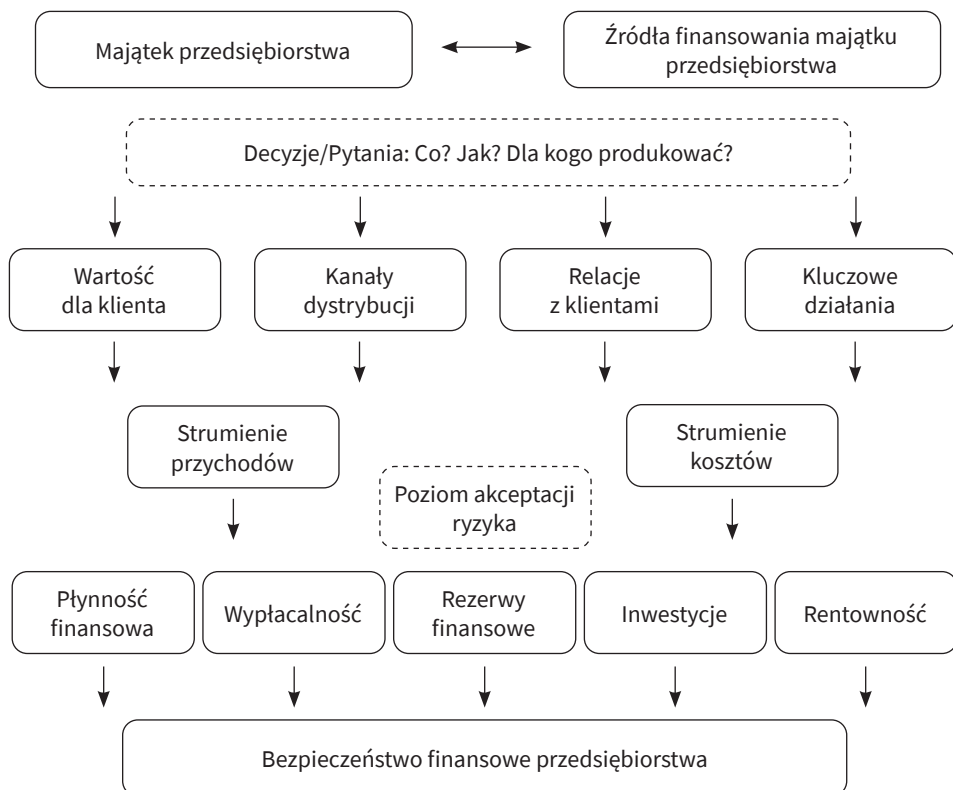
47 A. Misztal, *Funkcjonowanie e-biznesu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2018, s. 49–52.

48 G. Gołębiowski, *Analiza rozszerzona*, [w:] idem (red.), *Analiza finansowa przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014.

49 N. Duraj, *Wieloczynnikowa koncepcja modelu finansowego...*, s. 66.

50 B. Nogalski, W. Machel, *CRM jako strategiczna determinanta rozwoju dealerów samochodów osobowych*, „Zeszyty Naukowe Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie” 2009, t. 2, nr 2, s. 128.

finansowego przedsiębiorstwa oraz decyzje podejmowane w tym zakresie należy ponadto odnosić do celów operacyjnych i strategicznych podmiotu gospodarczego (zob. rysunek 7).



Rysunek 7. Wieloczynnikowy model bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie: N. Duraj, *Wieloczynnikowa koncepcja modelu bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, [w:] J. Duraj, A. Sajnog (red.), *Ekonomiczne i pozaekonomiczne czynniki zarządzania wartością przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013, s. 63–66; A. Misztal, *Funkcjonowanie e-biznesu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2018, s. 53–55.

Fundamentalne znaczenie ma tu również podejście do ryzyka. Wyższy poziom ryzyka wiąże się bardzo często w praktyce gospodarczej z koniecznością obniżenia płynności finansowej i wypłacalności, przy jednoczesnym wzroście rentowności. Z kolei zarządzający, ukierunkowani na ograniczenie ryzyka, podejmują działania na rzecz utrzymania płynności finansowej, bardzo często rezygnując ze wzrostu rentowności.

Model bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa okazuje się więc kategorią złożoną, na którą wpływ ma wiele czynników o charakterze endo- i egzogenicznym. Podejście do kształtowania bezpieczeństwa finansowego uzależnione jest od decyzji zarządzających, celów, które chcą zrealizować oraz od posiadanych zasobów majątkowo-kapitałowych oraz branży, w jakiej działają.

3. Strategie bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw

Strategia przedsiębiorstwa to pewien koncepcyjny wzorzec jego funkcjonowania oraz rozwoju, obejmujący reguły postępowania i decyzje ukierunkowane na osiągnięcie konkurencyjnej pozycji na rynku⁵¹. Oznacza ona „program działania określający główne cele przedsiębiorstwa i sposoby ich osiągnięcia”⁵². Strategię rozwoju przedsiębiorstwa można określić przez pryzmat „5P”, w tym⁵³:

- planu (*plan*), czyli działań ukierunkowanych na rozwój organizacji w przyszłości;
- modelu (*pattern*), czyli wzorca działań opartego na dotychczasowych doświadczeniach;
- manewru (*ploy*), którego celem jest uzyskanie przewagi nad konkurencją;
- pozycji (*position*), czyli określenia miejsca na tle konkurencji i sposobu odniesienia się do otoczenia;
- perspektywy (*perspective*), czyli opisu przyszłej pozycji przedsiębiorstwa.

Rozwój przedsiębiorstwa uzależniony jest od posiadanych aktywów trwałych, natomiast bieżące funkcjonowanie w dużej mierze determinuje struktura majątku obrotowego i źródła jego finansowania⁵⁴. Skuteczną strategię warunkują takie czynniki, jak: ciągłość, elastyczność, dynamika, zdolności dostosowawcze do otoczenia, możliwość wykorzystania szans i eliminacji ewentualnych zagrożeń⁵⁵.

51 M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa...*, s. 29.

52 M. Romanowska, *Planowanie strategiczne w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009, s. 16.

53 H. Mintzberg, *The Strategy Concept 1: Five Ps for Strategy*, „California Management Review” 1987, nr 30, s. 11–24.

54 M. Ryś, *Strategie płynności finansowej a prognozowanie upadłości przedsiębiorstw*, „Bank i Kredyt” 2003, nr 11–12, s. 101.

55 Zob. E. Urbanowska-Sojkin, P. Banaszyk, H. Witczak, *Zarządzanie strategiczne przedsiębiorstwem*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007, s. 38; A. Huff-Sigismund, S.W. Floyd, H.D. Herman, S. Terjesen, *Zarządzanie strategiczne. Podejście zasobowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 18–28.

Strategie przedsiębiorstwa mogą mieć charakter ofensywny bądź defensywny. W pierwszym przypadku przedsiębiorstwo wykorzystuje pojawiające się możliwości i szanse, opierając się na swoich silnych stronach. Strategie defensywne z kolei polegają na eliminacji słabych stron oraz niwelowaniu zagrożeń w realizacji ustalonych zadań.

Poprawnie sformułowana strategia powinna zawierać odpowiedzi na następujące pytania⁵⁶:

- jaką pozycję konkurencyjną i rynkową zajmuje organizacja obecnie i jakie są jej możliwości rozwojowe?
- jaką pozycję rynkową przedsiębiorstwo chciałoby zająć w przyszłości?
- co może stanowić barierę rozwojową w przyszłości?
- jakie należy działania podjąć, aby osiągnąć zamierzone cele?

Konieczne jest zatem przeprowadzenie wnikliwej analizy otoczenia oraz potencjału tkwiącego wewnątrz organizacji. Strategia rozwoju przedsiębiorstwa zawiera różne strategie cząstkowe, odnoszące się do obszaru finansów, marketingu czy badań i rozwoju⁵⁷.

Strategia finansowa przedsiębiorstwa jest zbiorem kryteriów i reguł postępowania w zakresie decyzji związanych z koniecznością pozyskiwania i rozdysponowania środków pieniężnych na działalność bieżącą i rozwojową, przy uwzględnieniu szans i zagrożeń związanych z wnętrzem i otoczeniem organizacji. Na tym gruncie należy stworzyć termin „strategia bezpieczeństwa finansowego”, który można rozumieć jako cząstkową strategię przedsiębiorstwa, odnoszącą się do realizacji zadań o charakterze finansowo-majątkowym, ukierunkowanych na zachowanie odpowiedniego poziomu wskaźników analizy finansowej, w tym płynności, zadłużenia, rentowności i sprawności działania oraz rezerw finansowych.

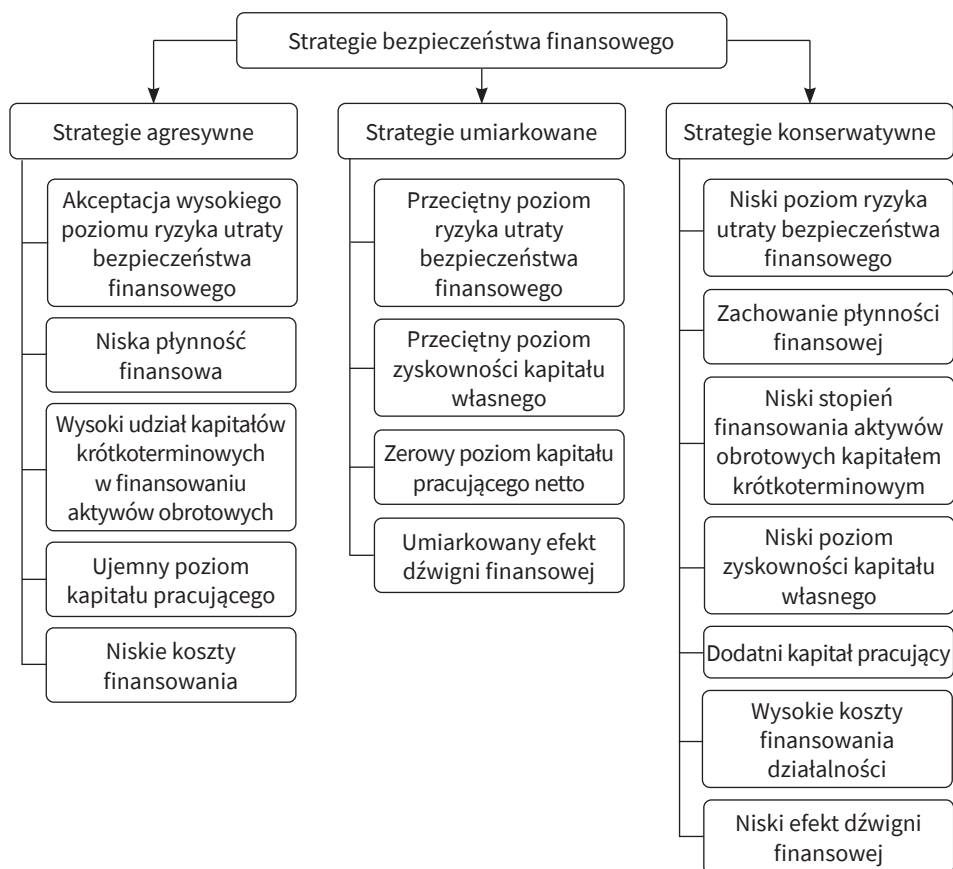
Strategie bezpieczeństwa finansowego dotyczą szeregu decyzji związanych z posiadaniem majątkiem i sposobami jego rozdysponowania oraz doбором źródeł kapitału w celu prowadzenia działalności gospodarczej. Podobnie jak strategie finansowe, strategie bezpieczeństwa finansowego można podzielić na (zob. rysunek 8):

- strategie agresywne, których cechą charakterystyczną jest wysoki udział kapitałów krótkoterminowych w finansowaniu aktywów obrotowych, wysoki poziom ryzyka finansowego, niska płynność finansowa, ujemny poziom kapitału pracującego netto, niskie koszty finansowania;
- strategie umiarkowane, cechujące się przeciętnym stopniem finansowania aktywów obrotowych przez kapitały krótkoterminowe, umiarkowanym ryzykiem finansowym, przeciętnym poziomem zyskowności kapitału własnego, zerowym poziomem kapitału pracującego netto, umiarkowanym efektem dźwigni finansowej;

56 M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa...*, s. 30–31.

57 P. Zwiech, *Istota strategii firmy*, Katedra Mikroekonomii Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2009, s. 257.

- strategie konserwatywne, które charakteryzuje niski stopień finansowania aktywów obrotowych kapitałem krótkoterminowym, niski poziom ryzyka, niski poziom zyskowności kapitału własnego, dodatni kapitał pracujący, wysokie koszty finansowania działalności, niski efekt dźwigni finansowej, a także wysoka płynność finansowa⁵⁸.



Rysunek 8. Strategie bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne na podstawie: D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Przepływy pieniężne a wartość dla właścicieli*, Oficyna Wydawnicza, Kraków 2002; W. Bień, *Ocena efektywności finansowej spółek giełdowych*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2005, s. 109; A. Zielińska-Chmielewska, S. Kalinowski, *Kształtowanie się strategii finansowania w wybranych przedsiębiorstwach mięsnych w Polsce w latach 2007–2013*, „Handel Wewnętrzny” 2016, nr 1(360), s. 349.

⁵⁸ Zob. D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej...*; W. Bień, *Ocena efektywności finansowej spółek giełdowych*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2005, s. 109; A. Zielińska-Chmielewska, S. Kalinowski, *Kształtowanie się strategii finansowania w wybranych przedsiębiorstwach mięsnych w Polsce w latach 2007–2013*, „Handel Wewnętrzny” 2016, nr 1, s. 349.

Jednym z podstawowych celów realizacji strategii bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa jest osiągnięcie równowagi ekonomiczno-finansowej w krótkim i długim okresie czasu. Równowaga ekonomiczno-finansowa oznacza sytuację, w której przedsiębiorstwo osiąga zysk umożliwiający mu finansowanie bieżących i przyszłych zobowiązań. Równowaga krótkookresowa oznacza posiadanie bieżącej płynności finansowej, z kolei wyróżnikiem równowagi długookresowej jest zachowanie odpowiednich relacji bilansowych, w odniesieniu do strukturalnych warunków wypłacalności i rozwoju podmiotu gospodarczego⁵⁹.

Strategia płynności finansowej powinna być realizowana we wszystkich obszarach funkcjonowania przedsiębiorstwa i wymaga podejmowania przez kierownictwo szeregu decyzji analitycznych. Strategia płynności finansowej dotyczy sfery zarządzania aktywami obrotowymi oraz doboru źródeł ich finansowania w krótkim okresie czasu⁶⁰. Podstawowym celem realizacji strategii płynności finansowej jest wybór pomiędzy optymalizacją korzyści dla właścicieli, a ryzykiem utraty płynności finansowej⁶¹. W praktyce gospodarczej istnieją dwa główne sposoby tworzenia strategii płynności finansowej⁶²:

- wykorzystujący ujęcie dochód-ryzyko (*risk-return*), gdzie należy pogodzić dwa przeciwstawne cele: maksymalizację wartości dla właścicieli oraz minimalizację ryzyka utraty płynności finansowej. Wyróżnić wówczas można: strategię aktywów obrotowych, strategię finansowania aktywów obrotowych, strategię majątkowo-finansową;
- harmonizacji (*matching principle*), oparty na założeniu, że określone aktywa i źródła ich finansowania są niezbędne dla przedsiębiorstwa jedynie przez określony czas, ponadto sposób zarządzania aktywami i pasywami uzależniony jest od cyklu sprzedaży.

Strategie aktywów obrotowych determinowane są przez wielkość i strukturę aktywów obrotowych. Mogą mieć one wymiar konserwatywny, wówczas poziom aktywów obrotowych jest wyższy od średniego poziomu w branży, bądź też wymiar agresywny – gdzie podmiot gospodarczy utrzymuje niskie poziomy aktywów obrotowych, niską płynność finansową, mały udział zapasów i inwestycji krótkoterminowych w aktywach obrotowych, z kolei wartość dla właścicieli oraz udział należności i papierów wartościowych w aktywach obrotowych okazuje się wysoki.

59 M. Wypych, *Finanse przedsiębiorstwa...*, s. 194–195.

60 B. Kołosowska, A. Tokarski, M. Tokarski, E. Chojnacka, *Strategie finansowania działalności przedsiębiorstw*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2006, s. 11–17.

61 D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej...*, s. 121.

62 Zob. B. Orliński, *Przesłanki i konsekwencje wyboru strategii płynności finansowej w ujęciu dochód-ryzyko*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2014, nr 65, s. 388; M. Wasilewski, S. Zabolotny, *Kształtowanie i efektywność strategii płynności finansowej PKM DUDA SA*, „Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej. Zeszyty Naukowe SGGW w Warszawie” 2008, nr 64, s. 124.

Strategie finansowania aktywów obrotowych uzależnione są od wysokości zobowiązań krótkoterminowych – ich niższy stan przyczynia się do wzrostu płynności finansowej (przedsiębiorstwu łatwiej zorganizować środki pieniężne na ich spłatę w wymagalnym terminie). Konserwatywna strategia finansowania aktywów obrotowych związana jest z zachowaniem wysokiego stopnia płynności, wysokiego udziału należności i inwestycji w aktywach bieżących, małego udziału zapasów w aktywach obrotowych oraz papierów wartościowych w inwestycjach krótkoterminowych. Wartość dodana dla właścicieli jest tu również stosunkowo niewielka. W przypadku strategii agresywnej płynność okazuje się natomiast mała, podobnie jak udział należności w aktywach bieżących i papierów wartościowych w inwestycjach krótkoterminowych. Duża jest natomiast wartość dodana dla właścicieli, udział zapasów w aktywach obrotowych oraz papierów wartościowych w inwestycjach krótkoterminowych⁶³.

Strategia majątkowo-finansowa odnosi się do zależności pomiędzy stosunkiem aktywów obrotowych do aktywów ogółem a udziałem operacyjnych zobowiązań krótkoterminowych w aktywach ogółem. Strategia konserwatywna wiąże się z dużym udziałem aktywów obrotowych w aktywach ogółem oraz wysokim poziomem płynności finansowej oraz małym udziałem operacyjnych zobowiązań bieżących w aktywach ogółem i małą wartością dodaną dla właścicieli. Strategia agresywna z kolei charakteryzuje się niskim poziomem aktywów obrotowych w aktywach ogółem, niskim poziomem płynności, wysokim udziałem operacyjnych zobowiązań bieżących w aktywach ogółem oraz dużą wartością dodaną dla właścicieli⁶⁴.

Rentowność ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia celu funkcjonowania przedsiębiorstwa ukierunkowanego na wzrost bogactwa jego właścicieli. W przypadku rentowności również należy wyróżnić trzy rodzaje strategii:

- agresywną, charakteryzującą się wysokim poziomem wskaźników rentowności kapitałów własnych, aktywów i sprzedaży, wysokimi efektami dźwigni operacyjnej oraz niskimi efektami dźwigni finansowej;
- umiarkowaną, dla której charakterystyczny jest przeciętny poziom wskaźników rentowności kapitałów własnych, aktywów oraz sprzedaży, średni poziom efektu dźwigni operacyjnej, finansowej oraz całkowitej;
- konserwatywną (przetrwania, pasywną, zachowawczą), charakteryzującą się niskimi wskaźnikami rentowności kapitałów własnych, aktywów oraz sprzedaży, niskimi efektami dźwigni operacyjnej i całkowitej, wysokimi efektami dźwigni finansowej⁶⁵.

Sprawność działania jest wyznacznikiem efektywności zarządzania przedsiębiorstwem. Analiza sprawności działania wskazuje na zdolność kierownictwa

63 D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej...*, s. 134–135.

64 Idem, *Strategia kształtowania i finansowanie majątku obrotowego*, „Rachunkowość” 1997, nr 9, s. 79.

65 Zob. W. Bień, *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011; A. Jaki, *Mechanizmy procesu zarządzania wartością przedsiębiorstwa*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie” 2012, nr 215, s. 150–152.

podmiotu gospodarczego do efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów. Odpowiednio stworzona w tym aspekcie strategia powinna dążyć do:

- wzrostu wskaźnika rotacji aktywów (przychody ze sprzedaży/aktywa ogółem), gdyż im wyższy poziom, tym lepsza efektywność zarządzania majątkiem;
- zmniejszenia wskaźnika cyklu zapasów w dniach (zapasy/przychody netto ze sprzedaży x 360 dni), gdyż zwiększa się wówczas efektywność w zarządzaniu zapasami podmiotu gospodarczego;
- zmniejszenia cyklu należności (należności krótkoterminowe/przychody ze sprzedaży x 360 dni), spadek wskaźnika świadczy o lepszej ściągalności należności, lepszej polityce kredytowania;
- wzrostu wskaźnika cyklu zobowiązań (wskaźnik rotacji zobowiązań bieżących w dniach = (zobowiązania krótkoterminowe/przychody ze sprzedaży x 360 dni), wzrost wskaźnika należy ocenić pozytywnie, gdyż świadczy on o lepszym zarządzaniu kapitałem w przedsiębiorstwie (firma może przez dłuższy czas wykorzystywać tańsze źródła finansowania)⁶⁶.

Bezpieczeństwo finansowe kształtowane jest również przez poziom rezerw, których podstawową funkcją okazuje się ograniczenie ryzyka prowadzonej działalności gospodarczej⁶⁷ bądź też ograniczanie negatywnych skutków ryzyka występującego w przedsiębiorstwie⁶⁸. Ponadto rezerwy mogą przyczynić się do wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstwa i do jego wejścia na nowe rynki zbytu⁶⁹. Określenie zależności pomiędzy tworzeniem i wykorzystaniem rezerw bilansowych, zarządzaniem zyskiem i sytuacją finansową przedsiębiorstwa staje się kluczowe dla strategii bezpieczeństwa finansowego⁷⁰.

Sprzedaż jest jednym z podstawowych elementów budowy bezpieczeństwa finansowego, a wybór jej systemu strategiczną sprawą dla rozwoju organizacji. Efektywna strategia sprzedaży powinna być zsynchronizowana ze strategią marketingową⁷¹. Można wyróżnić trzy podstawowe strategie marketingowe:

- ekspansji, której istotą jest wzmocnienie pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstwa, wejście na nowe rynki zbytu, maksymalizacja zysku w długim okresie;

66 D. Wędzki, *Analiza wskaźnikowa sprawozdania finansowego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2009, s. 235, 263.

67 M. Gmytrasiewicz, *Rezerwy w rachunkowości i w prawie podatkowym*, „Poradnik Księgowego” 1999, nr 6, s. 9–10.

68 B. Haus, *Przekroje ryzyka w przedsiębiorstwie*, [w:] D. Zarzecki (red.), *Materiały konferencyjne Zarządzanie finansami. Współczesne tendencje w teorii i praktyce*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2000, s. 100.

69 N. Duraj, *Funkcje rezerw w przedsiębiorstwie*, „Ekonomia” 2003, nr 11, s. 37.

70 Eadem, T. Sosnowski, *Zabezpieczenie finansowe rezerwami bilansowymi działalności nowych spółek giełdowych*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 2015, t. 97, s. 219.

71 Zob. T. Domański, P. Kowalski, *Marketing dla menedżerów*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa–Łódź 1998, s. 221; F.F. Fiore, *Jak szybko przygotować dobry biznesplan*, Wolters Kluwer, Kraków 1998, s. 157.

- selektywnego rozwoju, której celem jest wzmocnienie pozycji rynkowej wyrobu i skuteczne rywalizowanie w przypadku produktów o niskich walorach konkurencyjnych, maksymalizacja zysku w średnim i krótkim okresie;
- strategia eksploatacji pozycji rynkowej i wycofania się z rynku, której celem jest maksymalizacja zysku w krótkim okresie⁷².

Jednym z podstawowych aspektów okazuje się tu wykorzystanie odpowiednich technik sprzedaży i dotarcia do klienta, który w świetle współczesnych koncepcji rozwoju organizacji stawiany jest w centrum, a działania przedsiębiorstwa ukierunkowane są na jak najwyższe zaspokajanie jego potrzeb.

Proces tworzenia bezpieczeństwa finansowego to proces złożony oraz długotrwały, uzależniony od szeregu determinant, a miarą skuteczności przyjętej w tym zakresie strategii jest umocnienie pozycji konkurencyjnej oraz wzrost wartości podmiotu gospodarczego. Strategia bezpieczeństwa finansowego powinna odnosić się do wszystkich obszarów zarządzania sytuacją finansowo-majątkową w przedsiębiorstwie i być podporządkowana realizacji celu głównego.

4. Determinanty bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw

Bezpieczeństwo finansowe to szeroka kategoria, odnosząca się do różnych sfer funkcjonowania podmiotów gospodarczych. Funkcjonowaniu przedsiębiorstw towarzyszy ryzyko gospodarcze, którego następstwem może być utrata bezpieczeństwa finansowego. Jego poziom uzależniony jest z kolei od szeregu czynników, na które przedsiębiorstwa mogą mieć niemalże pełny bądź też ograniczony wpływ. Determinanty bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

- determinanty wewnętrzne, do których zaliczamy formę organizacyjno-prawną przedsiębiorstwa, wielkość i rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej, umiejętności kadry zarządzającej, przyjęty poziom ryzyka, styl, metody i techniki zarządzania rozwojem organizacji, stopień informatyzacji prowadzonej działalności, dostępność i zdolność pozyskiwania zewnętrznych źródeł ich finansowania, strukturę aktywów i kapitałów, wiedzę i stopień motywacji pracowników, poziom wiedzy i zdolność uczenia się organizacji;
- determinanty zewnętrzne, w tym poziom rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, poziom inflacji, stopę bezrobocia, prowadzoną przez państwo politykę fiskalną i monetarną, stabilność przepisów i regulacji prawnych w zakresie norm prowadzenia działalności gospodarczej, koniunkturę gospodarczą,

72 T. Kramer, *Podstawy marketingu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2000, s. 186–189.

poziom nakładów na działalność badawczo-rozwojową, stopień rozwoju technologii i dostępność do nowoczesnych rozwiązań ICT.

Uwarunkowania zewnętrzne związane są z ogólną sytuacją gospodarczą, realizowaną polityką państwa, obejmującą takie sfery, jak: polityka podatkowa, prawo pracy, przepisy BHP, ochrona środowiska. Z punktu widzenia rządów krajów konieczne jest prowadzenie stabilnej i otwartej polityki gospodarczej, a działania podejmowane przez władze powinny ułatwiać prowadzenie biznesu. Należy podkreślić, że podmioty gospodarcze nie mają wpływu na czynniki egzogeniczne. Jednakże z punktu widzenia konieczności bezpieczeństwa finansowego ich uwzględnienie w decyzjach operacyjnych i strategicznych okazuje się fundamentalne dla funkcjonowania i ich rozwoju⁷³.

Determinanty wewnętrzne w znacznej mierze uzależnione są od efektywności zarządzania podmiotami gospodarczymi, które z kolei warunkowane są przez posiadane zasoby materialne i niematerialne, dostęp do źródeł finansowania, koszty prowadzenia działalności gospodarczej czy poziom kapitału intelektualnego⁷⁴.

Obie grupy czynników, wewnętrznych i zewnętrznych, wzajemnie się przenikają. Jak wskazuje praktyka gospodarcza, poziom bezpieczeństwa finansowego uzależniony jest w większym stopniu od czynników wewnętrznych.

Funkcjonowanie współczesnych przedsiębiorstw w dobie globalizacji i zwiększającego się poziomu konkurencyjności niesie ze sobą konieczność wdrażania efektywnych systemów zarządzania, nieustającego odpowiadania na działania ze strony konkurencji. Niewątpliwie na lepszej pozycji są przedsiębiorstwa duże, posiadające większe zaplecze majątkowo-kapitałowe oraz mające większe udziały w rynku – posiadają one bowiem większe możliwości dostosowania się do zmieniającego się otoczenia⁷⁵.

5. Obszary funkcjonalne a bezpieczeństwo finansowe

Przedsiębiorstwo jest podmiotem gospodarczym, prowadzącym działalność produkcyjną lub usługową na własny rachunek w celu osiągnięcia konkretnych korzyści majątkowych⁷⁶. To jednostka wyodrębniona pod względem ekonomicz-

73 W. Janik, A. Paździor, M. Paździor, *Analiza i diagnozowanie sytuacji finansowej przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej, Lublin 2014, s. 92–97.

74 Ibidem, s. 95–97.

75 Zob. T. Phillips, *Spektakularne upadki wielkich firm*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, s. 13; M. Trocki, *Grupy kapitałowe. Tworzenie i funkcjonowanie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 21.

