

Szczecin, 22.09.2018 roku

Prof. dr hab. Wojciech Bąkowski
Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Ul. Cukrowa 8, 71 – 004 Szczecin
wojciech.bakowski@wzieu.pl

Recenzja

Rozprawy doktorskiej mgr inż. Andrzeja Abramowicza

pt.: Efekty ekonomiczne pomocy publicznej na restrukturyzację przedsiębiorstw
sektora transportu

1. Wybór tematu i przedmiotu rozprawy

Sektor transportu podobnie jak cała gospodarka narodowa podlegał procesom restrukturyzacji. W każdej z gałęzi transportu zakres restrukturyzacji był uzależniony od jej znaczenia dla gospodarki narodowej i podatności na przeprowadzenie zmian organizacyjno-prawnych i własnościowych. Najliczniejszą zbiorowość przedsiębiorstw w sektorze transportu, która podlegała zmianom własnościowym była Państwowa Komunikacja Samochodowa (około 176 przedsiębiorstw). Część tych przedsiębiorstw została sprywatyzowana, część skomunalizowana, a część nadal pozostała własnością Skarbu Państwa. Przedsiębiorstwa te zależnie od popytu, konkurencji, wiedzy i umiejętności kierujących, struktury majątkowej, kapitału nie zawsze uzyskiwały nadwyżkę i zadawalającą płynność finansową. W przedsiębiorstwach, które w horyzoncie trzech i więcej lat nie wykazywały efektywnego działania lub ponosiły straty mogły się ubiegać o pomoc publiczną. Zgodnie z przewidywaniami, otrzymana pomoc w postaci wsparcia finansowego miała uruchomić proces restrukturyzacji w celu przywrócenia równowagi ekonomicznej i uniknięcia upadłości bądź likwidacji.

Mgr inż. Andrzej Adamowicz przedstawił w swoim doktoracie problem naukowy w postaci pytania badawczego "Czy pomoc publiczna udzielona przez państwo polskie na restrukturyzację przedsiębiorstw transportowych przyczyniła się do poprawy ich sytuacji finansowej i ekonomicznej oraz odzyskania zdolności do konkurowania na rynku transportowym"?

Dla zweryfikowania rzeczywistych skutków pomocy publicznej Doktorant wytypował, jako podmiot badania siedem Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej (logo

PKS) z różnych rejonów kraju i jedno specyficzne przedsiębiorstwo PLLLOTS.A. Recenzent znając z praktyki wiele przedsiębiorstw z logo PKS (prywatne, komunalne i Skarbu Państwa) i uczestnicząc w Radzie Nadzorczej PKS Gryfice od dwudziestu dwóch lat ocenia, że podjęty temat pt.: "Efekty ekonomiczne pomocy publicznej na restrukturyzację przedsiębiorstw sektora transportu" jest problemem naukowym.

2. Cel badawczy i teza pracy

Mgr inż. Andrzej Adamowicz w oparciu o swoją wiedzę zaczerpniętą z literatury i doświadczenia zdobytego w praktyce sformułował cel, jaki zamierza osiągnąć w swojej pracy doktorskiej. Celem tym jest ocena efektów pomocy publicznej badanych przedsiębiorstw w zakresie przeprowadzonej restrukturyzacji i zdolności do konkurowania na rynku transportowym. Zalecenia teorii organizacji i zarządzania stosowane w praktyce wskazują, że w przypadku braku zdolności przedsiębiorstwa do generowania zysku i zachowania płynności finansowej należy przeprowadzać restrukturyzację.

Z kolei restrukturyzacja nie tylko wymaga przemian w sposobie zarządzania, strukturze majątku i zatrudnienia, ale także zewnętrznej pomocy finansowej. W przypadku przedsiębiorstw będących własnością Skarbu Państwa wskazana jest pomoc ze strony państwa polskiego. W celu badawczym Doktorant wskazuje na zakres rozważań, jaki ma przeprowadzić, aby udowodnić podstawową tezę rozprawy doktorskiej. Stwierdzam, że cel pracy został poprawnie postawiony.

Doktorant znając realia funkcjonowania przedsiębiorstw transportu z logo (PKS) oraz informacje podawane w piśmiennictwie zawodowym i naukowym sformułował następującą tezę: "Pomoc publiczna na restrukturyzację przedsiębiorstw transportu pasażerskiego w niewielkim stopniu przyczyniła się do długoterminowej poprawy ich sytuacji finansowej i ekonomicznej oraz do odzyskania trwałej zdolności do konkurowania na rynku przewozów pasażerskich". Poza tezę główną przedstawił pięć logicznie zazębiających się hipotez pozwalających zweryfikować tezę rozprawy doktorskiej. Wyraźnie został ustalony zakres i obszar tematyczny prowadzonych badań naukowych.

