



**Błażej Suproń**

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie  
Wydział Ekonomii, Zakład Ekonomii i Rachunkowości  
bsupron@zut.edu.pl

## WPLYW POTENCJAŁU GOSPODARCZEGO UNII EUROPEJSKIEJ NA ROZWÓJ MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH W LATACH 2008-2014 NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

**Streszczenie:** Relacje pomiędzy koniunkturą gospodarczą a aktywnością branży transportowej są bardzo często przytaczane zarówno w literaturze, jak i w kręgach praktyków. Celem niniejszej pracy było określenie, w jakim stopniu sytuacja gospodarcza w Unii Europejskiej w latach 2008-2014 wpłynęła na sytuację finansową polskich przewoźników mających swoją siedzibę w województwie zachodniopomorskim, a jednocześnie na ich rozwój mający swoje odzwierciedlenie w obszarze majątkowo-finansowym. W ramach badania dokonano analizę wskaźnikową majątku oraz finansów badanych jednostek, a także oszacowano syntetyczny wskaźnik rozwoju. Badane przedsiębiorstwa pomimo występowania kryzysu finansowego w Unii Europejskiej umiały wykorzystać szansę, jaka została im dana dzięki otwarciu rynków przewozów kabotażowych. Pomimo spadku wielkości PKB w 2009 r. w krajach Europy Zachodniej sytuacja finansowa badanych podmiotów uległa poprawie, a ogólny wolumen ładunków przewożonych przez polskie przedsiębiorstwa się zwiększył. Uzyskane wyniki wskazują, że w krótkim okresie przedsiębiorstwa mogą uzyskiwać przewagę dzięki wyższej konkurencyjności, natomiast w długim okresie ich sytuację warunkują czynniki makroekonomiczne.

**Słowa kluczowe:** kryzys gospodarczy, małe i średnie przedsiębiorstwa, transport drogowy.

**JEL Classification:** F63.

## Wprowadzenie

Wzajemne relacje pomiędzy koniunkturą gospodarczą a aktywnością branży transportowej są bardzo często przytaczane zarówno w literaturze, jak i w kręgach praktyków. Wynika to z powiązania usług transportowych z całym łańcuchem tworzenia wartości dodanej w gospodarce, zaczynając od dostawy surowców do producenta, a kończąc na dostarczeniu produktu finalnego do ostatecznego odbiorcy. Literatura dotycząca wzajemnych relacji pomiędzy transportem drogowym a cyklami koniunkturalnymi czy ogólną kondycją gospodarki jest rozbudowana, niemniej jednak ze względu na występowanie niezbadanych dotychczas obszarów oraz występowanie wspomnianych oddziaływań na praktycznie wszystkie gałęzie gospodarki ulega on ciągłej ewolucji [Kawa, 2008, s. 9].

Samo pojęcie „koniunktura” może być postrzegane dwojako. Z jednej strony odzwierciedla ono istnienie i oddziaływanie różnych czynników, które kształtują stan gospodarki kraju lub wybranego jej sektora. Koniunkturę traktujemy wówczas jako element nadrzędny i utożsamiamy ją z okolicznościami, warunkami i zdarzeniami mającymi wpływ na dany stan rzeczy, a charakter tego wpływu przyświadcza o tym, czy koniunktura jest korzystna czy nie. Z drugiej strony, istniejąca koniunktura warunkuje decyzje poszczególnych podmiotów, przez co wywiera wpływ na funkcjonowanie gospodarki. Rejestrowanie zmian poszczególnych czynników, ich przetwarzanie i ocena pozwalają na określenie przebiegu i przyczyn wahań koniunkturalnych [Balke, 2010, s. 33].

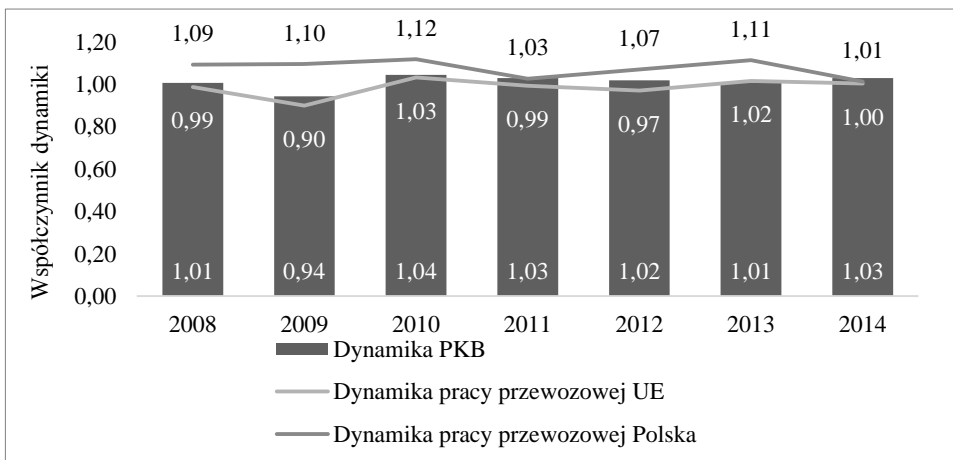
Głównym celem niniejszej pracy było określenie, w jakim stopniu sytuacja gospodarcza w Unii Europejskiej w latach 2008-2014 wpłynęła na sytuację finansową polskich przewoźników mających swoją siedzibę w województwie zachodniopomorskim, a jednocześnie na ich rozwój mający swoje odzwierciedlenie w obszarze majątkowo-finansowym.

Niniejsze opracowanie zostało przygotowane na podstawie analizy danych wtórnych oraz pierwotnych, zebranych i opracowanych przez autora. Pomimo że temat wpływu PKB na działalność przedsiębiorstw transportowych doczekał się licznych publikacji, to nadal związek ten nie został dokładnie poznany. Podjęte badanie, dzięki wykorzystaniu zaproponowanej przez autora metody, miało za zadanie dostarczyć dowodów na istnienie związku pomiędzy wahaniami w obszarze wielkości produkcji, konsumpcji oraz inwestycji na sytuację gospodarczą przedsiębiorstw transportowych.

## 1. Wpływ sytuacji ekonomicznej w Unii Europejskiej na sektor transportu drogowego

Pomiędzy koniunkturą transportową oraz wielkością wykonywanych przewozów istnieje sprzężenie z wartością produkcji wyrażaną w postaci produktu krajowego brutto. Wynika to z ogólnej zależności prezentowanej w literaturze, gdzie popyt na usługi transportowe charakteryzowany jest nie tylko jako wtórny (pochodny), lecz jednocześnie komplementarny w stosunku do popytu na dobra przemieszczane. Oznacza to, że popyt ten zmienia się w zależności od zapotrzebowania na dobro przewożone. Inną cechą popytu na usługę transportową jest jego zależność przestrzenna – popyt na daną usługę przewozową zmienia się w zależności od miejsca jego wystąpienia [Zielaskiewicz, 2011, s. 35].

Dokonując analizy dynamiki PKB oraz dynamiki pracy przewozowej w Unii Europejskiej, można zauważyć występowanie silnego związku pomiędzy wskazanymi czynnikami. W latach 2008-2014 wahaniom dynamiki pracy przewozowej odpowiadały wahania dynamiki PKB. W 2009 r. oraz w 2011 r. ujemnej dynamice PKB towarzyszył spadek pracy przewozowej w roku poprzednim, który wskazywał na zmiany w wielkości produkcji, a tym samym na spadek popytu na usługi przewozowe, co objawiało się w okresie późniejszym spadkiem wartości PKB. Jednocześnie największy spadek notowany był w 2009 r., który przyjmuje się jako moment kulminacyjny dla kryzysu gospodarczego w strefie euro (rys. 1).