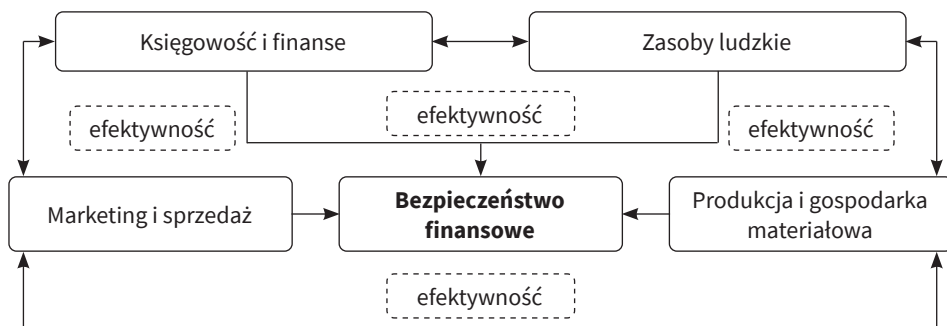
76 T. Buczyńska, *Mikroekonomia*, Warszawa–Łódź 2007, s. 189.

nym, organizacyjnym i prawnym, której zadaniem jest przekształcenie czynników produkcji w jednorodne i trwałe dobro, spełniające oczekiwania klientów⁷⁷.

W strukturze przedsiębiorstwa wyróżnić należy obszary dziedzinowe, realizujące konkretne, wyznaczone zadania i spełniające określone funkcje biznesowe⁷⁸. Do podstawowych obszarów funkcjonalnych w przedsiębiorstwie należy zaliczyć⁷⁹:

- marketing i sprzedaż, w tym sposób pozyskania nowych klientów i utrzymania dotychczasowych, tworzenie trwałych relacji z klientami, prognozowanie sprzedaży, ustalanie cen oraz promocja dóbr;
- produkcja i gospodarka materiałowa, obejmująca procesy zaopatrzenia, transportu i logistyki, szeregowania produkcji, wytwarzania, remontów urządzeń produkcyjnych i ich utrzymania w ruchu;
- księgowość i finanse, w tym księgowość finansową i zarządczą, planowanie i zarządzanie budżetem, kontrolę środków finansowych, sposoby zarządzania majątkiem i źródłami jego finansowania;
- zasoby ludzkie, w tym rekrutację, zatrudnienie, ustalanie wynagrodzeń, w tym premii, motywowanie, podnoszenie kwalifikacji i rozwój pracowników.

Należy podkreślić, że obszary te są ze sobą ściśle powiązane, zależne od siebie, a ich sprawne funkcjonowanie ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa finansowego. Efektywność działania w tych obszarach znajduje swoje bezpośrednie odzwierciedlenie w wynikach prowadzonej działalności gospodarczej, w tym we wskaźnikach wyznaczonych na podstawie analizy sytuacji finansowo-majątkowej podmiotów gospodarczych (zob. rysunek 9).



Rysunek 9. Obszary działania przedsiębiorstw i ich wpływ na bezpieczeństwo finansowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.cs.put.poznan.pl/mmika/obszary.pdf> (dostęp: 7.01.2020).

77 P. Samuelson, W.D. Nordhaus, *Ekonomia*, Poznań 2012, s. 187.

78 G. Bartoszewicz, *Projektowanie wdrożenia modułów logistycznych zintegrowanych systemów klasy ERP: podejście procesowe*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2007, s. 301.

79 <http://www.cs.put.poznan.pl/mmika/obszary.pdf> (dostęp: 7.01.2020).

Kwestią nadrzędną dla utrzymania bezpieczeństwa finansowego jest posiadanie odpowiednio wyszkolonych pracowników, gdyż zasoby ludzkie mają kluczowe znaczenie dla rozwoju organizacji. Niewątpliwie istotną wartość ma dział marketingu i sprzedaży, od którego skuteczności uzależnione są wyniki ze sprzedaży produktów i/lub usług. Za kwestie finansowe odpowiedzialność ponosi księgowość i zatrudnieni w niej pracownicy. Ważne jest to, aby sprawnie poruszali się oni w obowiązujących przepisach prawnych, tak aby z jednej strony móc efektywnie działać, poszukiwać taniego kapitału, a z drugiej strony minimalizować ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej. Ważne miejsce dla zapewnienia bezpieczeństwa finansowego spełnia dział produkcji i gospodarki materiałowej. Należy podkreślić, że logistyka ma wpływ na wszystkie obszary funkcjonowania przedsiębiorstwa, a w szczególności związana jest z działem finansowym i księgowością, gdyż pełni zasadniczą rolę w zarządzaniu zapasami i magazynami⁸⁰.

80 J.J. Coyle, E.J. Bardi, C.J. Langley Jr., *Zarządzanie logistyczne*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010, s. 67.

Rozdział 3

Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw

1. Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Istota i zakres

Współcześnie w zarządzaniu łańcuchami dostaw można zauważyć wzrost znaczenia zagadnień związanych z jego niepewnością, obejmującą zarówno problemy tworzenia struktur logistycznych, jak i samych procesów łańcucha dostaw¹. Niepewność strukturalna łańcucha dostaw jest związana przede wszystkim z lokalizacją komponentów podstawowych oraz pomocniczych, które są wrażliwe na zmiany zachodzące w przestrzeni społecznej, gospodarczej, a także politycznej czy kulturowej. Niepewność procesowa zarządzania łańcuchem dostaw ma dwojaki charakter. Z jednej strony można dostrzec zagrożenia znajdujące się w otoczeniu łańcucha dostaw, które wpływają na jego procesy, z drugiej natomiast – wszelkie modyfikacje istniejących reguł i zasad w organizacji mogą działać na procesy w sposób destrukcyjny². Te dwa rodzaje niepewności powodują, że coraz częściej łańcuchy dostaw są projektowane pod kątem elastyczności reakcji i odporności na wszelkiego rodzaju potencjalne zmiany, co może prowadzić do powstawania luki w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa ich realizacji³.

Problemy bezpieczeństwa w zarządzaniu łańcuchami dostaw wiążą się jednak nie tylko z niepewnością, ale także ryzykiem – uwzględniają bogactwo jego źródeł oraz prawdopodobieństwo zaistnienia zdarzenia, które stanowi zagrożenie

1 B.B. Flynn, X. Koufteros, G. Lu, *On Theory in Supply Chain Uncertainty and its Implications for Supply Chain Integration*, „Supply Chain Management” 2016, nr 52, s. 3–27.

2 K. Govindan, M. Fattahi, E. Keyvanshokoo, *Supply Chain Network Design under Uncertainty: A Comprehensive Review and Future Research Directions*, „European Journal of Operational Research” 2017, nr 183.

3 A. Szlachta, A. Bujak, *Surowce strategiczne w systemie bezpieczeństwa ekonomicznego kraju*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie” 2017, t. 1, nr 28, s. 120–129.

nie dla łańcucha dostaw. Pomimo faktu, że w przeszłości rozwinęły się systemy wczesnego ostrzegania, pozwalające na systemową reakcję na zdarzenia o działaniu destrukcyjnym dla przebiegu procesów łańcucha dostaw, to kwestia zapewnienia bezpieczeństwa pozostaje nadal otwarta w świetle nowych zagrożeń o zasięgu globalnym. Instytucjonalne wsparcie dla systemu bezpieczeństwa odnosi się do trzech rodzajów systemów: gospodarczych, wykreowanych w ramach danej struktury logistycznej, militarnych, związanych z misją sił zbrojnych oraz pozamilitarnych, występujących w postaci systemów stworzonych przez takie służby, jak Policja czy Straż Pożarna. Po 2000 roku nastąpiło nasilenie się zagrożeń – m.in. terroryzmu, katastrof naturalnych, katastrof technologicznych – które w sposób znaczący zmieniły postrzeganie kwestii bezpieczeństwa w zarządzaniu łańcuchem dostaw⁴.

Stosowanie terminu „bezpieczeństwo” jest silnie uzależnione zarówno od obszaru nauki, jak i kontekstu, w którym zostaje on użyty. Klasycznym przykładem okazuje się wykorzystywanie pojęcia bezpieczeństwa w obszarze nauk humanistycznych, takich jak nauki o polityce, nauki o bezpieczeństwie oraz w naukach społecznych (nauki o zarządzaniu i jakości czy ekonomia i finanse)⁵. Jakkolwiek problem wykracza poza podany przykład i dotyczy praktycznie wszystkich dziedzin, warto podkreślić, że ilość kontekstów, w jakich stosuje się termin „bezpieczeństwo” jest praktycznie nieograniczona. Z tego powodu nie ma jednej, uzgodnionej i przyjętej definicji bezpieczeństwa, najczęściej określa się go mianem „wolności od zagrożeń, strachu lub ataku” – zgodnie ze sformułowaniem Charlesa Manninga z okresu międzywojennego⁶. Ryszard Zięba natomiast przypisuje bezpieczeństwu duży zakres znaczeniowy, który obejmuje zaspokojenie potrzeb: przetrwania, istnienia, stabilności, niezależności, ochrony poziomu i jakości życia. Jest podstawową potrzebą państw, ponieważ brak bezpieczeństwa wywołuje poczucie zagrożenie i niepokój. Wojciech Multan z kolei stwierdza, że: „Bezpieczeństwo może być definiowane nie tylko jako określany cel, lecz również jako następstwo. Oznacza to, że nie zdajemy sobie sprawy z tego, czym ono jest, dopóki nie zagraża nam jego utrata”⁷. Cechą wspólną bezpieczeństwa we wszystkich tych definicjach okazuje się określenie go jako procesu. Trafnie sformułował to Józef Kukułka: „bezpieczeństwo jest nie tylko określonym stanem rzeczy, ile ciągłym procesem społecznym, w ramach którego pod-

4 M. Ciesielski, *Instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009, s. 68.

5 J. Konieczny, *O pojęciu bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo*, „Teoria i Praktyka” 2012, nr 6, s. 7–20.

6 B. Wiśniewski, W. Chojnacki, M. Cieślarczyk, *Bezpieczeństwo w teorii i badaniach naukowych*, Wydział Wydawnictw i Poligrafii Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2018, s. 12.

7 W. Multan, *Bezpieczeństwo międzynarodowe ery nuklearnej*, Agencja Wydawniczo-Reklamowa „Format-AB”, Warszawa 1991, s. 22.

mioty działające starają się doskonalić mechanizmy zapewniające im poczucie bezpieczeństwa”⁸.

Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw jest postrzegane jako rozszerzenie tradycyjnych aspektów związanych z bezpieczeństwem zarządzania o nowe holistyczne spojrzenie na bezpieczeństwo zintegrowanych procesów łańcucha dostaw. Pierwsze badania w tym obszarze były prowadzone w takich dziedzinach, jak: SCM, handel międzynarodowy, logistyka i zarządzanie operacjami międzynarodowymi, zarządzanie ryzykiem, SCRM, instrumenty i polityki ubezpieczeniowe oraz celne. Pierwszym jednak opracowaniem poświęconym wyłącznie kwestii zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw (*Supply Chain Security Management*) był artykuł z 2001 roku, opublikowany kilka miesięcy po zamachach z 11 września 2001 roku⁹. Zwrócono w nim uwagę, że zakłócenia w łańcuchu dostaw powstały nie na skutek bezpośrednich działań terrorystycznych, ale w wyniku odpowiedzi rządu amerykańskiego na atak: zamykania granic, wstrzymania ruchu lotniczego, ewakuacji budynków. W tekście wymieniono także cztery wyzwania, z którymi w przyszłości będą musieli zmierzyć się zarządzający łańcuchami dostaw: przygotowanie się do kolejnego ataku, zarządzanie łańcuchem dostaw w warunkach wzrastającej niepewności, zarządzanie relacjami z rządem oraz działania organizacyjne związane z odpowiedzią na wymienione wyzwania. Zwrócono także uwagę na siedem kompromisów dotyczących bezpieczeństwa łańcucha dostaw:

- powtarzalność – nieprzewidywalność,
- dostawca z najniższą ceną – sprawdzony i znany dostawca,
- centralizacja – rozpraszenie,
- zarządzanie ryzykiem – dostarczanie wartości,
- współpraca – tajność działań,
- nadwyżki – efektywność,
- współpraca z rządem – bezpośrednia wartość dla akcjonariuszy.

Kompromisy te odnoszą się do strony kosztowej zarządzania łańcuchem dostaw, co powoduje, że w praktyce gospodarczej można napotkać strategie biznesowe, które przyjmują odmienny punkt widzenia na kwestie bezpieczeństwa.

Rozwój zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw początkowo miał miejsce w amerykańskich ośrodkach naukowych, następnie w Europie, a obecnie jest to ogólnosiątkowy obszar badawczy – zagrożenia dla utrzymania ciągłości przepływów zyskały wymiar globalny. W późniejszych pracach z tego zakresu można dostrzec zróżnicowane podejście do kwestii bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Akcentuje się w nich potrzebę budowania bezpiecznych i jednocześnie elastycznych

8 J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996, s. 15–18.

9 Y. Sheffi, *Supply Chain Management under the Threat of International Terrorism*, „The International Journal of Logistics Management” 2001, nr 12.

łańcuchów dostaw poprawiających fizyczne, transportowe i informacyjne bezpieczeństwo, przyjmując czteropoziomowy system klasyfikacji¹⁰:

- Poziom 1. Podstawowy. Fizyczne środki bezpieczeństwa, takie jak kontrola dostępu, systemy kamer, identyfikatory.
- Poziom 2. Reaktywny. Istnienie planów ciągłości działań, analiza bazy zaopatrzenia.
- Poziom 3. Proaktywny. Zaawansowane cyberbezpieczeństwo, plany ciągłości biznesowej.
- Poziom 4. Zaawansowany. Uczenie się z zakłóceń, które wystąpiły w przeszłości, sformalizowane strategie bezpieczeństwa.

Inne podejście zakłada włączenie do zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw wiedzy i doświadczeń wynikających z programów kompleksowego zarządzania jakością (ang. TQM) i ich istoty, czyli zapewnienia jakości¹¹. Bezpieczeństwo łańcucha dostaw jest sytuowane także w kontekście mitygacji ryzyka i utożsamiane z elastycznością łańcuchów dostaw¹². W tym podejściu SCSM, będące wsparciem elastyczności łańcucha dostaw, odnosi się do czterech podstawowych zasad:

- elastyczność powinna być zaprojektowana w procesach,
- istnieje potrzeba intensywnej współpracy,
- elastyczność pociąga za sobą zwinność, która oznacza zdolność do szybkiej reakcji,
- sprzyjanie kulturze zarządzania ryzykiem w organizacji jest warunkiem wstępnym elastyczności.

Tak duże różnice w podejściach do bezpieczeństwa łańcucha dostaw oraz jego rozumienia powoduje, że podlega ono klasyfikacji i w rezultacie podziałowi, co porządkuje w znacznym stopniu kwestie prowadzenia badań w tym obszarze. Bezpieczeństwo w odniesieniu do zarządzania łańcuchem dostaw można podzielić na¹³:

- ze względu na obszar zainteresowania:
 - globalne – globalne łańcuchy dostaw,
 - międzynarodowe – międzynarodowe sieci logistyczne,
 - narodowe – logistyka wojskowa,
 - lokalne – logistyka miasta;
- dziedzinę, w jakiej występuje bezpieczeństwo:
 - gospodarcze – logistyka systemów gospodarczych,
 - przemysłowe – logistyka przedsiębiorstwa,

10 J.B. Rice Jr., F. Caniato, *Building a Secure and Resilient Supply Network*, „Supply Chain Management Review” 2003, nr 5, s. 27.

11 L. Lee Hau, M. Wolfe, *Supply Chain Security Without Tears*, „Supply Chain Management Review” 2003, nr 7(1).

12 M. Christopher, H. Peck, *Building the Resilient Supply Chain*, „International Journal of Logistics Management” 2004, t. 15, nr 2, s. 1-14.

13 A. Szymonik, M. Bielecki, *Bezpieczeństwo systemu logistycznego w nowoczesnym zarządzaniu*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015, s. 52.

- informatyczne – systemy informatyczne,
- strukturalne – ogniwa łańcucha dostaw,
- personalne – odbiorca, konsument;
- stosunek do obszaru działania bezpieczeństwa:
 - wewnętrzne – procesy magazynowe, wytwórcze,
 - zewnętrzne – rynek dostawców i odbiorców.

Zaprezentowana powyżej klasyfikacja bezpieczeństwa stanowi podstawę do pogłębienia dociekań na temat istoty bezpieczeństwa w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Stanowi on bowiem złożony system w warstwie strukturalnej, zarządczej, przepływów fizycznych, danych i informacji oraz środków pieniężnych. Obejmuje również warstwę personalną, kulturową, prawną, geopolityczną i historyczną, co powoduje, że system ten jest układem *quasi* stabilnym w krótkich okresach czasu i niestabilnym w długim horyzoncie. Co więcej, problem zmian w łańcuchu dostaw może być rozpatrywany z punktu widzenia ich ciągłości lub ich braku i wówczas przeobrażenia są traktowane jako zdarzenia o charakterze dyskretnym.

Pomimo różnic występujących w rozumieniu bezpieczeństwa łańcucha dostaw, można odnaleźć kilka spójnych, formalnych definicji. David J. Closs i Edmund F. McGarrell definiują je jako: zastosowanie polityk, procedur i technologii do ochrony aktywów łańcucha dostaw (produktów, obiektów, wyposażenia, informacji i personelu) przed kradzieżą, zniszczeniem lub terroryzmem i do zapobiegania wprowadzaniu lub braku autoryzacji przemytnictwa, ludzi lub broni masowego rażenia do łańcucha dostaw¹⁴. Z definicji tej wynika, że bezpieczeństwo łańcucha dostaw odnosi się do wysiłków na rzecz eliminacji wszelkich zakłóceń spowodowanych np. włączaniem strumienia podrobionych towarów do łańcucha dostaw czy aktem terroryzmu. Potencjalne zakłócenia przepływów reprezentują ryzyko występujące w łańcuchu dostaw – zarządzanie ryzykiem w tym obszarze jest szeroko opisywane w literaturze. Z tego powodu w dalszej części rozdziału uwaga zostanie zwrócona jedynie na jego podstawowe komponenty. Są to: źródła ryzyka, nośniki ryzyka strategii łańcucha dostaw, strategię zarządzania ryzykiem łańcucha dostaw, wyniki związane z ryzykiem łańcucha dostaw¹⁵.

W zarządzaniu łańcuchem dostaw priorytetem jest współpraca między ogniwami uczestniczącymi w realizacji przepływów (fizycznych, informacji oraz środków pieniężnych), skierowanych na pełne zaspokojenie potrzeb finalnych odbiorców przy założeniu efektywności i sprawności zachodzących przepływów. Otwarty zakres łańcucha dostaw, bez wyraźnego określenia początku i końca w postaci dostawców oraz odbiorców wyznaczających precyzyjnie jego zakres, nadaje współpracy szczególny charakter. Obserwuje się odchodzenie od modeli

14 D.J. Closs, E.F. McGarrell, *Enhancing Security throughout the Supply Chain*, IBM Center for The Business of Government, Washington 2004, s. 10–16.

15 U. Juttner, *Supply Chain Risk Management: Understanding the Business Requirements from a Practitioner Perspective*, „International Journal of Logistics Management” 2005, t. 16, nr 1, s. 120–141.

współpracy opartych wyłącznie na transakcjach finansowych i przechodzenie do współpracy, której istotą staje się integracja systemowa ogniw łańcucha dostaw, prowadząca do pełnej synchronizacji procesów w nim zachodzących. Prowadzi to do zmian w postrzeganiu kwestii bezpieczeństwa w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Organizacje przyjmują następujące postawy: perspektywę wewnątrzorganizacyjną, perspektywę międzyorganizacyjną, połączenie perspektywy wewnątrzorganizacyjnej i międzyorganizacyjnej oraz podejście ignorujące wysiłki na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa łańcuchowi dostaw.

Pierwsza z nich koncentruje się na wnętrzu organizacji i rozwoju wewnętrznych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa, jak kreowanie kultury bezpieczeństwa, przeniesienie idei TQM na obszar bezpieczeństwa, zmiana postrzegania roli zapasów, identyfikacja luk w wewnętrznych systemach bezpieczeństwa. Perspektywa międzyorganizacyjna podkreśla znaczenie współpracy między partnerami biznesowymi oraz instytucjami rządowymi. Obejmuje ona wiele inicjatyw na rzecz gwarancji bezpieczeństwa przepływu towarów w łańcuchu dostaw, odnośnie kwestii bezpieczeństwa za- i wyładunku towarów, *cross-dockingu*, *co-packingu* oraz realizacji procesu transportowego. Perspektywa hybrydowa zawiera zróżnicowany zestaw działań związanych ze zwróceniem uwagi na wymianę informacji pomiędzy organizacjami, zarządzaniem zapasami oraz współpracą z instytucjami rządowymi, w tym organizacjami militarnymi. Ostatnia perspektywa cechuje się niechęcią do wdrożenia programów związanych z bezpieczeństwem. Przyczyną takiego podejścia jest oczekiwany wysoki poziom kosztów związanych z wdrożeniem odpowiedniego systemu.

Istota bezpieczeństwa polega na proaktywnym oddziaływaniu łańcucha dostaw na wszelkiego rodzaju zakłócenia destabilizujące jego działanie w wymiarze przestrzennym, ilościowym, czasowym i jakościowym. Bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw odnosi się do działań planistycznych, które zasadniczo koncentrują się na przeciwdziałaniu wszelkim odchyleniom od przyjętego i zaakceptowanego standardu przepływu produktów i informacji. Działania te określają sposoby zapewnienia bezpieczeństwa, a także schematy reagowania łańcucha dostaw na rzeczywiste zakłócenia. Do obszarów łańcucha dostaw, stanowiących podstawowe miejsca, gdzie występują zakłócenia zaliczają się:

- przepływy fizyczne, związane z nieciągłością przebiegu procesów łańcucha dostaw w postaci przerwania fizycznego łańcucha dostaw;
- przepływy informacji, związane z nieciągłością przepływu strumieni informacyjnych w ramach wykorzystywanych systemów informatycznych i teleinformatycznych;
- przepływy finansowe, towarzyszące wymianie dóbr fizycznych w ramach łańcucha dostaw;
- przepływy praw własności.

Podsumowując, istota bezpieczeństwa łańcucha dostaw obejmuje fizyczny, informacyjny, finansowy oraz prawny łańcuch dostaw. Bezpieczeństwo odnosi się do dynamiki systemów logistycznych, składających się na cały łańcuch dostaw. Jego

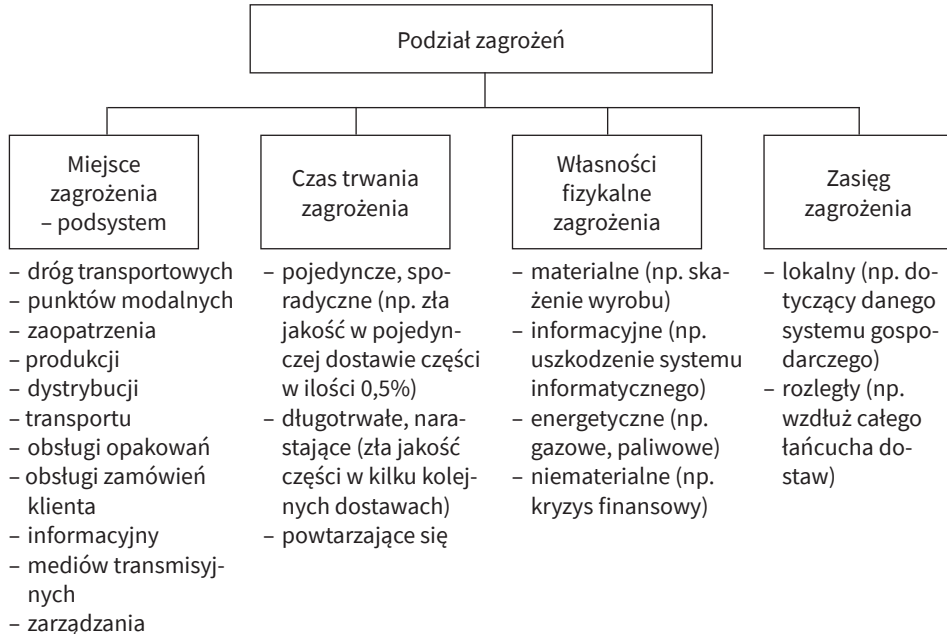
podmiotowa struktura jest bardzo zróżnicowana, obejmuje różne grupy interesariuszy m.in. spedytorów, agentów celnych, armatorów, operatorów logistycznych, dostawców, producentów, przewoźników, dostawców usług internetowych, klientów, i wpływa na potencjalne miejsca, w których mogą pojawić się zakłócenia. Struktura ta okazuje się różna w cywilnych, wojskowych i hybrydowych (cywilno-wojskowych) łańcuchach dostaw, gdyż charakteryzują się one własnymi regułami działania, obejmującymi wykorzystanie zasad logistycznych w ujęciu cywilnym i wojskowym.

2. Źródła ryzyka w łańcuchu dostaw

Bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw jest związane z występowaniem ryzyka zaistnienia zjawisk i wydarzeń, które w sposób bezpośredni i pośredni skutkują zakłóceniami procesów łańcucha dostaw. Łączy się ono więc z zarządzaniem ryzykiem łańcucha dostaw (ang. *Supply Chain Risk Management*), stanowiącym holistyczne podejście do mitygacji ryzyka na wszystkich etapach zarządzania łańcuchem dostaw. Koncepcja zarządzania ryzykiem łańcucha dostaw wyprzedza niejako kwestie zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw, gdyż – podobnie jak *controlling* – odnosi się do fazy planowania, poprzedzającej fazę realizacji procesów. Ogólnie można wskazać, że jej główny obszar zainteresowania to określanie prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzeń, wpływających na sprawność i efektywność procesów występujących w łańcuchu dostaw. Bezpieczeństwo, oprócz kwestii proaktywnego spojrzenia na potencjalne i istniejące zagrożenia, obejmuje wiele zdarzeń, które mają charakter losowy i w teorii podejmowania decyzji są niemożliwe do przewidzenia przy użyciu dostępnych metodologii zarządzania ryzykiem. Procesy decyzyjne w obszarze bezpieczeństwa są realizowane zarówno w warunkach ryzyka, gdy są dostępne informacje o prawdopodobnych scenariuszach zdarzeń, ale także w warunkach niepewności, czyli braku dostępnej wiedzy o możliwych zdarzeniach. Można przyjąć, że głównymi zagrożeniami dla funkcjonowania współczesnych łańcuchów dostaw są (zob. rysunek 10):

- terroryzm,
- korupcja,
- kradzieże,
- naruszenie własności intelektualnej,
- szpiegostwo,
- piractwo,
- katastrofy naturalne i technologiczne,
- konflikty międzynarodowe i lokalne,
- oszustwa podatkowe oraz te związane z podatkiem VAT,

- przestępczość związana z handlem ludźmi,
- przemyt i naruszenie prawa celnego,
- niekontrolowany przepływ danych systemowych.



Rysunek 10. Zagrozenia w łańcuchu dostaw

Źródło: A. Szymonik, M. Bielecki, *Bezpieczeństwo systemu logistycznego w nowoczesnym zarządzaniu*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015, s. 5.

Źródła powstawania zagrożeń dla realizacji procesów łańcucha dostaw są różnorodne i podlegają zmianom w czasie. Niektóre z nich wynikają z istoty zarządzania łańcuchem dostaw, czyli z zawartych między partnerami biznesowymi i innego rodzaju instytucjami umów o współpracy, które są niedoskonałe pod względem prawnym, np. w zakresie podziału obowiązków i odpowiedzialności. Są to naturalnie występujące zagrożenia, wynikające z różnicy w systemach zarządzania, systemach IT, stosowanej strategii operacyjnej, kultury organizacyjnej, kompetencji pracowników, przyjętej koncepcji zarządzania łańcuchem dostaw, poziomu digitalizacji operacji w łańcuchu dostaw czy automatyzacji i robotyzacji procesów produkcyjnych. Okazują się one nierozzerwalnie związane z zarządzaniem łańcuchem dostaw i stanowią jego naturalne uwarunkowania, które są znane dla zarządzających strukturami logistycznymi. Zagrożeń tych nie da się także całkowicie wyeliminować, gdyż odnoszą się do naturalnej zmienności procesów i trudno uchwycić moment w czasie, gdy pojawia się dodatkowe odchylenie. Jakkolwiek należy podkreślić, że istnieją metody

kontroli zmienności procesów w postaci SPC (*Statistical Process Control*), mające zastosowanie w eliminacji źródeł zagrożeń w procesach produkcyjnych.

