

# Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy  
Electronic Scientific Journal  
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 3 Issue 2 (2012) 9-20  
ISSN 2082-677X

## KONDYCJA EKONOMICZNA SEKTORA TSL W POLSCE W WARUNKACH GLOBALNEJ DEKONIUNKTURY GOSPODARCZEJ

Ryszard Rolbiecki

### Streszczenie

Aktualne tendencje zmian wskaźników makroekonomicznych świadczą o znacznej odorności polskiej gospodarki na dekonunkturę w krajach UE. Pojawia się w tej sytuacji pytanie, czy pozytywne sygnały w Polsce w odniesieniu do popytu krajowego, zewnętrznego, wielkości produkcji przemysłowej i budowlanej są na tyle trwałe, że przekładają się na poprawę kondycji ekonomicznej w branży TSL. Stąd też celem artykułu jest analiza kondycji ekonomicznej sektora TSL, który jest uznawany za jeden z ważniejszych barometrów koniunktury gospodarczej. Badania te przeprowadzone zostały w oparciu o dane statystyczne GUS prezentowane w ramach działu transport i gospodarka magazynowa. Ponieważ dane te nie obejmują szeroko pojętych usług logistycznych, trzeba mieć świadomość, że wyniki przedstawionych badań mogą być jedynie pewnym odzwierciedleniem tendencji zmian kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw w całym sektorze TSL.

**Słowa kluczowe:** sektor TSL, przewozy ładunków, kondycja ekonomiczna przedsiębiorstwa, koniunktura gospodarcza

### Wstęp

Kondycja ekonomiczna przedsiębiorstwa jest odzwierciedleniem efektywności gospodarowania we wszystkich obszarach jego działalności. Kondycję ekonomiczną odzwierciedla stan sprawności finansowej i techniczno-ekonomicznej, która wyraża w efektywności przebiegu procesu transformacji elementów wejściowych (zasobów, nakładów) w określone efekty wyjściowe (efekty produkcyjne, finansowe)<sup>1</sup>.

Zgodnie z tym ujęciem analiza kondycji ekonomicznej pojedynczego przedsiębiorstwa, czy też przedsiębiorstw danej branży obejmuje nie tylko analizę finansową, dotyczącą oceny

<sup>1</sup> B. Woźniak-Sobczak, *Aktywne i pasywne inwestycje przedsiębiorstwa*, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2001, s. 20.

efektywności całokształtu działalności, ale także analizę techniczno-ekonomiczną polegającą na ocenie poszczególnych obszarów działalności przedsiębiorstwa i efektywności wykorzystania poszczególnych czynników produkcji. Analiza ta obejmuje przede wszystkim ocenę wielkości i struktury produkcji, analizę organizacji produkcji i metod wytwarzania, gospodarkę materiałową działalność zaplecza technicznego, ocenę wykorzystania zasobów pracy, analizę zbytu, działalności inwestycyjnej przedsiębiorstwa. W odróżnieniu od analizy finansowej, analiza techniczno-ekonomiczna przeprowadzana jest nie tylko w miernikach wartościowych, ale także w miernikach naturalnych lub umownych charakterystycznych dla danego odcinka działalności gospodarczej<sup>2</sup>.

W praktyce na ogół analiza kondycji przedsiębiorstwa ogranicza się do analizy finansowej. Tymczasem analiza techniczno-ekonomiczna jest istotnym jej uzupełnieniem i stanowi ważny element w procesie badania czynników kształtujących wynik finansowy przedsiębiorstwa.

Badania kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych w wymiarze techniczno-ekonomicznym i finansowym są ważną podstawą zarządzania działalnością przedsiębiorstw transportowych. Badania te są także istotne z punktu widzenia makroekonomicznego. Sytuacja ekonomiczna branży TSL jest w znacznym stopniu uwarunkowana czynnikami makroekonomicznymi. Dlatego też osiągnięte wyniki produkcyjne i finansowe w sektorze TSL są jednym z ważniejszych mierników odzwierciedlających ogólną kondycję całej gospodarki.

## 1. Analiza wyników przewozowych przedsiębiorstw transportowych

Analiza produkcji usług transportowych, w tym przede wszystkim analiza wielkości przewozów stanowi podstawowy obszar analizy techniczno-ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych. Istotność badań w tym zakresie wynika z faktu, że wielkość realizowanych przewozów bezpośrednio decyduje o efektywności wykorzystania poszczególnych zasobów zaangażowanych w procesie transportowym. Czynnikiem ten ma istotne znaczenie zwłaszcza w gałęziach transportu, w których znaczny udział w całokształcie kosztów działalności stanowią koszty stałe. Spadek przewozów w tych gałęziach oznacza bowiem w konsekwencji ograniczoną możliwość pokrywania kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Przewozy ładunków w gałęziach transportu w Polsce w 2009 r. wynosiły 1691,0 mln ton i mimo dekonjunktury gospodarczej były o 10,3% wyższe niż w 2007 r. i 2,1% wyższe aniżeli w 2008 r. (rys. 1).

Ta pozytywna tendencja, mimo ogólnoswiatowej dekonjunktury gospodarczej, utrzymywała się w Polsce także w 2011 r. Z danych dla grupy podmiotów transportowych o liczbie pracujących powyżej 9 osób wynika, że 2011 r. przewozy ładunków w Polsce wynosiły 468,7 mln ton i był to wynik o 8,8% wyższy niż w 2010 r.<sup>3</sup>