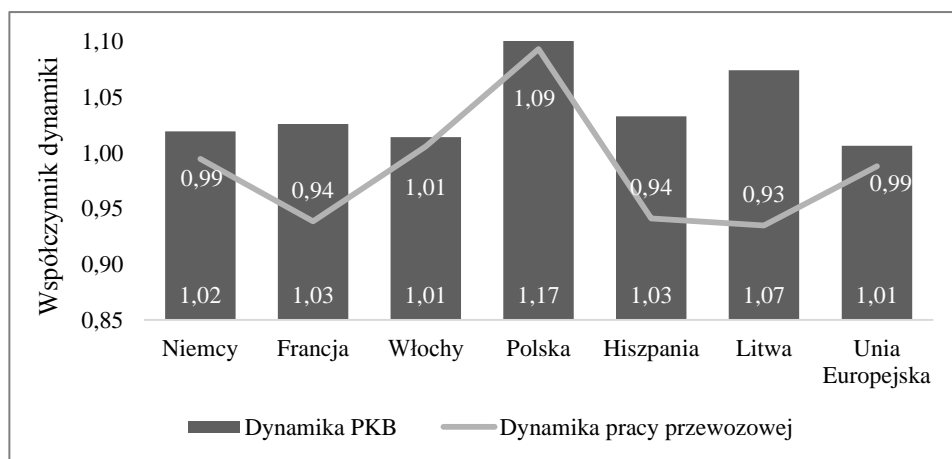


**Rys. 1.** Zależność pomiędzy dynamiką PKB w UE, a dynamiką pracy przewozowej w latach 2008-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 1].

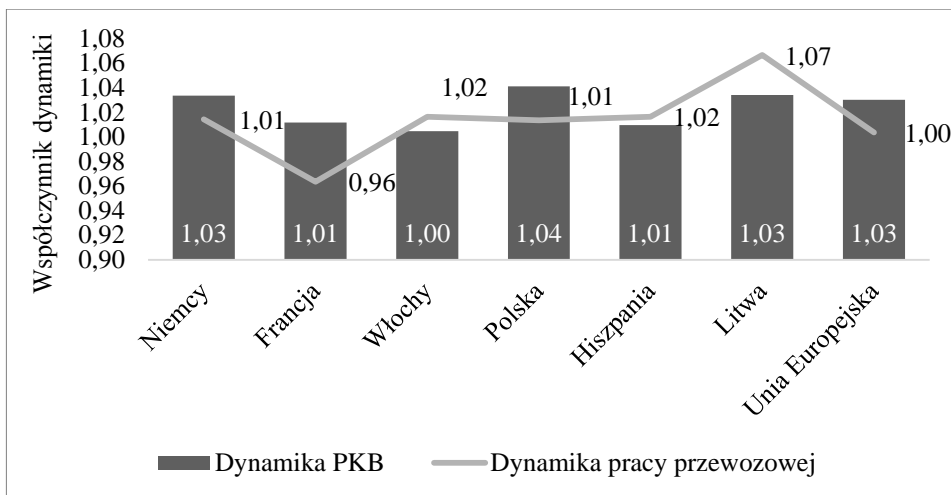
Dynamika pracy przewozowej wykonanej przez polskich przewoźników w latach 2008-2014 wykazywała w 2011 r. oraz 2014 r. tendencję wzrostową. Jednocześnie wartości te były zdecydowanie wyższe od wskaźników dla całej Unii Europejskiej, co jednoznacznie wskazuje, że polski sektor transportu drogowego nie był podatny na wahania koniunktury, tak jak przedsiębiorstwa z innych krajów Wspólnoty.

Analiza danych dotyczących pracy przewozowej i wartości PKB w poszczególnych krajach w 2008 r. wskazuje, że pomimo wzrostu wielkości PKB praca przewozowa wykonana przez przewoźników z takich krajów jak Niemcy, Francja, Hiszpania oraz Litwa charakteryzowała się spadkiem. W przypadku Polski wartość wskaźnika dynamiki wynosiła 1,09 i była zdecydowanie wyższa niż w pozostałych Państwach Unii Europejskiej. Z kolei w 2014 r. wzrost pracy przewozowej odnotowali wszyscy przewoźnicy, z wyjątkiem przedsiębiorstw francuskich, przy czym również spadła dynamika polskich przedsiębiorstw, a zdecydowanie wzrosła aktywność przewoźników litewskich (rys. 3).



**Rys. 2.** Zależność pomiędzy dynamiką PKB wybranych krajów a dynamiką pracy przewozowej wykonanej przez przedsiębiorstwa z tych krajów w 2008 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 1].

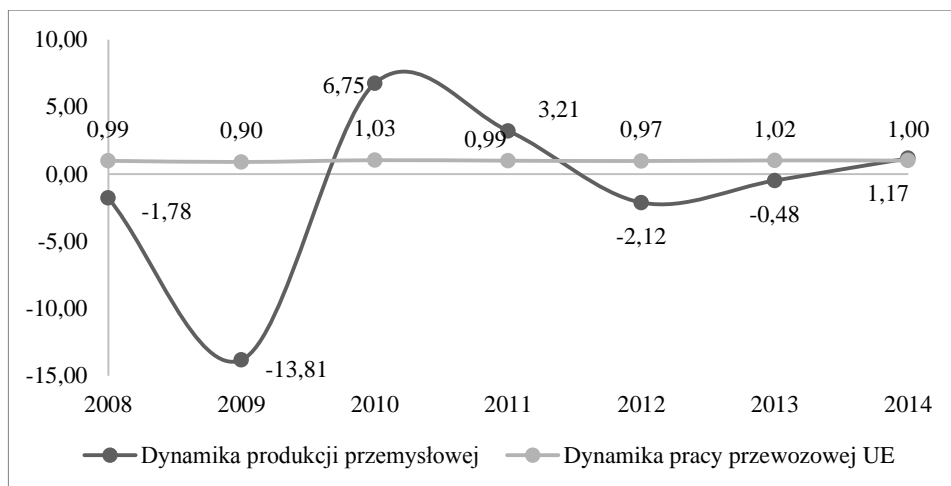


**Rys. 3.** Zależność pomiędzy dynamiką PKB wybranych krajów a dynamiką pracy przewozowej wykonanej przez przedsiębiorstwa z tych krajów w 2014 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 1].

Uwzględniając tym samym informacje przedstawione na rysunku 2 oraz rysunku 3, można stwierdzić, że wzrost pracy przewozowej polskich firm, pomimo zmian dynamiki PKB w Unii Europejskiej, w znacznej mierze wynikał z przejmowania nowych rynków transportowych. Bezpośrednim objawem tego zdarzenia był spadek dynamiki przewozowej przedsiębiorstw z krajów, takich jak Niemcy czy Francja. We wskazanym okresie doszło również do zmniejszania się liczby przewoźników drogowych w krajach Europy Zachodniej.

Za główny czynnik, który w latach 2008-2014 przyczynił się do spadku wielkości pracy przewozowej, uznaje się produkcję przemysłową. Jej spadek bezpośrednio wpłynął na osłabienie popytu przedsiębiorstw, które są głównymi nabywcami usług przewozowych. Tym samym doszło do obniżenia wielkości pracy przewozowej wykonanej przez przewoźników z Unii Europejskiej. Spadek ten nie był jednak proporcjonalny do wielkości spadku produkcji, więc nie istnieje w tym przypadku zależność wprost proporcjonalna (rys. 4).



**Rys. 4.** Zależność pomiędzy dynamiką pracy przewozowej w Unii Europejskiej a dynamiką produkcji przemysłowej w latach 2008-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 1].