Drugi rodzaj zagrożeń, które wpływają negatywnie na przebieg procesów łańcucha dostaw, jest związany z jego otoczeniem bliższym i dalszym. Zachodzące w otoczeniu łańcucha dostaw zmiany stanowią źródła potencjalnych zakłóceń, mogących doprowadzić nawet do przerwania ciągłości w przepływach fizycznych i w rezultacie do zniszczenia łańcucha wartości i modelu biznesowego. Ze względu na ich nieznany (bezpośredni lub pośredni) wpływ lub brak oddziaływania na procesy łańcucha dostaw, zagrożenia te są najtrudniejsze do eliminacji w procesach zarządczych. Niepewność związana z pojawieniem się takich zagrożeń ma tym większe znaczenie, im łańcuch dostaw jest dłuższy i bardziej zdecentralizowany. Fragmentaryzacja i regionalizacja procesów produkcyjnych w łańcuchu dostaw przyczynia się także do wzrostu zagrożeń dla całego łańcucha. Ich źródłem w ostatnich dekadach jest chociażby terroryzm, w postaci działań wymierzonych w dowolne cele w różnych regionach świata, w czasie, którego nie da przewidzieć. Innym przykładem takich zmian są katastrofy naturalne, nasilające się na skutek zmian klimatycznych i dotyczące różnych regionów świata, m.in. Australii. W wielu krajach zdarzenia, takie jak pożary, tsunami, ulewne deszcze, susza nie są uwzględniane w ogóle jako źródła zagrożeń i traktuje się je jako nieprawdopodobne. Ze względu na nieprzewidywalne skutki takich zjawisk, okazują się one najtrudniejsze do włączenia do procesów zarządczych i systemu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw. Obrazuje to doskonale przykład Izraela, kraju, w którym nagle opady deszczu, trwające zaledwie pół godziny od 5.00 do 5.30 rano, 9 stycznia 2020 roku, zatopiły osiem samolotów F16, znajdujących się w bazie lotnictwa Hatzor na południu kraju, co zmniejszyło tym samym zdolność reakcji łańcucha dostaw sił izraelskich. Tak intensywne ulewy nie były uwzględniane przy projektowaniu i lokalizacji obiektów magazynowych (podziemnych hangarów) w łańcuchu dostaw sił powietrznych – zostało to potwierdzone przez tamtejsze ministerstwo obrony¹⁶.

3. Systemowe rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw

Rozwój międzynarodowej wymiany handlowej stał się możliwy dzięki powstaniu struktur logistycznych, które ułatwiły sprawne i efektywne przemieszczanie towarów i usług bez względu na region świata. Wymagało to nadania odpowiedniej

¹⁶ <https://www.timesofisrael.com/air-force-officer-admits-mistake-in-not-moving-jets-above-ground-during-flood/> (dostęp: 14.01.2020).

architektury systemom logistycznym oraz wielopłaszczyznowej integracji systemowej, pozwalającej na podejmowanie decyzji na poziomie globalnym. Globalne zarządzanie łańcuchem dostaw odnosi się do najszerszego spektrum problemów zarządczych (najszerszy jest tu bowiem zakres przepływów), co przekłada się z kolei na największą liczbę zagrożeń dla strategii operacyjnej. Każdy przypadek zakłóceń w łańcuchu dostaw powoduje kosztowne konsekwencje¹⁷. Efekty są widoczne w całym łańcuchu dostaw bez względu na miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie i przerwanie ciągłości procesów. Różnice występują natomiast w czasie przywrócenia stanu sprzed zdarzenia w zależności od regionu, w którym nastąpiło zakłócenie. Wynika to z dostępności przestrzennej lokalizacji, kompetencji i uprawnień lokalnego personelu, a także środków finansowych, skali i rozległości zdarzenia. Bezpieczeństwo w zarządzaniu globalnymi łańcuchami dostaw wymaga stosowania rozwiązań systemowych, odnoszących się do skodyfikowanych systemów zapewnienia ciągłości przepływów w sytuacji pojawienia się zagrożeń.

Złożoność i nieprzewidywalność zagrożeń dla bezpieczeństwa łańcucha dostaw jest widoczna w postaci rozwoju wielu inicjatyw i programów, obejmujących specyfikę przepływów fizycznych. Inicjatywy rządowe i sektorowe przyjmują postać rozwiązań systemowych dedykowanych różnym obszarom, w których występują zagrożenia. Można wśród nich wymienić:

- PIP Partners in Protection (Kanada), StairSec (Szwecja), ACP & Frontline (Australia),
- AEO Authorised Economic Operator (UE)¹⁸,
- C-TPAT (USA), Secured Export Partnership (Nowa Zelandia),
- FAST Fast and Secure Trade,
- SST Safe and Secure Tradelanes,
- CSI Container Security Initiative (USA),
- BASC (Ameryka Łacińska),
- AMR Advanced Manifest Rule,
- ACIS Advanced Cargo Information System,
- EPCRA Emergency Planning and Community Right to Know Act,
- TAPA,
- ISPS,
- Lotniczy plan bezpieczeństwa (ICAO),
- WCO Framework of Security Standards,
- SQAS Safety and Quality Assessment System,
- ISO 28000:2007,

17 K. Rutkowski, *Rekonfiguracja międzynarodowych łańcuchów dostaw jako narzędzie zapobiegania zagrożeniom kryzysowym – szansa dla Polski*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2015, nr 382, s. 92.

18 L. Urciuoli, D. Ekwall, *Possible Impacts of Supply Chain Security on Efficiency: A Survey Study about the Possible Impacts of AEO Security Certifications on Supply Chain Efficiency*. 24th NOFOMA Conference, Turku–Finland 2012.

- ISO 22301:2012,
- OSC,
- SST.

Wymienione systemy odnoszą się do wzmocnienia bezpieczeństwa i zdolności kontrolnych administracji celnej, redukcji wrażliwości łańcucha dostaw w ujęciu przemysłowym i geograficznym, rozwoju globalnych standardów bezpieczeństwa oraz technologii i ich rozlokowania dla celów zapewnienia bezpieczeństwa. Różnią się one instytucjonalnie, wykonalnością (mogą być obowiązkowe lub dobrowolne)¹⁹, a także gałęzią transportu, dla której są przeznaczone. Utylitarne wykorzystanie tych systemów obejmuje takie obszary, jak:

- zarządzanie towarami (bezpieczeństwo wytwarzania, spedycji i procesów transportowych);
- zarządzanie obiektami, w których realizowane są procesy produkcyjne, manipulacyjne i magazynowe;
- zarządzanie informacjami;
- zarządzanie zasobami ludzkimi w zakresie dostępu fizycznego i elektronicznego do łańcuchów dostaw;
- systemy zarządzania przedsiębiorstwem.

W dalszej części rozdziału zostaną omówione syntetycznie wybrane inicjatywy i programy zapewniające bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw. Należy jednak zauważyć, że niektóre organizacje posiadają własne wewnętrzne systemy bezpieczeństwa dostaw i nie uczestniczą we wskazanych inicjatywach i programach.

3.1. ISO 28000:2007 – System Zarządzania Bezpieczeństwem Łańcucha Dostaw

Norma ISO 28000 została opracowana w wyniku prac normalizacyjnych przez ISO Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (*International Organization for Standardization*). Dotyczy ona zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw; jej wymagania obejmują czynności związane z kontrolą i bezpieczeństwem przepływów. Ma charakter dobrowolny i może być wdrożona w każdym przedsiębiorstwie bez względu na jego zakres i obszar, np. procesy transportowe czy magazynowe²⁰.

Celem implementacji normy ISO 28000 jest identyfikacja zagrożeń oraz minimalizacja ryzyka w łańcuchu dostaw, co w konsekwencji ma zapewnić bezpie-

19 X. Gutierrez, J. Hintsa, *Voluntary Supply Chain Security Programs: A Systematic Comparison*, The International Conference on Information Systems, Logistics and Supply Chain, Lyon–France 2006.

20 <https://www.iso.org.pl/uslugi-zarzadzania/wdrazenie-systemow/zarzadzanie-ryzykiem/iso-28000> (dostęp: 10.01.2020).

czeństwo w organizacji i ograniczyć ryzyka: kradzieży, nielegalnej manipulacji ładunkami, przemytu, a także zapewnić szybką reakcję na zagrożenia zewnętrzne, jak ataki terrorystyczne, działalność przestępcza. Wymagania w świetle normy ISO 28000 obejmują:

- sformułowanie polityki bezpieczeństwa,
- opracowanie planu zarządzania i minimalizacji rozpoznanych zagrożeń,
- wdrożenie planu zarządzania bezpieczeństwem, nadzorowania i monitorowania systemu oraz – gdy jest to wymagane – podjęcia działań korygujących,
- doskonalenie opracowanych przedsięwzięć i procedur poprzez szkolenia.

Proces określania wymagań w obszarze bezpieczeństwa uwzględnia: cele biznesowe, które obejmują bezpieczeństwo dostaw, minimalizację zagrożeń, wymagania prawne krajowe i międzynarodowe oraz rozpoznanie zagrożeń i określenie ryzyka. Zaletą systemów zarządzania opartych na normie ISO 28000:2007 jest to, że narzędzia i programy zarządzania bezpieczeństwem są nieustannie oceniane: potwierdzana jest ich zdolność do osiągnięcia celów bezpieczeństwa. Istotne jest także, że podlegają one ciągłemu doskonaleniu i ocenie w trakcie dokonywanych kontroli oraz w procesie certyfikacji. Zapewnia to spełnienie określonych wymogów bezpieczeństwa oraz to, że wszystko staje się zgodne z przepisami. ISO 28000:2007 stosowane jest przez organizacje w celu zapewnienia jednolitego podejścia wszystkich ogniw w łańcuchu dostaw²¹.

Tabela 4. Wybrane normy serii 28000

Numer normy	Nazwa w języku angielskim	Nazwa po przekładzie na język polski
ISO 28000:2007	Specification for security management systems for the supply chain	Specyfikacja dla systemów zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw
ISO 28001:2007	Security management systems for the supply chain – Best practices for implementing supply chain security, assessments and plans – Requirements and guidance	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Najlepsze praktyki w zakresie realizacji bezpieczeństwa łańcucha dostaw, oceny i plany – Wymagania i wytyczne
ISO 28002:2011	Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain – Requirements with guidance for use	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – rozwój odporności w łańcuchu dostaw – Wymagania i wytyczne stosowania

21 L. Sitkowski, *Zarządzanie bezpieczeństwem dla łańcucha dostaw – ISO 28000*, „Przemysł i Środowisko. Jakość – Zarządzanie” 2009, nr 4, s. 28–29.

Numer normy	Nazwa w języku angielskim	Nazwa po przekładzie na język polski
ISO 28003:2007	Security management systems for the supply chain – Requirements for bodies providing audit and certification of supply chain security management systems	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Wymagania dla jednostek prowadzących audyt i certyfikację systemów zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw
ISO 28004-1:2007	Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 1: General principles	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Wytyczne dotyczące wdrażania ISO 28000 – Część 1: Zasady ogólne
ISO 28004-2:2014	Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 2: Guidelines for adopting ISO 28000 for use in medium and small seaport operations	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Wytyczne dotyczące wdrażania ISO 28000 – Część 2: Wytyczne dotyczące przyjęcia ISO 28000 do stosowania w działalności małych i średnich portów morskich
ISO 28004-3:2014	Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 3: Additional specific guidance for adopting ISO 28000 for use by medium and small businesses (other than marine ports)	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Wytyczne dotyczące wdrażania ISO 28000 – Część 3: Dodatkowe szczegółowe wytyczne w sprawie przyjęcia do stosowania ISO 28000 przez małych i średnich firm (innych niż porty morskie)
ISO 28004-4:2014	Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 4: Additional specific guidance on implementing ISO 28000 if compliance with ISO 28001 is a management objective	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Wytyczne dotyczące wdrażania ISO 28000 – Część 4: Dodatkowe szczegółowe wytyczne dotyczące wdrażania ISO 28000, jeśli zgodny z ISO 28001 jest cel zarządzania
ISO 28005-1:2013	Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 1: Message structures	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Elektroniczna odprawa portu (EPC) – Część 1: Struktury Wiadomości
ISO 28005-2:2011	Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 2: Core data elements	Systemy zarządzania bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw – Elektroniczna odprawa portu (EPC) – Część 2: Główne elementy danych

Tabela 4 (cd.)

Numer normy	Nazwa w języku angielskim	Nazwa po przekładzie na język polski
ISO / PAS 28007:2012	Ships and marine technology – Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)	Statki i technika morska – Wytyczne dla prywatnych firm Bezpieczeństwa Morskiego (PMSC), zapewnienie prywatnie zakontraktowanych uzbrojonych pracowników ochrony (PCASP) na pokładach statków (i pro forma umowy)
ISO 28520:2009	Ships and marine technology – Lubricating oil systems – Guidance for grades of cleanliness and flushing	Statki i technika morska - Systemy olejów smarowych – Wskazówki dla klas czystości i płukania
ISO 28521:2009	Ships and marine technology – Hydraulic oil systems – Guidance for grades of cleanliness and flushing	Statki i technika morska – Systemy hydrauliczne olejowe – Wskazówki dla klas czystości i płukania
ISO 28522:2009	Ships and marine technology – Hydraulic oil systems – Guidance for assembly and flushing	Statki i technika morska – Systemy hydrauliczne olejowe – Wytyczne do montażu i płukania
ISO 28523:2009	Ships and marine technology – Lubricating and hydraulic oil systems – Guidance for sampling to determine cleanliness and particle contamination	Statki i technika morska – Systemy smarowania i olej hydrauliczny – Wytyczne do pobierania próbek w celu określenia czystości i zanieczyszczenia cząstek

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.pkn.pl/> (dostęp: 12.12.2019).

3.2. ISO 22301:2012 – System Zarządzania Ciągłością Działania

Norma ISO 22301 jest pierwszą międzynarodową normą, która zawiera problematykę identyfikacji najważniejszych czynników ryzyka, mających wpływ na przedsiębiorstwo i utrzymanie ciągłości jego działań w warunkach niepewności. Dotyczy ona rozwiązań w obszarze systemów zarządzania ciągłością działania (ang. *Business Continuity Management – BCM*)²².

ISO 22301:2012 zastępuje normę BS 25999. Wymagania przedmiotowej normy zawarte są w dziesięciu rozdziałach, zwracających uwagę m.in. na takie problemy, jak:

- formalne wymagania w obszarze przepływu informacji w organizacji w celu ustanowienia Systemu Zarządzania Ciągłością Działania;

²² <https://www.iso.org.pl/uslugi-zarzadzania/wdrazanie-systemow/zarzadzanie-ryzykiem/iso-22301/> (dostęp: 20.01.2020).

- wytyczne dla kierownictwa związane z jego zaangażowaniem w realizację polityki ciągłości działania;
- zasady dotyczące opracowania i implementacji procedur w obszarach komunikacji wewnętrznej z pracownikami, zewnętrznej z instytucjami i partnerami biznesowymi, mediami i społecznością lokalną, a także komunikacji w sytuacjach kryzysowych;
- wymagania dotyczące analizy ryzyka i jego wpływu na model biznesowy i procedury zarządzania ciągłością działań;
- zasady odnoszące się do opracowania procedur, których celem jest przywrócenie sytuacji w organizacji sprzed kryzysu;
- przeglądy zarządzania i audyty wewnętrzne;
- monitorowanie procesów, ich pomiar i ewaluacja.

Zasadniczym celem normy jest minimalizacja wystąpienia zakłóceń w działalności biznesowej i potwierdzenie zdolności organizacji do skutecznej reakcji na sytuacje kryzysowe²³.

3.3. SQAS (*Safety and Quality Assessment System*) – System Badania i Oceny Bezpieczeństwa oraz Jakości

SQAS²⁴ jest instrumentem służącym do oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, jakością oraz środowiskiem logistycznym usługobiorcy w sektorze chemicznym. Pozwala on na zmniejszenie ilości koniecznych kontroli w obrocie produktami chemicznymi obojętnymi i niebezpiecznymi, które podlegają ADR, RID, ADN, HCDG oraz pomaga przedsiębiorstwom chemicznym przy wyborze usługobiorcy logistycznego.

SQAS to również instrument pozwalający na wykonanie niezależnej, jednolitej i obiektywnej oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, jakością i środowiskiem u podwykonawców. System jest przeznaczony dla przedsiębiorstw działających w obszarze przewozów lądowych: drogowych, kolejowych, firm spedycyjnych, dystrybutorów produktów chemicznych, przedsiębiorstw logistycznych, a także zakładów naprawczych cystern kolejowych i myjni cystern. Powstał on w 1995 roku przy współpracy europejskiego sektora przemysłu chemicznego oraz European Chemical Industry Council jako narzędzie do badania i określenia poziomu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw produktów chemicznych. Ułatwia wybór dostawcy, zmniejszając ryzyko związane z włączeniem do łańcucha dostaw organizacji niegwarantujących przyjętych standardów bezpieczeństwa przez pozostałych uczestników przepływów fizycznych.

23 <https://www.iso.org/pl/uslugi-zarzadzania/wdrazenie-systemow/zarzadzanie-ryzykiem/iso-22301/> (dostęp: 20.01.2020).

24 <http://www.sqas.pl> (dostęp: 20.01.2020).

3.4. Inicjatywa dotycząca bezpieczeństwa kontenerów (CSI)

CSI (*Container Security Initiative*) została wprowadzona w 2002 roku przez Urząd Celny i Ochrony Granic USA – CBP (*Customs and Border Protection*). Główną przyczyną stworzenia tego programu była duża i wciąż rosnąca liczba towarów, które są importowane do USA transportem kontenerowym. W sposób naturalny prowadzi to do pojawienia się ryzyka związanego z przemytem towarów niezgłoszonych, jak broń, podrobione wyroby tekstylne czy narkotyki oraz z fałszywymi zgłoszeniami celnymi. Podstawowymi celami CSI związanymi z bezpieczeństwem łańcucha dostaw oraz przepływami kontenerowymi wysyłanymi do USA są:

- identyfikacja kontenerów wysokiego ryzyka w oparciu o deklaracje przed-wysyłkowe (*pre-departure declaration*) oraz dane strategiczne wywiadu z wykorzystaniem metod analitycznych;
- ocena kontenerów przed wysyłką, zwiększająca bezpieczeństwo łańcucha dostaw w porcie załadunku;
- inspekcja kontenerów przy wykorzystaniu technologii niespawalniających przepływów fizycznych;
- zastosowanie inteligentnych, bezpiecznych kontenerów, pozwalających na skuteczną identyfikację podejrzanych kontenerów przez służby celne²⁵.

Istota CSI polega na tym, że informacje o towarach, które umieszczane są w kontenerach zmierzających do USA, powinny być dostarczone wcześniej niż sam załadunek udający się do Stanów Zjednoczonych. Należy je przekazać drogą elektroniczną do CBP minimum dwadzieścia cztery godziny przed załadunkiem na środek transportu – jest to tzw. „zasada 24 godzin”. Dopiero po przeprowadzeniu analizy zebranych danych, CBP przekazuje zgodę lub odmowę na załadunek kontenera na odpowiedni środek transportu, który kierowany jest do USA²⁶. CSI nakłada wymagania na porty, które są zakwalifikowane do podjęcia inicjatywy. Dotyczą one m.in. kontroli przez administrację celną w porcie wszystkich ładunków, istnienia systemu zarządzania ryzykiem, wymiany danych z czasie rzeczywistym z CBP, okresowych ocen portów w obszarze infrastruktury, zakwalifikowania portu jako stałego partnera handlowego USA lub Kanady.

3.5. C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*)

C-TPAT, podobnie jak CSI, jest inicjatywą CBP, której celem jest zapewnienie bezpieczeństwa łańcuchów dostaw i ich ochrona przed atakami terrorystycznymi. Inicjatywa została zapoczątkowana w listopadzie 2001 roku z udziałem naj-

25 R. Banomyong, *The Impact of Port and Trade Security Initiatives on Maritime Supply-chain Management*, „Maritime Policy & Management” 2005, nr 32, s. 3–13.

26 X. Zhang, M. Roe, *Maritime Container Port Security. USA and European Perspectives*, Palgrave Macmillan, London 2019, s. 261–274.

większych amerykańskich importerów. Od momentu jej powstania do programu przystąpiło ponad jedenaście tysięcy czterysta firm²⁷. Jest to dobrowolny program partnerstwa publiczno-prywatnego, umożliwiający osiągnięcie najwyższego poziomu bezpieczeństwa przepływu ładunków w systemach logistycznych w ramach globalnej sieci powiązań handlowych²⁸. W ramach inicjatywy wyróżnia się następujące grupy interesariuszy:

- zarejestrowanych importerów amerykańskich,
- drogowych przewoźników na granicy z Meksykiem,
- drogowych przewoźników na granicy z Kanadą,
- przewoźników morskich,
- przewoźników kolejowych,
- przewoźników lotniczych,
- władze amerykańskich portów morskich i administratorów terminali,
- producentów meksykańskich,
- pośredników transportów oceanicznych, konsolidatorów frachtów powietrznych i tzw. wspólnych operatorów nie-okrętowych,
- amerykańskich licencjonowanych agentów celnych oraz wybranych producentów zagranicznych.

Do podstawowych celów C-TPAT zalicza się zmniejszenie kontroli fizycznych na granicach, a także zagwarantowanie szybkich dostaw importowych przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii IT. Kwestie bezpieczeństwa w tej inicjatywie są traktowane systemowo i obejmują: bezpieczeństwo fizyczne, środków transportowych, personelu oraz informacji, które podlegają ocenie według przyjętych kryteriów.

3.6. TAPA (*Technology Asset Protection Association*)

TAPA to organizacja założona w 1997 roku w Stanach Zjednoczonych Ameryki w odpowiedzi na coraz większe zagrożenie związane z łańcuchem transportowo-magazynowym oraz dystrybucją produktów zaawansowanych technologicznie *high-tech*. Aktualnie organizacja rozszerzyła swoją działalność na Europę, Bliski Wschód, Afrykę, Azję i Brazylię²⁹. TAPA jest globalnym forum, które integruje globalnych producentów, operatorów logistycznych, przewoźników drogowych, organy ścigania i inne podmioty w celu redukcji strat finansowych wynikających z realizacji międzynarodowych łańcuchów dostaw. Organizacja skupia

27 <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat> (dostęp: 19.01.2020).

28 J.Z. Ni, S.A. Melnyk, W.J. Ritchie, B.F. Flynn, *Why Be First If It Doesn't Pay? The Case of Early Adopters of C-TPAT Supply Chain Security Certification*, „International Journal of Operations & Production Management” 2016, nr 36, s. 1161–1181.

29 R. Müller, H.D. Haasis, *Security in Maritime Logistics—Learning by Gaming*, International Conference on Dynamics in Logistics 2018 Feb 20, Cham 2018, s. 189–193.

ponad sześćset członków, czołowych globalnych producentów oraz dostawców usług transportowych i logistycznych. By ułatwić zarządzanie ryzykiem, TAPA wprowadziła dwie inicjatywy:

- FSR (*Freight Security Requirement*) dotyczy zbioru standardów bezpieczeństwa w obszarach dystrybucji, przewozu, produkcji produktów *high-tech* oraz zachowania, skierowanych do firm logistycznych i przewozowych. Od roku 2006 wprowadzono także standard TSR (*Truck Security Requirement*), odnoszący się do bezpieczeństwa transportu drogowego;
- IIS (*Incidents Information Services*) jest to system informowania o zdarzeniach, który powstał na potrzeby ulepszenia dostępu do informacji oraz jej przepływu w razie kradzieży i napadu na dostawców produktów *high-tech* oraz innych produktów wartościowych na terenie Europy, Afryki i Bliskiego Wschodu oraz ich analizy.

Jak podaje TAPA, według danych Unii Europejskiej straty z powodu kradzieży towarów wysokiej wartości i ryzyka w łańcuchach dostaw w Europie przekraczają poziom 8,2 mld euro rocznie.

3.7. ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) – Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego

ISPS jest systemem bezpieczeństwa stworzonym przez IMO³⁰, który powstał jako bezpośrednie następstwo wydarzeń w Stanach Zjednoczonych Ameryki 11 września 2001 roku, jakimi były ataki terrorystyczne na Pentagon oraz WTC (*World Trade Center*). Uznano wówczas, że jednostki pływające i statki powietrzne mogą być zarówno celem, jak i narzędziem terrorystów planujących przeprowadzenie zamachów. ISPS opisuje zasady współpracy statku i obiektów portowych³¹. Mają one na celu wykrywanie oraz zapobieganie wszelkim czynnościom stanowiącym zagrożenie. Kodeks dotyczy w szczególności takich jednostek pływających, jak: statki pasażerskie, ruchome jednostki wiertniczne, statki towarowe, obszary portowe obsługujące jednostki pływające w ruchu międzynarodowym. Celami ISPS są:

- ustalenie zasad współpracy między państwami, organizacjami międzynarodowymi i organami, które mają na celu zwalczanie zagrożeń;
- współpraca w podejmowaniu prewencyjnych środków bezpieczeństwa;
- opracowanie planów bezpieczeństwa;
- zapewnienie odpowiednich środków bezpieczeństwa na statkach oraz obiektach portowych.

30 IMO, *International Shipping Facts and Figures. Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, London 2012.

31 A.M. Arof, A.F. Khadzi, A. Delphi, *Study to Identify Important Factors for Determining the Level of Adherence to ISPS Code Implementation*, „SupplyChain Management” 2018, nr 7, s. 279.

Analiza kosztów związanych z implementacją oraz utrzymaniem zaleceń kodeksu ISPS została ograniczona do kosztów utrzymania systemu. Łączne koszty opracowania oraz implementacji ISPS tylko w Stanach Zjednoczonych szacuje się na poziomie 60–180 mld USD. Należy zakładać, że co najmniej takie same koszty poniosły porty w krajach Unii Europejskiej oraz w Azji³². Wśród organizacji podejmujących problematykę ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw można wymienić m.in. CRIMLEA, EUCAP NESTOR, UONDC, Oceans Beyond Piracy, Trust Fund³³.

32 W. Łukomski, A. Sadowski, *Ekonomiczne aspekty ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw, cz. 1*, „Logistyka” 2016, nr 1, s. 13–16.

33 Eidem, *Ekonomiczne aspekty ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw, cz. 2*, „Logistyka” 2016, nr 2, s. 16–18.

Rozdział 4

Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych w latach 2008–2017

1. Sektor TSL – podstawowe informacje

Polska gospodarka według PKD 2007 – umownie przyjęta, hierarchicznie usystematyzowana klasyfikacja działalności społeczno-gospodarczej, jaką realizują podmioty gospodarcze – podzielona została na dwadzieścia jeden rodzajów działalności – sektorów. Jednym z sektorów polskiej gospodarki jest sektor H: transport i gospodarka magazynowa.

Rola przedsiębiorstw transportowych we współczesnej gospodarce jest kluczowa. Podmioty te pełnią istotne funkcje¹:

- funkcję konsumpcyjną – zaspokajanie potrzeb transportowych, dzięki realizacji usług transportowych, w sferze wymiany stworzenie warunków dla komunikacji między poszczególnymi regionami gospodarczymi, miastami, umożliwiającymi realizację obrotu towarowego poprzez dostarczenie wcześniej wytworzonych produktów do sieci sprzedaży, a później do konsumentów;
- funkcję produkcyjną – zaspokajanie potrzeb produkcyjnych, poprzez stwarzanie warunków do działalności gospodarczej, łącznik w procesie produkcji – integracja procesu przemiany różnorodnych surowców w nowy produkt;
- funkcję integracyjną – stwarzanie integracji państwa i społeczeństwa, umożliwienie funkcjonowania każdego działu gospodarki narodowej i przyczynienie się do ogólnego rozwoju gospodarczego kraju – wzrostu gospodarczego.

Zauważalne jest, że wymienione funkcje przedsiębiorstw transportowych są nieodłącznym elementem w niemal każdej działalności gospodarczej – dzięki nim właśnie mogą funkcjonować przedsiębiorstwa z różnych branż. Transport, jako jeden z działów gospodarki narodowej, może być czynnikiem przyczyniającym się do jej rozwoju, ale również pośrednio do rozwoju każdego działu produkcji

1 J. Rudzińska, W. Piekarski, A. Dudziak, *Przedsiębiorstwa transportowe i ich znaczenie w rozwoju gospodarczym kraju*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 10, s. 136–138.

materialnej i usług. Według *Raportu o stanie gospodarki. Polska 2015* sekcja transport i gospodarka magazynowa wygenerowała w 2014 roku (w cenach bieżących) 13,3% wartości dodanej brutto w sektorze usług rynkowych i 6,6% w całej gospodarce (rok wcześniej było to odpowiednio 12,2 i 6,0%)². Udział sektora H – transport i gospodarka magazynowa – w ogóle przedsiębiorstw w latach 2008–2017 wyniósł około 8%. W tabeli 5 przedstawione zostały podstawowe ekonomiczne, społeczne oraz środowiskowe dane dotyczące sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017.

Biorąc pod uwagę wybrane, podstawowe ekonomiczne dane dotyczące sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017, można stwierdzić, że liczbę przedsiębiorstw tego sektora charakteryzuje trend rosnący – jedynie w latach 2012–2013 odnotowano niewielki spadek, co może być pokłosiem kryzysu gospodarczego, jaki miał miejsce na świecie. Liczba przedsiębiorstw w 2008 roku wynosiła 131 012, natomiast w 2017 roku 155 771 – nastąpił wzrost o 24 759 podmiotów gospodarczych. Przychody netto z całokształtu działalności w latach 2008–2017 sukcesywnie wzrastały, w 2008 roku wynosiły 130 256 349 tys. zł, zaś w 2017 roku 239 944 758 tys. zł. Wzrost o 109 688 409 tys. zł należy ocenić pozytywnie. W latach 2008–2017 koszty z całokształtu działalności z roku na rok wzrastały, w 2008 roku wynosiły 114 267 515 tys. zł, a w 2017 roku 223 285 561 tys. zł – widać wzrost o 109 018 046 tys. zł.