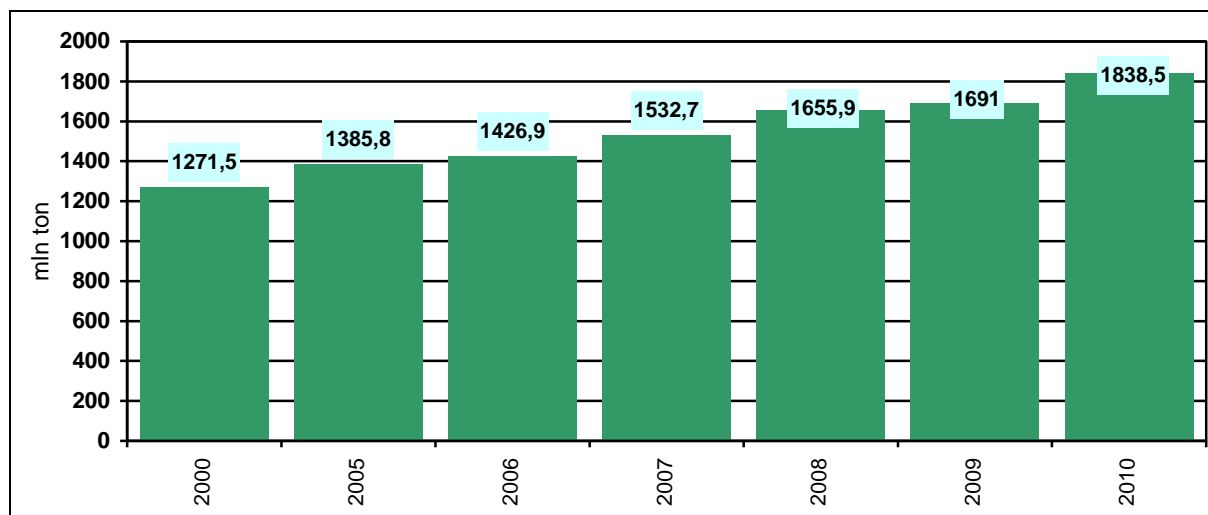
**Z analizy w układzie gałęziowym wynika, że ogólnoswiatowa dekonjunktura gospodarcza przede wszystkim niekorzystnie wpłynęła na wyniki przewozowe transportu morskiego, wodnego śródlądowego i kolejowego (rys.2).** Przewozy ładunków żegluga morską w 2009 r. stanowiły 89,8% poziomu zrealizowanego 2008 r. Jeszcze większy spadek przewozów w tej gałęzi transportu odnotowano w 2010 r., które w porównaniu do 2008 r. obniżyły się o 20,0%, a w porównaniu do 2009 r. – o 10,8%.

Spadek przewozów w tej gałęzi transportu obserwowany był także w 2011 r. W okresie styczeń – grudzień 2011 r. przewozy w transporcie morskim były o 15,8% niższe aniżeli w porównywalnym okresie roku poprzedniego<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> F. Bławat, *Podstawy analizy ekonomicznej. Teorie, przykłady, zadania*, CedeWu sp. z o.o., Warszawa 2011, s. 20-21.

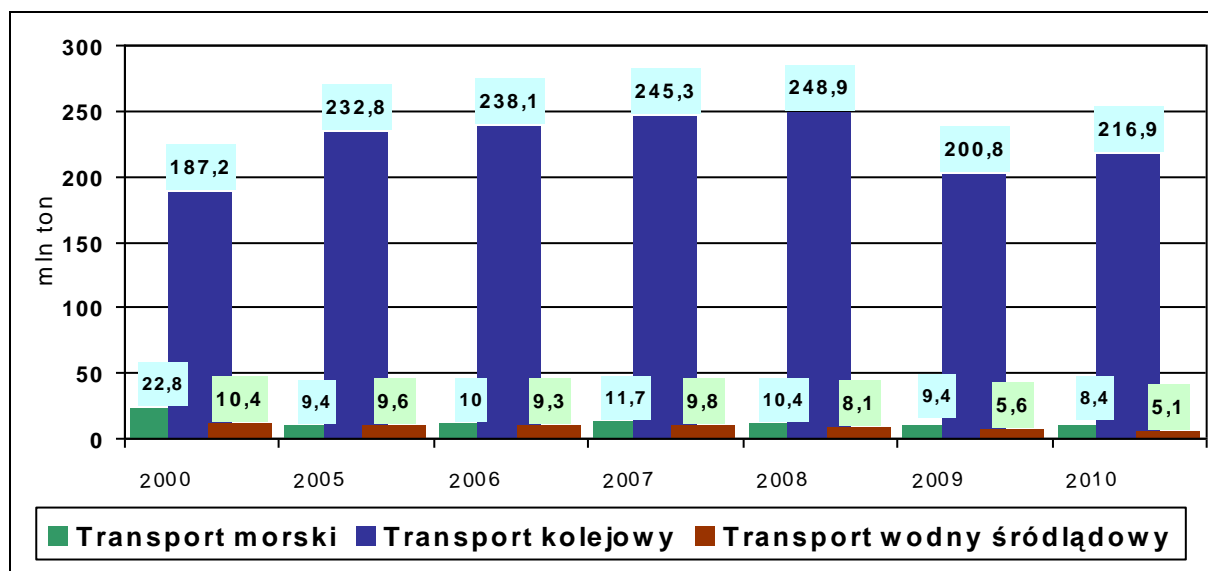
<sup>3</sup> *Biuletyn statystyczny*, GUS, Warszawa 2011, nr 12.

<sup>4</sup> Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju. Listopad 2011, GUS, Warszawa, grudzień 2011.



Rysunek 1. Przewozy ładunków w transporcie ogółem w mln ton w latach 2000-2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Transport wyniki działalności w 2010*, GUS, Warszawa 2011



Rysunek 2. Przewozy ładunków w transporcie morskim, kolejowym i wodnym śródlądowym w mln ton w latach 2000-2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Transport wyniki działalności w 2010...*