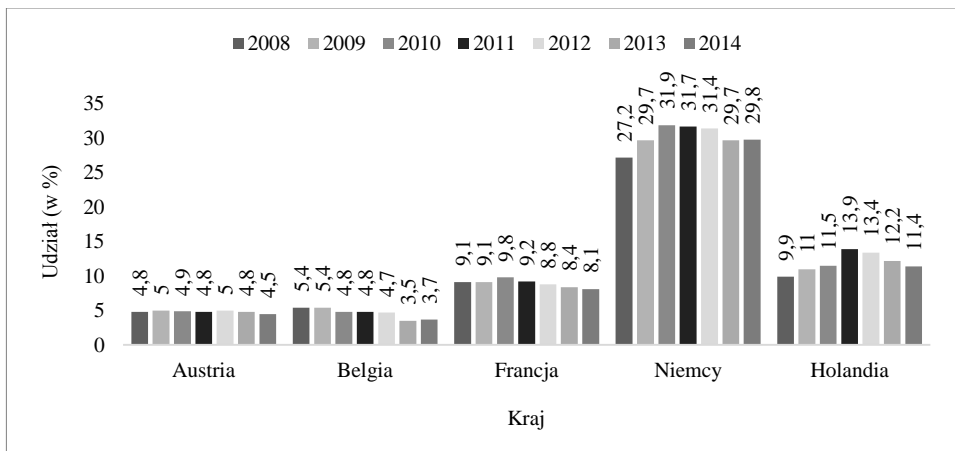
Podstawowym miernikiem służącym do oceny handlu zagranicznego jest wartość eksportu. W przypadku przewozów drogowych wykorzystywana jest głównie ogólna wartość wyeksportowanych usług transportowych. W latach 2008-2014 eksport usług transportowych wzrósł o 49,0% (o 12 063 mln EUR), z czego największy odsetek wzrostu charakteryzował sektor transportu drogowego, którego wartość w stosunku do 2008 r. wzrosła o blisko 48,0% (o 2 031 mln EUR). Tym samym transport drogowy na tle innych rodzajów usług transportowych cechował się najszybszym wzrostem.

Usługi transportu drogowego, które w latach 2008-2014 zajmowały najwyższą pozycję w strukturze usług transportowych, w następnych latach wykazywały stały wzrost wartości. W dużym stopniu przyczyniło się do tego załamanie usług transportu morskiego, który do połowy lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku był głównym źródłem wpływów z usług transportowych. Jednak w kolejnych latach odsetek ten systematycznie się zmniejszał (ponad 70 p.p. do 2014 r.) z powodu słabości konkurencyjnej polskich lądowo-morskich łańcuchów przewozowych. Innym powodem były również kierunki geograficzne wymiany handlowej (wzrost roli wymiany z UE), które predysponowały transport samochodowy do odgrywania większej roli w obsłudze polskiego handlu zagranicznego.

Głównymi odbiorcami polskich usług transportu drogowego towarów w Unii Europejskiej pozostają niezmiennie Niemcy (1 878 mln EUR) oraz Holandia (7 855 mln EUR). Sytuacja ta wynika z dużej chłonności wskazanych rynków na

usługi transportowe. W Niemczech popyt generuje dystrybucja oraz zaopatrzenie produkcji przemysłowej, natomiast w przypadku Holandii – obsługa ładunków transportowanych drogą morską.

Wzrost znaczenia polskich przedsiębiorstw na tych rynkach warunkowany był poprzez niższe koszty pracy, które wpływają na bardziej atrakcyjną ofertę polskich firm względem zagranicznych kontrahentów. Szczególnie w okresie kryzysu gospodarczego przedsiębiorstwa produkcyjne z krajów Europy Zachodniej poszukiwały z racji optymalizacji kosztów tańszych rozwiązań w zakresie transportu. Można to zauważyć szczególnie w 2010 r. i 2011 r., które były momentem kulminacyjnym recesji. W tych latach wartość udziału eksportu usług do krajów trudniących się głównie produkcją i dystrybucją osiągnęła najwyższy udział procentowy (rys. 5).



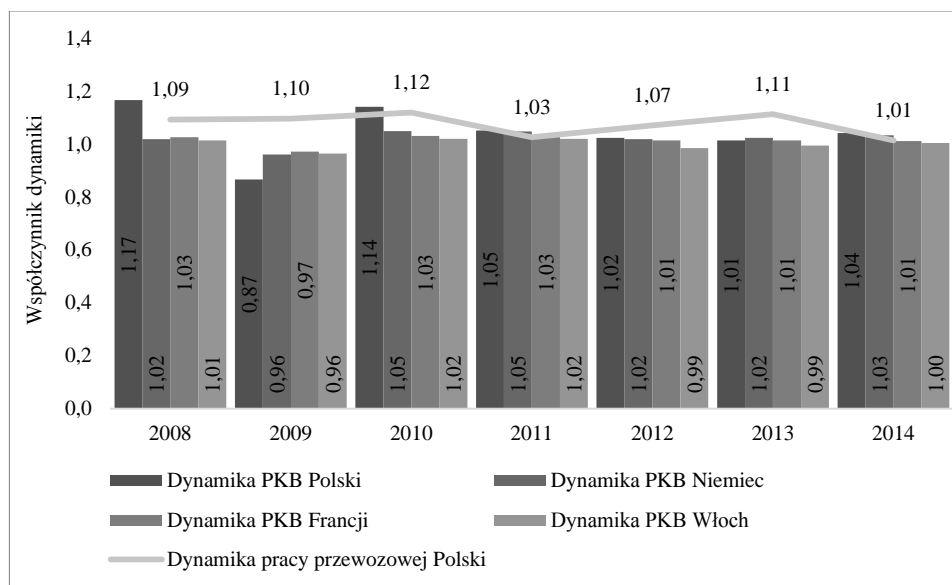
**Rys. 5.** Udział wartości wyeksportowanych przez polskich przewoźników usług transportowych do wybranych krajów w ogólnej wartości wyeksportowanych usług transportowych w latach 2008-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Handlu Zagranicznego GUS za lata 2008-2014 [www 2].

Analiza wielkości wzrostu gospodarczego w wybranych krajach Unii Europejskiej i wielkości pracy przewozowej wykonywanej przez polskich przewoźników drogowych wskazuje, że nie była ona w znacznej mierze zależna od wielkości wzrostu gospodarczego na poszczególnych rynkach zagranicznych. Dane przedstawione na rysunku 6 wskazują, że pomimo spadku wielkości dynamiki wzrostu gospodarczego, w takich krajach jak Niemcy czy Francja w 2009 r., praca przewozowa polskich firm wzrastała, natomiast w latach 2011-2014 wartość ta wykazywała wzrost pomimo zmniejszenia tempa dynamiki we Francji

oraz Niemczech. Przyczyny tego zjawiska należy upatrywać głównie w recesji, która stała się szansą na ekspansję tańszych przedsiębiorstw na rynki zagraniczne.

Zjawisko zwiększania oszczędności w warunkach kryzysu znajduje powszechne odzwierciedlenie zarówno w literaturze, jak i badaniach. Jak wskazuje Z. Ziolo, oszczędności firm w czasie kryzysu wynikają z chęci uniknięcia ryzyka związanego z kredytowaniem przez instytucje finansowe oraz braku stabilności gospodarczej. Wpływa to w zasadniczym stopniu na chęć utrzymania zgromadzonych środków, które mogą okazać się bardzo przydatne w latach ożywienia gospodarczego i wychodzenia z kryzysu. W wyniku chwiejnej sytuacji gospodarki światowej i braku jasnych reguł funkcjonowania gospodarki krajowej oszczędności, którymi dysponują firmy, wykazywały w czasie recesji kryzys finansowego od 2007 r. systematyczny wzrost [Ziolo, 2013, s. 25].



**Rys. 6.** Zależność pomiędzy dynamiką PKB wybranych krajów a dynamiką pracy przewozowej polskich przewoźników w latach 2008-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 3].

Analiza dynamik produkcji przemysłowej w krajach będących najważniejszymi odbiorcami usług transportowych polskich przedsiębiorstw wskazuje, że największy wpływ w latach 2008-2014 miała produkcja wytwarzana w Niemczech oraz Francji. Jednocześnie pomimo jej spadku polskie przedsiębiorstwa notowały wzrost wolumenu wykonywanych przewozów w kolejnych latach analizowanego okresu. Ponadto firmy transportowe z tych krajów również no-



towały spadek wielkości pracy przewozowej, natomiast polskie przedsiębiorstwa w analogicznym okresie charakteryzował (z wyjątkiem 2011 r. i 2014 r.) wzrost (tabela 1).