Odnosząc się do wybranych, podstawowych danych społecznych sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 zauważyć można, że przeciętna liczba zatrudnionych na podstawie umowy o pracę w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy w 2008 roku wyniosła 545 218 zatrudnionych, natomiast w 2017 roku 603 787 – wzrost o 58 569 zatrudnionych. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w latach 2008–2017 z roku na rok sukcesywnie wzrastało, w roku 2008 wynosiło 2980 zł, a w 2017 roku 3926 zł – wzrost o 946 zł. W roku 2008 liczba osób poszkodowanych w wypadkach przy pracy wyniosła 6545 osób, zaś w 2017 roku 6949 osób – wzrost o 404 osoby.

Analizując wybrane, podstawowe środowiskowe dane dotyczące sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017, porównując rok 2008 z rokiem 2017, emisja dwutlenku węgla, metanu, podtlenku azotu, tlenku siarki wzrosła, natomiast emisja amoniaku zmalała. Na podstawie przedstawionych danych statystycznych można wnioskować, iż sektor H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 ewoluował i rozwijał się.

2 https://archiwum.mpit.gov.pl/media/15346/Raport_o_stanie_gospodarki_2015_pl.pdf (dostęp: 21.01.2020).

2. Metodyka badania

Podstawowym celem badania jest ocena bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sekcji H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017. Ze względu na chęć kompleksowego podejścia do analizowanej problematyki, badaniem objęte zostały wszystkie podmioty gospodarcze sekcji H – transport i gospodarka magazynowa, prowadzące swoją działalność na terenie Polski w latach 2008–2017. Analizę oparto na danych statystycznych pochodzących z GUS oraz uzupełniono ją o analizę porównawczą bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sekcji H z przedsiębiorstwami ogółem.

Bezpieczeństwo finansowe to jedna z podstawowych determinant rozwoju przedsiębiorstwa. Jest ono kategorią złożoną, do jego oceny wykorzystuje się wskaźniki analityczne oraz syntetyczne³. Ocenę bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sekcji H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 przeprowadzono w pięciu etapach:

1. Analiza i ocena wskaźników analitycznych bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 (wraz z analizą przedsiębiorstw ogółem).
2. Opracowanie, analiza i ocena wskaźnika syntetycznego bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 (wraz z analizą przedsiębiorstw ogółem).

Na podstawie wybranych wskaźników analitycznych wyznaczono syntetyczne wskaźniki płynności finansowej (W_{PF}), rentowności (W_R), sprawności działania (W_{SD}), zadłużenia (W_Z) oraz ogólnej sytuacji finansowej (W_{OSF}). Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa (W_{BFH}) wyznaczono zgodnie z metodą sum standaryzowanych w oparciu o wzór:

$$W_{BFH} = W_{PF} + W_R + W_{SD} + W_Z + W_{OSF}$$

Składowe syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa, dobrane ze względu na dostępność i porównywalność pod względem czasu, podzielone na stymulanty oraz destymulanty przedstawiono w tabeli 6.

3 A. Misztal, *Bezpieczeństwo finansowe a zrównoważony rozwój polskich przedsiębiorstw przemysłowych*, „*Ekonomia XXI Wieku*” 2019, nr 1, s. 75–83.

Tabela 6. Wskaźniki analityczne bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw

Wskaźniki analityczne ceny bezpieczeństwa finansowego	Wzór wskaźnika	Stymulanta	Destymulanta
Wskaźniki płynności finansowej			
Wskaźnik płynności bieżącej klasyczny (płynność III stopnia)	aktywa obrotowe ogółem/ zobowiązania krótkoterminowe	x	
Wskaźnik płynności szybkiej klasyczny (płynność II stopnia)	(aktywa obrotowe ogółem – zapasy – rozliczenia międzyokresowe)/ zobowiązania krótkoterminowe	x	
Wskaźniki rentowności			
Wskaźnik stopy marży brutto	zysk brutto ze sprzedaży/ przychody ze sprzedaży * 100%	x	
Wskaźnik rentowności sprzedaży netto (ROS)	zysk netto/ przychody ze sprzedaży * 100%	x	
Wskaźnik rentowności aktywów ogółem (ROA)	zysk netto/ aktywa ogółem * 100%	x	
Wskaźnik rentowności kapitałów własnych (ROE)	zysk netto/ kapitały własne * 100%	x	
Wskaźniki sprawności (efektywności) działania			
Wskaźnik rotacji zapasów w dniach (cykl zapasów)	(zapasy/ przychody ze sprzedaży) * liczba dni w okresie		x
Wskaźnik rotacji należności w dniach (cykl należności)	(należności krótkoterminowe ogółem/ przychody ze sprzedaży) * liczba dni w okresie		x
Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach (cykl zobowiązań)	(zobowiązania krótkoterminowe/ przychody ze sprzedaży) * liczba dni w okresie	x	
Cykl operacyjny w dniach	cykl zapasów w dniach + cykl należności w dniach		x
Wskaźnik rotacji aktywów ogółem	przychody ze sprzedaży/ aktywa ogółem	x	
Wskaźnik poziomu kosztów operacyjnych	koszty działalności operacyjnej/ przychody ze sprzedaży		x

Tabela 6 (cd.)

Wskaźniki analityczne ceny bezpieczeństwa finansowego	Wzór wskaźnika	Stymulanta	Destymulanta
Wskaźniki zadłużenia i obsługi zadłużenia			
Wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu aktywów (samofinansowania)	kapitały własne/ aktywa ogółem * 100%	x	
Wskaźnik zadłużenia ogólnego	kapitały obce (grupa B)/ aktywa razem * 100%		x
Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych – dźwignia finansowa	kapitały obce (grupa B)/ kapitały własne * 100%		x
Wskaźnik zadłużenia długoterminowego	zobowiązania długoterminowe/ kapitały własne * 100%		x
Wskaźnik pokrycia zobowiązań rzeczowymi aktywami trwałymi	rzeczowe aktywa trwałe/ zobowiązania długoterminowe * 100%	x	
Wskaźniki ogólnej sytuacji finansowej			
Wskaźnik struktury majątku	aktywa trwałe/ aktywa obrotowe ogółem	x	
Wskaźnik zastosowania kapitału stałego (złota zasada finansowa)	kapitały stałe/ aktywa trwałe	x	
Wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa	wskaźnik struktury kapitału/ wskaźnik struktury majątku	x	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Normalizacji wskaźników dokonano w oparciu o następujące wzory⁴:

– stymulanty:

$$S_{ij} = \frac{X_{ij}}{\max X_{ij}};$$

– destymulanty:

$$S_{ij} = \frac{\min X_{ij}}{X_{ij}};$$

gdzie:

x_{ij} – wartość i -tego miernika dla j -tego roku;

$\max x_{ij}$ – wartość maksymalna i -tego miernika dla j -tego roku;

$\min x_{ij}$ – wartość minimalna i -tego miernika dla j -tego roku.

Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa i jego poszczególnych składowych stworzono przy założeniu takiego samego wpływu wskaźników na wartość zagregowanego miernika na podstawie wzoru⁵:

$$S_j = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n S_{ij};$$

gdzie:

S_j – zagregowany miernik dla j -tego roku;

n – liczba wskaźników wykorzystanych w modelu.

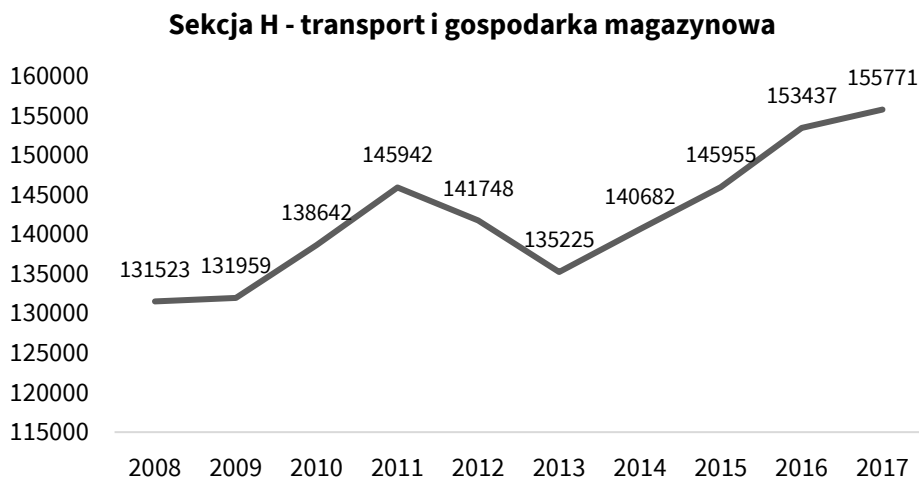
3. Analiza wpływu zmiennej czas (t) na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa – wykorzystanie Klasycznej Metody Najmniejszych Kwadratów (wraz z analizą przedsiębiorstw ogółem).
4. Prognoza syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa na lata 2018–2020 – w oparciu o metodę ekstrapolacji trendu, przy założeniu, że wskaźniki nie powinny ulec istotnej zmianie w porównaniu z okresami wcześniejszymi (wraz z analizą przedsiębiorstw ogółem).
5. Wnioski.

4 Eadem, *Zrównoważony rozwój polskich przedsiębiorstw – ewaluacja*, „Handel Wewnętrzny” 2018, nr 2(373), s. 27–40.

5 E. Nowak, *Rachunkowość menedżerska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 1995.

3. Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych – wskaźniki analityczne

Badanie przeprowadzono w oparciu o spółki sektora H – transport i gospodarka magazynowa prowadzące swoją działalność na terenie Polski w latach 2008–2017. W latach 2008–2017 liczba przedsiębiorstw sektora H w Polsce wzrosła o 24 248 (z poziomu 131 523 spółek do 155 771 spółek). Udział przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w przedsiębiorstwach ogółem w badanym okresie nie przekroczył 8%. Tabela 7 oraz rysunek 11 przedstawiają liczbę polskich przedsiębiorstw ogółem oraz przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa.



Rysunek 11. Liczba polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa i przedsiębiorstw ogółem

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wskaźniki bieżącej płynności finansowej polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 mieszczą się w optymalnym przedziale (1,2–2,0). Wskaźniki te w latach 2008–2015 oraz w roku 2017 są na nieco niższym poziomie od wskaźnika wzorcowego, w roku 2016 wskaźnik bieżącej płynności finansowej polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa przyjął wartość wzorcową 1,62. Porównując przedsiębiorstwa sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw,

wnioskować można, iż wskaźniki bieżącej płynności finansowej w sektorze H w latach 2008–2014 charakteryzują się niższym poziomem niż wskaźniki bieżącej płynności finansowej dla ogółu przedsiębiorstw. W latach 2015–2017 wskaźniki bieżącej płynności finansowej w sektorze H były wyższe od wskaźników bieżącej płynności finansowej dla ogółu przedsiębiorstw.

Tabela 7. Liczba polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa i przedsiębiorstw ogółem

Sekcja PKD	Lata									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	131 523	131 959	138 642	145 942	141 748	135 225	140 682	145 955	153 437	155 771
Przedsiębiorstwa ogółem	1 673 413	1 673 527	1 726 663	1 784 603	1 794 943	1 771 460	1 842 589	1 914 141	2 013 364	2 077 027

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 8. Wskaźniki płynności finansowej przedsiębiorstw

Sekcja PKD	Wskaźniki płynności finansowej	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Wskaźnik bieżącej płynności finansowej	1,31	1,24	1,3	1,33	1,31	1,39	1,42	1,52	1,62	1,52
	Wskaźnik szybkiej płynności finansowej	1,17	1,11	1,17	1,21	1,2	1,29	1,31	1,41	1,49	1,39
Ogółem	Wskaźnik bieżącej płynności finansowej	1,35	1,41	1,45	1,43	1,43	1,42	1,48	1,45	1,47	1,46
	Wskaźnik szybkiej płynności finansowej	0,93	0,99	1,03	0,99	0,98	0,98	1,02	1,01	1,02	1,02

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wskaźnik szybkiej płynności finansowej w roku 2008 wyniósł 1,17; natomiast w 2017 roku – 1,39. Porównując przedsiębiorstwa sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw, wnioskować można, iż wskaźniki szybkiej płynności finansowej w sektorze H w latach 2008–2017 charakteryzują się wyższym poziomem niż wskaźniki szybkiej płynności finansowej dla ogółu

przedsiębiorstw. Stosunkowo wysokie wartości wskaźnika szybkiej płynności finansowej wynikają ze specyfiki sektora H i charakterystycznego dla niego niskiego poziomu zapasów oraz rozliczeń międzyokresowych czynnych. W tabeli 8 zaprezentowane zostały wartości wskaźników płynności finansowej przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

W analizowanym okresie wskaźniki rentowności przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa charakteryzuje tendencja wzrostowa, co należy ocenić pozytywnie. Wskaźnik stopy marży brutto w 2008 roku wyniósł 1,5%, natomiast w 2017 roku – 3,86% (wzrost o 2,36%). Wskaźnik rentowności sprzedaży netto wzrósł o 3,16% (2008 rok – 0,6%, 2017 rok – 3,76%). Wskaźnik rentowności aktywów ogółem w 2008 roku wyniósł 0,54%, natomiast w 2017 roku – 2,72% (wzrost o 2,18%). Najwyższy wzrost zaobserwowano w przypadku wskaźnika rentowności kapitałów własnych – 6,79% (2008 rok – 1,20%, 2017 rok – 7,99%). Porównując przedsiębiorstwa sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wskaźniki rentowności przedsiębiorstw w sektorze H wykazują niższy poziom niż wskaźniki tejsze ogółem. W tabeli 9 zaprezentowane zostały wartości wskaźników rentowności przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 9. Wskaźniki rentowności przedsiębiorstw

Sekcja PKD	Wskaźniki rentowności [%]	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Wskaźnik stopy marży brutto	1,50	2,54	2,50	3,54	2,08	2,67	3,46	4,08	4,34	3,86
	Wskaźnik rentowności sprzedaży netto	0,60	1,50	2,57	2,76	2,61	2,91	3,09	3,61	4,22	3,76
	Wskaźnik rentowności aktywów ogółem	0,54	1,27	2,23	2,42	2,22	2,36	2,35	2,62	2,97	2,72
	Wskaźnik rentowności kapitałów własnych	1,20	2,79	4,92	5,67	5,46	5,89	6,34	7,30	8,68	7,99
Ogółem	Wskaźnik stopy marży brutto	5,12	4,92	5,01	5,02	4,16	4,24	4,45	4,55	4,96	4,84
	Wskaźnik rentowności sprzedaży netto	3,38	4,03	4,38	3,88	3,49	3,71	3,70	3,15	4,09	4,47
	Wskaźnik rentowności aktywów ogółem	4,26	4,82	5,32	4,83	4,36	4,41	4,28	3,59	4,55	5,10
	Wskaźnik rentowności kapitałów własnych	8,38	9,28	10,29	9,70	8,57	8,66	8,52	7,24	9,30	10,26

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wskaźnik rotacji zapasów w dniach przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w analizowanym okresie charakteryzuje stały poziom (2008 rok – 8 dni, 2017 rok – 8 dni), co oznacza, że przedsiębiorstwa ani nie skróciły, ani nie wydłużyły okresu odnawiania stanu zapasów. Wskaźnik rotacji należności w dniach przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 57 dni, natomiast w 2017 roku – 64 dni. Wzrost wskaźnika oznacza, że w przedsiębiorstwach miało miejsce wydłużenie spłaty należności o 7 dni, co należy ocenić negatywnie (pogorszenie zarządzania należnościami w przedsiębiorstwie). Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w analizowanym okresie wzrósł o 2 dni (z 86 dni w 2008 roku do 88 dni w 2017 roku), co świadczy o lepszym zarządzaniu kapitałem w spółkach – mogą ono bez przeszkód przez dłuższy okres wykorzystywać tanie źródła finansowania działalności (zob. tabela 10).

Tabela 10. Wskaźniki sprawności działania przedsiębiorstw

Seksja PKD	Wskaźniki sprawności działania	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Wskaźnik rotacji zapasów w dniach	8	8	7	7	6	6	6	6	8	8
	Wskaźnik rotacji należności w dniach	57	59	57	58	57	59	60	63	63	64
	Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach	86	94	88	87	88	87	88	84	86	88
	Cykl operacyjny w dniach	65	68	64	65	63	65	66	69	72	72
	Wskaźnik rotacji aktywów ogółem	0,9	0,85	0,87	0,87	0,85	0,81	0,76	0,73	0,7	0,72
	Wskaźnik poziomu kosztów operacyjnych	0,99	0,97	0,97	0,96	0,98	0,97	0,97	0,96	0,96	0,96
Ogółem	Wskaźnik rotacji zapasów w dniach	33	32	31	33	32	33	33	33	35	35
	Wskaźnik rotacji należności w dniach	52	52	53	53	51	51	51	52	54	54
	Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach	86	84	83	84	80	82	81	83	86	85
	Cykl operacyjny w dniach	85	85	84	86	83	83	84	85	88	89
	Wskaźnik rotacji aktywów ogółem	1,26	1,2	1,22	1,24	1,25	1,19	1,16	1,14	1,11	1,14
	Wskaźnik poziomu kosztów operacyjnych	0,95	0,95	0,95	0,95	0,96	0,96	0,96	0,95	0,95	0,95

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Cykl operacyjny w dniach przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 65 dni, natomiast w 2017 roku – 72 dni. Wydłużenie cyklu operacyjnego o 7 dni należy ocenić negatywnie (sygnał informujący o spadku efektywności zarządzania aktywami obrotowymi w przedsiębiorstwach). Wskaźnik rotacji aktywów ogółem przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa spadł o 0,18 (w 2008 roku wynosił 0,9; w roku 2017 – 0,72), co należy ocenić negatywnie. Wskaźnik poziomu kosztów operacyjnych przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w analizowanym okresie spadł o 0,03 (w 2008 roku wyniósł 0,97; w roku 2017 – 0,96), co należy ocenić pozytywnie (przedsiębiorstwa podejmują działania rentowne, obniżające koszty działalności operacyjnej). Porównując przedsiębiorstwa sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wartości wskaźników: rotacja zapasów w dniach, cykl operacyjny w dniach, rotacja aktywów ogółem charakteryzują się wyższym poziomem w przedsiębiorstwach ogółem, natomiast wskaźniki: rotacja należności w dniach, rotacja zobowiązań w dniach, poziom kosztów operacyjnych w przedsiębiorstwach ogółem przyjmują wartości niższe niż w przedsiębiorstwach sektora H.

Wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu aktywów przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 44,71%, natomiast w 2017 roku – 34,08%. Spadek wskaźnika o 10,64% należy ocenić negatywnie. Wskaźnik zadłużenia ogólnego przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w analizowanym okresie charakteryzuje tendencja wzrostowa (wzrost o 10,64%: 55,28% w 2008 roku, w 2017 roku – 65,92%), co należy ocenić negatywnie. Wysokie wartości wskaźnika zadłużenia ogólnego przedsiębiorstw (powyżej 50%) oraz jego wzrost w czasie oznacza wzrost obciążenia aktywów przedsiębiorstw zobowiązaniami (wzrost ryzyka finansowego, pogorszenie zdolności i wiarygodności kredytowej przedsiębiorstw). Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 123,61%, natomiast w 2017 roku – 193,39%. Wzrost wskaźnika o 69,78% należy ocenić negatywnie – pogorszenie zdolności i wiarygodności kredytowej przedsiębiorstw (wartości wskaźnika powyżej 100% świadczą o dużym obciążeniu kapitałów własnych kapitałami obcymi). Wskaźnik zadłużenia długoterminowego przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w analizowanym okresie charakteryzuje tendencja wzrostowa (wzrost o 14,08%: 50,63% w 2008 roku, w roku 2017 – 64,71%). Trend wzrostowy wskaźnika należy ocenić negatywnie – pogorszenie zdolności i wiarygodności kredytowej przedsiębiorstw (rośnie obciążenie kapitałów własnych zadłużeniem długoterminowym). Wskaźnik pokrycia zobowiązań rzeczowymi aktywami trwałymi przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 287,59%, natomiast w 2017 roku – 279,73%. Spadek wskaźnika o 7,86% należy ocenić negatywnie – zmniejszenie pojemności zadłużeniowej przedsię-

biorstw. Porównując przedsiębiorstwa sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wartości wskaźników: zadłużenie ogólne, zadłużenie kapitałów własnych, zadłużenie długoterminowe charakteryzują się wyższym poziomem w przedsiębiorstwach sektora H, natomiast wskaźniki: udział kapitału własnego w finansowaniu aktywów oraz pokrycie zobowiązań rzeczowymi aktywami trwałymi przyjmują wartości niższe w przedsiębiorstwach sektora H niż w przedsiębiorstwach ogółem. W tabeli 11 zaprezentowane zostały wartości wskaźników zadłużenia przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 11. Wskaźniki zadłużenia przedsiębiorstw

Sekcja PKD	Wskaźniki zadłużenia [%]	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu aktywów	44,72	45,39	45,27	42,67	40,71	40,09	37,13	35,97	34,25	34,08
	Wskaźnik zadłużenia ogólnego	55,28	54,61	54,73	57,33	59,29	59,91	62,87	64,03	65,75	65,92
	Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych – dźwignia finansowa	123,61	120,32	120,89	134,37	145,61	149,41	169,33	178,01	191,97	193,39
	Wskaźnik zadłużenia długoterminowego	50,63	45,08	45,65	53,36	54,93	57,40	67,98	68,04	73,33	64,71
	Wskaźnik pokrycia zobowiązań rzeczowymi aktywami trwałymi	287,59	317,27	313,19	284,57	290,79	286,03	263,47	275,50	246,96	279,73
Ogółem	Wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu aktywów	50,85	51,97	51,70	49,79	50,83	50,95	50,24	49,63	48,93	49,73
	Wskaźnik zadłużenia ogólnego	49,15	48,03	48,30	50,21	49,17	49,05	49,76	50,37	51,07	50,27
	Wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych – dźwignia finansowa	96,64	92,42	93,42	100,83	96,72	96,27	99,06	101,49	104,39	101,10
	Wskaźnik zadłużenia długoterminowego	22,16	23,77	23,55	26,59	25,57	26,71	30,09	30,08	31,79	29,12
	Wskaźnik pokrycia zobowiązań rzeczowymi aktywami trwałymi	374,41	340,85	338,16	300,04	309,22	292,32	264,38	268,46	253,54	265,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wskaźnik struktury majątku przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 2,56, natomiast w 2017 roku – 2,69. Wzrost wskaźnika o 0,13 oznaczać może spadek elastyczności przedsiębiorstw (wynikający z umocnienia bazy aktywów trwałych) – może on prowadzić do spadku rentowności (wzrost kosztów stałych) oraz do pogorszenia płynności finansowej. Wskaźnik zastosowania kapitału stałego przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w analizowanym okresie charakteryzuje tendencja wzrostowa – wzrost o 0,04 (1,09 w 2008 roku, w 2017 roku – 1,13), co należy ocenić pozytywnie (zob. tabela 12).

Tabela 12. Wskaźniki ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw

Sekcja PKD	Wskaźniki ogólnej sytuacji finansowej	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Wskaźnik struktury majątku	2,56	2,65	2,65	2,58	2,67	2,64	2,77	2,89	2,67	2,69
	Wskaźnik zastosowania kapitału stałego	1,09	1,07	1,09	1,1	1,09	1,11	1,11	1,12	1,14	1,13
	Wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa	0,32	0,31	0,31	0,29	0,26	0,25	0,21	0,19	0,2	0,19
Ogółem	Wskaźnik struktury majątku	1,45	1,52	1,46	1,41	1,53	1,6	1,62	1,62	1,57	1,52
	Wskaźnik zastosowania kapitału stałego	1,18	1,19	1,21	1,21	1,2	1,19	1,2	1,19	1,21	1,21
	Wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa	0,71	0,71	0,73	0,7	0,68	0,65	0,62	0,61	0,61	0,65

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wartości wskaźnika powyżej 1,00 świadczą o spełnieniu złotej zasady finansowej i stabilności finansowej przedsiębiorstwa (utrzymanie równowagi finansowej). Wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w 2008 roku wyniósł 0,32, natomiast w 2017 roku – 0,19. Spadek wskaźnika o 0,06 ocenić należy negatywnie – minimalne pogorszenie ogólnej sytuacji finansowej, wynikające z pogorszenia dopasowania struktury kapitałów do struktury majątku. Porównując przedsiębiorstwa sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wartości wskaźników: zastosowanie kapitału stałego oraz ogólna sytuacja

finansowa przedsiębiorstw charakteryzują się wyższym poziomem w przedsiębiorstwach ogółem, natomiast wskaźnik struktura majątku w przedsiębiorstwach ogółem przyjmuje wartości niższe niż w przedsiębiorstwach sektora H.

4. Bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych – wskaźniki syntetyczne

Na podstawie wybranych wskaźników analitycznych bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa, prowadzących swoją działalność na terenie Polski w latach 2008–2017, wyznaczono syntetyczne wskaźniki: płynności finansowej przedsiębiorstw (W_{PF}), rentowności przedsiębiorstw (W_R), sprawności działania przedsiębiorstw (W_{SD}), zadłużenia przedsiębiorstw (W_Z) oraz ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw (W_{OSF}).

Zintegrowane wskaźniki obrazujące sferę płynności finansowej przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa zaprezentowano w tabeli 13.

Tabela 13. Syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw

Sektora PKD	Syntetyczny wskaźnik	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Płynność finansowa	0,797	0,755	0,794	0,817	0,807	0,862	0,878	0,942	1,000	0,936
Ogółem		0,908	0,957	0,990	0,964	0,959	0,955	0,995	0,980	0,992	0,988

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2008–2017 przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika płynności finansowej przedsiębiorstw sektora H wyniosła 0,859 (przy odchyleniu standardowym 0,075), mediana (wartość środkowa wskaźnika) 0,839, natomiast wartość minimalna i maksymalna – 0,755; 1,000. Porównując syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk

opisowych przedsiębiorstw ogółem. W tabeli 14 zaprezentowane zostały wartości głównych statystyk opisowych syntetycznych wskaźników płynności finansowej przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 14. Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw w latach 2008–2017

Seksja PKD	Główne statystyki opisowe				
	Średnia	Mediana	Min	Max	Odchylenie standardowe
H – transport i gospodarka magazynowa	0,859	0,839	0,755	1,000	0,075
Ogółem	0,969	0,972	0,908	0,995	0,025

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Linia trendu syntetycznego wskaźnika, oceniającego poziom płynności finansowej przedsiębiorstw:

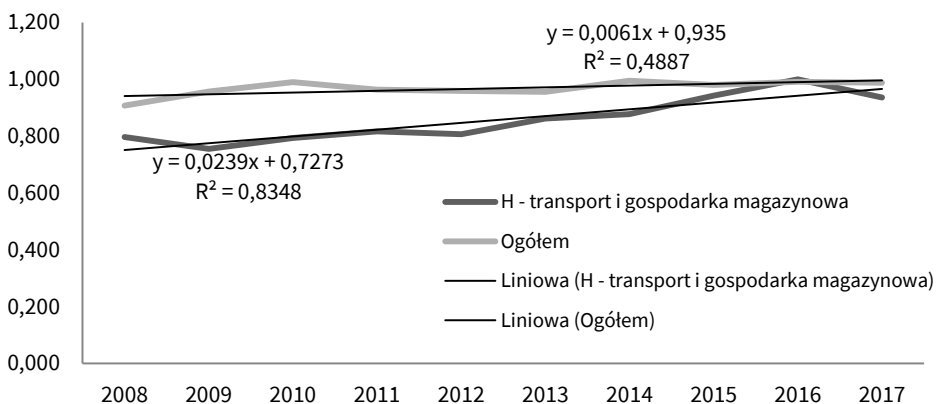
- sektora H – transport i gospodarka magazynowa, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0239x + 0,7273, R^2 = 0,8348;$$

- ogółem, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0061x + 0,935, R^2 = 0,4881.$$

Analizowane syntetyczne wskaźniki wykazują trend dodatni (wyższa tendencja wzrostowa w sektorze H), co należy pozytywnie ocenić z punktu widzenia prowadzonej analizy. Na rysunku 12 zaprezentowane zostały linie trendu syntetycznych wskaźników płynności finansowej przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.



Rysunek 12. Linie trendu – syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zintegrowane wskaźniki obrazujące sferę rentowności przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa zaprezentowano w tabeli 15.