3. Ocena wykorzystanych metod w rozprawie doktorskiej

Pan mgr inż. Andrzej Abramowicz przedstawił klasyczne metodycznie podejście naukowe do rozwiązania postawionego problemu badawczego. Rozważania rozpoczął od ogólnych pojęć, klasyfikacji, poglądów, jakie można znaleźć w literaturze naukowej zarówno krajowej jak i zagranicznej odnośnie pomocy publicznej, jako instrumentu regulacji ekonomicznej w ujęciu makro. Przedstawia w oparciu o zawarte w teorii ekonomii wytyczne dla roli państwa jako organu, który ma istotny wpływ na funkcjonowanie rynku.

Opiera się o rozważania znanych z autorytetu ekonomistów zagranicznych i krajowych w zakresie niedoskonałości roli rynku jako regulatora równowagi ekonomicznej. Doktorant przedstawia w początkach swojej rozprawy doktorskiej teoretyczne podejście do badania roli, form i cech charakterystycznych dla stosowania pomocy publicznej jako narzędzia do oddziaływania na funkcjonowanie rynku. Wykazuje tym samym, że posiada dobre teoretyczne podstawy do rozwiązania problemu badawczego jaki podjął w pracy doktorskiej. W rozdziale drugim przedstawia swoje podejście naukowe do przedmiotu pomocy publicznej uwzględniając formalne zasady i procedury, jakie obowiązują w systemie Unii Europejskiej i w Polsce.

W rozdziale trzecim przedstawia założenia, jakie przyjął w ocenie sytuacji ekonomicznej badanych przedsiębiorstw. Wykorzystuje zestaw wskaźników oceniających: rentowność, płynność, zadłużenie kapitału oraz produktywność. Omówione formuły w jednostkach mierzalnych są wykorzystywane w praktyce oceny działania przedsiębiorstw. Obok metody wskaźnikowej wykorzystał również inne podejście badawcze oparte na modelach opisanych i szeroko stosowanych w praktyce badawczej dwóch, znanych w kraju autorytetów: modelu prof. E. Mączyńskiej i modelu W. Frąckowiaka. Dzięki tym modelom uszczegóławia metodyczne podejście do wskazania poziomu kondycji ekonomicznej badanych przedsiębiorstw. Wykorzystanie tych modeli pozwala w sposób mierzalny wskazać według czterech skal, w jakiej sytuacji znajduje się przedsiębiorstwo (od zagrożenia upadłością do dobrej oceny ekonomicznej).

Doktorant przeprowadza ocenę majątku i źródeł jego finansowania na podstawie danych zaczerpniętych z bilansu każdego z badanych przedsiębiorstw z okresu trzech lat. Ocena w tym zakresie wyrażona jest w sposób logicznych zależności i ma charakter opisowy. W podobny sposób przeprowadza ocenę zmian

przychodów i kosztów z danych zawartych w rachunkach zysków i strat. Każde z badanych przedsiębiorstw w zakresie opłacalności prowadzonej działalności, płynności finansowej, efektywności kapitałów własnych i produktywności wskazywały na bardzo złą sytuację ekonomiczną. Doktorant zweryfikował metodę oceny przeprowadzonej poprzez wskaźniki finansowo-ekonomiczne za pomocą modeli E .Mączyńskiej i W. Frąckowiaka. Według tak poprawnie przeprowadzonej metodyki stwierdza, że wszystkie z badanych przedsiębiorstw w czasie kilku lat były zagrożone upadłością lub znajdowały się na pograniczu upadłości. Zaprezentowane oceny badanych przedsiębiorstw dotyczyły okresu przed wystąpieniem o pomoc publiczną. Doktorant potwierdził słuszność potrzeby udzielenia pomocy publicznej badanym przedsiębiorstwom.

W przedostatnim rozdziale Doktorant w sposób opisowy, ale wsparty danymi z materiałów źródłowych przedstawił ocenę przeprowadzonych procesów udzielenia pomocy publicznej. Dla każdego z badanych przedsiębiorstw opisał według standardu: zakres działań restrukturyzacyjnych oraz ich efekty, koszty restrukturyzacji, źródła finansowania i prognozę finansową na następne lata.