**Tabela 1.** Dynamika PKB i dynamika pracy przewozowej wybranych krajów w latach 2008-2014

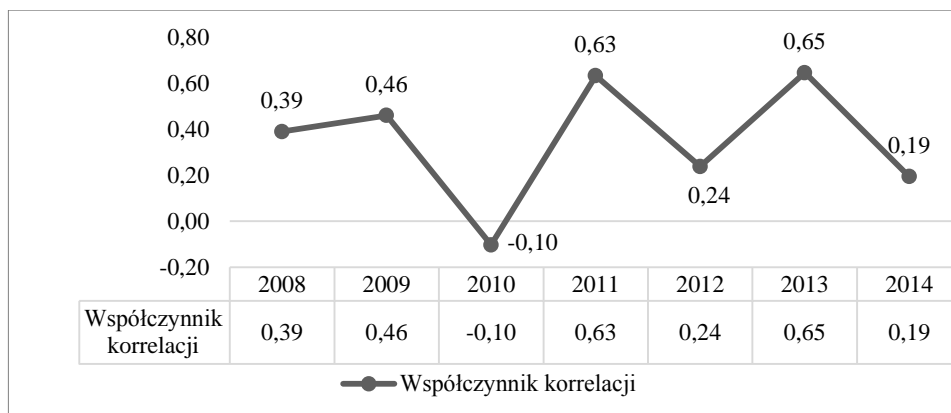
Wyszczególnione	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Dynamika produkcji przemysłowej (rok poprzedni 100%)</b>							
Niemcy	0,0	-16,3	10,9	7,2	-0,4	0,2	1,3
Francja	-3,3	-13,2	4,1	2,8	-2,3	-0,4	-0,8
Holandia	0,7	-7,6	7,8	-0,7	-0,5	0,5	-2,9
Polska	2,1	-4,0	11,5	6,8	1,1	2,6	3,2
<b>Dynamika pracy przewozowej (rok poprzedni 100%)</b>							
Niemcy	0,99	0,90	1,02	1,03	0,95	1,00	1,01
Francja	0,94	0,84	1,05	1,02	0,93	0,99	0,96
Holandia	1,00	0,93	1,04	0,97	0,92	1,04	1,01
Polska	1,09	1,10	1,12	1,03	1,07	1,11	1,01

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 3].

Większość przedsiębiorstw poza redukcją kosztów zatrudnienia, będącą reakcją na spadek popytu, poszukuje także innych możliwości zmniejszania kosztów działalności. Transport stanowi jeden z ważniejszych czynników wywierających wpływ zarówno na koszty dostarczenia materiałów, jak i dystrybucji. Tym samym polscy przewoźnicy przejmowali wskazane rynki z powodu większej konkurencyjności. Jednocześnie po ustabilizowaniu się sytuacji w 2014 r. wielkość wykonywanych przewozów przez polskie przedsiębiorstwa uległa spadkowi. Ponadto w 2014 r. wzrosła wielkość przewozów wykonywanych przez przewoźników ze Szwecji (o 25,3%) oraz Austrii (o 8,2%).

Niższe ceny przewozów świadczonych przez przewoźników z krajów takich jak Polska wpłynęły na wzrost pracy przewozowej w transporcie międzynarodowym, pomimo spadku wielkości produkcji w krajach będących głównymi partnerami handlowymi naszego kraju. Można więc stwierdzić, że to kryzys gospodarczy generował zwiększony popyt na tańszy transport drogowy.

Dokonując analizy ogólnej zależności pomiędzy wielkością wzrostu gospodarczego a wzrostem pracy przewozowej, należy zwrócić uwagę, że współczynnik korelacji dla Unii Europejskiej w latach 2008-2014, poza 2010 r., wykazywał wartość dodatnią (rys. 7). Oznacza to, że wzrost gospodarczy generował większe zapotrzebowanie na usługi transportowe, tym samym przyczyniając się do wzrostu pracy przewozowej przedsiębiorstw transportowych we wspólnocie. Powstanie ujemnej relacji w 2010 r. w tym przypadku związany jest z kryzysem gospodarczym i ostrożnością przedsiębiorstw przewozowych w podejmowaniu zleceń, a także niepewnością na rynku.



**Rys. 7.** Korelacja pomiędzy wzrostem gospodarczym, a pracą przewozową w UE w latach 2008-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 3].

Zależność pomiędzy PKB a dynamiką przewozów nadal stanowi jeden z elementów poddawanych badaniom w nauce. Jak zauważają B. Tundys oraz A. Matuszczak, na pewno nie występuje zależność wprost proporcjonalna pomiędzy dynamiką PKB a pracą przewozową. Jednocześnie autorzy wskazują, że poza samym wzrostem gospodarczym istnieją również inne czynniki warunkujące rozwój sektora transportu drogowego [Tundys, Matuszczak, 2014, s. 362-365].

Do omawianego problemu odnosili się również inni autorzy. C. Garcia, S. Levy, S. Limão oraz F. Kupfer w swoim opracowaniu dotyczącym związków PKB z sytuacją na rynku transportowym wskazują na zależność pomiędzy wzrostem gospodarczym a aktywnością przedsiębiorstw transportowych. Przeprowadzone badania ukazują, że zależność ta nie może być zupełna bez uwzględnienia innych determinantów wpływających na wzrost pracy przewozowej. Jednocześnie wskazują na konieczność szerszej analizy czynników regionalnych oraz prawnych [Garcia i in., 2008, s. 3-4].

Z kolei H. Meersman i Van de Voorde, porównując swoje prognozy wzrostu przewozów w latach 1990-1999 z rzeczywistym wzrostem PKB, podkreślają istotę wzrostu wielkości produkcji przemysłowej oraz importu i eksportu jako głównych determinant wzrostu zapotrzebowania na transport towarów. Weryfikacja modeli przedstawionych przez tych badaczy w stosunku do danych rzeczywistych wskazuje jednak na odchylenia wyników w szczególności do transportu drogowego rzeczy [Meersman, Van de Voorde, 2003, s. 529].

McKinnon z kolei zauważa, że w Wielkiej Brytanii w latach 1997 i 2004 wystąpił spadek wielkości przewożonych towarów pomimo wzrostu wielkości

produkcji. Jednocześnie jako główną przyczynę tej tendencji uznaje wzrost znaczenia operatorów zagranicznych, a także zmiany wysokości stawek przewozowych [McKinnon, 2007, s. 34].

Wśród krajowych badaczy wskazanego zagadnienia należy zwrócić szczególną uwagę na pracę D. Bernackiego, który w ramach przeprowadzonego badania zauważa, że rozwój gospodarki narodowej dokonuje się przy zmniejszającym się tempie wzrostu masy przewożonych towarów i jednocześnie przy powiększaniu odległości, na jaką są one transportowane. Wzrost gospodarczy wymaga coraz większych nakładów produkcji transportowej wyrażonej pracą przewozową. Wzrasta znaczenie popytu zewnętrznego (zagranicznego) w kształtowaniu zapotrzebowania na przewozy towarowe. Zmiany w relacjach między rozwojem gospodarczym a aktywnością w przewozach wyrażają się przede wszystkim we wzroście popytu na przewozy ładunków transportem samochodowym. Jednocześnie w przewozach zagranicznych w fazie ożywienia gospodarczego wzrasta popyt na przywóz dóbr zaopatrzeniowych (ładunków masowych) dla przemysłu, w dalszej kolejności rośnie zapotrzebowanie na przewozy w imporcie dóbr inwestycyjnych i towarów konsumpcyjnych trwałego użytku, po czym zwiększają się przewozy w eksporcie trwałych dóbr konsumpcyjnych i inwestycyjnych [Bernacki, 2010, s. 34].

## **2. Materiał badawczy oraz zastosowane metody**

Badanie obejmowało analizę kosztów przedsiębiorstw sektora transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim za lata 2008-2014. Wybór horyzontu czasowego podyktowany był koniecznością zestawienia zachodzących zmian w czasie oraz wykluczenia przypadkowych tendencji. Dobór badanych przedsiębiorstw miał charakter celowy i został przeprowadzony w oparciu o bazę danych przedsiębiorstw posiadających międzynarodową licencję w zakresie transportu ładunków udostępnioną przez Biuro ds. transportu drogowego. Z otrzymanej bazy danych został wygenerowana lista przedsiębiorstw, które prowadziły w badanym okresie działalność gospodarczą przez okres minimum 5 lat oraz posiadały licencję w zakresie międzynarodowego transportu rzeczy.