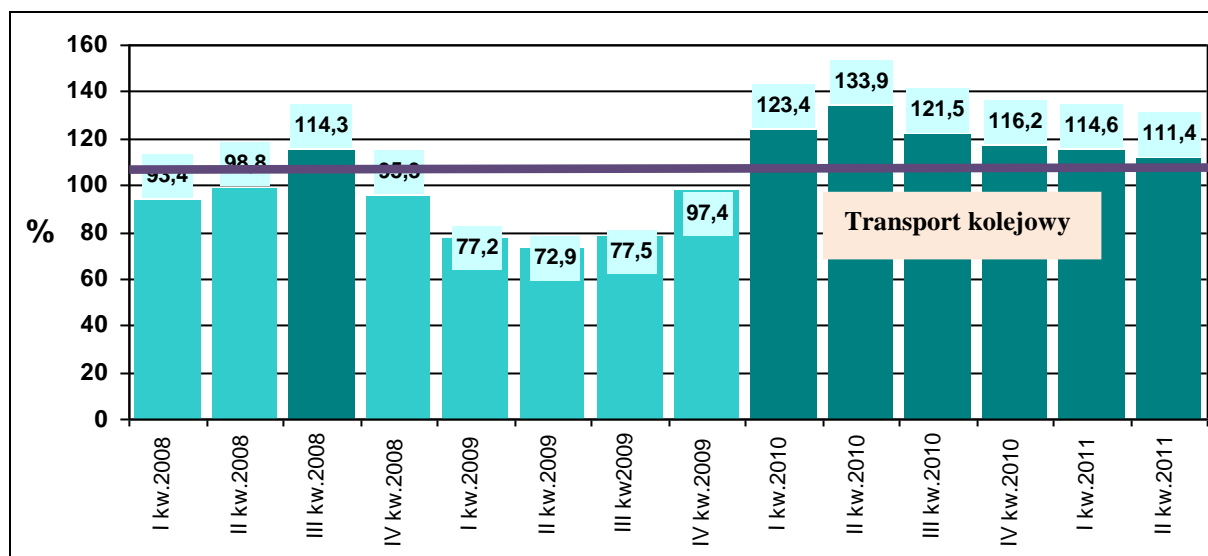
Poziom przewozów w transporcie morskim znajduje z kolei odzwierciedlenie w wielkości obrotów portów morskich. W listopadzie 2011 r. przeładowano w portach morskich 4,7 mln ton ładunków, tj. o 11,6% mniej niż w listopadzie 2010 r. Natomiast w okresie jedenastu miesięcy w 2011 r. przeładowano w portach morskich 53,1 mln ton i wynik ten był o 2,7% niższy niż przed rokiem<sup>5</sup>.

W największym stopniu spadek wyników przewozowych obserwowany jest w transporcie wodnym śródlądowym. Podczas gdy w 2007 r. tą gałęzią transportu przewieziono w Polsce prawie 10 mln ton, to w 2008 r. wynik ten był o 11,4% niższy. W 2010 r. przewieziono tą gałęzią transportu zaledwie 5,1 mln ton, tj. o 31,1% mniej aniżeli w 2008 r. i

<sup>5</sup> Ibidem.

48% mniej aniżeli w 2007 r. Tendencja do zmniejszania się przewozów w żegludze śródlądowej utrzymywała się także w 2011 r. Z danych GUS wynika, że w pierwszych jedenastu miesiącach 2011 r. przewozy w transporcie wodnym śródlądowym wyniosły zaledwie 3,3 mln ton, tj. o 31,3% mniej aniżeli w porównywalnym okresie 2010 r.<sup>6</sup>

**W transporcie kolejowym skutki spowolnienia gospodarczego były zauważalne przede wszystkim okresie pierwszej fali dekonjunktury gospodarczej w latach 2008-2009.** Jak wynika z rys. 3, w okresie tym najniższą dynamikę przewozów w tej gałęzi odnotowano w II kwartale 2009 r., kiedy to przewozy były o 27,1% mniejsze aniżeli w II kwartale 2008 r., w którym również zaobserwowano spadek przewozów w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego.



**Rysunek 3.** Dynamika przewozów ładunków w transporcie kolejowym (analogiczny okres roku poprzedniego =100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. *Transport i łączność*, stat.gov.pl (24.01.2012).

Od I kwartału 2010 r. jest notowany w tej gałęzi transportu wzrost przewozów ładunków, i mimo obniżającej się ich dynamiki od II kwartału 2010 r., wyniki przewozowe w transporcie kolejowym w Polsce w 2011 r. były lepsze aniżeli w 2010 r. W okresie styczeń-listopad 2011 r. przewieziono transportem kolejowym w Polsce 227,7 mln ton ładunków i był to wynik o 5,5% wyższy aniżeli w okresie jedenastu miesięcy 2010 r.<sup>7</sup>

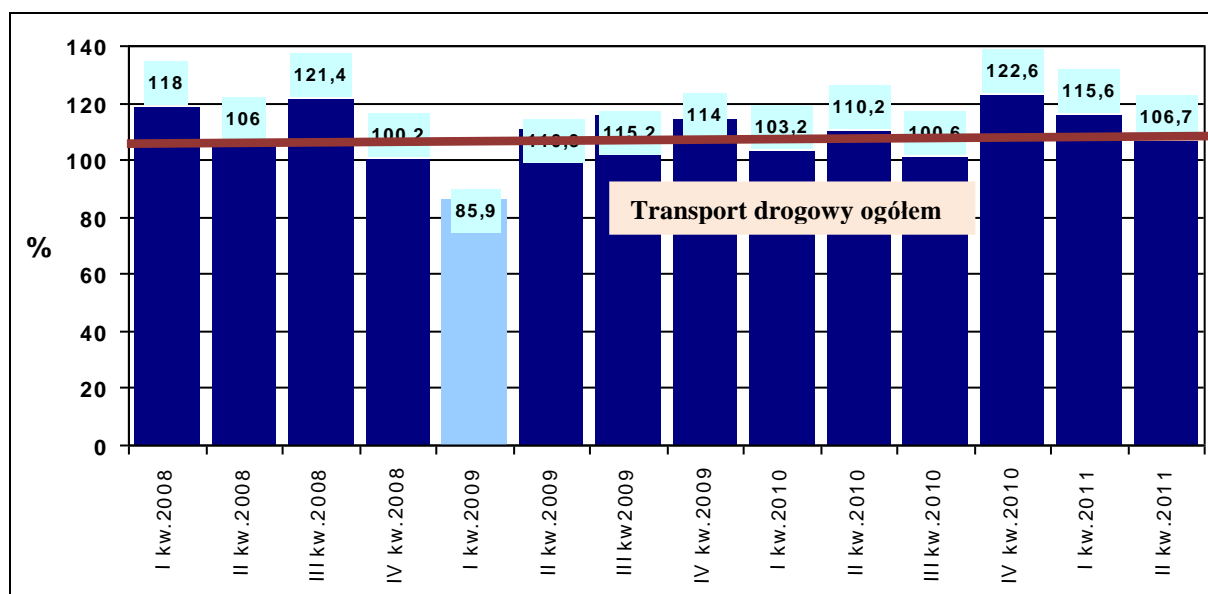
**Pod względem dynamiki zmian wolumenu przewozów ładunków znacznie bardziej odporną gałęzią transportu na spowolnienie gospodarcze okazał się transport drogowy, w tym transport zarobkowy.** Jak wynika z rys. 4 i 5, w latach 2008-2009 w transporcie drogowym ogółem tylko w I kwartale 2009 r., a w zarobkowym transporcie drogowym tylko w IV kwartale 2008 r. i I kwartale 2009 r. odnotowano spadek przewozów ładunków w porównaniu z odpowiednim okresem roku poprzedniego.