W tym zakresie rozprawy, Doktorant nie przeprowadził krytycznej oceny metodyki, jaką posługiwali się autorzy (liderzy lub wynajęci specjaliści), co do przewidywanych prognoz finansowych każdego z przedsiębiorstw PKS. Nie dokonał oceny jakości opracowań, z których powinno wynikać z marginesem ryzyka (podobnie jak ma to miejsce w badaniu opłacalności podejmowania decyzji o inwestycjach) osiągnięcie rentowności.

Recenzent zna kilka przykładów opracowań, z których wynikało, że przedsiębiorstwa PKS będące własnością Skarbu Państwa podlegały komercjalizacji i przekształcane były w spółki z kapitałem gminy. Także należało przedstawić analizę o opłacalności takiej restrukturyzacji w procesie komercjalizacji. W każdym przypadku wskazywano, że po komercjalizacji i dokapitalizowaniu z budżetu samorządu (najczęściej na zakup autobusów), spółka będąca własnością gminy-powiatu, działając na lokalnym rynku (nie obsługująca komunikacji miejskiej) będzie działała rentownie. Dominująca liczba skomercjalizowanych spółek PKS działających na obszarze wschodniej Polski generowała straty i była dokapitalizowana przez samorządy. Dobrze mi znanym przykładem jest PKS Świdwin (podlegający badaniu w rozprawie doktorskiej), wszystkie elementy tego przedsiębiorstwa były w znaczeniu ekonomicznym i rzeczowym (zdevastowany

tabor) "chore", a jednak z planu restrukturyzacji wynikało, że pewna pomoc publiczna pozwoli na uzyskanie rentowności i spółka będzie mogła obsługiwać lokalny rynek przewozów pasażerskich. Od momentu likwidacji (2013 rok) cały lokalny rynek byłego PKS Świdwin obsługuje prywatne przedsiębiorstwo PKS Gryfice i na tym obszarze działa rentownie.

W rozprawie doktorskiej przedstawione zostały mocne i słabe strony samego procesu restrukturyzacji od wystąpienia o pomoc publiczną każdej spółki do władz państwowych, aż do pozyskania środków finansowych. W tej analizie Doktorant zwrócił głównie uwagę na czas trwania całej procedury pomocy publicznej wynoszący co najmniej 2 lata. Była to jedna z przyczyn, które wpłynęły na niepowodzenie restrukturyzacji. Dodatkowymi utrudnieniami, w racjonalnym wykorzystaniu pomocy publicznej było pozyskanie z własnych źródeł środków finansowych (np.: Busko Zdrój), oraz stosowanie tzw. środków kompensacyjnych. Opis procesu przeprowadzenia pomocy publicznej został poprawnie wsparty zestawieniami liczbowymi w kategoriach finansowych oraz czasu trwania całego procesu.

W rozprawie nie pojawia się odwołanie do strategii, jaką przyjęły poszczególne spółki. Prawdopodobnie pracownicy poszczególnych spółek takich dokumentów nie opracowały, co świadczy o dużej słabości intelektualnej kadry kierowniczej tych spółek. Doktorant nie podniósł również problemu wymiany kadry kierowniczej. We wszystkich podmiotach gospodarczych, które wymagają po prostu nazwanej "naprawy" nie mogą uczestniczyć te same osoby, które doprowadziły do stanu bliskiego upadłości danego podmiotu gospodarczego. To zagadnienie, bardzo ważne z punktu widzenia zarządzania, zostało pominięte pomimo, że treść rozprawy dotyczy tylko zagadnień finansowych.

W ostatnim rozdziale Doktorant wskazuje jednoznacznie na udowodnienie postawionej tezy w rozprawie doktorskiej. Skuteczność pomocy publicznej poza PLL LOT S.A. sprowadziła się do przedłużenia czasu działalności gospodarczej każdej z badanych spółek. Spółka PKS Świdwin uzyskała pomoc publiczną, ale podjęto decyzje o jej likwidacji przed skorzystaniem z pomocy. Spółki w Busku Zdroju, Puławach i Lublińcu wytrzymały nieco dłużej, ale także ogłosiły upadłość, bądź zostały zlikwidowane. Natomiast trzy pozostałe spółki w Staszowie, Ostrowcu Świętokrzyskim i Ostrowie Wielkopolskim jeszcze działają na rynku, ale w prawidłowej ocenie Doktoranta, pomoc publiczna na restrukturyzację nie poprawiła

ich wyposażenia w aktywa niezbędne do prowadzenia działalności gospodarczej. Nadal niekorzystnie kształtuje się struktura kapitałowa, generowane są straty z działalności przewozowej. Kondycja ekonomiczna egzystujących spółek wskazuje, że są one nadal na pograniczu upadłości. Doktorant nie zastosował w swojej ocenie wykorzystanych wcześniej modeli E. Mączyńskiej i W. Frąckowiaka, aby w sposób wyraźny wskazać, czy są to podmioty kwalifikujące się do upadłości.