Tabela 15. Syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw

Seksja PKD	Syntetyczny wskaźnik	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Rentowność	0,202	0,422	0,626	0,734	0,619	0,694	0,763	0,880	1,000	0,904
Ogółem		0,843	0,918	0,990	0,925	0,811	0,832	0,832	0,743	0,911	0,975

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W badanym okresie przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika rentowności przedsiębiorstw sektora H wyniosła 0,684 (przy odchyleniu standardowym 0,224), wartość środkowa wskaźnika 0,714, natomiast wartość minimalna i maksymalna – 0,202; 1,000. Porównując syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w latach 2008–2017, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk opisowych przedsiębiorstw ogółem (oprócz maksymalnej wartości wskaźnika, która w ogóle przedsiębiorstw wyniosła 0,990, natomiast w przedsiębiorstwach sektora H – 1). W tabeli 16 zaprezentowane zostały wartości głównych statystyk opisowych syntetycznych wskaźników rentowności przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 16. Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw – 2008–2017

Seksja PKD	Główne statystyki opisowe				
	Średnia	Mediana	Min	Max	Odchylenie standardowe
H – transport i gospodarka magazynowa	0,684	0,714	0,202	1,000	0,224
Ogółem	0,878	0,877	0,743	0,990	0,074

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Linia trendu syntetycznego wskaźnika, oceniającego poziom rentowności przedsiębiorstw:

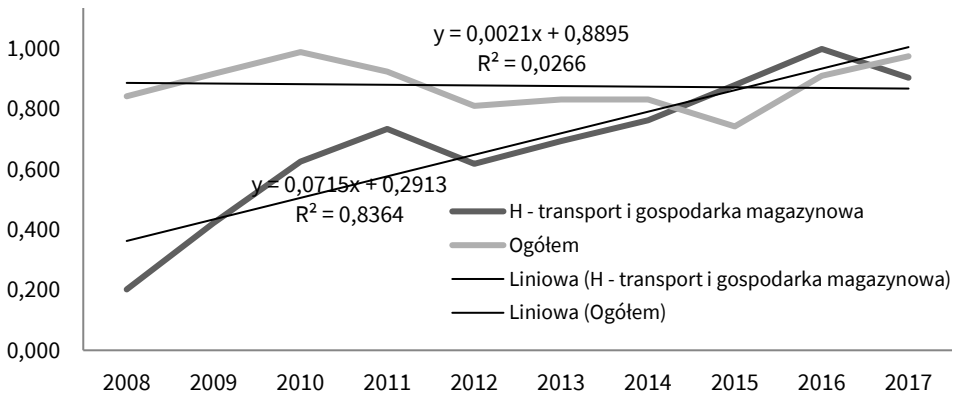
- sektora H – transport i gospodarka magazynowa, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0715x + 0,2913, R^2 = 0,8364;$$

- sektora ogółem, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0021x + 0,8895, R^2 = 0,0066.$$

Syntetyczny wskaźnik sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017 oraz syntetyczny wskaźnik ogółu przedsiębiorstw w badanym okresie wykazują trend dodatni. Na rysunku 13 zaprezentowane zostały linie trendu syntetycznych wskaźników rentowności przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.



Rysunek 13. Linie trendu – syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Syntetyczne wskaźniki obrazujące sprawność działania przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa przedstawiono w tabeli 17.

Tabela 17. Syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw

Seksja PKD	Syntetyczny wskaźnik	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Sprawność działania	0,934	0,929	0,956	0,950	0,977	0,958	0,946	0,920	0,870	0,875
Ogółem		0,983	0,976	0,981	0,971	0,980	0,971	0,963	0,961	0,942	0,943

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2008–2017 przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika sprawności działania przedsiębiorstw sektora H wyniosła 0,932 (przy odchyleniu standardowym 0,033), mediana 0,940, natomiast wartość minimalna i maksymalna – 0,870; 0,977. Porównując syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw sek-

tora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk opisowych przedsiębiorstw ogółem. W tabeli 18 zaprezentowane zostały wartości głównych statystyk opisowych syntetycznych wskaźników sprawności działania przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 18. Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw – 2008–2017

Sekcja PKD	Główne statystyki opisowe				
	Średnia	Mediana	Min	Max	Odchylenie standardowe
H – transport i gospodarka magazynowa	0,932	0,940	0,870	0,977	0,033
Ogółem	0,967	0,971	0,942	0,983	0,014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Linia trendu syntetycznego wskaźnika, oceniającego poziom sprawności działania przedsiębiorstw:

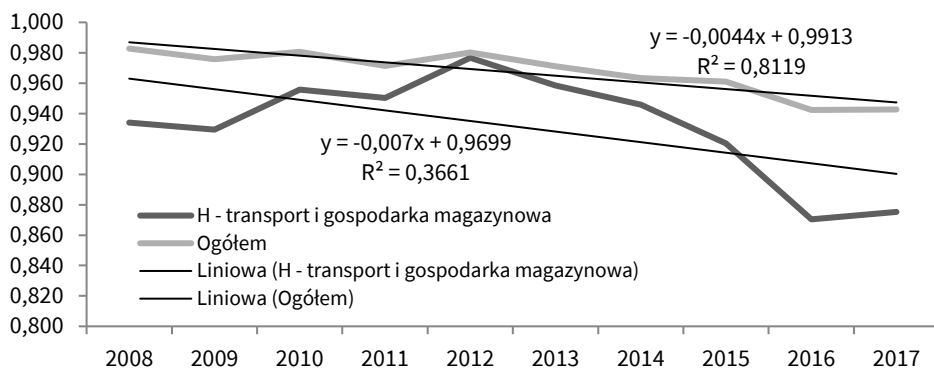
- sektora H – transport i gospodarka magazynowa, przybrała następującą postać:

$$y = -0,007x + 0,9699, R^2 = 0,3661;$$

- ogółem, przybrała następującą postać:

$$y = -0,0044x + 0,9913, R^2 = 0,8119.$$

Analizowane syntetyczne wskaźniki wykazują trend ujemny. Na rysunku 14 zaprezentowane zostały linie trendu syntetycznych wskaźników sprawności działania przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.



Rysunek 14. Linie trendu – syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zintegrowane wskaźniki obrazujące sferę zadłużenia przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa przedstawiono w tabeli 19.

Tabela 19. Syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw

Sekcja PKD	Syntetyczny wskaźnik	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Zadłużenie	0,949	1,000	0,993	0,906	0,876	0,857	0,778	0,770	0,721	0,756
Ogółem		0,982	0,969	0,965	0,893	0,921	0,906	0,861	0,855	0,828	0,859

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W badanym okresie przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika zadłużenia przedsiębiorstw sektora H wyniosła 0,861 (przy odchyleniu standardowym 0,096), mediana 0,867, natomiast wartość minimalna i maksymalna – 0,721; 1,000. Porównując syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w latach 2008–2017, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk opisowych przedsiębiorstw ogółem (oprócz maksymalnej wartości wskaźnika, która w ogóle przedsiębiorstw wyniosła 0,982, natomiast w przedsiębiorstwach sektora H – 1). W tabeli 20 zaprezentowane zostały wartości głównych statystyk opisowych syntetycznych wskaźników zadłużenia przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 20. Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw – 2008–2017

Sekcja PKD	Główne statystyki opisowe				
	Średnia	Mediana	Min	Max	Odchylenie standardowe
H – transport i gospodarka magazynowa	0,861	0,867	0,721	1,000	0,096
Ogółem	0,904	0,900	0,828	0,982	0,051

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Linia trendu syntetycznego wskaźnika, oceniającego poziom sprawności działania przedsiębiorstw:

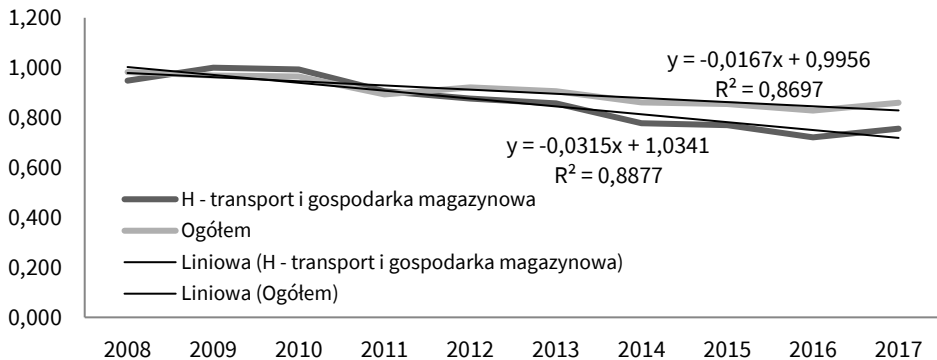
- sektora H – transport i gospodarka magazynowa, przybrała następującą postać:

$$y = -0,0315x + 1,0341 \quad R^2 = 0,8877;$$

- ogółem, przybrała następującą postać:

$$y = -0,0167x + 0,9956, R^2 = 0,8697.$$

Analizowane syntetyczne wskaźniki wykazują trend ujemny. Na rysunku 15 zaprezentowane zostały linie trendu syntetycznych wskaźników zadłużenia przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.



Rysunek 15. Linie trendu – syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Syntetyczne wskaźniki obrazujące ogólną sytuację finansową przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa przedstawiono w tabeli 21.

Tabela 21. Syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej

Seksja PKD	Syntetyczny wskaźnik	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Ogólna sytuacja finansowa	0,947	0,941	0,947	0,921	0,898	0,889	0,863	0,859	0,850	0,839
Ogółem		0,948	0,965	0,967	0,943	0,956	0,954	0,947	0,940	0,935	0,943

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2008–2017 przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw sektora H wyniosła 0,895 (przy odchyleniu standardowym 0,040), wartość środkowa wskaźnika 0,893, natomiast wartość minimalna i maksymalna – 0,839; 0,947. Porównując syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazy-

nowa z ogółem przedsiębiorstw w badanym okresie, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk opisowych przedsiębiorstw ogółem. W tabeli 22 zaprezentowane zostały wartości głównych statystyk opisowych syntetycznych wskaźników ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 22. Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw – 2008–2017

Sekcja PKD	Główne statystyki opisowe				
	Średnia	Mediana	Min	Max	Odchylenie standardowe
H – transport i gospodarka magazynowa	0,895	0,893	0,839	0,947	0,040
Ogółem	0,950	0,947	0,935	0,967	0,010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Linia trendu syntetycznego wskaźnika, oceniającego poziom ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw:

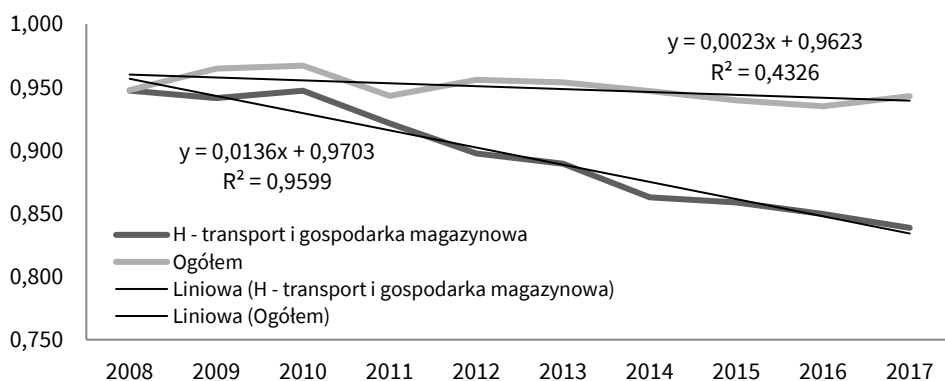
- sektora H – transport i gospodarka magazynowa, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0136x + 0,9703 \quad R^2 = 0,9599;$$

- ogółem, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0023x + 0,9623, \quad R^2 = 0,4326.$$

Analizowane syntetyczne wskaźniki wykazują trend dodatni. Na rysunku 16 zaprezentowane zostały linie trendu syntetycznych wskaźników ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.



Rysunek 16. Linie trendu – syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na podstawie powyższych syntetycznych wskaźników (płynności finansowej przedsiębiorstw, rentowności przedsiębiorstw, sprawności działania przedsiębiorstw, zadłużenia przedsiębiorstw oraz ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw) stworzono syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa (W_{BFH}) oraz syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw ogółem (W_{BFO}); następnie dokonano analizy porównawczej.

Zintegrowane wskaźniki obrazujące bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa zaprezentowano w tabeli 23.

Tabela 23. Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw

Sekcja PKD	Syntetyczny wskaźnik	Lata									
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
H – transport i gospodarka magazynowa	Bezpieczeństwo finansowe	0,766	0,810	0,863	0,866	0,835	0,852	0,845	0,874	0,888	0,862
Ogółem		0,933	0,957	0,978	0,939	0,925	0,924	0,920	0,896	0,922	0,942

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W badanym okresie przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora H wyniosła 0,846 (przy odchyleniu standardowym 0,036), mediana 0,857, natomiast wartość minimalna i maksymalna – 0,766; 0,888. Porównując syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w latach 2008–2017, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk opisowych przedsiębiorstw ogółem. W tabeli 24 zaprezentowane zostały wartości głównych statystyk opisowych syntetycznych wskaźników bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.

Tabela 24. Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego – 2008–2017

Sekcja PKD	Główne statystyki opisowe				
	Średnia	Mediana	Min	Max	Odchylenie standardowe
H – transport i gospodarka magazynowa	0,846	0,857	0,766	0,888	0,036
Ogółem	0,933	0,929	0,896	0,978	0,023

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Linia trendu syntetycznego wskaźnika, oceniającego poziom ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw:

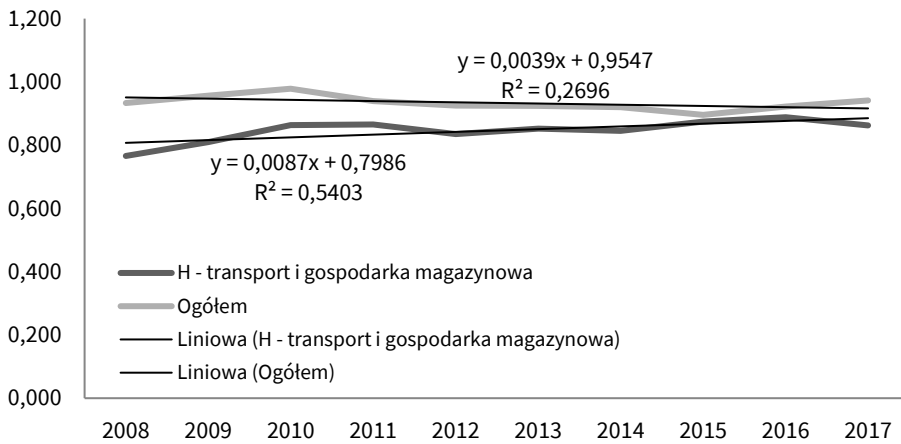
- sektora H – transport i gospodarka magazynowa, przybrała następującą postać:

$$y = 0,0087x + 0,7986 \quad R^2 = 0,5403;$$

- ogółem, przybrała następującą postać:

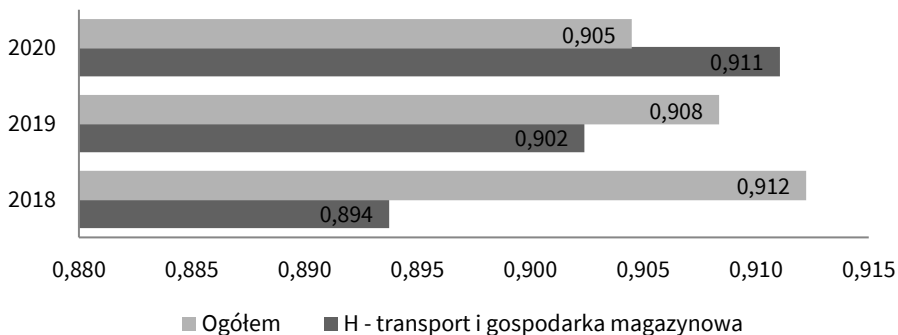
$$y = 0,0039x + 0,9547, \quad R^2 = 0,2696.$$

Analizowane syntetyczne wskaźniki wykazują trend dodatni. Na rysunku 17 zaprezentowane zostały linie trendu syntetycznych wskaźników bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H.



Rysunek 17. Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 18. Prognoza syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw na lata 2018–2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analiza uzupełniona została o prognozę zintegrowanego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H – transport i gospodarka magazynowa lata 2018–2020, w oparciu o metodę ekstrapolacji trendu (zob. rysunek 18).

Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2018–2020 wykazuje trend rosnący, co należy uznać za zjawisko pozytywne (szczególnie w porównaniu z przedsiębiorstwami ogółem, dla których prognoza cechuje się trendem ujemnym). Na rysunku 18 zaprezentowana została prognoza syntetycznych wskaźników bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw ogółem oraz sektora H na lata 2018–2020.

5. Wnioski z przeprowadzonych badań

Bezpieczeństwo finansowe to kategoria złożona, określająca stan, w którym możliwe jest zarówno bieżące funkcjonowanie, jaki i rozwój przedsiębiorstw. Zanalizowane zostało ono za pomocą różnorodnych wskaźników oceniających sytuację finansowo-majątkową podmiotów gospodarczych.

Podstawowy cel badania to ocena bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sekcji H – transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017. Badanie wzbogacone zostało o analizę porównawczą bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sekcji H oraz przedsiębiorstw ogółem. Przeprowadzono je w pięciu etapach: analiza i ocena wskaźników analitycznych bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa oraz przedsiębiorstw ogółem w latach 2008–2017, opracowanie, analiza i ocena wskaźnika syntetycznego bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa oraz przedsiębiorstw ogółem w latach 2008–2017, analiza wpływu zmiennej czas (t) na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa oraz przedsiębiorstw ogółem, prognoza syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa oraz przedsiębiorstw ogółem na lata 2018–2020, wyciągnięcie wniosków.

W badanym okresie przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa wyniosła 0,846 (natomiast przeciętna wartość syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw ogółem – 0,933). Porównując syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora H – trans-

port i gospodarka magazynowa z ogółem przedsiębiorstw w latach 2008–2017, wnioskować można, że wartości głównych statystyk opisowych w sekcji H są niższe od głównych statystyk opisowych przedsiębiorstw ogółem. Badane wskaźniki wykazują trend dodatni. Prognoza wskaźnika bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sektora H na lata 2018–2020 cechuje się tendencją wzrostową, co należy uznać za zjawisko pozytywne.

Rozdział 5

Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstw logistycznych notowanych na GPW w Warszawie

1. Metodyka badania i charakterystyka próby badawczej

Zasadnicze badania empiryczne nad oceną bezpieczeństwa finansowego publicznych spółek akcyjnych prowadzących działalność gospodarczą w branży logistycznej ogniskują się wokół trzech perspektyw badawczych.

Pierwszą z nich jest analiza gospodarki aktywami obrotowymi przedsiębiorstw logistycznych w wymiarze majątkowo-zobowiązaniowym. Stała obecność aktywów obrotowych w całym okresie funkcjonowania przedsiębiorstwa okazuje się znamioną cechą realizowanych działań gospodarczych. Implikuje to konieczność takiego ich posiadania, które zapewni ciągłość i rytmiczność prowadzenia działalności gospodarczej z zapewnieniem minimalizacji kosztów ich nabycia, posiadania, przetworzenia i sprzedaży wraz z poszukiwaniem i wykorzystaniem możliwości ich sprzedaży po cenie umożliwiającej uzyskanie określonej korzyści finansowej¹. Ocena gospodarowania wskazanymi składnikami majątkowymi spółek logistycznych sprowadzona została nie tylko do oceny ich przychodowości, kosztochłonności, rentowności czy wydajności gotówkowej – będzie ona również nakierowana na analizę płynności finansowej oraz uwypuklenie zróżnicowania czynników determinujących zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto w tychże jednostkach.

Drugą istotną płaszczyzną odniesienia jest sfera gospodarki rezerwami oraz rozliczeniami międzyokresowymi biernymi. Eksponując pogląd, iż rezerwy (zarówno kosztowe, jak i powodujące skutek bilansowy) pełnią zasadniczą funkcję zabezpieczającą podmiot gospodarczy przed ryzykiem gospodarczym oraz nie-

¹ M. Comporek, *Determinanty efektywności ekonomicznej aktywów obrotowych przemysłowych spółek giełdowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2016, s. 7.

pewnością, jaka dotyczy przyszłych warunków jego funkcjonowania², kategoria ta może być przedstawiana jako swoisty wyraz samoubezpieczania się i zapobiegliwości przedsiębiorstwa przed następstwami pewnych warunków, które w przyszłości mogą niekorzystnie wpłynąć na ciągłość prowadzenia działalności gospodarczej.

Z kolei trzecią konstytutywną perspektywą badawczą w niniejszym rozdziale będzie wykazanie podstawowych związków korelacyjnych zachodzących między głównymi miernikami bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw logistycznych. Zostały one opisane za pomocą współczynnika korelacji liniowej Pearsona, przy czym, w opracowaniu przyjęto następującą interpretację wyliczonych współczynników korelacji Pearsona, a mianowicie:

- $r = 0$ – brak korelacji;
- $0 < |r| < 0,2$ – praktycznie brak związku liniowego między badanymi cechami;
- $0,2 \leq |r| < 0,4$ – zależność liniowa wyraźna, lecz niska;
- $0,4 \leq |r| < 0,7$ – zależność umiarkowana;
- $0,7 \leq |r| < 0,9$ – zależność znacząca;
- $|r| \leq 0,9$ – zależność bardzo silna;
- $|r| = 1$ – korelacja pełna³.

Badania empiryczne zostały zrealizowane wśród czternastu spółek publicznych zaszeregowanych do sektora „Transport i logistyka”⁴, których akcje były przedmiotem obrotu na rynku głównym GPW lub New Connect przez co najmniej pięć lat w okresie odniesienia 2008–2017. Do grupy tej przynależały przedsiębiorstwa:

- Enter Air SA, KDM Shipping Public Ltd., OT Logistics SA, PKP Cargo SA, Stalexport Autostrady SA, Trans Polonia SA oraz Zastal SA (spółki notowane na rynku głównym GPW);
- ATC Cargo SA, Balticon SA, Forposta SA, Kupiec SA, M-Trans SA, Parcel Technik SA, Pro-Log SA (przedsiębiorstwa notowane na rynku New Connect).

Dla porządku wskazać należy, że badania empiryczne przeprowadzone zostały w oparciu o informacje finansowe zaczerpnięte z bazy danych Notoria Serwis SA.

2 R. Kamiński, *Polityka bilansowa kształtowania aktywów i pasywów*, „Rachunkowość – poradnik praktyczny” 2002, nr 4, s. 17.

3 S. Ostasiewicz, Z. Rusnak, U. Siedlecka, *Statystyka. Elementy teorii i zadania*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2001, s. 311.

4 Zob. <https://www.gpw.pl/spolki> (dostęp: 5.01.2020); <https://newconnect.pl/spolki> (dostęp: 5.01.2020).

2. Efektywność gospodarowania aktywami obrotowymi jako wyraz operacyjnego bezpieczeństwa finansowego publicznych spółek sektora TSL

Efektywność gospodarowania aktywami obrotowymi uwarunkowana jest wieloma różnorodnymi procesami należącymi do sfery logistyki, produkcji czy sprzedaży wytworzonych produktów (świadczonej usługi) przez przedsiębiorstwo. Aktywa te, przenosząc swoją wartość na wytwarzane i sprzedawane produkty (usługi) w sposób jednorazowy, mogą w znaczący sposób przyczynić się do osiągnięcia przez podmiot gospodarczy przyszłych korzyści ekonomicznych. Można jednocześnie orzec, iż istota procesu gospodarowania wskazanymi składnikami majątku przedsiębiorstwa sprowadza się głównie do takiego kształtowania wielkości i struktury majątku obrotowego, które zapewnią zarówno m.in. wzrost wartości przychodów ze sprzedaży, minimalizację kosztów własnych sprzedaży, jak i wzrost operacyjnych przepływów pieniężnych. Stąd też w opracowaniu przyjęto, że ekonomiczna efektywność aktywów obrotowych będzie oceniana z uwzględnieniem miar, obrazujących fundamentalne podstawy tej efektywności, tkwiące w sprawnych i efektywnych procesach produkcji i sprzedaży określonych produktów i usług. Ich bliższa charakterystyka została zawarta w tabeli 25.

Z perspektywy gospodarowania aktywami obrotowymi szczególną rolę w kształtowaniu bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa przypisuje się kategorii płynności finansowej. Jej posiadanie i utrzymywanie jest warunkiem koniecznym, lecz niewystarczającym do zapewnienia przedsiębiorstwu poczucia pewności funkcjonowania, z jednoczesną gwarancją zachowania płynności w najbliższych okresach. Niedobór płynności finansowej w niedługim horyzoncie odniesienia prowadzić może do eliminacji podmiotu gospodarczego z procesu gospodarczego⁵. Przyczyni się ona bowiem nie tylko do braku zdolności przedsiębiorstwa do osiągnięcia przepływów pieniężnych umożliwiających regulowanie wymagalnych zobowiązań i pokrywanie niespodziewanych wydatków pieniężnych⁶, lecz także do spadku zaufania ze strony interesariuszy jednostki gospodarczej, co może skutkować m.in. zmniejszeniem popytu na oferowane produkty i usługi. Z drugiej zaś strony nadpłynność finansowa, z gospodarczego punktu widzenia, jest również zjawiskiem niepożądanym, gdyż przyczynia się do ograniczania rentowności prowadzonej działalności, a to z kolei implikuje ograniczanie możliwości rozwojowych przedsiębiorstwa.

5 T. Waśniewski, W. Skoczylas, *Teoria i praktyka analizy finansowej w przedsiębiorstwie*, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Warszawa 2002, s. 458.

6 D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Przepływy pieniężne a wartość dla właścicieli*, Oficyna Wydawnicza, Kraków 2002, s. 34.

Tabela 25. Mierniki wykorzystywane w ocenie efektywności gospodarowania aktywami obrotowymi

Oznaczenie	Nazwa miernika	Formuła obliczeniowa
$m1$	wskaźnik przychodowości aktywów obrotowych ($Wrca$)	$Wrca = \frac{R_t}{CA_t}$
$m2$	wskaźnik kosztocłonności aktywów obrotowych ($Wkca$)	$Wkca = \frac{K_t}{CA_t}$
$m3$	wskaźnik rentowności aktywów obrotowych ($RoSCA$)	$RoSCA = \frac{ZS_t}{CA_t}$
$m4$	wskaźnik wydajności gotówkowej aktywów obrotowych ($RoCFCA$)	$RoCFCA = \frac{OCF_t}{CA_t}$

gdzie:

R_t – wartość przychodów ze sprzedaży w okresie t ,

CA_t – przeciętna wartość aktywów obrotowych w okresie t ,

K_t – koszty uzyskania przychodów w okresie t ,

ZS_t – zysk ze sprzedaży w okresie t ,

OCF_t – operacyjne przepływy pieniężne w okresie t .

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Comperek, *Determinanty efektywności ekonomicznej aktywów obrotowych przemysłowych spółek giełdowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2016, s. 24.

Dominującym wymiarem oceny płynności finansowej przedsiębiorstwa jest tzw. podejście zobowiązaniowe, w którym na ogół wykorzystywane są cztery następujące mierniki płynności finansowej, tj. współczynniki: bieżącej, szybkiej, przyspieszonej oraz gotówkowej płynności finansowej. W opracowaniu przyjęto, iż dodatkowym kryterium oceny tej kategorii, z perspektywy przedsiębiorstw logistycznych notowanych na GPW w Warszawie, będzie wskaźnik bezpiecznej bieżącej płynności finansowej ($SCLqR$), uwzględniający w swojej formule obliczeniowej tzw. skorygowane aktywa obrotowe, których wartość okazuje się równa tej części aktywów obrotowych przedsiębiorstwa, która nie jest finansowana nieoprocentowanymi zobowiązaniami bieżącym (zob. tabela 26).

Z kolei ostatni wymiar analityczny gospodarowania aktywami obrotowymi, z perspektywy kształtowania operacyjnego bezpieczeństwa finansowego spółek giełdowych, wiąże się z oceną stopnia zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto. Należy zauważyć, że zapotrzebowanie to jest kształtowane przez dwie wielkości, a mianowicie: operacyjne zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto (WCR , *working capital requirements*), jak również pieniężne zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto (NLB , *net liquid balance*)⁷. Pierwszy z wymienionych mierników obli-

⁷ Zob. J. Shulman, R. Cox, *An Integrate Approach to Working Capital Management*, „Journal of Cash Management” 1985, nr 5, s. 64–67; D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej...*, s. 85–262.

czany jest jako różnica między operacyjnymi aktywami obrotowymi i operacyjnymi zobowiązaniami o charakterze krótkoterminowym. Natomiast drugi utożsamia się z pieniężnym zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy netto, zaś z matematycznego punktu widzenia stanowi wynik różnicy między nieoperacyjnymi aktywami obrotowymi i nieoperacyjnymi zobowiązaniami krótkoterminowymi (zob. tabela 27).