Na koniec II kwartału 2011 r. przewozy ładunków ogółem w tej gałęzi transportu były o 6,7% wyższe aniżeli w II kwartale 2010 r., a przewozy ładunków realizowane w ramach transportu zarobkowego były o 9,7% wyższe aniżeli w porównywalnym okresie roku poprzedniego. Na załamanie się koniunktury w tej gałęzi transportu nie wskazują także osiągnięte przewozy w ostatnich miesiącach 2011 r. W listopadzie 2011 r. w zarobkowym transportem drogowym

<sup>6</sup> Biuletyn statystyczn....

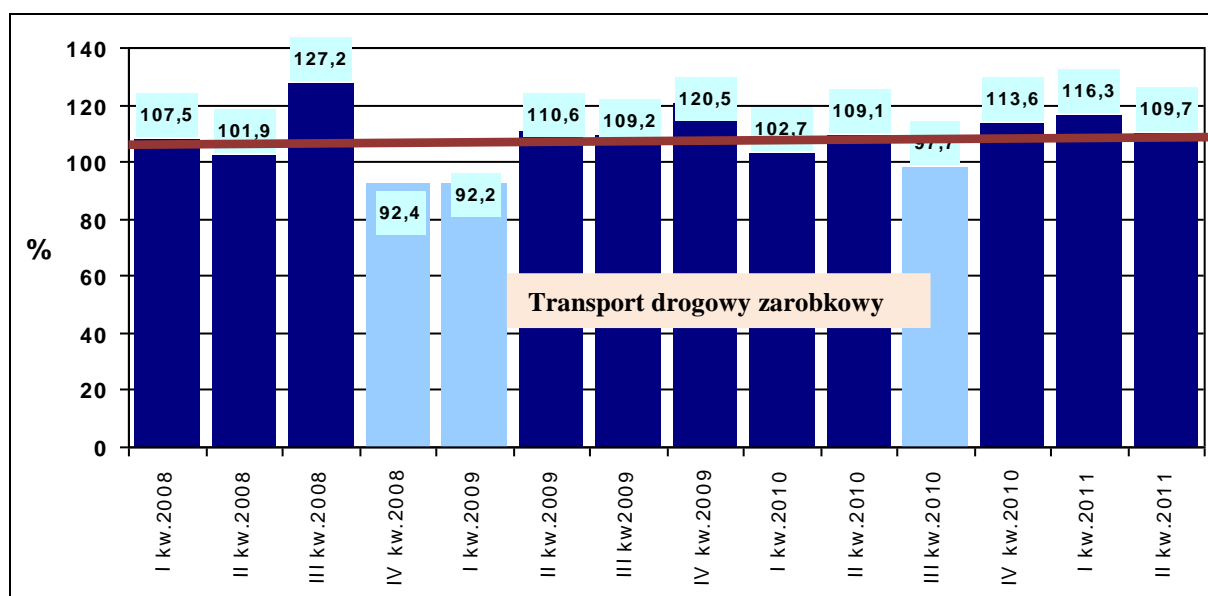
<sup>7</sup> Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej....

przewieziono w Polsce 13,8 mln ton ładunków, tj. o 21,1% więcej niż w listopadzie 2010 r., a w okresie jedenastu miesięcy 2011 r. przewieziono 143,2 mln ton, czyli o 22,4% więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego<sup>8</sup>.



**Rysunek 4.** Dynamika przewozów w transporcie drogowym (analogiczny okres roku poprzedniego =100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Transport i łączność*, stat.gov.pl (24.01.2012).



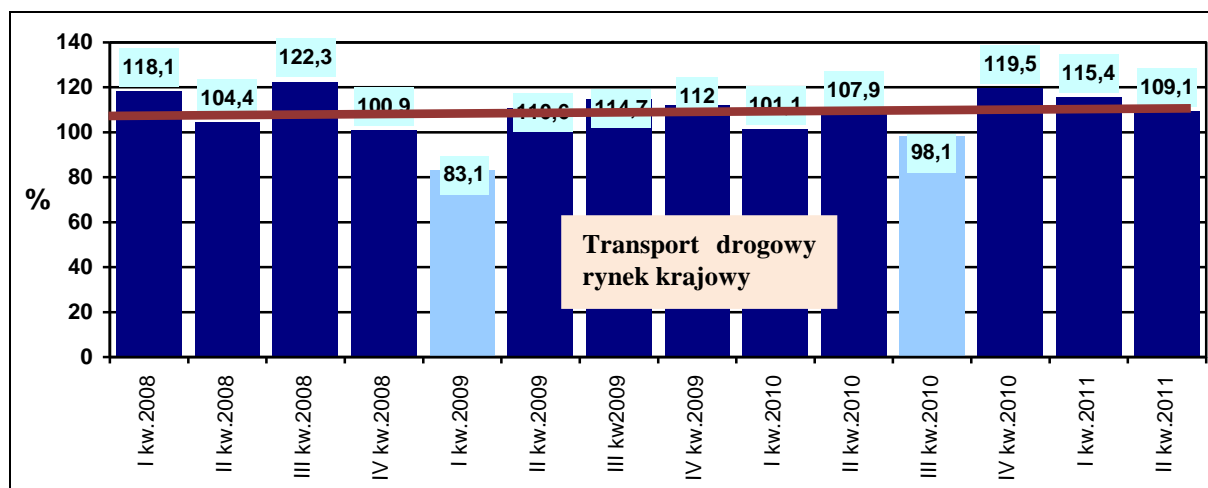
**Rysunek 5.** Dynamika przewozów w zarobkowym transporcie drogowym (analogiczny okres roku poprzedniego =100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Transport i łączność*, stat.gov.pl (24.01.2012).

<sup>8</sup> Ibidem.