W wyniku analizy danych otrzymano listę 680 przedsiębiorstw, które stanowiły 36,3% wszystkich jednostek posiadających licencję w 2014 r. Finalnie badanie przeprowadzono na grupie 103 przedsiębiorstw, dla których była możliwość uzyskania pełnych danych finansowych za badany okres, z czego były to 28 mikro, 63 małe i 12 średnie przedsiębiorstwa. Dane pozyskano za pośrednic-

twem bazy InfoVerit oraz Krajowego Rejestru Sądowego w postaci sprawozdań finansowych. Informacje dotyczące złożenia sprawozdania finansowego były pozyskiwane przy pomocy obwieszczeń Monitora Sądowego i Gospodarczego.

Do badania zakwalifikowano spółki kapitałowe oraz spółki jawne, które były w badanym okresie zobowiązane do składania sprawozdań finansowych. Z powodu braku porównywalności wynikającej z prowadzenia w większości przypadków ewidencji podatkowych, a także tajemnicy skarbowej, zrezygnowano z pozyskania danych przedsiębiorstw osób fizycznych oraz spółek cywilnych. Szczegółowa charakterystyka badanych przedsiębiorstw została przedstawiona w tabeli 2.

**Tabela 2.** Charakterystyka badanych podmiotów.

Forma prawna	Przedsiębiorstwa zakwalifikowane do badania	Przedsiębiorstwa objęte badaniem	Udział (%) przedsiębiorstw objętych badaniem we wszystkich przedsiębiorstwach
Osoba fizyczna	506	0	0
Spółka akcyjna	0	0	0
Spółka cywilna	28	0	0
Spółka jawna	39	23	59,0
Spółka komandytowa	3	2	66,7
S.K.A.	1	1	100,0
Sp. z o.o. sp.k.	2	1	50,0
Spółka z o.o.	126	76	60,3
Razem	705	103	14,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badania.

Przeprowadzenie badania, jak również uzyskanie wniosków końcowych wymagało zgromadzenia obszernego materiału badawczego obejmującego sprawozdania finansowe 103 badanych przedsiębiorstw za lata 2008-2014, co daje łącznie liczbę 618 bilansów, rachunków zysków i strat oraz pozostałych informacji wchodzących w ich skład. Przedsiębiorstwa przypisano do poszczególnych klas wielkości na podstawie wytycznych rekomendacji Komisji Europejskiej z maja 2003 r. (2003/361/WE).

W celu opracowania danych zastosowano metody statystyki opisowej, co związane jest z brakiem losowego charakteru próby, a wyniki odnoszą się do badanych podmiotów. W opracowaniu wyników wykorzystano metody statystyczne, a także elementy analizy ekonomicznej i finansowej. Informacje zostały połączone z danymi finansowymi przetworzone przy pomocy bazy danych stworzonej przy pomocy programu Ms Excel oraz dodatku Power Query. Wyniki zostały opracowane przy pomocy programu Ms Excel 2013 oraz Statistica w wersji 12.5.

Celem niniejszej pracy było określenie, w jakim stopniu sytuacja gospodarcza w Unii Europejskiej w latach 2008-2014 wpłynęła na sytuację finansową polskich przewoźników mających swoją siedzibę w województwie zachodniopomorskim, a jednocześnie na ich rozwój odzwierciedlający się w obszarze majątkowo-finansowym. Realizacja celu badania wymagała oceny wskaźników finansowych badanych przedsiębiorstw, a następnie budowy miary syntetycznej składającej się z mierników cząstkowych.

Na potrzeby badania założono hipotezę, że rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem gospodarczym, co odnosi się do wielkości produkcji przemysłowej, dynamiki inwestycji oraz produktu krajowego brutto. Wskazane założenie oparte jest na stwierdzeniu, że rozwój przedsiębiorstwa znajduje swoje odzwierciedlenie w jego sytuacji majątkowej i finansowej. Każda zmiana zarówno jakościowa, jak i wartościowa przekłada się na zmianę wyników finansowych jednostki. Rozpatrywanie zjawisk i procesów finansowych wskazuje, w jakim stopniu przedsiębiorstwo poprawia swoją efektywność działania. Nie można mówić o rozwoju podmiotu gospodarczego, jeżeli jego sytuacja finansowa i majątkowa jest negatywna.

Analiza wskaźników finansowych pozwala w sposób syntetyczny dokonać diagnozy sytuacji jednostki lub grupy jednostek na przestrzeni wybranego okresu. Podstawową grupą wskaźników służących do oceny sytuacji są wskaźniki rentowności, płynności oraz zadłużenia. Uważa się je za najbardziej syntetyczne mierniki ewaluacji działalności firmy. Na ich poziom wpływa całokształt zjawisk gospodarczych zachodzących w firmie. Na podstawie danych uzyskanych podczas analizy sprawozdań finansowych badanych spółek oszacowano następujące wskaźniki cząstkowe:

- wskaźnik rentowności aktywów (ROA),
- wskaźnik rentowności kapitału własnego (ROE),
- wskaźnik rentowności sprzedaży (ROS),
- wskaźnik ogólnego zadłużenia (DR),
- wskaźnik płynności bieżącej (CR),
- wskaźnik zadłużenia kapitału własnego (zkw),
- wskaźnik unieruchomienia majątku (Wum),
- wskaźnik udziału kapitałów własnych w finansowaniu majątku trwałego (Wukw).

W ramach podsumowania przeprowadzonej analizy wskaźnikowej majątku oraz finansów badanych jednostek dokonano oszacowania wskaźników MWr (syntetycznego wskaźnika rozwoju). Wskaźniki syntetyczne znajdują swoje

zastosowanie w szczególności w przypadku badania zjawisk złożonych oraz obejmujących wiele zdarzeń gospodarczych. Miara syntetyczna może składać się z wielu mierników diagnostycznych. Na potrzeby niniejszego badania, uwzględniając studium literatury przedmiotu, opracowano miarę, która ma za zadanie ocenę rozwoju badanych przedsiębiorstw w obszarze finansowym. Wskaźnik (MWr) oszacowano zgodnie z wzorem:

$$MWr = \frac{\frac{ax - Wum}{ax} + \frac{Wukw + bx}{bx} + \frac{ROE - cx}{cx} + \frac{ROA - dx}{dx} + \frac{ROS - ex}{ex} + \frac{fx - DR}{fx} + \frac{CR - gx}{gx} + \frac{hx - zkw}{hx}}{8},$$

gdzie wartości od  $ax$  do  $hx$  stanowią wartości krytyczne odpowiadające wartościom poszczególnych wskaźników dla sektora PKD H przedstawione w tabeli 3.

Wskaźnik ten został unormowany w oparciu o wartości krytyczne. Za podstawę ustalenia wielkości krytycznych przyjęto generalnie wcześniejszy dorobek naukowy dotyczący analizy finansowej, a także przeciętne dane dla sektora PKD H, do którego zaliczany jest transport drogowy. Związane jest to z powszechnie występującym w literaturze przedmiotu przekonaniem, że analiza finansowa powinna również uwzględniać indywidualną charakterystykę sektora i nie powinna być od niej oderwana.

**Tabela 3.** Wartość krytyczne wskaźnika Mwr oszacowane dla sektora PKD H w Polsce

Wskaźnik	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ROE	5,6	2,8	4,9	5,7	5,5	6	6,4
ROA	2,8	1,3	2,2	2,4	2,2	2,4	2,4
ROS	3,2	1,4	2,4	2,7	2,5	2,8	3
DR (ogólne zadłużenie)	50,4	54,6	54,8	57,3	59,3	59,9	62,8
CR (wskaźnik płynności bieżącej)	21,5	22,1	21,2	21	20,8	19,7	18,7
Zadłużenie kapitału własnego	101,6	120,2	121,1	134,2	145,7	149,3	169,4
Wskaźnik unieruchomienia majątku	2,8	2,6	2,7	2,6	2,7	2,6	2,8
Wskaźnik udziału kapitałów własnych w finansowaniu majątku trwałego	49,6	45,5	45,2	42,7	40,7	40,1	37,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS [www 4].

Celem uwzględnienia pozytywnego oraz negatywnego wpływu poszczególnych wskaźników na przedsiębiorstwo założono, że w przypadku stymulant wartości otrzymane dla sektora H będą stanowiły minimalną pożądaną wartość wskaźnika. Natomiast dla destymulant wyniki otrzymane dla sektora H będą stanowiły maksymalny dopuszczalny poziom wskaźnika. Wskazane rozróżnienie zostało w przypadku destymulant uwzględnione we wzorze miary MWr.