Tabela 26. Mierniki wykorzystywane w ocenie płynności finansowej przedsiębiorstwa

Oznaczenie	Nazwa miernika	Formuła obliczeniowa
$m5$	wskaźnik płynności bieżącej (CR)	$CR = \frac{CA_t}{CL_t}$
$m6$	wskaźnik płynności przyspieszonej (QR)	$QR = \frac{CA_t - INV_t - ACC_t}{CL_t}$
$m7$	wskaźnik płynności natychmiastowej ($CashR$)	$CashR = \frac{STI_t}{CA_t}$
$m8$	wskaźnik bezpiecznej bieżącej płynności finansowej ($SCLqR$)	$SCLqR = \frac{CA_t - Clif_t}{CA_t}$

gdzie:

CL_t – przeciętna wartość zobowiązań krótkookresowych w okresie t ,

INV_t – przeciętna wartość zapasów w okresie t ,

ACC_t – przeciętna wartość krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych czynnych w okresie t ,

STI_t – przeciętna wartość inwestycji krótkoterminowych w okresie t ,

$Clif_t$ – przeciętna wartość nieoprocentowanych zobowiązań krótkoterminowych w okresie t ,

Pozostałe oznaczenia – jak uprzednio.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Sierpińska, D. Wędzki, *Zarządzanie płynnością finansową w przedsiębiorstwie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997, s. 52–54.

Dla oceny operacyjnego bezpieczeństwa finansowego podmiotu gospodarczego szczególnie istotne jest utrzymywanie dodatniego salda płynności netto NLB . Spełnienie tego warunku oznacza, że zaciągnięte przez przedsiębiorstwo kredyty, pożyczki oraz wyemitowane papiery wartościowe mają w całości pokrycie w gotówce, której część jest finansowana kapitałem stałym. Ujemna wartość wskaźnika NLB powoduje, że posiadane środki pieniężne i ich ekwiwalenty w założeniu nie wystarczą przedsiębiorstwu, aby w całości uregulować nieoperacyjne zobowiązania krótkoterminowe, a możliwość ich spłaty może być uzależniona m.in. od inkasa należności⁸. Stąd też utrzymywanie dodatniej wartości kapitału obrotowego netto przy ujemnej wartości salda płynności netto oznacza, że

8 M. Comporek, *Kapitał obrotowy netto jako determinanta operacyjnego bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2017, nr 484, s. 65.

przedsiębiorstwo generuje wyższe zapotrzebowanie na operacyjne składniki tegoż kapitału, aniżeli stanowi poziom kapitału pracującego. Z kolei utrzymywanie ujemnego poziomu kapitału obrotowego netto przy dodatnim poziomie pieniężnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy *NLB* nie musi stanowić zagrożenia dla funkcjonowania jednostki gospodarczej pod warunkiem, iż wypełniona zostanie zasada mówiąca, że wartość bezwzględna operacyjnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto *WCR* jest większa aniżeli bezwzględna wartość pieniężnego zapotrzebowania na ten kapitał ($|WCR| > |NLB|$). W niniejszym podrozdziale problematyka zapotrzebowania na kapitał pracujący w logistycznych spółkach giełdowych została opisana za pomocą dwóch mierników, do których zaklasyfikowano: wskaźnik udziału salda płynności netto w aktywach obrotowych (*Nlbca*) oraz wskaźnik udziału operacyjnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy w stosunku do wartości aktywów obrotowych (*Wrcca*) – zob. tabela 27.

Tabela 27. Mierniki wykorzystywane w zapotrzebowaniu na kapitał pracujący przedsiębiorstwa

Oznaczenie	Nazwa miernika	Formuła obliczeniowa
<i>m9</i>	wskaźnik operacyjnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto (<i>Wrcca</i>)	$Wrcca = \frac{WCR_t}{CA_t} = \frac{INV_t + AR_t - Clif_t}{CA_t}$
<i>m10</i>	wskaźnik pieniężnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto (<i>Nlbca</i>)	$Nlbca = \frac{NLB_t}{CA_t} = \frac{STI_t - CLib_t}{CA_t}$

gdzie:

WCR_t – operacyjne zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto w okresie *t*,

AR_t – przeciętna wartość należności krótkoterminowych w okresie *t*,

STI_t – przeciętna wartość inwestycji krótkoterminowych w okresie *t*,

CLib_t – przeciętna wartość oprocentowanych zobowiązań krótkoterminowych w okresie *t*,

Pozostałe oznaczenia – jak uprzednio.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: D. Wędzki, *Strategie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Przepływy pieniężne a wartość dla właścicieli*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003, s. 85–262.

Z analizy uzyskanych wyników empirycznych, dotyczących kształtowania średnich dziesięcioletnich wartości współczynników przychodowości aktywów obrotowych (miara *m1*), wynika, iż w horyzoncie odniesienia, czyli w latach 2008–2017, giełdowe spółki logistyczne generowały średnio 2,95 gr przychodów ze sprzedaży z każdej złotówki zaangażowanej w aktywa obrotowe (zob. tabela 28). Ponadprzeciętne dziesięcioletnie wartości współczynników *m1* były charakterystyczne przede wszystkim dla takich przedsiębiorstw, jak: Enter Air SA, Parcel Technik SA czy też ATC Cargo SA. Jednakże, te same podmioty odznaczały się jednocześnie najwyższą kosztochłonnością majątku obrotowego (miara *m2*). Biorąc pod uwagę obliczone średnie dziesięcioletnie wartości współczynników

rentowności aktywów obrotowych (wskaźnik m_3), zauważyć należy, iż dla ogółu badanych przedsiębiorstw logistycznych przybierały one wartości dodatnie. Przy czym, najwyższą zyskownością aktywów obrotowych w rozpatrywanym horyzoncie charakteryzowała się spółka KDM Shipping Public Ltd. (z każdej złotówki zainwestowanej w omawiane składniki majątkowe była ona w stanie wygenerować 1,14 zł zysku ze sprzedaży), z kolei największą deficytowością odznaczało się przedsiębiorstwo Parcel Technik SA (z każdej jednostki pieniężnej ulokowanej w majątek obrotowy powstawała strata na poziomie 1,96). Interesujące wydaje się być również znaczne zdywersyfikowanie średnich dziesięcioletnich miar współczynników $RoSCA$ oraz miar operacyjnej wydajności aktywów obrotowych (opisywanych dalej mianem współczynnika m_4) w obrębie poszczególnych, podanych analizie spółek.

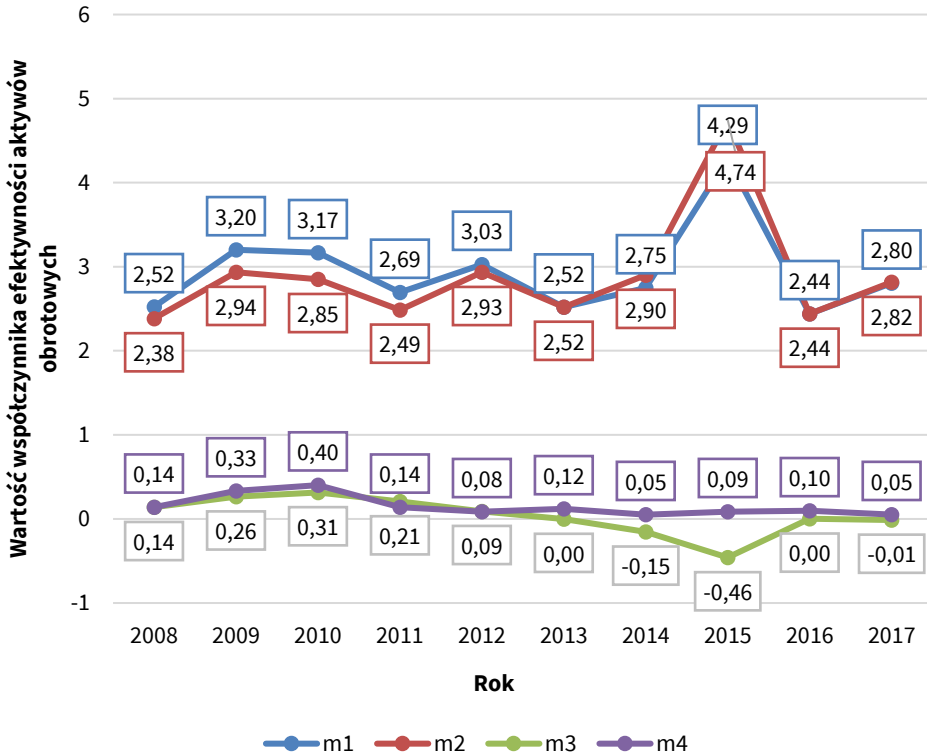
Tabela 28. Średnie wartości współczynników ekonomicznej efektywności aktywów obrotowych, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Spółka	Współczynniki efektywności aktywów obrotowych			
	m_1	m_2	m_3	m_4
ATC CARGO	4,048	3,994	0,055	0,054
ENTER AIR	6,292	6,059	0,233	0,368
BALTICON	3,514	3,372	0,142	0,133
FORPOSTA	1,878	2,311	-0,432	-0,217
KDM SHIPPING	3,307	2,169	1,138	1,211
KUPIEC	2,800	2,739	0,062	0,011
M-TRANS	1,241	1,187	0,054	0,193
OT LOGISTICS	2,763	2,633	0,130	0,160
PARCEL TECHNIK	5,776	7,738	-1,962	-0,782
PKP CARGO	3,333	3,222	0,110	0,408
PRO-LOG	3,167	2,697	0,470	0,411
STALEXPORT	0,022	0,057	-0,035	-0,097
TRANSPOLONIA	2,933	2,685	0,248	0,433
ZASTAL	1,017	1,137	-0,120	0,020
średnia dla branży	2,949	2,934	0,020	0,143
mediana dla branży	2,938	2,840	0,067	0,071

Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzona analiza branżowych, średnich wartości współczynników: przychodowości, kosztocłonności, rentowności i wydajności gotówkowej aktywów

obrotowych w poszczególnych latach badanego okresu, wskazuje nadto na występowanie niewielkich odchyień tych wartości. Miały one miejsce szczególnie w 2015 roku i dotyczyły miar: $w1$ i $w2$ (zob. rysunek 19).



Rysunek 19. Średnie wartości współczynników efektywności ekonomicznej aktywów obrotowych, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie analizy średnich dziesięcioletnich wartości współczynników: bieżącej, przyspieszonej, gotówkowej oraz bezpiecznej bieżącej płynności finansowej (wskaźniki $m5$ – $m8$) w logistycznych spółkach giełdowych, orzec można, iż przybierają one zaskakująco wysokie wartości (zob. tabela 29). Jest to jednak spowodowane wykazywaniem nienaturalnie wysokich wartości tychże wskaźników w spółce Stalexport SA. Bazując na analizie dziesięcioletnich wartości środkowych (mediana) mierników płynności finansowej, podkreślić można, iż przybierają one wyraźnie odmienne wartości. Generalnie, z teoretycznego punktu widzenia, nadpłynność finansowa w obszarze płynności bieżącej ($m5$) oraz przyspieszonej ($m6$)

zaobserwowana została względem przedsiębiorstw: Zastal SA, Forposta SA czy KDM Shipping Public Ltd. Z kolei brakiem płynności finansowej w wybranych okresach horyzontu 2008–2017 zagrożone mogły być takie podmioty, jak: Balticon SA (niskie dziesięcioletnie średnie wartości współczynnika $m6$) oraz Kupiec SA (perspektywa płynności natychmiastowej– wskaźnik $m7$). Godny podkreślenia jest fakt, iż w żadnym z badanych podmiotów gospodarczych nie zostały wykazane ujemne dziesięcioletnie wartości współczynnika bezpiecznej bieżącej płynności finansowej (miara $m8$), świadczące o potencjalnym istnieniu niepokojącej sytuacji finansowej, związanej z brakiem możliwości pokrycia zobowiązań krótkookresowych w całości aktywami obrotowymi.

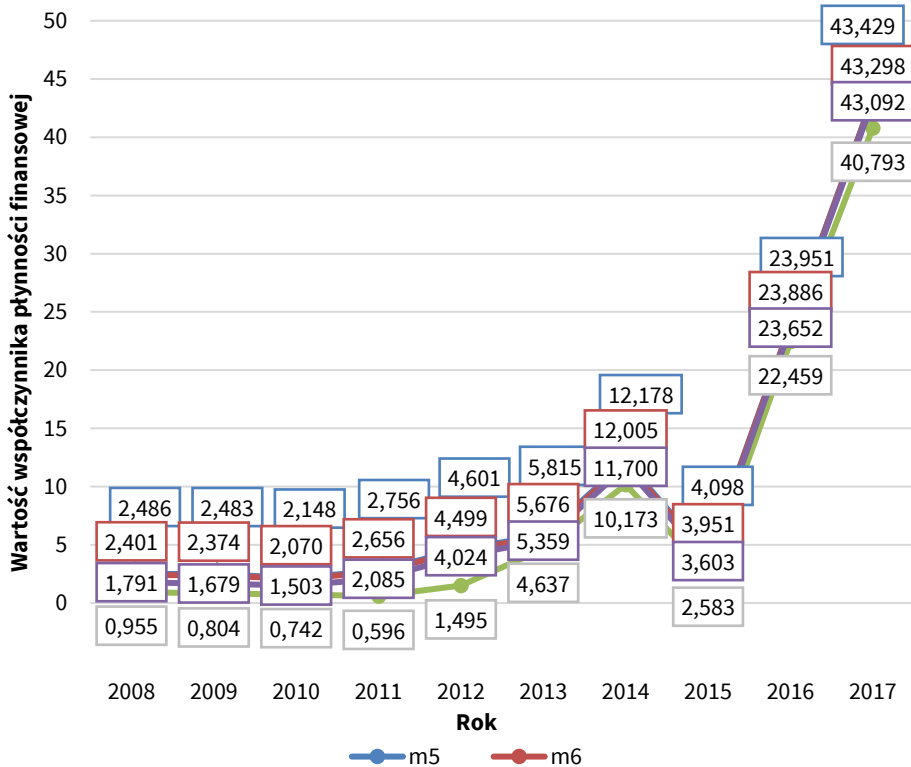
Tabela 29. Średnie wartości współczynników płynności finansowej, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Spółka	Współczynniki płynności finansowej			
	$m5$	$m6$	$m7$	$m8$
ATC CARGO	1,290	1,245	0,349	0,847
ENTER AIR	1,049	0,796	0,424	0,570
BALTICON	1,196	0,934	0,101	0,700
FORPOSTA	3,519	3,426	2,233	2,760
KDM SHIPPING	3,552	3,129	2,055	2,983
KUPIEC	1,658	1,631	0,028	1,169
M-TRANS	2,307	2,047	0,763	1,930
OT LOGISTICS	1,256	1,136	0,385	1,044
PARCEL TECHNIK	1,443	1,285	0,152	1,141
PKP CARGO	1,309	1,212	0,342	0,559
PRO-LOG	2,090	2,054	0,763	1,595
STALEXPORT	88,782	88,782	82,880	87,872
TRANSPOLONIA	1,150	1,103	0,224	0,582
ZASTAL	10,371	10,243	5,646	10,006
średnia dla branży	8,973	8,856	7,173	8,447
mediana dla branży	1,423	1,351	0,248	1,062

Źródło: opracowanie własne.

Trudna do jednoznacznej oceny jest kwestia analizy zróżnicowania średnich wartości czterech rozpatrywanych miar płynności finansowej, obliczonych dla publicznych przedsiębiorstw logistycznych względem poszczególnych lat okresu 2008–2017. Jest to związane z wcześniej wspomnianym aberracyjnym wzrostem miar współczynników $m5$ – $m8$, jaki miał miejsce w spółce Stalexport SA. Nie-

mniej jednak na rysunku 20 zaprezentowano graficzne odzwierciedlenie rozkładu średnich miar płynności finansowej w przyjętym horyzoncie badawczym.



Rysunek 20. Średnie wartości współczynników płynności finansowej, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.

Przyglądając się bliżej średnim dziesięcioletnim wartościom współczynników opisujących zapotrzebowanie na operacyjne (m_9) oraz pieniężne (m_{10}) składniki kapitału pracującego, zauważyć należy, iż ponadprzeciętne dziesięcioletnie wartości wskaźnika m_9 charakterystyczne były dla takich spółek, jak: Kupiec SA, Balticon SA czy też M-Trans SA. Z kolei ujemne dziesięcioletnie wartości miernika m_9 , obrazującego operacyjne zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto, wykazano dla spółek: EnterAir SA, Forposta SA oraz PKP Cargo SA. W przypadku pierwszej z wymienionych jednostek gospodarczych sytuacja ta nie stanowiła poważnego zagrożenia z perspektywy zachowania bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, bowiem wypełniony został warunek mówiący o tym, iż wartość bezwzględna operacyjnego zapotrzebowania na aktywa obrotowe netto (obliczana w tym przy-

padku dla pełnego okresu odniesienia 2008–2017) powinna być większa od wartości bezwzględnej pieniężnego zapotrzebowania na aktywa obrotowe netto. Z kolei w odniesieniu do dwóch pozostałych podmiotów zasada ta nie znalazła swojego odzwierciedlenia. Analizując zaś średnie dziesięcioletnie wartości współczynników *m10*, ilustrujących pieniężne zapotrzebowanie na kapitał pracujący, szczególną uwagę zwrócić należy na spółki Balticon SA, Kupiec SA oraz Trans Polonia SA. W tychże podmiotach bowiem wykazano ujemne dziesięcioletnie średnie wartości współczynnika *Nlba* (opisane jako *w10*), co jest jednoznacznie niekorzystnym wariantem scenariusza kształtowania zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto w publicznych przedsiębiorstwach logistycznych (zob. tabela 30).

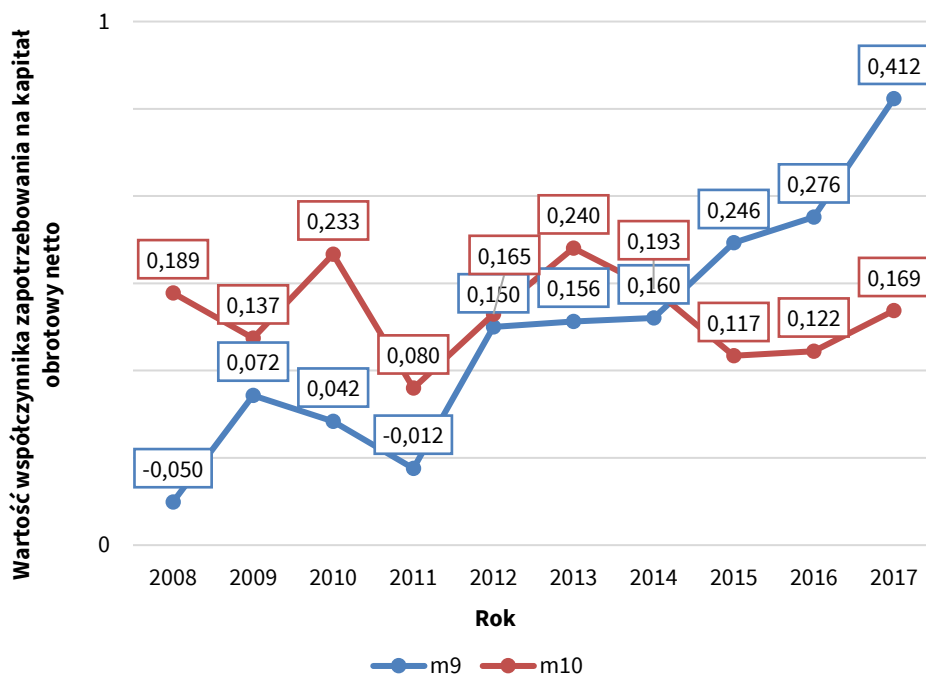
Tabela 30. Średnie wartości współczynników obrazujących zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Spółka	Współczynniki zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto	
	<i>m9</i>	<i>m10</i>
ATC CARGO	0,132	0,182
ENTER AIR	-0,151	0,012
BALTICON	0,404	-0,151
FORPOSTA	-0,033	0,301
KDM SHIPPING	0,178	0,306
KUPIEC	0,524	-0,163
M-TRANS	0,318	0,089
OT LOGISTICS	0,165	0,182
PARCEL TECHNIK	0,092	0,036
PKP CARGO	-0,075	0,097
PRO-LOG	0,163	0,337
STALEXPORT	0,037	0,721
TRANSPOLONIA	0,075	-0,195
ZASTAL	0,211	0,445
średnia dla branży	0,155	0,163
mediana dla branży	0,107	0,126

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę kształtowanie średnich wartości współczynników *m9* i *m10* w poszczególnych latach przyjętego okresu referencyjnego, zauważyć można, iż do 2014 roku przeciętne wartości wskaźników opisujących pieniężne zapotrzebowanie na kapitał pracujący w spółkach logistycznych były wyższe od miar ilustru-

jących operacyjne zapotrzebowanie na te kategorie bilansowe. Z kolei począwszy od 2014 roku mówić można o sytuacji wręcz odwrotnej (zob. rysunek 21).



Rysunek 21. Średnie wartości współczynników ilustrujących zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.

3. Gospodarowanie rezerwami jako determinanta bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw logistycznych notowanych na GPW w Warszawie

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 21 ustawy o rachunkowości rezerwy traktowane są jako zobowiązania, których termin wymagalności lub kwota nie są pewne⁹. Są one tworzone zgodnie z obowiązkiem prawnym lub zwyczajowo oczekiwa-

⁹ Zob. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 1994 r. Nr 121, poz. 591, z późn. zm.).

nym obowiązkiem handlowym, tj. wtedy, gdy występuje na tyle duże prawdopodobieństwo, że zajdzie konieczność wywiązania się jednostki z ciążącego na niej obowiązku. Jednocześnie koszty lub straty wymagające poniesienia dla wywiązania się ze wskazanego obowiązku byłyby na tyle znaczące, że utworzenie rezerw spowodowałoby istotne zniekształcenie obrazu sytuacji majątkowej, finansowej i wyniku finansowego jednostki gospodarczej¹⁰. Obok „klasycznych” rezerw rachunkowości, w bilansie podmiotów gospodarczych wyodrębniane są tzw. bierne rozliczenia międzyokresowe kosztów. Ich charakter odpowiada definicji rezerw – w oparciu o art. 39 ust. 2 ustawy o rachunkowości obejmują one prawdopodobne zobowiązania przypadające na bieżący okres sprawozdawczy, które wynikają w szczególności ze świadczeń wykonanych na rzecz jednostki przez kontrahentów jednostki oraz przyszłych świadczeń na rzecz pracowników, w tym świadczeń emerytalnych, a także przyszłych świadczeń wobec nieznanymi osób.

Biorąc pod uwagę skutek finansowy, wyróżnić można dwie główne grupy rezerw na zobowiązania. Należą do nich: rezerwy kosztowe oraz rezerwy powodujące skutek bilansowy. Rezerwy kosztowe dotyczą rezerw na zobowiązania z tytułu pozostałych kosztów operacyjnych oraz kosztów finansowych. Obejmują one również rezerwy na zobowiązania z tytułu przewidywanych lub dotąd poniesionych podstawowych kosztów operacyjnych oraz rezerwy tworzone w ciężar obciążeń z tytułu podatku dochodowego¹¹. Natomiast do rezerw powodujących skutek bilansowy zaliczyć można: rezerwy powodujące zmniejszenie kapitału własnego oraz rezerwy powodujące wzrost aktywów przedsiębiorstwa. Z kolei wcześniej wspomniane bierne rozliczenia międzyokresowe kosztów tworzone są na poczet podstawowej działalności operacyjnej. Ujmują one wydatki ponoszone z dołu, a zatem takie, które zostaną zrealizowane w okresach kolejnych, ale dotyczą okresów poprzedzających. Ogólny charakter wpływu rezerw i rozliczeń międzyokresowych biernych na wynik finansowy jednostki zaprezentowano w tabeli 31. Pamiętać jednak należy, iż problematyka istoty i funkcji rezerw oraz celów i podstaw prawnych ich tworzenia to wieloaspektowe zagadnienia badawcze, które w niniejszym opracowaniu zostały jedynie wstępnie zasygnalizowane.

Do oceny bezpieczeństwa finansowego spółek logistycznych, z punktu widzenia gospodarki rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi biernymi, wykorzystanych zostało pięć mierników analitycznych.

10 Uchwała nr 7/08 Komitetu Standardów Rachunkowości z dnia 14.10.2008 r. w sprawie przyjęcia krajowego standardu rachunkowości nr 6 „Rezerwy, bierne rozliczenia międzyokresowe kosztów, zobowiązania warunkowe”, dodatek nr 8 do „Zeszytu Metodycznego Rachunkowości” 2008, nr 10.

11 A.N. Duraj, *Rezerwy a strategię finansowe publicznych spółek akcyjnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008, s. 58.

Tabela 31. Wpływ rezerw i rozliczeń międzyokresowych biernych na wynik finansowy przedsiębiorstwa

Segment wyniku finansowego kształtowany przez rezerwy		
Kategoria wynikowa	Uzasadnienie prawne	Sposób wykorzystania rezerw
<i>Wynik ze sprzedaży</i>		
Koszty działalności operacyjnej	art. 39 ust. 2 ustawy o rachunkowości	Tworzenie rezerw w postaci rozliczeń międzyokresowych biernych zgodnie z uznanymi zwyczajami handlowymi.
Przychody ze sprzedaży	art. 35d ust. 2 ustawy o rachunkowości	Rozwiązanie rezerwy na utworzone uprzednio koszty działalności operacyjnej.
<i>Wynik z działalności operacyjnej</i>		
Pozostałe koszty operacyjne	KSR nr 6	Tworzenie rezerw na poczet: 1) toczącego się postępowania sądowego, gdy przeciwko jednostce wniesiono pozew, a prawdopodobieństwo wyroku niekorzystnego dla jednostki jest większe niż prawdopodobieństwo wyroku korzystnego; 2) udzielonych gwarancji i poręczeń; 3) kar lub kosztów likwidacji szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu; 4) restrukturyzacji przeprowadzanej na mocy umowy; 5) przewidzianych strat w związku z transakcjami gospodarczymi w toku; 6) innych kosztów i strat wynikających z pozostałej działalności operacyjnej.
Pozostałe przychody operacyjne	art. 35d ust. 2 ustawy o rachunkowości	Rozwiązanie rezerwy na utworzone uprzednio koszty operacyjne.
<i>Wynik finansowy brutto</i>		
Koszty finansowe	art. 35d ust. 2 ustawy o rachunkowości; KSR nr 6	Tworzenie rezerw na przyszłe koszty finansowe, w tym: 1) z tytułu operacji kredytowych.
Przychody finansowe		Rozwiązanie rezerwy na utworzone uprzednio koszty finansowe.
<i>Wynik finansowy netto</i>		
Zmniejszenie wyniku finansowego	art. 37 ust. 5 ustawy o rachunkowości	Tworzenie rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości kwoty podatku dochodowego, wymagającej w przyszłości zapłaty, w związku z występowaniem dodatnich różnic przejściowych, to jest różnic, które spowodują zwiększenie podstawy obliczenia podatku dochodowego w przyszłości.
Zwiększenie wyniku finansowego		Wykorzystanie, zmniejszenie wysokości lub rezygnacja z tworzenia rezerw z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: T. Maszczak, *Rezerwy jako instrument kształtowania wyniku finansowego jednostki gospodarczej*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2017, nr 272, s. 233.

Należą do nich: współczynnik zabezpieczenia przedsiębiorstwa rezerwami kapitałowymi (*cfs*, nazwany dalej roboczo mianem *w1*), współczynnik zabezpieczenia przedsiębiorstwa rezerwami bilansowymi (*ffs*, opisany skrótem *w2*), współczynnik zabezpieczenia przedsiębiorstwa rozliczeniami międzyokresowymi biernymi (*accs*, charakteryzowany dalej jako *w3*), współczynnik istotności rezerw (*pdd*, utożsamiany z miarą *w4*), a także współczynnik wpływu zmiany stanu rezerw na kształtowanie wyniku finansowego przedsiębiorstwa (*pde*, przedstawiany dalej jako wskaźnik *w5*). Ich formuły obliczeniowe zostały szerzej scharakteryzowane w tabeli 32.

Tabela 32. Mierniki wykorzystywane w ocenie gospodarki rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi biernymi przedsiębiorstwa

Oznaczenie	Nazwa miernika	Formuła obliczeniowa
<i>w1</i>	wskaźnik zabezpieczenia przedsiębiorstwa rezerwami kapitałowymi (<i>cfs</i>)	$cfs = \frac{SC_t + RR_t + Orc_t}{TC_t}$
<i>w2</i>	wskaźnik zabezpieczenia przedsiębiorstwa rezerwami bilansowymi (<i>ffs</i>)	$ffs = \frac{SC_t + RR_t + Orc_t + ProvD_t}{TC_t}$
<i>w3</i>	wskaźnik zabezpieczenia przedsiębiorstwa rozliczeniami międzyokresowymi biernymi (<i>accs</i>)	$accs = \frac{ACC_t}{TC_t}$
<i>w4</i>	wskaźnik istotności rezerw (<i>pdd</i>)	$pdd = \frac{ProvD_t}{D_t}$
<i>w5</i>	wskaźnik wpływu zmiany stanu rezerw na kształtowanie wyniku finansowego przedsiębiorstwa (<i>pde</i>)	$pde = \frac{ProvD_{OCF_t}}{EAT_t}$

gdzie:

TC_t – średnia wartość kapitałów ogółem w roku *t*,
 SC_t – średnia wartość kapitału zakładowego w roku *t*,
 RR_t – średnia wartość kapitału zapasowego w roku *t*,
 Orc_t – średnia wartość kapitału z aktualizacji wyceny w roku *t*,
 $ProvD_t$ – średnia wartość rezerw na zobowiązania w roku *t*,
 ACC_t – średnia wartość rozliczeń międzyokresowych biernych w roku *t*,
 D_t – średnia wartość zobowiązań ogółem w roku *t*,
 $ProvD_{OCF_t}$ – zmiana wartości rezerw na zobowiązania w roku *t*,
 EAT_t – wynik finansowy netto w roku *t*,
 Pozostałe oznaczenia – jak uprzednio.