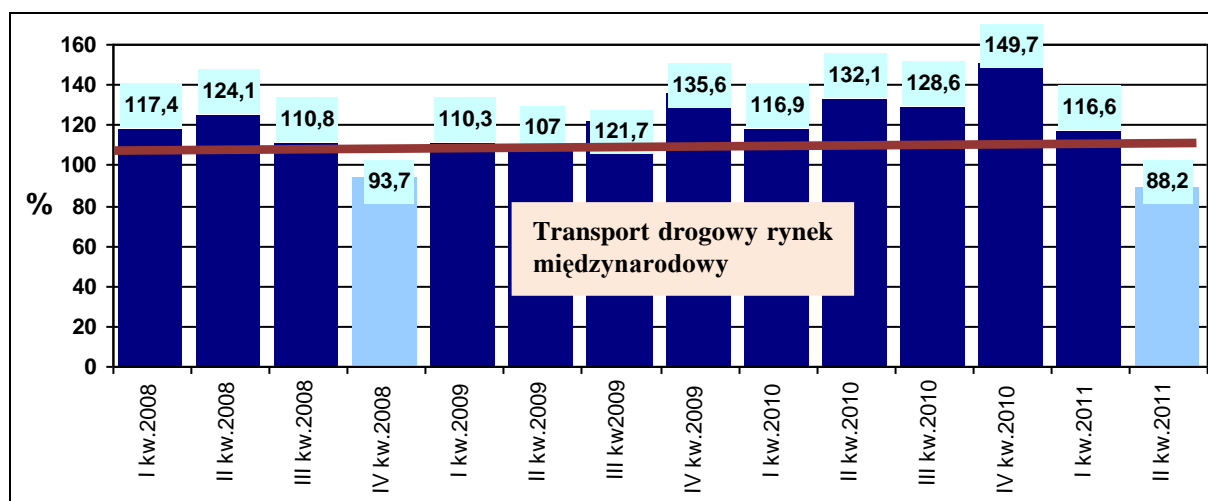
Z badań wynika, że popyt na przewozy ładunków transportem drogowym w relacjach krajowych charakteryzuje się umiarkowanym tempem wzrostu. W II kwartale 2011 r. przewozy te były o 9,1% wyższe niż w porównywalnym okresie roku poprzedniego (rys. 6).

Znacznie większe wahania przewozów ładunków transportem drogowym występują na rynku przewozów międzynarodowych (rys. 7). Przewozy te są bowiem w znacznie większym stopniu uzależnione od koniunktury gospodarczej partnerów handlowych Polski. Obserwowane w 2010 r. ożywienie gospodarcze w Niemczech korzystnie oddziaływało na wielkość popytu w relacjach międzynarodowych. Dynamika przewozów transportem drogowym w relacjach międzynarodowych w IV kwartale 2010 r., w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego, wynosiła nawet 149,7%.



**Rysunek 6.** Dynamika przewozów w transporcie drogowym na rynku krajowym (analogiczny okres roku poprzedniego =100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Transport i łączność, stat.gov.pl (24.01.2012).



**Rysunek 7.** Dynamika przewozów w transporcie drogowym (analogiczny okres roku poprzedniego =100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Transport i łączność, stat.gov.pl (24.01.2012).

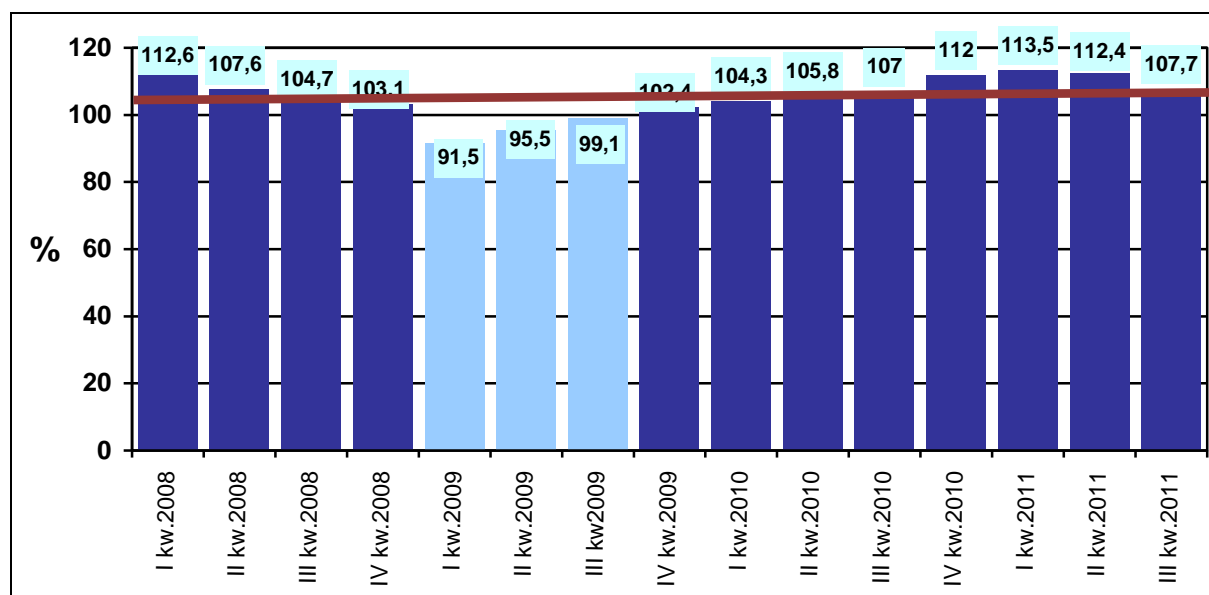
Aktualna recesja w krajach UE oznacza zmniejszenie popytu na przewozy ładunków transportem drogowym w obsłudze handlu zagranicznego. Jak wynika z badań w II kwartale 2011 r. przewozy ładunków transportem drogowym w relacjach międzynarodowych były o 11,8% mniejsze niż w II kwartale 2010 r.

Podsumowując, nie obserwuje się w Polsce w branży transportowej załamania wyników przewozowych. Przewozy ogółem, jak wcześniej wspomniano, wykazują tendencję wzrostową. Zmniejszenie się wyników produkcyjnych w transporcie jest natomiast udziałem gałęzi i przedsiębiorstw, których sytuacja ekonomiczna w większym stopniu jest uzależniona od koniunktury w skali globalnej.