### 3. Analiza zależności pomiędzy wzrostem gospodarczym a sytuacją finansową badanych podmiotów

Wskaźnik ROA (wskaźnik rentowności aktywów) stanowi stopę zwrotu z aktywów, informując o tym, jaka jest rentowność wszystkich aktywów firmy w stosunku do wypracowanych przez nią zysków. Wartość tego wskaźnika niesie ze sobą informację na temat tego, jak skutecznie pracuje (przynosi zyski) każda złotówka zainwestowanego kapitału w spółce, niezależnie czy została zainwestowana przez udziałowców czy też pożyczona (np. z banku). Wskaźnik ten jest istotny w przypadku przedsiębiorstw transportowych, ponieważ pozwala zdiagnozować, czy tabor kupiony zarówno z finansowania zewnętrznego, jak i wewnętrznego, jest wykorzystywany w optymalny sposób do wypracowywania zysku [Sierpińska, Jachna, 2004, s. 201].

W badanych podmiotach wskaźnik ROA w 2008 r. wynosił 1,8, a następnie zaczął wzrastać, osiągając najwyższą wartość w 2010 r (tabela 4). Wartość w tym okresie była wyższa niż wartość uzyskana dla ogółu przedsiębiorstw oraz sektora H. Następnie produktywność aktywów zaczęła maleć i ponownie wykazywać wzrost w 2013 r. Przyjmuje się, że im wskaźnik ma wyższą wartość, tym lepsza jest kondycja finansowa przedsiębiorstwa. W ujęciu według kategorii przedsiębiorstw najlepszą wartość ROA wykazywały przedsiębiorstwa małe oraz średnie, natomiast najniższą mikroprzedsiębiorstwa.

**Tabela 4.** Wartość wskaźnika ROA dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014

ROA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	1,8	4,1	6,4	5,0	2,5	6,1	1,8
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	1,2	1,1	-2,4	2,0	4,8	1,6	1,2
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	4,5	4,2	5,5	6,0	4,8	7,7	4,5
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	1,2	4,2	6,6	3,9	0,6	4,8	1,2

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik ROE (wskaźnik rentowności kapitału własnego) służy ocenie rentowności kapitału własnego. Pozwala określić, jak wiele zysku udało się wygospodarować spółce z wniesionych kapitałów własnych. Wyższa efektywność kapitału własnego wiąże się z możliwością uzyskania wyższej nadwyżki finansowej. Rozwijające się przedsiębiorstwa powinny gwarantować wyższy zysk z zaangażowanych środków, jednocześnie wyższy potencjalny zysk przekłada się na możliwość wykorzystania nadwyżki finansowej do dalszych inwestycji. Im wyższy wskaźnik, tym wyższa efektywność wykorzystania kapitału własnego oraz większa możliwość dalszego rozwoju przedsiębiorstwa. Dzięki niemu uży-

skujemy odpowiedź na pytanie, jaka jest stopa zwrotu od wkładu kapitałowego do przedsiębiorstwa [Leszczyński, Skowronek-Mielczarek, 2004, s. 142].

W badanym okresie większość badanych podmiotów wykazywała wartość tego wskaźnika wyższą niż sektor przedsiębiorstw w Polsce oraz sektor PKD H. Maksymalna wartość wskaźnika została osiągnięta w 2010 r. (18,8), natomiast minimalna w 2008 r. i 2014 r. Jednocześnie wskaźnik ten wykazywał tendencję wzrostową od 2008 r., a w 2011 r. zauważalny był jego spadek (16,1). Ze względu na klasę wielkości najlepsze wartości wskaźnika wykazywały podmioty małe, natomiast w przypadku mikro przedsiębiorstw były one najmniej korzystne. Średnie przedsiębiorstwa charakteryzowały się natomiast wyraźnymi wahaniami w kolejnych okresach (tabela 5).

**Tabela 5.** Wartość wskaźnika ROE dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014

ROE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	6,6	14,2	18,8	16,1	8,2	17,4	6,6
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	4,1	2,2	-6,8	6,5	18,1	4,9	4,1
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	16,2	15,9	15,3	16,2	11,7	18,2	16,2
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	4,4	14,0	18,0	16,2	2,7	16,9	4,4

Źródło: Opracowanie własne.

Do oceny rentowności sprzedaży wykorzystuje się w ramach analizy wskaźnikowej najczęściej wskaźnik ROS (wskaźnik rentowności sprzedaży). Wskaźnik rentowności sprzedaży netto informuje także, jaką marżę zysku przynosi dana wartość sprzedaży, dlatego określany jest również zwrotem ze sprzedaży. Im wyższa wartość wskaźnika, tym niższa wartość sprzedaży, która pozwala osiągnąć zysk, co świadczy o lepszej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa [Gabrusewicz, 2014, s. 236].

Istota zastosowania tego wskaźnika do oceny przedsiębiorstw transportowych jest związana ze stosunkiem kosztów do przychodów. Przewoźnicy drogowi osiągają znaczne przychody przy analogicznych nakładach. Wszelkie zmiany wskaźnika świadczą o optymalizacji struktury kosztowej, co jest elementem udoskonalenia wewnętrznego jednostki. Efektem takich działań staje się korzystniejsza kondycja finansowa przedsiębiorstwa.

Wskaźnik ROS wykazywał podobną tendencję, jak przedstawione wcześniej wskaźniki – rósł od 2009 r., osiągając wartość krytyczną w 2010 r., następnie znów zaczynał maleć, wykazując wzrost w 2013 r. Analogicznie jak w przypadku wskaźnika ROA, najlepsze parametry w badanym okresie oraz najwyższą rentowność sprzedaży osiągały podmioty małe i średnie, natomiast najniższą jednostki mikro (tabela 6).



Wysokie koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa obniżały osiągnięte efekty finansowe, jednocześnie następowała okresowa poprawa związana głównie ze zmianami cen surowców oraz stóp procentowych. Nie zauważono jednak, by którekolwiek przedsiębiorstwo zanotowało długotrwałą zmianę wskaźnika ROS, co wiązało się z zastosowaniem optymalizacji kosztów.

**Tabela 6.** Wartość wskaźnika ROS dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014

ROS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	0,7%	1,7%	2,5%	2,0%	1,1%	2,4%	0,7%
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	0,5%	0,4%	-0,3%	0,2%	0,5%	0,2%	0,5%
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	1,6%	1,6%	1,9%	2,0%	1,4%	2,3%	1,6%
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	0,6%	1,7%	2,7%	1,6%	0,3%	2,1%	0,6%

Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym analizowanym wskaźnikiem finansowy był wskaźnik DR (wskaźnik ogólnego zadłużenia), który określa udział źródeł obcych w finansowaniu aktywów przedsiębiorstwa, wyrażonych w wartości bilansowej. Często wykorzystuje się go do szacowania ryzyka finansowego. Wysoki poziom wskaźnika może oznaczać ograniczenie samodzielności firmy, zwiększenie ryzyka wierzycieli, ograniczenie dostępu do nowych kredytów i zwiększenie ryzyka utraty płynności. Przyjmuje się, że jego wartość powinna oscylować w przedziale 57-67% [Siudek, 2004, s. 192].

W badanej grupie wartość wskaźnika DR wskazuje na wysoki udział kapitałów obcych, którymi przedsiębiorstwa finansowały swój wzrost. Poprzez cały 6-letni okres badawczy stopa zadłużenia utrzymywała się na poziomie powyżej 67%. Takie wyniki świadczą, że w tym czasie występowało nadmierne ryzyko kredytowe. Duży udział kapitałów obcych związany był w znacznej mierze z formami finansowania majątku, takimi jak leasing czy kredyty (tabela 7).

**Tabela 7.** Wartość wskaźnika DR dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014

DR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	72,0%	71,4%	65,7%	68,6%	69,9%	65,1%	63,5%
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	70,6%	51,7%	64,3%	68,9%	73,5%	68,0%	72,7%
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	72,1%	73,7%	63,8%	62,9%	58,9%	57,9%	58,2%
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	72,1%	70,1%	63,3%	76,2%	78,4%	71,9%	68,3%

Źródło: Opracowanie własne.