4. Krytyczne uwagi w zakresie metodyki

We wszystkich przedsiębiorstwach PKS, jakie istniały z początkiem reformy gospodarczej znacznie miał rozbudowany majątek i zakres działalności pomocniczej w stosunku do usług przewozowych. Przedsiębiorstwa te, w momencie pojawienia się liberalizacji rynku, rozpoczęły wykorzystywać ten potencjał do odpłatnego świadczenia usług poza przewozowych. Do tych usług najczęściej zaliczały się: sprzedaż paliwa, sprzedaż używanych i nowych części zamiennych, kontroli pojazdów, napraw i remontów taboru, mycia taboru, usług na terenie dworców. Ta działalność niewątpliwie przyczyniała się do zwiększenia przychodów (sprzedaży). Jednak koszty stałe tych usług (głównie płacy), niekiedy przewyższały kwoty przychodów. Zdanych zawartych w doktoracie wynika że przychody ze sprzedaży towarów i materiałów wynosiły od 30-50% całości przychodów w badanych spółkach. Należało tej kwestii poświęcić więcej uwagi bo właśnie restrukturyzacja polega na tym aby zakres działalności generujący nadwyżkę kosztów nad przychodami wyeliminować (outsourcing). W kraju istnieją przewoźnicy, którzy nie posiadają swojego zaplecza technicznego, dworców a nawet kas sprzedaży biletów, a mimo wszystko weszli na rynek przewozowy i działają efektywnie.

Drugą krytyczną uwagę zgłaszam pod adresem wprowadzenia do obszaru badawczego Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Uważam, że pomimo przynależności tego podmiotu gospodarczego do sektora transportu nie należało się nim zajmować we wspólnym rozpatrywaniu z przedsiębiorstwami PKS z uwagi: na specyfikę (choćby przychody z usług mają charakter międzynarodowy) wielkości kapitału, technologii oraz olbrzymiego, w stosunku do pozostałych, badanych podmiotów znaczenia dla naszego państwa. Samo analizowanie takiego "kolosa" finansowego jest nieporównywalne do funkcjonowania np.: PKS Świdwina. Dlatego w swojej recenzji nie odnoszę się do tej organizacji. Uważam, że próba badawcza

opisana metodycznie i analitycznie jest poprawnie przeprowadzona na wybranych spółkach.

Konkluzja

Pan mgr inż. Andrzej Abramowicz w recenzowanej rozprawie zaprezentował znajomość wiedzy z nauki ekonomii i nauki o transporcie. Podjął rozwiązanie problemu badawczego istotnego z punktu teoretycznego, jaki praktyki. Przetworzył oryginalną metodykę badania problemu nakreślonego w tytule rozprawy. Sprawnie i ze znajomością posługuje się narzędziami o charakterze ilościowym. Potrafi w oparciu o udokumentowane informacje wyciągać prawidłowe wnioski użyteczne dla teorii i praktyki.

Oceniam, że Doktorant jest pozytywnie nastawiony do twórczego prowadzenia badań naukowych w obszarze problemów ekonomicznych, nie tylko w odniesieniu do sektora transportowego. Wykazany brak oceny ekonomicznej sprzedaży usług poza transportowych, w poszczególnych spółkach jest uchybieniem metodycznym, ale nie obniża rangi przedstawionych wywodów naukowych rozprawy doktorskiej.

Jednoznacznie stwierdzam, że rozprawa doktorska Pana mgr inż. Andrzeja Abramowicza pt.: „Efekty ekonomiczne pomocy publicznej na restrukturyzację przedsiębiorstw sektora transportu” w pełni odpowiada wymaganiom stawianym rozprawom doktorskim, zgodnie z ustawą o stopniach naukowych i tytule naukowym w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2015 roku i wnoszę o dopuszczenie jej do publicznej obrony.

*Bzereciń 22.08.2018r.
prof. Wojciech Bolewski*