## 2. Kondycja finansowa przedsiębiorstw transportowych

Syntetycznym miernikiem obrazującym sytuację finansową pojedynczego przedsiębiorstwa, czy też grupy przedsiębiorstw należących do danej branży są przychody ze sprzedaży, które obok kosztów działalności, są podstawowym czynnikiem determinującym wynik finansowy przedsiębiorstwa.

**Z analizy wynika, że dekonjunktura gospodarcza w latach 2008-2009 znalazła wyraźne odzwierciedlenie w poziomie przychodów branży transportu i gospodarki magazynowej w Polsce.** Okres pierwszych trzech kwartałów 2009 r. był bowiem okresem zmniejszania się realnych przychodów ze sprzedaży (rys. 8).



**Rysunek 8.** Dynamika sprzedaży wyrobów i usług transportu i gospodarki magazynowej (ceny stałe)

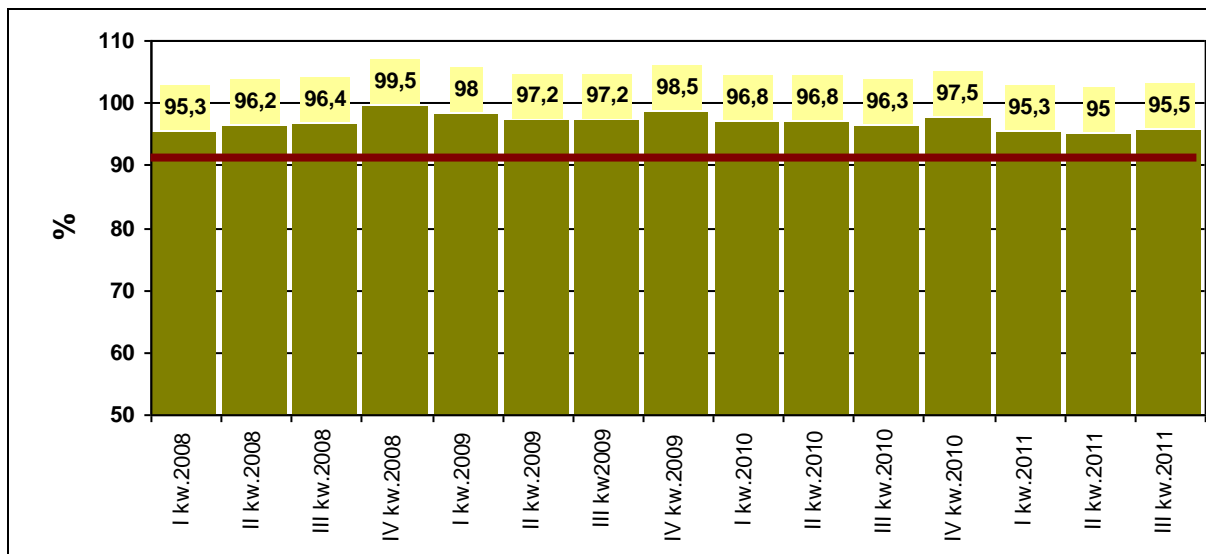
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Transport i łączność, stat.gov.pl (26.01.2012).

Wyższa dynamika sprzedaży w transporcie i gospodarce magazynowej (w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego) po pierwszej fali spowolnienia gospodarczego w Polsce pojawiła się po raz pierwszy w IV kwartale 2009 r., kiedy to przychody ze sprzedaży były o 2,4% wyższe aniżeli w IV kwartale 2008 r.

Na koniec III kwartału 2011 r., jak wynika z rys. 8, realne przychody w tej branży były o 7,7% wyższe aniżeli w analogicznym okresie roku poprzedniego. W listopadzie 2011 r. sprzedaż usług w tej branży była o 9,8% wyższa niż przed rokiem, natomiast w okresie jedenstu

miesiący 2011 r. odnotowany został - w porównaniu z porównywalnym okresem roku poprzedniego - wzrost przychodów o 10,7%<sup>9</sup>.

**Poważnym problemem przedsiębiorstw branży transportu i gospodarki magazynowej jest utrzymujący się wysoki poziom kosztów działalności.** Jak wynika z rys. 9, na koniec IV kwartału 2008 r. wskaźnik poziomu kosztów w transporcie i gospodarce magazynowej wzrósł do poziomu 99,5%, tj. pozwalającego na osiągnięcie skrajnie niskiej opłacalności świadczonych usług. Na koniec III kwartału 2011 r. wskaźnik ten obniżył się do poziomu 95,5%, lecz mimo to jest on zbyt wysoki (wartość uznana za maksymalną to 90%<sup>10</sup>), gdyż sytuacja ta oznacza, że przedsiębiorstwa mają poważne problemy z pokrywaniem kosztów działalności.



**Rysunek. 9.** Wskaźnik poziomu kosztów w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych, stat.gov.pl (26.01.2012).

Utrzymanie ciągłości realizowanych w przedsiębiorstwach procesów gospodarczych uwarunkowane jest w dużym stopniu zachowaniem płynności finansowej, rozumianej jako zdolność do regulowania bieżących zobowiązań, tj. płatnych w ciągu roku<sup>11</sup>

W okresie słabszej koniunktury przedsiębiorstwa na ogół wykazują ograniczoną skłonność do inwestycji, a większą skłonność do oszczędzania. Rosnące oszczędności powodują, w efekcie zwiększanie się płynności finansowej przedsiębiorstw. Jak wynika z rys. 10, **przedsiębiorstwa transportowe i gospodarki magazynowej charakteryzują się aktualnie wyższym poziomem płynności finansowej aniżeli w 2008 r.** Podczas gdy w 2008 r. przedsiębiorstwa tej branży wykazywały brak ogólnej płynności finansowej (tzw. płynność III stopnia), to od III kwartału w 2009 r. płynność ta kształtuje się w optymalnych granicach, umownie określonych w przedziale od 150-200%<sup>12</sup>. W III kwartale 2011 r. ogólny wskaźnik

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> M. Sierpińska, T. Jachna, *Ocena przedsiębiorstwa według standardów światowych*, PWN, Warszawa 2004, s.179.