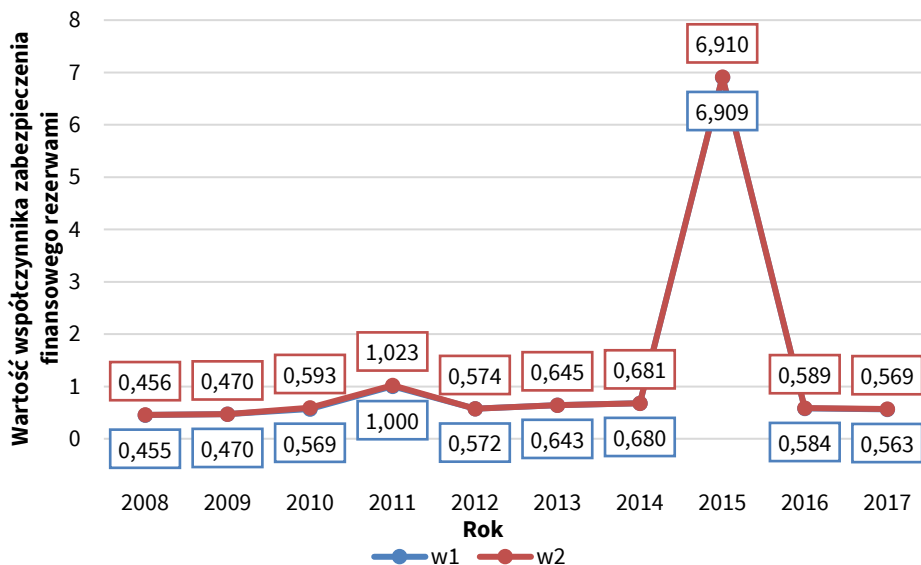
Źródło: opracowanie własne na podstawie: N. Duraj, T. Sosnowski, *Zabezpieczenie finansowe rezerwami bilansowymi działalności nowych spółek giełdowych*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 2015, t. 97, s. 226–227; E. Walińska, B. Bek-Gaik, *Rezerwy jako instrument kształtujący wizerunek przedsiębiorstwa w sprawozdaniu finansowym w dobie kryzysu gospodarczego*, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2010, s. 363; M. Comporek, *The Relationship Between Reserves and Accruals – With Reference to the Issue of Earnings Management in Public Companies*, „Financial Sciences – Nauki o Finansach” 2018, t. 23, nr 3, s. 20–22.

Analiza przeprowadzonych badań empirycznych wykazała, iż średnie dziesięcioletnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami, kapitałowymi ($w1$) oraz bilansowymi ($w2$), kształtują się w dość podobny sposób. W pierwszej kolejności podkreślić należy bardzo wysokie przeciętne dziesięcioletnie wartości tychże wskaźników, jakie zostały wykazane względem przedsiębiorstwa Parcel Technik SA. Wiąże się to z faktem, iż spółka ta w 2015 roku charakteryzowała się nadzwyczaj niską wartością bilansową pasywów. W głównej mierze było to zdeterminowane raportowanym poziomem niepokrytej straty z lat ubiegłych, który przewyższał kwotowo wartości kapitału podstawowego i zapasowego (w kolejnych latach opisywana sytuacja uległa unormowaniu; ma ona jednak swoje odzwierciedlenie m.in. w wykazywanych średnich wartościach współczynników $w1$ i $w2$, obliczonych dla poszczególnych lat przyjętego horyzontu odniesienia). Z kolei ponadprzeciętne dziesięcioletnie wartości współczynnika zabezpieczenia finansowego rozliczeniami międzyokresowymi $w3$ były charakterystyczne dla takich przedsiębiorstw, jak: EnterAir SA, OT Logistics SA i Pro-Log SA (zob. tabela 33).

Tabela 33. Średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Spółka	Współczynniki zabezpieczenia finansowego		
	$w1$	$w2$	$w3$
ATC CARGO	0,317	0,325	0,003
ENTER AIR	0,276	0,290	0,099
BALTICON	0,609	0,609	0,003
FORPOSTA	0,884	0,884	0,008
KDM SHIPPING	0,081	0,081	0,000
KUPIEC	0,406	0,406	0,008
M-TRANS	0,369	0,369	0,010
OT LOGISTICS	0,378	0,380	0,014
PARCEL TECHNIK	15,140	15,145	0,011
PKP CARGO	0,510	0,519	0,000
PRO-LOG	0,249	0,265	0,017
STALEXPORT	1,144	1,144	0,000
TRANSPOLONIA	0,350	0,351	0,002
ZASTAL	0,798	0,842	0,005
średnia dla branży	1,317	1,323	0,011
mediana dla branży	0,446	0,448	0,002

Źródło: opracowanie własne.

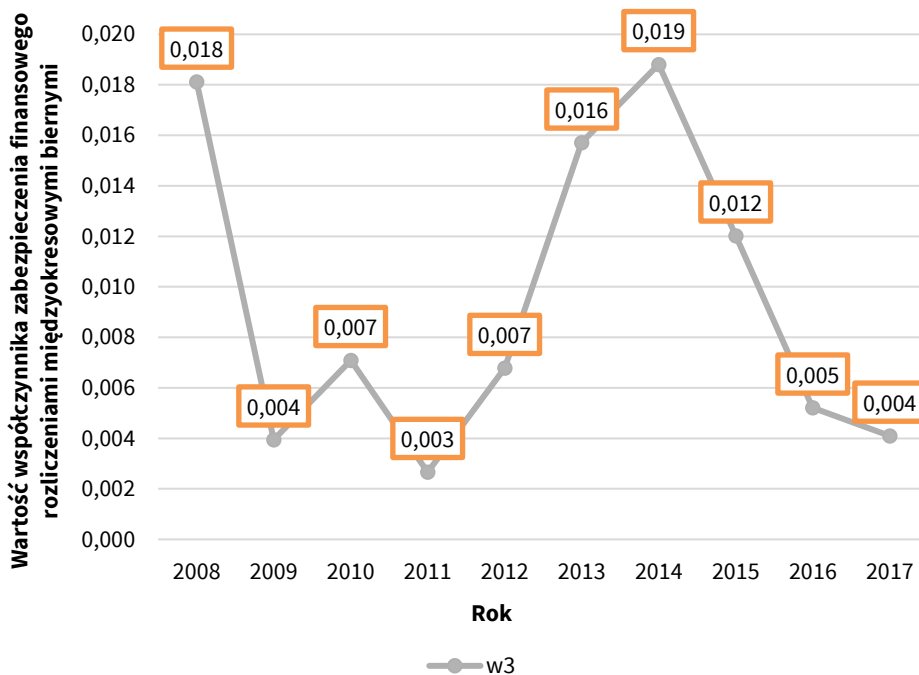


Rysunek 22. Średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.

Jak zostało to graficznie przedstawione na rysunku 22, za wyjątkiem wspomnianego powyżej 2015 roku, średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami kapitałowymi i bilansowymi kształtowały się w podobny sposób w poszczególnych latach okresu 2008–2017. Trudno natomiast mówić o występowaniu jakiegokolwiek trendu, biorąc pod uwagę rozkład przeciętnych wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rozliczeniami międzyokresowymi o charakterze biernym w kolejnych latach analizowanego horyzontu badawczego (zob. rysunek 23).

Odnosząc się zaś do dwóch ostatnich mierników, opisujących bezpieczeństwo finansowe jednostek gospodarczych z perspektywy gospodarki rezerwami (tj. współczynnika istotności rezerw w_4 oraz wskaźnika wpływu zmiany stanu rezerw na kształtowanie wyniku finansowego przedsiębiorstwa w_5), dane liczbowe zawarte w tabeli 34 wskazują na szereg interesujących spostrzeżeń wartych dodatkowego skomentowania. Przede wszystkim podkreślić należy, że dla pięciu, spośród czternastu, porównywanych spółek logistycznych średnie dziesięcioletnie wartości współczynnika istotności rezerw (w_4) przybrały wartości neutralne. Oznacza to, że w przedsiębiorstwach: Balticon SA, Forposta SA, KDM Shipping



Rysunek 23. Średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rozliczeniami międzyokresowymi biernymi, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.

Public Ltd., Kupiec SA i M-Trans SA klasyczne rezerwy na zobowiązania w ogóle nie były zawiązywane, zaś ochrona interesów wierzycieli i właścicieli spółki realizowana była w oparciu o kapitały własne udziałowców podmiotu. Z drugiej zaś strony, zdecydowanie ponadprzeciętne dziesięcioletnie wartości współczynnika *w4* zaobserwowane zostały w odniesieniu do spółek Zastal SA czy Pro-Log SA. Natomiast, przenosząc uwagę na ocenę kształtowania średnich dziesięcioletnich wartości współczynników *w5*, wyeksponować należy, iż w spółkach PKP Cargo SA, Pro-Log SA, Trans Polonia SA i Zastal SA zrealizowane zostały ujemne przeciętne wartości tych współczynników.

Oczywiście nie świadczy to w sposób jednoznaczny o pogarszającej się sytuacji tychże jednostek z punktu widzenia bezpieczeństwa finansowego. Wykazane relacje między gospodarką rezerwami a kształtowaniem zysku (straty) netto wydają się być jednak interesujące, zważywszy na fakt, iż w treści wyniku finansowego przedsiębiorstwa zawarte są wszystkie pieniężne rezultaty jego działalności o bardzo zróżnicowanym zakresie znaczeniowym, zaś w przestrzeni kognitywnej

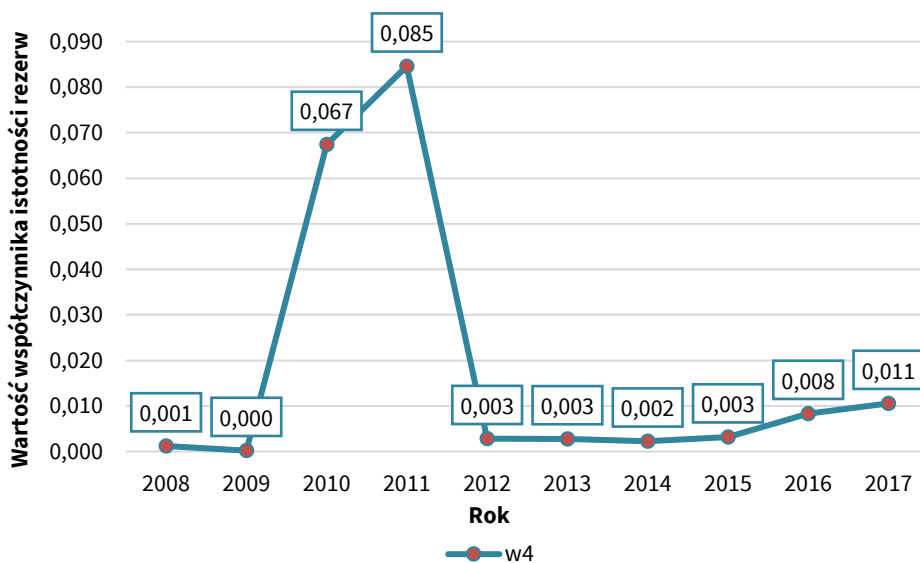
omawianej kategorii finansowej znajduje się znaczące bogactwo rodzajów i form prezentacji oraz analizy rezultatów działania przedsiębiorstwa.

Tabela 34. Średnie wartości współczynników: istotności rezerw oraz wpływu zmiany stanu rezerw na wynik finansowy netto, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Spółka	Współczynniki zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto	
	w4	w5
ATC CARGO	0,014	0,029
ENTER AIR	0,020	0,321
BALTICON	0,000	0,537
FORPOSTA	0,000	0,000
KDM SHIPPING	0,000	0,000
KUPIEC	0,000	0,025
M-TRANS	0,000	0,000
OT LOGISTICS	0,004	0,018
PARCEL TECHNIK	0,009	0,002
PKP CARGO	0,019	-0,798
PRO-LOG	0,040	-0,033
STALEXPORT	0,002	0,008
TRANSPOLONIA	0,001	-0,170
ZASTAL	0,165	-0,184
średnia dla branży	0,018	-0,008
mediana dla branży	0,000	0,000

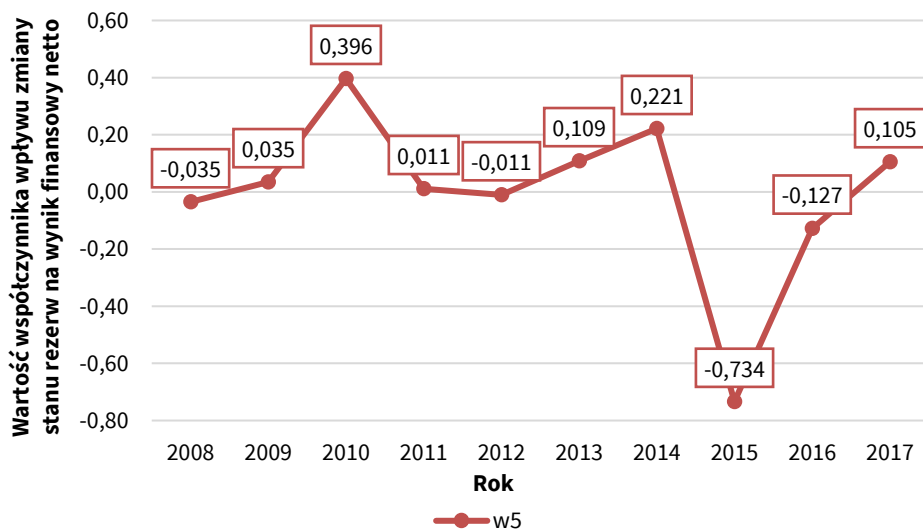
Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzona analiza sektorowych, średnich wartości współczynników istotności rezerw oraz wpływu zmiany stanu rezerw na kształtowanie wyniku finansowego spółek logistycznych w poszczególnych latach badanego okresu wskazuje nadto na występowanie znacznych odchyień wartości tych mierników. Z perspektywy współczynnika *w4*, wyeksponować należy ponadprzeciętnie wysokie średnie wartości tej miary, osiągnęte przez podmioty poddane analizie w latach 2010 i 2011 (zob. rysunek 24). Natomiast, odnosząc się do wskaźnika *w5*, podkreślić można nienaturalnie niskie średnie wartości tego współczynnika wykazywane przez publiczne spółki sektora TSL w roku 2015 (zob. rysunek 25).



Rysunek 24. Średnie wartości współczynników istotności rezerw, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 25. Średnie wartości współczynników wpływu zmiany stanu rezerw na wynik finansowy netto, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017

Źródło: opracowanie własne.

4. Relacje między poszczególnymi miarami bezpieczeństwa finansowego w spółkach logistycznych notowanych na GPW w Warszawie

Pogłębione badania empiryczne nad kształtowaniem bezpieczeństwa finansowego spółek logistycznych nakierowane zostały na zbadanie wzajemnych zależności występujących pomiędzy analizowanymi dotąd wskaźnikami gospodarowania aktywami obrotowymi (miary: $m1-m10$) oraz gospodarowania rezerwami i różniczeniami międzyokresowymi kosztów (współczynniki: $w1-w5$).

Rezultaty przeprowadzonych badań wskazały na występowanie zróżnicowanych, co do siły i kierunków, zależności pomiędzy opisywanymi miarami (zob. tabela 35). Pomijając fakt istnienia silnych bądź bardzo silnych zależności między współczynnikami reprezentującymi podobne kategorie ekonomiczne (np. zauważalne niemal pełne wzajemne skorelowanie wartości współczynników płynności: bieżącej, przyspieszonej, gotówkowej i bezpiecznej bieżącej – miary $m5-m8$), na szczególną uwagę zasługują:

- istotne ze statystycznego punktu widzenia, znaczące związki zachodzące między współczynnikami przychodowości i kosztochłonności aktywów obrotowych ($m1$ i $m2$) a współczynnikami zabezpieczenia przedsiębiorstwa rezerwami kapitałowymi i bilansowymi ($w1$ i $w2$). Siła tych pozytywnie skorelowanych zależności, opisana za pomocą współczynnika korelacji liniowej Pearsona, wahała się od 77,9 do 87,5%;
- negatywne związki o znacznej sile (71,6%), widniejące pomiędzy współczynnikiem rentowności aktywów obrotowych ($m3$) a dwoma wskaźnikami zabezpieczenia finansowego: rezerwami kapitałowymi i bilansowymi ($w1$ i $w2$);
- wyraźne, dodatnie związki między współczynnikami płynności finansowej $m1-m4$ a współczynnikiem pieniężnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto, skalowanym za pomocą aktywów obrotowych (miara $m10$);
- wyraźne, ujemne zależności między współczynnikami przychodowości i kosztochłonności aktywów obrotowych ($m1$ i $m2$) a saldem płynności netto ($m10$);
- wyraźne, liniowe zależności o dodatnim charakterze, pojawiające się między współczynnikiem przychodowości aktywów obrotowych ($m1$) a współczynnikiem zabezpieczenia przedsiębiorstwa rozliczeniami międzyokresowymi biernymi ($w3$) – relacja opisana w 21,5%.

Tabela 35. Związki korelacyjne między wybranymi współczynnikami bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017

Miara	Sfera gospodarowania aktywami obrotowymi										Sfera gospodarki rezerwami				
	m1	m2	m3	m4	m5	m6	m7	m8	m9	m10	w1	w2	w3	w4	w5
m1	1	,969	-,330	,218	-0,181	-0,181	-0,171	-0,180	0,143	-,307	,779	,779	,215	-0,061	-0,029
m2	,969	1	-,554	-0,002	-0,157	-0,158	-0,149	-0,156	0,101	-,253	,875	,875	0,178	-0,050	-0,029
m3	-,330	-,554	1	,741	-0,008	-0,007	-0,007	-0,008	0,096	-0,071	-,716	-,716	0,043	-0,016	0,012
m4	,218	-0,002	,741	1	-0,053	-0,053	-0,049	-0,054	0,061	-0,153	-0,173	-0,173	0,085	-0,034	-0,020
m5	-0,181	-0,157	-0,008	-0,053	1	1,000	,998	1,000	-0,060	,398	-0,018	-0,018	-0,077	-0,023	0,002
m6	-0,181	-0,158	-0,007	-0,053	1,000	1	,998	1,000	-0,060	,397	-0,018	-0,019	-0,078	-0,023	0,002
m7	-0,171	-0,149	-0,007	-0,049	,998	,998	1	,998	-0,061	,398	-0,018	-0,019	-0,072	-0,034	0,002
m8	-0,180	-0,156	-0,008	-0,054	1,000	1,000	,998	1	-0,056	,397	-0,017	-0,017	-0,077	-0,024	0,002
m9	0,143	0,101	0,096	0,061	-0,060	-0,060	-0,061	-0,056	1	-200	0,129	0,128	-0,152	-0,050	0,009
m10	-,307	-,253	-0,071	-0,153	,398	,397	,398	,397	-200	1	-0,034	-0,033	-0,115	0,066	0,065
w1	,779	,875	-,716	-0,173	-0,018	-0,018	-0,018	-0,017	0,129	-0,034	1	1,000	-0,045	-0,013	0,002
w2	,779	,875	-,716	-0,173	-0,018	-0,019	-0,019	-0,017	0,128	-0,033	1,000	1	-0,045	-0,009	0,002
w3	,215	0,178	0,043	0,085	-0,077	-0,078	-0,072	-0,077	-0,152	-0,115	-0,045	-0,045	1	-0,047	0,043
w4	-0,061	-0,050	-0,016	-0,034	-0,023	-0,023	-0,034	-0,024	-0,050	0,066	-0,013	-0,009	-0,047	1	-0,027
w5	-0,029	-0,029	0,012	-0,020	0,002	0,002	0,002	0,002	0,009	0,065	0,002	0,002	0,043	-0,027	1

Czcionką pogrubioną zaznaczono zależności istotne statystycznie przy przyjętym poziomie istotności $\alpha = 0,05$.

Źródło: opracowanie własne.

Zakończenie

Bezpieczeństwo to elementarna i nadrzędna potrzeba każdego człowieka. W klasycznej teorii potrzeb zajmuje ono nadrzędne miejsce. Utożsamiane jest z takimi kategoriami, jak stabilność, pewność funkcjonowania, rozwój, szacunek i uznanie, stan niezagrożenia. Termin „bezpieczeństwo” odnosi się do wielu różnych sfer i obszarów, wyróżnia się jego rozmaite rodzaje. W sferze gospodarczej kluczowe znaczenie odgrywa bezpieczeństwo ekonomiczne, którego przejawem jest niezakłócone funkcjonowanie gospodarek. Do ewaluacji bezpieczeństwa ekonomicznego używa się szeregu wskaźników pozwalających na opisanie stanu i perspektyw sytuacji społeczno-ekonomicznej w kraju i jego pozycji w świecie.

Jednym z filarów bezpieczeństwa ekonomicznego jest bezpieczeństwo finansowe, umożliwiające nie tylko bieżące funkcjonowanie przedsiębiorstwa, ale również utrzymanie stabilnej pozycji konkurencyjnej oraz jego rozwój. Bezpieczeństwo finansowe oznacza zatem stan niezagrożenia sytuacji finansowo-majątkowej podmiotu gospodarczego.

Ocena bezpieczeństwa finansowego dokonywana jest za pomocą zestawu wskaźników, odnoszących się do kluczowych obszarów analizy finansowej, takich jak: wielkość sprzedaży, płynność finansowa, rentowność, efektywność i sprawność działania, zadłużenia oraz gospodarowanie rezerwami.

Odpowiednie zarządzanie bezpieczeństwem finansowym powinno umiejętnie łączyć różne aspekty, poziomy i sfery funkcjonowania przedsiębiorstwa. Jego efektywność wiąże się z koniecznością uwzględnienia celów operacyjnych i strategicznych. Decyzje w zakresie bezpieczeństwa finansowego muszą uwzględniać szereg uwarunkowań, zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Kluczowe znaczenie ma tu podejście do akceptowania ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej i przyjęcie odpowiedniej strategii finansowej, połączonej z ogólną strategią rozwoju przedsiębiorstwa.

Bezpieczeństwo odnosi się do różnych sfer funkcjonowania organizacji, które są zazwyczaj ze sobą ściśle powiązane, a końcowy sukces jest rezultatem umiejętnego działania w każdej z nich. Jednym z kluczowych obszarów funkcjonowania każdego przedsiębiorstwa okazuje się logistyka. Z tego punktu widzenia

niezwykle istotne staje się bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchami dostaw, które powinny być zbudowane w sposób elastyczny, tak by móc szybko reagować na pojawiające się zagrożenia. Ze względu na wysoki poziom umiędzynarodowienia działalności gospodarczej, ważne jest wprowadzenie szeregu systemowych rozwiązań, gwarantujących bezpieczeństwo w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Istotne wydaje się być tutaj nadanie odpowiedniej architektury systemom logistycznym oraz ich wielopłaszczyznowa integracja, umożliwiająca podejmowanie decyzji na poziomie globalnym.

Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstwa może być badane na poziomie pojedynczego podmiotu gospodarczego bądź też sektora czy też ogółu przedsiębiorstw. Ze względu na realizowany temat opracowania, przeprowadzono badanie na polskich przedsiębiorstwach z sekcji transport i gospodarka magazynowa w latach 2008–2017, a rezultaty porównano z wynikami ogółu przedsiębiorstw.

Efekty badania wskazują, że przedsiębiorstwa z sekcji transport i gospodarka magazynowa posiadają wyższy, od przeciętnego dla całego sektora przedsiębiorstw, poziom płynności.

W 2017 roku wskaźnik bieżącej płynności finansowej badanego sektora wyniósł 1,52, dla ogółu przedsiębiorstw – 1,46. Rentowność przedsiębiorstw transportowych jest niższa od całego sektora przedsiębiorstw (w 2017 roku rentowność aktywów wyniosła 2,72, dla ogółu – 5,1; natomiast rentowność kapitałów własnych w sekcji H – 7,99, a dla sektora przedsiębiorstw – 10,26). Przedsiębiorstwa transportowe cechuje również wyższy poziom ogólnego zadłużenia (66,92% w 2017 roku, przy 50,27% dla sektora przedsiębiorstw).

Syntetyczna ocena bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw transportowych wskazuje na niższy jego poziom w porównaniu z ogółem przedsiębiorstw. Przeciętna wartość wskaźnika w latach 2008–2017 wynosiła 0,846, w przypadku ogółu przedsiębiorstw – 0,933. Wskaźniki oceny bezpieczeństwa finansowego wykazują trend dodatni. Prognoza wskaźnika bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw sekcji H na lata 2018–2020 cechuje się tendencją wzrostową, co należy uznać za zjawisko pozytywne.

Badanie spółek logistycznych notowanych na GPW w Warszawie wskazuje, że podmioty te charakteryzują się zróżnicowanym poziomem bezpieczeństwa finansowego. Uwaga ta dotyczy sfery operacyjnego bezpieczeństwa finansowego, analizowanego zarówno z perspektywy gospodarowania aktywami obrotowymi, jak i na płaszczyźnie gospodarki rezerwami i międzyokresowymi rozliczeniami kosztów o charakterze biernym. Uzyskane wyniki badań wskazują, że w latach 2008–2017 giełdowe spółki logistyczne generowały dosyć podobne średnie wartości współczynników przychodowości, kosztochłonności, rentowności czy wydajności gotówkowej aktywów obrotowych. Jednakże, na podstawie analizy średnich dziesięcioletnich współczynników: bieżącej, przyspieszonej, gotówkowej oraz bezpiecznej bieżącej płynności w tychże podmiotach, orzec można, iż miary te przybierają zaskakująco wysokie wartości. Biorąc z kolei pod uwagę wyznaczo-

ne wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami kapitałowymi i bilansowymi, zauważyć można, iż dla ogółu badanych spółek giełdowych (za wyjątkiem przedsiębiorstwa Parcel Technik SA) kształtują się one w dość podobny sposób. Natomiast, odnosząc się do wyznaczonych współczynników istotności rezerw oraz wpływu zmiany stanu rezerw na kształtowanie wyniku finansowego przedsiębiorstwa, dane liczbowe wskazują na szereg interesujących kwestii. Przede wszystkim podkreślić należy, że dla pięciu, spośród czternastu, porównywanych spółek logistycznych średnie dziesięcioletnie wartości współczynnika istotności rezerw przybrały wartości neutralne. Oznacza to, że w przedsiębiorstwach tych klasyczne rezerwy na zobowiązania w ogóle nie były zawiązywane. W czterech badanych spółkach zrealizowane zostały ujemne dziesięcioletnie średnie wartości wskaźnika wpływu zmiany stanu rezerw na kształtowanie wyniku finansowego przedsiębiorstwa. Oczywiście, nie świadczy to w sposób jednoznaczny o pogarszającej się sytuacji tychże jednostek – z punktu widzenia bezpieczeństwa finansowego.

Pogłębione wyniki badań empirycznych nad zależnościami występującymi pomiędzy wskaźnikami gospodarowania aktywami obrotowymi oraz gospodarowania rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi kosztów wskazały na istnienie zróżnicowanych, co do siły i kierunków, zależności pomiędzy opisywanymi miarami. Przede wszystkim, w odniesieniu do ogółu badanych przedsiębiorstw, stwierdzono występowanie silnego negatywnego związku pomiędzy współczynnikiem rentowności aktywów obrotowych a wskaźnikami zabezpieczenia finansowego rezerwami kapitałowymi i bilansowymi. Odnotowano również dodatni związek między współczynnikami płynności finansowej a współczynnikiem pieniężnego zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto, skalowanymi za pomocą aktywów obrotowych. Dostrzeżono wyraźne, ujemne zależności między współczynnikami przychodowości i kosztochłonności aktywów obrotowych a saldem płynności netto oraz wyraźne, liniowe zależności o dodatnim charakterze, pojawiające się między współczynnikiem przychodowości aktywów obrotowych a współczynnikiem zabezpieczenia przedsiębiorstwa rozliczeniami międzyokresowymi biernymi.