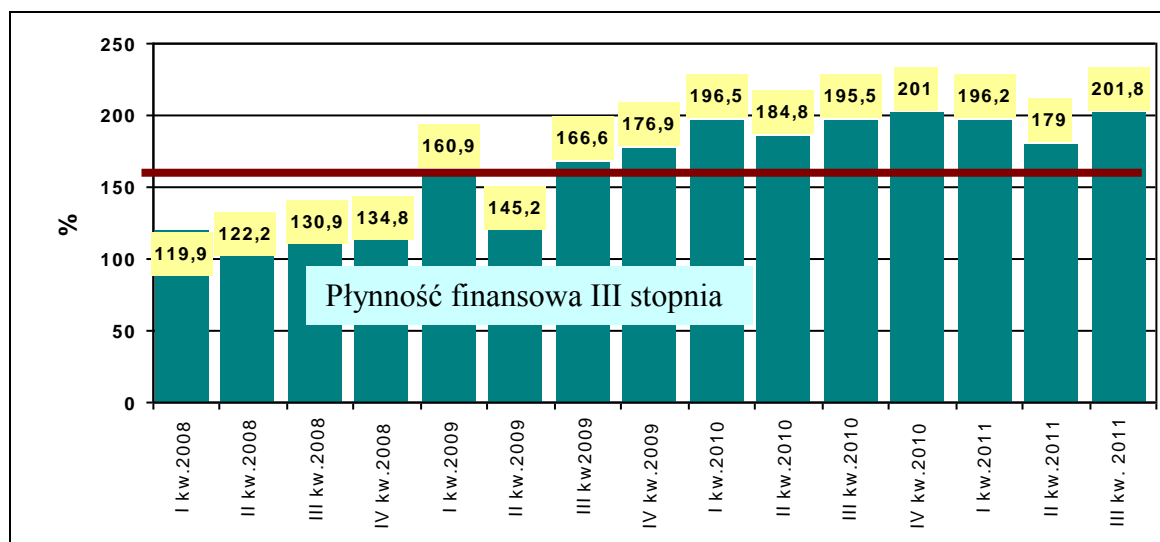
<sup>11</sup> *Analiza finansowa przedsiębiorstwa. Ujęcie sytuacyjne*, pod red. M. Hamrola. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2004, s.145.

<sup>12</sup> G. Michalski, *Płynność finansowa w małych i średnich przedsiębiorstwach*, PWN, Warszawa 2005, s. 58.



płynności finansowej w transporcie i gospodarce magazynowej wynosił 201,8%, co wskazuje nawet na pewną nadpłynność finansową tego sektora.

Poprawa płynności finansowej przedsiębiorstw transportowych jest efektem, jak wcześniej stwierdzono, zmniejszonej skłonności do inwestycji i zwiększania się przychodów ze sprzedaży. Dzięki temu przedsiębiorstwa wypracowały znaczną „*poduszkę finansową*”. Jednak zjawisko to dotyczy przede wszystkim przedsiębiorstw dużych i średnich. Natomiast małe przedsiębiorstwa tej branży wciąż mają problemy z terminowym ściąganiem należności i w efekcie z płaceniem zobowiązań bieżących.

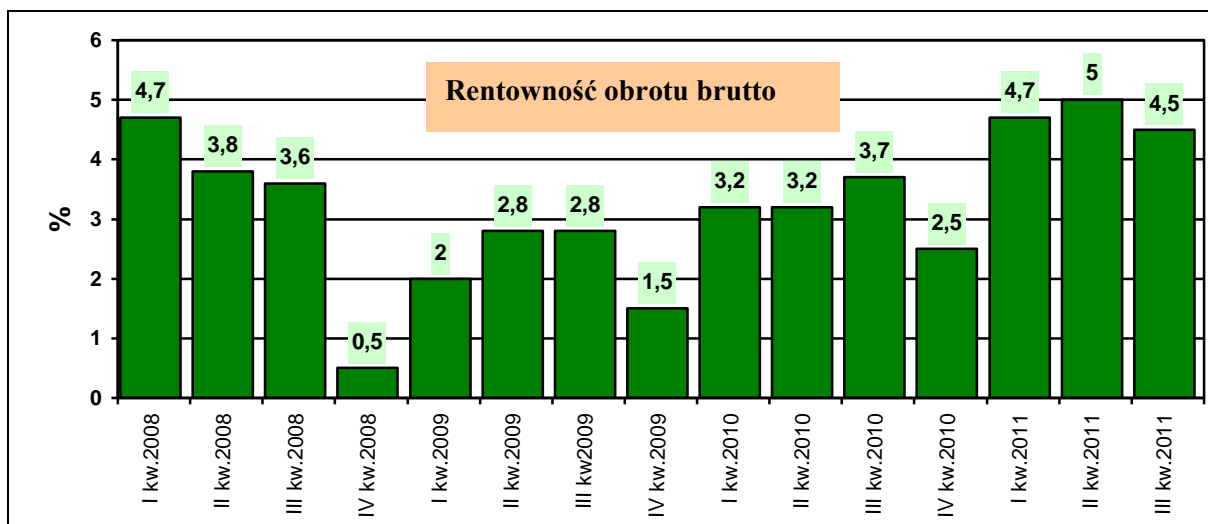


**Rysunek. 10.** Wskaźnik płynności III stopnia w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych, stat.gov.pl (26.01.2012).

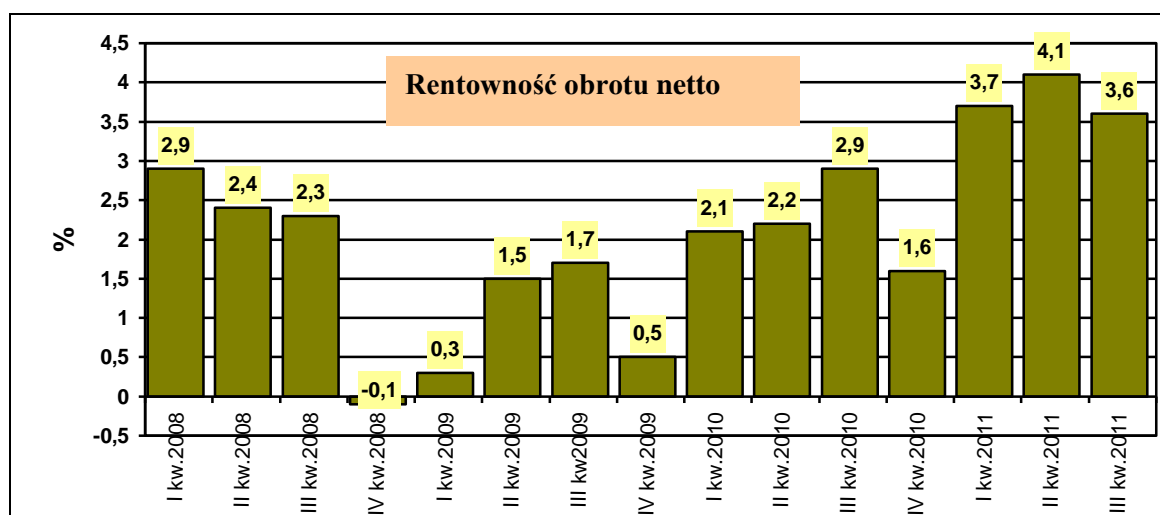
Najbardziej syntetycznym kryterium finansowej oceny efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa jest rentowność, która świadczy o poziomie opłacalności działań gospodarczych firmy i ma istotne znaczenie w procesie kształtowania jej wartości<sup>13</sup>. M.in. do wskaźników rentowności przedsiębiorstwa należą wskaźniki rentowności obrotu, obrazujące zdolność firmy do generowania zysku z jednostki przychodów z całokształtu działalności. Jak wynika z rys. 11 i 12, **najniższym poziomem rentowności obrotu charakteryzowały się przedsiębiorstwa branży transportu i gospodarki magazynowej w IV kwartale 2008 r.**

<sup>13</sup> N. Grzenkowicz, J. Kowalczyk, A. Kusak, Z. Podgórski, *Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania, Warszawa 2007, s. 267.



**Rysunek 11.** Wskaźnik rentowności obrotu brutto w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych, stat.gov.pl (26.01.2012).



**Rysunek 12.** Wskaźnik rentowności obrotu netto w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wskaźniki makroekonomiczne. Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych, stat.gov.pl (26.01.2012).

W tym okresie wskaźnik rentowności obrotu brutto kształtował się w całej branży na poziomie zyskowności 0,5%, natomiast wskaźnik rentowność obrotu netto — na poziomie deficytowości (-0,1%). W 2009 r., mimo wspomnianego wcześniej spadku przychodów ze sprzedaży, odnotowano w transporcie i gospodarce magazynowej wzrost rentowności przychodów z całokształtu działalności. Na koniec IV kwartału 2009 r. wskaźniki te wynosiły odpowiednio 1,5% i 0,5%.

Wzrost dynamiki przychodów ze sprzedaży w 2010 i 2011 r. i jednocześnie obniżanie się wskaźnika poziomu kosztów w tym okresie spowodowały, że przedsiębiorstwa transportowe zaczęły odnotowywać jeszcze wyższą rentowność. Na koniec III kwartału 2011 r. przedsiębiorstwa tej branży przeciętnie odnotowały rentowność obrotu brutto na poziomie 4,5%, a rentowność obrotu netto – 3,6%. Z badań wynika, że mimo obniżenia się rentowności

obrotu w porównaniu z II kwartałem 2011 r., był to poziom wyraźnie wyższy aniżeli notowana rentowność w 2009 r. i 2010 r.

## Zakończenie

Spowolnienie w gospodarce światowej nie znajduje negatywnego odzwierciedlenia w kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych w Polsce. Utrzymujące się korzystne tendencje w krajowym otoczeniu makroekonomicznym przedsiębiorstw powodują, że przedsiębiorstwa odnotowują nawet poprawę wyników ekonomicznych. W dłuższej perspektywie, w warunkach ustabilizowanej sytuacji gospodarczej w Europie, istotnym czynnikiem determinującym rozwój firmy i utrzymanie stabilności finansowej będzie jednak zdolność przedsiębiorstw do świadczenia kompleksowych i zróżnicowanych usług logistycznych. Obecnie bowiem przedsiębiorstwa branży transportowej w Polsce jeszcze w dużym stopniu ograniczają się do realizacji jedynie prostych usług transportowych.

## Literatura

1. *Analiza finansowa przedsiębiorstwa. Ujęcie sytuacyjne*, pod red. M. Hamrola. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2004
2. *Biuletyn Statystyczny*, GUS, Warszawa 2011, nr 12
3. Bławat F., *Podstawy analizy ekonomicznej. Teorie, przykłady, zadania*, CedeWu sp. z o.o., Warszawa 2011
4. *Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju. Listopad 2011*, GUS, Warszawa, grudzień 2011
5. Grzenkiewicz N., Kowalczyk J., Kusak A., Podgórski Z., *Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania, Warszawa 2007
6. Michalski G., *Płynność finansowa w małych i średnich przedsiębiorstwach*, PWN, Warszawa 2005
7. Sierpińska M., Jachna T., *Ocena przedsiębiorstwa według standardów światowych*, PWN, Warszawa 2004
8. *Transport wyniki działalności w 2010*, GUS, Warszawa 2011
9. Woźniak-Sobczak B., *Aktywne i pasywne inwestycje przedsiębiorstwa*, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2001
10. Wskaźniki makroekonomiczne. *Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych*, stat.gov.pl (26.01.2012).
11. Wskaźniki makroekonomiczne. *Kwartalne wskaźniki makroekonomiczne. Transport i łączność*, stat.gov.pl (24.01.2012).

## **ECONOMIC CONDITION OF THE TRANSPORT, FREIGHT FORWARDING AND LOGISTICS SECTOR IN POLAND IN THE SITUATION OF THE GLOBAL ECONOMIC RECESSION**

### **Summary**

Currently trends of macroeconomic indicators show that economy in Poland, despite the general recession in the EU, is in the stage of economic development. The question is

whether these positive signals in the Polish economy in relation to domestic demand, external investment, volume of industrial production and construction are reflected also in the improvement of economic situation in Transport, Freight Forwarding and Logistics (TFL) sector in Poland. Hence the goal of the article is to analyze the economic condition of the TFL sector, which is recognized as one of the most important barometers of the economic growth.

**Key words:** logistics sector, cargo, economic condition of a company, economic situation.

prof. UG, dr hab. Ryszard Rolbiecki  
Katedra Polityki Transportowej  
Wydział Ekonomiczny UG  
ul. Armii krajowej 119/121, 81-824 Sopot  
e-mail: rychur@panda.bg.univ.gda.pl