Bibliografia

- Adamczyk M., *Sprawozdanie finansowe jako źródło informacji dla inwestorów giełdowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2011, nr 41.
- Afuah A., Tucci C.L., *Internet Business Models and Strategies: Text and Cases*, McGraw Hill, New York 2000.
- Amit R., Zott C., *Creating Value through Business Model Innovation*, „MIT Sloan Management Review” 2012, nr 53, s. 41.
- Arof A.M., Khadzi A.F., Delphi A., *Study to Identify Important Factors for Determining the Level of Adherence to ISPS Code Implementation*, „Supply Chain Management” 2018, nr 7.
- Banomyong R., *The Impact of Port and Trade Security Initiatives on Maritime Supply-chain Management*, „Maritime Policy & Management” 2005, nr 32.
- Bartoszewicz G., *Projektowanie wdrożenia modułów logistycznych zintegrowanych systemów klasy ERP: podejście procesowe*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2007.
- Bąk P., Kapusta M., *Rola bezpieczeństwa w zarządzaniu przedsiębiorstwem*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2015, t. 2, nr 74.
- Bednarski L., Borowiecki R., Duraj J., Kurtys E., Waśniewski T., Wersty B., *Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 2003.
- Bednarzewska K., *System rachunkowości jako źródło informacji do zarządzania finansami przedsiębiorstwa – zakres i cele raportowania*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania i oceny działalności przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2016.
- Bień W., *Ocena efektywności finansowej spółek giełdowych*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2005.
- Bień W., *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008.
- Bil J., *Korupcja w (prywatnym) sektorze gospodarczym*, Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie, Szczytno 2015.
- Bogdański W., *Personifikacje rzymskie na monetach*, „Biuletyn Informacyjny” 2009–2010, nr 4.
- Brzeziński M., *Kategorie bezpieczeństwa*, [w:] M. Brzeziński, S. Sulowski (red.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa: wybrane zagadnienia*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2009.
- Buczyńska T., *Mikroekonomia*, Warszawa–Łódź 2009.
- Burzym E., *Rola i funkcje rachunkowości w roku 2000*, „Zeszyty Teoretyczne Rachunkowości” 2008, nr 45.

- Buzan B., *People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in Post-Cold War Era*, Harvester Wheatsheaf, New York 1991.
- Cabała P., *Planowanie scenariuszowe w zarządzaniu bezpieczeństwem strategicznym przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków 2012.
- Chesbrough H.W., Rosenbloom R.S., *The Role of the Business Model in Capturing Value from Innovation: Evidence from Xerox Corporation's Technology Spin-Off Companies*, „Industrial and Corporate Change” 2002, nr 11.
- Christopher M., Peck H., *Building the Resilient Supply Chain*, „International Journal of Logistics Management” 2004, t. 15, nr 2.
- Cicirko T., *Istota płynności finansowej*, [w:] K. Kreczmańska-Gigol (red.), *Płynność finansowa przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015.
- Ciesielski M., *Instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009.
- Closs D.J., McGarrell E.F., *Enhancing Security throughout the Supply Chain*, IBM Center for The Business of Government, Washington 2004.
- Comporek M., *Determinanty efektywności ekonomicznej aktywów obrotowych przemysłowych spółek giełdowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2016.
- Comporek M., *Kapitał obrotowy netto jako determinanta operacyjnego bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2017, nr 484.
- Comporek M., *Ocena efektywności finansowej przedsiębiorstw turystycznych notowanych na GPW w Warszawie w latach 2007–2011*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Oeconomica” 2012, nr 267.
- Coyle J.J., Bardi E.J., Langley C.J. Jr., *Zarządzanie logistyczne*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
- Domański T., Kowalski P., *Marketing dla menedżerów*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa–Łódź 1998.
- Drucker P. T., *Skuteczne zarządzanie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1976.
- Duliniec A., *Finansowanie przedsiębiorstwa. Strategie i instrumenty*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2011.
- Duraj N., *Dwuczynnikowa ocena bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie gospodarczym*, „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2014, t. 14, nr 5.
- Duraj N., *Funkcje rezerw w przedsiębiorstwie*, „Ekonomia” 2003, nr 11.
- Duraj N., *Rezerwy a strategie finansowe publicznych spółek akcyjnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008.
- Duraj N., *Wieloczynnikowa koncepcja modelu bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, [w:] J. Duraj, A. Sajnog (red.), *Ekonomiczne i pozaekonomiczne czynniki zarządzania wartością przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013.
- Duraj N., Sosnowski T., *Zabezpieczenie finansowe rezerwami bilansowymi działalności nowych spółek giełdowych*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 2015, t. 97.
- Financial Sector Assessment: A Handbook*, International Monetary Fund, Washington 2005.
- Fiore F.F., *Jak szybko przygotować dobry biznesplan*, Wolters Kluwer, Kraków 2006.

- Flynn B.B., Koufteros X., Lu G., *On Theory in Supply Chain Uncertainty and its Implications for Supply Chain Integration*, „Supply Chain Management” 2016, nr 52.
- Franc-Dąbrowska J., *Bezpieczeństwo finansowe a efektywność zaangażowania kapitałów własnych*, „Roczniki Nauk Rolniczych. Seria G – Ekonomika Rolnictwa” 2006, t. 93, nr 1.
- Gabrusewicz W., *Analiza finansowa przedsiębiorstwa – teoria i zastosowanie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2014.
- Gassmann O., Frankenberger K., Csik M., *Revolutionizing the Business Model*, [w:] O. Gassmann, F. Schweitzer, *Management of the Fuzzy Front End of Innovation*, Springer International Publishing, Cham 2014.
- Gierszewski J., *Model bezpieczeństwa społecznego na tle teorii systemów*, PWSH Pomerania, Chojnice 2013.
- Głębocka M., *Użyteczność decyzyjna informacji dodatkowej – wybrane problemy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2013, nr 61.
- Gmytrasiewicz M., *Rezerwy w rachunkowości i w prawie podatkowym*, „Poradnik Księgowego” 1999, nr 6.
- Gmytrasiewicz M. (red.), *Encyklopedia rachunkowości*, LexisNexis, Warszawa 2005.
- Gołębiewski G., *Analiza rozszerzona*, [w:] G. Gołębiewski (red.), *Analiza finansowa przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014.
- Govindan K., Fattahi M., Keyvanshokoo E., *Supply Chain Network Design under Uncertainty: A Comprehensive Review and Future Research Directions*, „European Journal of Operational Research” 2017, nr 183.
- Górczyńska M., Zadora H., *Bezpieczeństwo finansowe na tle ogólnych warunków funkcjonowania mikro- i małych przedsiębiorstw w Polsce*, „Ekonomiczne Problemy Usług” 2014, nr 111.
- Gutierrez X., Hints J., *Voluntary Supply Chain Security Programs: A Systematic Comparison*, The International Conference on Information Systems, Logistics and Supply Chain, Lyon-France 2006.
- Hamrol M., *Analiza finansowa przedsiębiorstwa. Ujęcie sytuacyjne*, wyd. 2, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2005.
- Hamrol M., *Analiza sytuacji majątkowej, finansowej oraz pokrycia finansowego majątku*, [w:] M. Hamrol (red.), *Analiza finansowa przedsiębiorstwa – ujęcie sytuacyjne*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2004.
- Haus B., *Przekroje ryzyka w przedsiębiorstwie*, [w:] D. Zarzecki (red.), *Materiały konferencyjne Zarządzanie finansami. Współczesne tendencje w teorii i praktyce*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2000.
- Hostyński L., *Wartości w świecie konsumpcji*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2006.
- IMO, *International Shipping Facts and Figures. Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, London 2012.
- Iwanicz-Drozdowska M., *Bezpieczeństwo rynku usług finansowych. Perspektywa Unii Europejskiej*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2008.
- Jabłoński A., *Stabilność finansowa przedsiębiorstwa a jego model biznesu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach. Seria: Administracja i Zarządzanie” 2015, nr 104.

- Jaki A., *Mechanizmy procesu zarządzania wartością przedsiębiorstwa*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie” 2012, nr 215.
- Janik W., Paździor A., Paździor M., *Analiza i diagnozowanie sytuacji finansowej przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej, Lublin 2014.
- Jerzemowska M., *Analiza ekonomiczna w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2006.
- Johnson M.W., *Seizing the White Space: Business Model Innovation for Growth and Renewal*, Harvard Business School Publishing, Boston 2010.
- Juttner U., *Supply Chain Risk Management: Understanding the Business Requirements from a Practitioner Perspective*, „International Journal of Logistics Management” 2005, t. 16, nr 1.
- Kamiński R., *Polityka bilansowa kształtowania aktywów i pasywów*, „Rachunkowość – poradnik praktyczny” 2002, nr 4.
- Karbownik L., *Koniunktura gospodarcza a poziom bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie gospodarczym*, „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2014, t. 15, nr 5.
- Karbownik L., *Pojęcie i obszary kreowania oraz zapewniania bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica” 2012, nr 267.
- Karbownik L., *Wykorzystanie podejścia memoriałowego i kasowego w ocenie operacyjnego bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora TSL*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2014.
- Kazatel M., *Analiza wskaźnikowa – ogólna charakterystyka i dobór optymalnego zestawu wskaźników w zależności od celu oceny oraz ograniczenia w ocenie przedsiębiorstwa na podstawie sprawozdania finansowego*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania i oceny działalności przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2016.
- Klinefelter D., McCorkle D., Klose S., *Financial Management: Cash vs. Accrual Accounting*, „The Texas A&M System” 2008, nr 10.
- Kołodziejczyk A., *Bezpieczeństwo jako fenomen społeczny: pojęcie bezpieczeństwa, jego interpretacje i odmiany*, „Saeculum Christianum” 2007, nr 14.
- Kołosowska B., Tokarski A., Tokarski M., Chojnacka E., *Strategie finansowania działalności przedsiębiorstw*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2006.
- Konieczny J., *O pojęciu bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo*, „Teoria i Praktyka” 2012, nr 6.
- Kowalak R., *Ocena kondycji finansowej przedsiębiorstwa w badaniu zagrożenia upadłością*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. z o.o., Gdańsk 2008.
- Kowalczyk L., *Praktyczne i teoretyczne aspekty wiarygodności firmy*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2006.
- Kowalska S., *Znaczenie płynności finansowej w zarządzaniu przedsiębiorstwem w sytuacjach kryzysowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” 2013, nr 58.
- Koźmiński A.K., *Zarządzanie w warunkach niepewności. Podręcznik dla zaawansowanych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004.
- Kramer T., *Podstawy marketingu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2000.

- Kreczmańska-Gigol K. (red.), *Płynność finansowa przedsiębiorstwa – istota, pomiar, zarządzanie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015.
- Książopolski K.M., *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2011.
- Książopolski K.M., *Bezpieczeństwo ekonomiczne w działalności służb specjalnych w Polsce. Analiza krytyczna*, [w:] S. Wojciechowska-Filipek (red.), *Bezpieczeństwo przedsiębiorstw w systemie gospodarczym*, „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2014, t. 15, nr 5.
- Kuciński A., *Analiza finansowa jako narzędzie oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa*, „Studia i Prace Wydziału Ekonomicznego” 2018, nr 16.
- Kusak A., *Płynność finansowa – analiza i sterowanie*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2006.
- Kwieciński M., *Zarządzanie bezpieczeństwem działalności przedsiębiorstwa – zarys problematyki*, [w:] P. Lenik (red.), *Zarządzanie w sektorach prywatnym oraz publicznym*, Prace Naukowo-Dydaktyczne Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Stanisława Pigonia w Krośnie, Krosno 2016.
- Lee Hau L., Wolfe M., *Supply Chain Security Without Tears*, „Supply Chain Management Review” 2003, nr 7(1).
- Ligęza K., *Kryteria bezpieczeństwa państwa – aspekty teoretyczne*, [w:] J. Żylińska, I. Przychocka (red.), *Nauki społeczne i ekonomiczne – węzłowe zagadnienia*, Uczelnia Techniczno-Handlowa im. Heleny Chodkowskiej, Warszawa 2018.
- Łukomski W., Sadowski A., *Ekonomiczne aspekty ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw*, „Logistyka” 2016, nr 2.
- Magretta J., *Why business models matter?*, „Harvard Business Review” 2002, nr 80.
- Markisz M., Żukowska H., *Prawne podstawy sprawozdawczości finansowej*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania i oceny działalności przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2016.
- Maslow A., *A Theory of Human Motivation*, „Psychological Review” 1943, nr 50.
- Maslow A., *Motywacja i osobowość*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
- Maślanka T., *Przepływy pieniężne w zarządzaniu finansami przedsiębiorstw*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2008.
- Mintzberg H., *The Strategy Concept 1: Five Ps for Strategy*, „California Management Review” 1987, nr 30.
- Misztal A., *Analiza rentowności spółek przemysłu surowcowego indeksu WIG20*, „Nauki o Finansach” 2015, nr 2.
- Misztal A., *Bezpieczeństwo finansowe a zrównoważony rozwój polskich przedsiębiorstw przemysłowych*, „Ekonomia XXI Wieku” 2019, nr 1.
- Misztal A., *Funkcjonowanie e-biznesu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2018.
- Misztal A., *Zrównoważony rozwój polskich przedsiębiorstw – ewaluacja*, „Handel Wewnętrzny” 2018, nr 2.
- Müller R., Haasis H.D., *Security in Maritime Logistics–Learning by Gaming*, International Conference on Dynamics in Logistics 2018 Feb 20, Springer, Cham 2018.
- Nesterowicz R., *Sprawozdawczość finansowa i jej rola w ocenie wyników działalności przedsiębiorstw*, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy” 2014, nr 3.

- Ni J.Z., Melnyk S.A., Ritchie W.J., Flynn B.F., *Why Be First If It Doesn't Pay? The Case of Early Adopters of C-TPAT Supply Chain Security Certification*, „International Journal of Operations & Production Management” 2016, nr 36.
- Niedzielski R., *Bezpieczeństwo jednostki – wybrane aspekty systemu zabezpieczeń*, „Periodyk Naukowy Akademii Polonijnej” 2010, nr 1.
- Nogalski B., Machel W., *CRM jako strategiczna determinanta rozwoju dealerów samochodów osobowych*, „Zeszyty Naukowe Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie” 2009, t. 2, nr 2.
- Nowak E., *Analiza sprawozdań finansowych*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008.
- Nowak E., *Rachunkowość menedżerska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 1995.
- Nowakowski Z., Szafran H., Szafran R., *Bezpieczeństwo XXI wieku. Strategie bezpieczeństwa narodowego Polski i wybranych państw*, RS Druk, Rzeszów 2009.
- Orliński B., *Przesłanki i konsekwencje wyboru strategii płynności finansowej w ujęciu dochód-ryzyko*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Finanse, Rynki finansowe, Ubezpieczenia” 2014, nr 65.
- Ostasiewicz S., Rusnak Z., Siedlecka U., *Statystyka. Elementy teorii i zadania*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2001.
- Osterwalder A., Pigneur Y., Tucci C.L., *Clarifying Business Models: Origins, Present, and Future of the Concept*, „Communications of the Association for Information Systems” 2005, nr 16.
- Phillips T., *Spektakularne upadki wielkich firm*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
- Raczkowski K., *Percepcja bezpieczeństwa ekonomicznego i wyzwania dla zarządzania nim w XXI wieku*, [w:] K. Raczkowski (red.), *Bezpieczeństwo ekonomiczne. Wyzwania dla zarządzania państwem*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012.
- Raczkowski K., *Bezpieczeństwo finansowe*, [w:] J. Płaczek (red.), *Ekonomika bezpieczeństwa państwa w zarysie*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014.
- Radościński E., *Wprowadzenie do sprawozdawczości, analizy i informatyki finansowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.
- Rice Jr. J. B., Caniato F., *Building a Secure and Resilient Supply Network*, „Supply Chain Management Review” 2003, nr 5.
- Romanowska M., *Planowanie strategiczne w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009.
- Rudzińska J., Piekarski W., Dudziak A., *Przedsiębiorstwa transportowe i ich znaczenie w rozwoju gospodarczym kraju*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 10.
- Rutkowski K., *Rekonfiguracja międzynarodowych łańcuchów dostaw jako narzędzie zapobiegania zagrożeniom kryzysowym – szansa dla Polski*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2015, nr 382.
- Ryś M., *Strategie płynności finansowej a prognozowanie upadłości przedsiębiorstw*, „Bank i Kredyt” 2003, nr 11–12.
- Samuelson P., Nordhaus W. D., *Ekonomia*, Wydawnictwo Rebis, Poznań 2012.
- Sheffi Y., *Supply Chain Management under the Threat of International Terrorism*, „The International Journal of Logistics Management” 2001, nr 12.

- Shulman J., Cox R., *An Integrate Approach to Working Capital Management*, „Journal of Cash Management” 1985, nr 5.
- Sierpińska M., Jachna T., *Ocena przedsiębiorstwa według standardów światowych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
- Sierpińska M., Wędzki D., *Zarządzanie płynnością finansową w przedsiębiorstwie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
- Sigismund-Huff A., Floyd S.W., Herman H.D., Terjesen S., *Zarządzanie strategiczne. Podejście zasobowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Sitkowski L., *Zarządzanie bezpieczeństwem dla łańcucha dostaw – ISO 28000*, „Przemysł i Środowisko. Jakość – Zarządzanie” 2009, nr 4.
- Skarżyński M., *Homo Securitas*, [w:] I. Andruszkiewicz, M. Skarżyński (red.), *Jednostka wobec wyzwań zmieniającego się środowiska bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Naukowe WNPiD UAM, Poznań 2015.
- Stabryła A., Woźniak K. (red.), *Determinanty potencjału rozwoju organizacji*, Wydawnictwo MFiles.pl, Kraków 2012.
- Stachowiak Z., *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, [w:] Z. Stankiewicz (red.), *Ekonomika obrony*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 1994.
- Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996.
- Stępień K., *Rentowność a wypłacalność przedsiębiorstw*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008.
- Szczepanowski P., *Wycena i zarządzanie wartością przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Szlachta A., Bujak A., *Surowce strategiczne w systemie bezpieczeństwa ekonomicznego kraju*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie” 2017, t. 1, nr 28.
- Szymonik A., Bielecki M., *Bezpieczeństwo systemu logistycznego w nowoczesnym zarządzaniu*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015.
- Śnieżek E., *Jak czytać cashflow*, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Warszawa 1997.
- Tkocz-Wolny K., *Sprawozdanie finansowe jako forma prezentacji informacji ekonomicznej*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2016, nr 287.
- Trocki M., *Grupy kapitałowe. Tworzenie i funkcjonowanie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004.
- Turyňa J., *System informacyjny rachunkowości w podejmowaniu decyzji zarządczych*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1997.
- Uchwała nr 7/08 Komitetu Standardów Rachunkowości z dnia 14.10.2008 r. w sprawie przyjęcia krajowego standardu rachunkowości nr 6 „Rezerwy, bierne rozliczenia międzyokresowe kosztów, zobowiązania warunkowe”, dodatek nr 8 do „Zeszytu Metodycznego Rachunkowości” 2008, nr 10.
- Urbanowska-Sojkin E., Banaszyk P., Witczak H., *Zarządzanie strategiczne przedsiębiorstwem*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007.
- Urciuoli L., Ekwall D., *Possible Impacts of Supply Chain Security on Efficiency: A Survey Study about the Possible Impacts of AEO Security Certifications on Supply Chain Efficiency. 24th NOFOMA Conference, 7–8 June 2012, Turku–Finland* 2012.

- Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 1994 r. Nr 121, poz. 591, z późn. zm.).
- Walczak W., *Cele i funkcje zarządzania w teoriach naukowych a praktyka – próba diagnozy źródeł występujących rozbieżności*, „E-mentor” 2012, nr 2.
- Walińska E., *Rachunkowość finansowa w świetle podatku dochodowego*, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Warszawa 1997.
- Wasilewski M., Zabolotny S., *Kształtowanie i efektywność strategii płynności finansowej PKM DUDA SA*, „Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej. Zeszyty Naukowe SGGW w Warszawie” 2008, nr 64.
- Waśniewski T., Skoczylas W., *Teoria i praktyka analizy finansowej w przedsiębiorstwie*, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Warszawa 2002.
- Wawryszak-Misztal A., *Strategie zarządzania kapitałem obrotowym netto w przedsiębiorstwach – studium empiryczno-teoretyczne*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2007.
- Wierzbna R., *System gwarantowania depozytów jako element sieci bezpieczeństwa finansowego. Doświadczenia francuskie*, „Bezpieczny Bank” 2005, nr 1.
- Wędzki D., *Analiza wskaźnikowa sprawozdania finansowego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2009.
- Wędzki D., *Strategia kształtowania i finansowanie majątku obrotowego*, „Rachunkowość” 1997, nr 9.
- Wędzki D., *Strategie płynności finansowej przedsiębiorstwa. Przepływy pieniężne a wartość dla właścicieli*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003.
- Wiśniewski B., Chojnacki W., Cieślarczyk M., *Bezpieczeństwo w teorii i badaniach naukowych*, Wydział Wydawnictw i Poligrafii Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2018.
- Wojciechowska U. (red.), *Płynność finansowa polskich przedsiębiorstw w okresie transformacji gospodarki. Aspekty mikroekonomiczne i makroekonomiczne*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Handlowej, Warszawa 2001.
- Wypych M., *Finanse przedsiębiorstwa z elementami zarządzania i analizy*, Wydawnictwo Absolut, Łódź 2000.
- Wyrwicka M.K., Jaźwińska D., *Percepcja uwarunkowań rozwoju przedsiębiorstw*, „Ekonomia i Zarządzanie” 2014, nr 2.
- Zhang X., Roe M., *Maritime Container Port Security. USA and European Perspectives*, Palgrave Macmillan, London 2019.
- Zielińska-Chmielewska A., Kalinowski S., *Kształtowanie się strategii finansowania w wybranych przedsiębiorstwach mięsnych w Polsce w latach 2007–2013*, „Handel Wewnętrzny” 2016, nr 1.
- Zięba R., *Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych*, [w:] D.B. Bobrow, E. Haliżak, R. Zięba (red.), *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 1997.
- Zięba R., *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, „Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej” 2012, nr 1.
- Zott Ch., Amit R., Massa L., *The business model: Recent developments and future research*, „Journal of Management” 2011, nr 37(4).
- Zwiech P., *Istota strategii firmy*, Katedra Mikroekonomii Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2009.

- Żuk K., Kwiecień A., *Analiza wskaźnikowa jako narzędzie wykorzystania danych ze sprawozdania finansowego przez użytkowników zewnętrznych i wewnętrznych*, [w:] H. Żukowska, A. Sposz, G. Zasuwa (red.), *Sprawozdawczość w procesie zarządzania i oceny działalności przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2016.
- Żukowska K., *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red.), *Trzy wymiary współczesnego bezpieczeństwa*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2014.

Netografia

- <http://www.sqas.pl> (dostęp: 20.01.2020)
- https://archiwum.mpit.gov.pl/media/15346/Raport_o_stanie_gospodarki_2015_pl.pdf (dostęp: 21.01.2020)
- <https://newconnect.pl/spolki> (dostęp: 5.01.2020)
- <https://sjp.pwn.pl> (dostęp: 12.12.2019)
- <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat> (dostęp: 19.01.2020)
- <https://www.gpw.pl/spolki> (dostęp: 5.01.2020)
- <https://www.iso.org.pl/uslugi-zarzadzania/wdrazanie-systemow/zarzadzanie-ryzykiem/iso-22301/> (dostęp: 20.01.2020)
- <https://www.iso.org.pl/uslugi-zarzadzania/wdrazanie-systemow/zarzadzanie-ryzykiem/iso-22301/> (dostęp: 20.01.2020)
- <https://www.iso.org.pl/uslugi-zarzadzania/wdrazanie-systemow/zarzadzanie-ryzykiem/iso-28000> (dostęp: 10.01.2020)
- <https://www.pkn.pl/> (dostęp: 12.12.2019)
- <https://www.timesofisrael.com/air-force-officer-admits-mistake-in-not-moving-jets-above-ground-during-flood/> (dostęp: 14.01.2020)

Spis tabel

Tabela 1.	Klasyfikacja zagrożeń ze względu na przedmiot zagrożenia	14
Tabela 2.	Mierniki oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, zaproponowane przez Konrada Raczkowskiego	22
Tabela 3.	Oznaczenia symboli wykorzystywanych w konstrukcji mierników oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, zaproponowanych przez Lidię Karbownik	24
Tabela 4.	Wybrane normy serii 28000	64
Tabela 5.	Podstawowe ekonomiczne, społeczne oraz środowiskowe dane – sektor H – transport i gospodarka magazynowa 2008–2017	75
Tabela 6.	Wskaźniki analityczne bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw	77
Tabela 7.	Liczba polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa i przedsiębiorstw ogółem	81
Tabela 8.	Wskaźniki płynności finansowej przedsiębiorstw	81
Tabela 9.	Wskaźniki rentowności przedsiębiorstw	82
Tabela 10.	Wskaźniki sprawności działania przedsiębiorstw	83
Tabela 11.	Wskaźniki zadłużenia przedsiębiorstw	85
Tabela 12.	Wskaźniki ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw	86
Tabela 13.	Syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw	87
Tabela 14.	Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw w latach 2008–2017	88
Tabela 15.	Syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw	89
Tabela 16.	Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw – 2008–2017	89
Tabela 17.	Syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw	90
Tabela 18.	Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw – 2008–2017	91
Tabela 19.	Syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw	92
Tabela 20.	Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw – 2008–2017	92
Tabela 21.	Syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej	93

Tabela 22.	Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstw – 2008–2017	94
Tabela 23.	Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw	95
Tabela 24.	Główne statystyki opisowe – syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego – 2008–2017	95
Tabela 25.	Mierniki wykorzystywane w ocenie efektywności gospodarowania aktywami obrotowymi	102
Tabela 26.	Mierniki wykorzystywane w ocenie płynności finansowej przedsiębiorstwa	103
Tabela 27.	Mierniki wykorzystywane w zapotrzebowaniu na kapitał pracujący przedsiębiorstwa	104
Tabela 28.	Średnie wartości współczynników ekonomicznej efektywności aktywów obrotowych, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	105
Tabela 29.	Średnie wartości współczynników płynności finansowej, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	107
Tabela 30.	Średnie wartości współczynników obrazujących zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	109
Tabela 31.	Wpływ rezerw i rozliczeń międzyokresowych biernych na wynik finansowy przedsiębiorstwa	112
Tabela 32.	Mierniki wykorzystywane w ocenie gospodarki rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi biernymi przedsiębiorstwa	113
Tabela 33.	Średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	114
Tabela 34.	Średnie wartości współczynników: istotności rezerw oraz wpływu zmiany stanu rezerw na wynik finansowy netto, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	117
Tabela 35.	Związki korelacyjne między wybranymi współczynnikami bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	120

Spis rysunków

Rysunek 1.	Bogini Securitas	12
Rysunek 2.	Zarządzanie bezpieczeństwem finansowym w przedsiębiorstwie	31
Rysunek 3.	Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa	32
Rysunek 4.	Decyzje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem finansowym a maksymalizacja wartości przedsiębiorstwa	33
Rysunek 5.	Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa – obszary	34
Rysunek 6.	Rodzaje analizy bezpieczeństwa finansowego	35
Rysunek 7.	Wieloczynnikowy model bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa	42
Rysunek 8.	Strategie bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw	45
Rysunek 9.	Obszary działania przedsiębiorstw i ich wpływ na bezpieczeństwo finansowe	51
Rysunek 10.	Zagrożenia w łańcuchu dostaw	60
Rysunek 11.	Liczba polskich przedsiębiorstw sektora H – transport i gospodarka magazynowa i przedsiębiorstw ogółem	80
Rysunek 12.	Linie trendu – syntetyczny wskaźnik płynności finansowej przedsiębiorstw	88
Rysunek 13.	Linie trendu – syntetyczny wskaźnik rentowności przedsiębiorstw	90
Rysunek 14.	Linie trendu – syntetyczny wskaźnik sprawności działania przedsiębiorstw	91
Rysunek 15.	Linie trendu – syntetyczny wskaźnik zadłużenia przedsiębiorstw	93
Rysunek 16.	Linie trendu – syntetyczny wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej	94
Rysunek 17.	Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw	96
Rysunek 18.	Prognoza syntetycznego wskaźnika bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw na lata 2018–2020	96
Rysunek 19.	Średnie wartości współczynników efektywności ekonomicznej aktywów obrotowych, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017	106
Rysunek 20.	Średnie wartości współczynników płynności finansowej, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017	108
Rysunek 21.	Średnie wartości współczynników ilustrujących zapotrzebowanie na kapitał obrotowy netto, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017	110

Rysunek 22. Średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rezerwami i rozliczeniami międzyokresowymi, obliczone dla logistycznych spółek giełdowych w okresie 2008–2017	115
Rysunek 23. Średnie wartości współczynników zabezpieczenia finansowego rozliczeniami międzyokresowymi biernymi, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017	116
Rysunek 24. Średnie wartości współczynników istotności rezerw, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017	118
Rysunek 25. Średnie wartości współczynników wpływu zmiany stanu rezerw na wynik finansowy netto, obliczone dla spółek logistycznych w poszczególnych latach horyzontu 2008–2017	118