Przedsiębiorstwa transportowe, które chcą konkurować na rynku, muszą charakteryzować się wysoką płynnością. Do jej określenia powszechnie wykorzystuje się miernik CR (wskaźnik płynności bieżącej), który informuje o poten-

cialnej zdolności do spłaty bieżących zobowiązań za pomocą krótkoterminowych aktywów.

Dla potencjalnych nabywców usług transportowych płynność staje się niezwykle istotnym wskaźnikiem umożliwiającym ocenę, czy przedsiębiorstwo jest w stanie pokrywać swoje zobowiązania. Nadmierne zadłużenie może prowadzić do problemów z ich spłatą w stosunku do kontrahentów oraz pracowników [Sierpińska, Jachna, 2007, s. 81].

Przyjmuje się, że prawidłowy poziom wskaźnika powinien wahać się w granicach 1,5-2,0. Jeżeli wskaźnik spadnie poniżej poziomu 1,5, może to oznaczać, iż firma będzie miała problemy z płatnościami, jeżeli natomiast wskaźnik przyjmie wartość niższą niż 1,2, może się to okazać niebezpieczne dla dalszej działalności.

W przypadku badanych przedsiębiorstw wartość wskaźnika CR wynosiła średnio 113,2%, co oznacza występowanie problemów ze zdolnością finansową w zakresie regulowania zobowiązań bieżących. Płynność ta była jednocześnie niższa niż osiągnięta przez przedsiębiorstwa sektora H w Polsce. Szczególnie niepokojąca wartość wskaźnika występowała wśród średnich przedsiębiorstw, gdyż w 2011 r. spadła poniżej 100%. W takim wypadku należy wskazać, że ta kategoria badanych podmiotów w latach 2011-2014 miała problemy z regulowaniem bieżących zobowiązań. Natomiast najlepszą płynnością charakteryzowały się przedsiębiorstwa małe, dla których wskaźnik wynosił średnio 125,3% (tabela 8).

**Tabela 8.** Wartość wskaźnika CR dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014

CR	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	112,1%	119,0%	117,8%	103,3%	111,0%	116,7%	112,5%
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	132,0%	104,9%	130,5%	114,2%	102,2%	117,7%	120,8%
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	115,8%	117,1%	123,1%	107,9%	135,3%	143,6%	134,8%
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	104,0%	123,8%	123,0%	97,4%	94,4%	96,8%	94,6%

Źródło: Opracowanie własne.

Rozwój przedsiębiorstwa powinien być skorelowany z jego stabilnością finansową. Zbyt duża wielkość udziału zobowiązań w finansowaniu firmy obciąża wynik finansowy kosztami obsługi długu. Jednak na odpowiednim etapie działalności wykorzystanie dźwigni finansowej i zaangażowanie kapitałów obcych mogą pozytywnie wpłynąć na rozwój firmy. W celu oceny wielkość kapitałów obcych biorących udział w finansowaniu przedsiębiorstwa wobec kapitałów własnych stosuje się wskaźnik zadłużenia kapitału własnego.

Wskaźnik równy 1 oznacza jednakowy udział kapitałów własnych i obcych w strukturze całego kapitału spółki. Poziom wyższy niż jeden oznacza, że dług

przekracza to, co faktycznie spółka posiada. Poziomy poniżej 1 oznaczają natomiast, że kapitały własne spółki są większe niż jej dług. Wzrost wskaźnika świadczy natomiast o większym zaangażowaniu kapitałów obcych w finansowaniu działalności.

Badane przedsiębiorstwa, jak już wcześniej wskazano, charakteryzowały się częstym wykorzystywaniem zewnętrznych źródeł finansowania, w szczególności inwestycji w środki trwałe. Wysoka wartość wskaźnika na poziomie powyżej 200% wskazuje, że zobowiązania ogółem były większe od kapitałów własnych prawie 2-krotnie. W przypadku przedsiębiorstw średnich wskaźnik ten wyniósł w 2011 i 2012 r. ponad 300%, co oznacza, że zobowiązania ogółem są 3-krotnie większe od kapitałów własnych (tabela 9).

Wysoka wartość wskaźnika była niepokojącą oznaką dużego zadłużenia badanych jednostek. Należy jednak wskazać, że zadłużenie to wykazywało tendencję spadkową pod koniec analizowanego okresu, można je więc traktować jako sytuację przejściową szczególnie w 2011 i 2012 r., gdzie przewoźnicy dużo inwestowali w tabor, wykorzystując w tym celu finansowanie zewnętrzne.

**Tabela 9.** Wartość wskaźnika zadłużenia kapitału własnego dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014

Zadłużenie kapitału własnego	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	258,2%	250,2%	191,7%	218,2%	232,8%	186,4%	174,1%
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	240,1%	106,9%	186,6%	221,8%	277,8%	212,7%	266,8%
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	259,8%	281,1%	175,9%	169,5%	143,5%	137,8%	139,5%
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	258,9%	234,9%	172,6%	320,3%	362,5%	255,6%	215,3%

Źródło: Opracowanie własne.

Istotną w przypadku oceny finansowej jednostki jest analiza jej majątku. Podstawowym wskaźnikiem służącym ocenie sytuacji majątkowej jest wskaźnik unieruchomienia majątku. Wskaźnik ten stanowi stosunek aktywów trwałych do aktywów obrotowych majątku. Jeżeli wartość wskaźnika wynosi powyżej 1, świadczy to o przewadze aktywów trwałych nad aktywami obrotowymi w przedsiębiorstwie. Wynik ten na ogół interpretuje się negatywnie, gdyż taki stan rzeczy zmniejsza elastyczność przedsiębiorstwa i zdolność do przeprowadzania zmian w zakresie restrukturyzacji majątku. Wskaźnik ten powinien więc przyjmować wartości mniejsze od 1. Natomiast w analizie porównawczej o lepszym wyniku przedsiębiorstwa świadczy niższa wartość wskaźnika niż w porównywanej branży lub grupie podmiotów [Sierpińska, Jachna, 2007, s. 144].

W badanych przedsiębiorstwach wartość wskaźnika była korzystna, gdyż w całym badanym okresie była niższa od 1. Oznacza to większy udział płynnych aktywów obrotowych w majątku całkowitym. Najwyższą wartość wskaźnik

osiągnął w 2012 r. (0,9), natomiast jego średnia wartość dla całego okresu badawczego wynosiła 0,7. Zarówno w mikro, małych, jak i średnich przedsiębiorstwach poziom wskaźnika unieruchomienia majątku utrzymywał się na stałym poziomie z niewielkimi wahaniami. Najmniej korzystna sytuacja wystąpiła w małych przedsiębiorstwach w 2009 r., gdzie wskaźnik wzrósł powyżej 1. Był on niższy niż w sektorze H oraz ogóle podmiotów w Polsce (tabela 10).

**Tabela 10.** Wartość wskaźnika unieruchomienia majątku w badanych przedsiębiorstwach w latach 2008-2014

Wskaźnik unieruchomienia majątku	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,7	0,8
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	0,5	1,0	0,6	0,4	0,7	0,6	0,3
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	1,0	0,8	0,8	0,7	1,1	0,8	0,9

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu majątku stanowi kolejny element oceny sytuacji majątkowej przedsiębiorstwa. Tendencja wzrostowa tego wskaźnika oznacza pozytywny kierunek rozwoju przedsiębiorstwa, gdyż ryzyko działalności się zmniejsza. Niższy poziom będzie natomiast świadczył o malejącym udziale kapitałów własnych w finansowaniu działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, a tym samym wzroście ryzyka. Wartość wskaźnika wykazywała w badanym okresie tendencję spadkową, przyjmując w 2008 r. wartość 33,8, natomiast w 2014 r. – 21,2 (tabela 11). Spadek jego wartości zauważalny jest szczególnie od 2011 r. Należy to postrzegać jako zjawisko negatywne, ponieważ związane ono jest z obniżeniem niezależności finansowej przedsiębiorstw i pogorszeniem zabezpieczenia spłaty zadłużenia posiadanymi aktywami (tzw. zmniejszenie pojemności zadłużeniowej).

Wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu majątku w największym stopniu uległ obniżeniu w mikroprzedsiębiorstwach, natomiast w najmniejszym w jednostkach średnich. Porównanie wartości wskaźnika dla badanych przedsiębiorstw w stosunku do sektora PKD H i ogółu podmiotów w Polsce wskazuje, że tendencja w zakresie jego spadku występowała w latach 2008-2014 we wszystkich podmiotach w Polsce, jednocześnie przeciętne jego wartości były wyższe niż w przedsiębiorstwach poddanych analizie.

**Tabela 11.** Wartość wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu majątku w badanych przedsiębiorstwach w latach 2008-2014

Wskaźnik udziału kapitałów własnych w finansowaniu majątku trwałego	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	33,8	24,1	27,8	21,4	25,8	17,3	21,2
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	42,4	16,1	18,4	18,0	33,5	18,6	12,8
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	35,6	27,6	27,3	26,1	25,8	17,4	26,0
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	30,3	27,7	40,0	25,1	21,5	17,9	26,9

Źródło: Opracowanie własne.

Ponieważ wskaźnik MWr jest wskaźnikiem syntetycznym opartym o wartości krytyczne określone dla sektora H, daje on ogólny ogłąd na temat tego, czy badane przedsiębiorstwa rozwijały się lepiej czy wolnej niż ogół jednostek z sektora PKD H. Sytuację przedsiębiorstwa ocenianą z wykorzystaniem tego wskaźnika uznaje się za korzystną, gdy obliczona dla niego miara syntetyczna jest większa od zera, natomiast w przeciwnym wypadku sytuację należy ocenić negatywnie. Gdy wartość  $m$  jest równa zero, należy sytuację traktować neutralnie. Miarę tę obliczono jako średnią arytmetyczną miar  $m$  dla poszczególnych przedsiębiorstw z badanej grupy. Wartość wskaźnika została przedstawiona w tabeli 12.

**Tabela 12.** Wartość wskaźnika syntetycznego wskaźnika rozwoju przedsiębiorstw MWr dla badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014.

MWr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	0,52	1,34	1,79	1,63	1,04	1,27	1,63
<b>Mikroprzedsiębiorstwa</b>	0,52	0,29	1,01	1,41	1,59	0,23	0,69
<b>Małe przedsiębiorstwa</b>	0,71	1,72	2,22	1,77	1,00	1,45	1,80
<b>Średnie przedsiębiorstwa</b>	0,32	0,82	0,80	1,31	0,83	1,32	1,51

Źródło: Opracowanie własne.

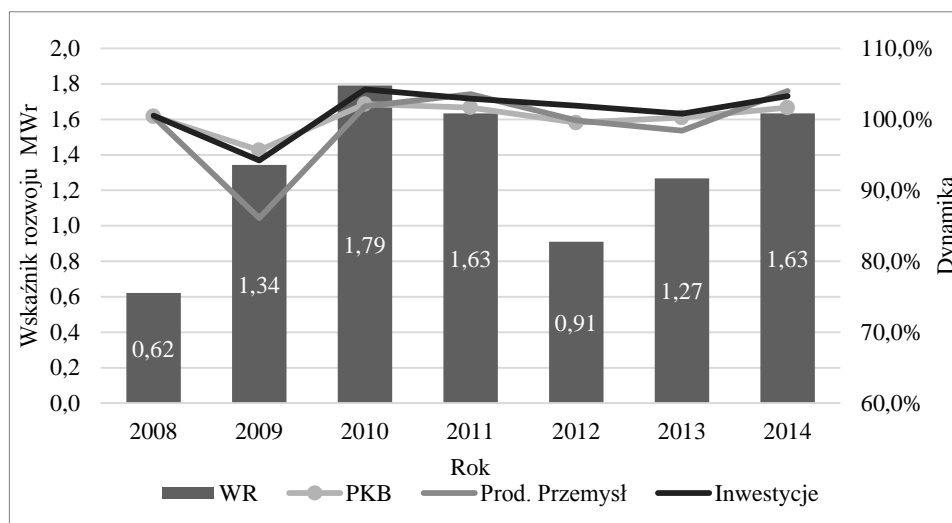
Wartość wskaźnika MWr w badanym okresie wykazywała się zmiennością. Wskaźnik ten rósł od 2008 r. do 2010 r., a następnie wykazywał tendencję spadkową do 2012 r., by ponownie wzrosnąć w 2014 r. Zmiana wartości wskaźnika z uwzględnieniem zmian rynkowych wskazuje, że poprawa sytuacji badanych jednostek nastąpiła w 2009 r., co było związane z otwarciem rynku przewozów kabotażowych, a następnie od 2011 r. zaczęła się pogarszać. Głównym czynnikiem, który spowodował pogorszenie kondycji badanych jednostek, były duże inwestycje w tabor w 2011 i 2012 r., a także pogorszenie koniunktury na rynkach europejskich w 2012 r.

W niniejszym ujęciu ze względu na kategorię przedsiębiorstwa najwyższe wartości wskaźnika wykazywały przedsiębiorstwa małe, które w całym bada-

nym okresie charakteryzowały się lepszą sytuacją finansową niż jednostki średnie oraz mikro. Uzyskane wyniki pokazują, że małe przedsiębiorstwa jako podmioty elastyczne potrafiły szybko dostosowywać się do zmieniającej się sytuacji na rynku i wykorzystywać szanse.

Sytuacja finansowa i majątkowa badanych przedsiębiorstw była zależna głównie od czynników makroekonomicznych, w szczególności od sytuacji w Unii Europejskiej i krajach będących głównymi odbiorcami usług transportowych. Analiza wskaźnika MWr pokazuje, że jego wartość wzrastała od 2008 r. do 2010 r. (rys. 8). Z kolei w latach 2008-2009 nastąpił spadek w Unii Europejskiej wartości PKB, inwestycji prywatnych oraz produkcji przemysłowej.

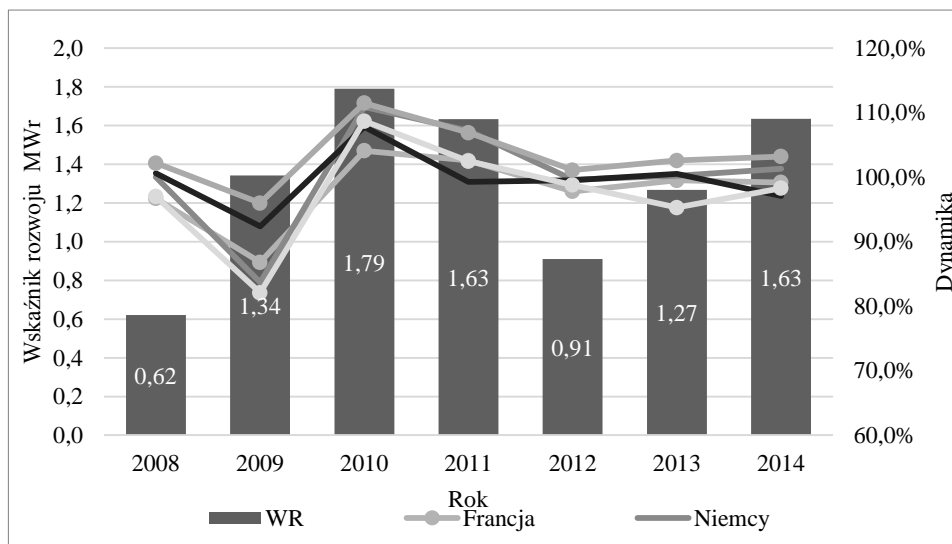
W 2008 r. sytuacja badanych przedsiębiorstw była lepsza niż ogółu przedsiębiorstw z sektora H, jednak wyraźnie mniej korzystna niż w kolejnych latach. W 2009 r. wraz ze spadkiem PKB w Unii Europejskiej koniunktura badanych przewoźników uległa poprawie. Kryzys finansowy mógł tym samym skłaniać przedsiębiorstwa Europy Zachodnie do poszukiwania usług transportowych o niższych cenach. Przewoźnicy z Polski wykazujący się dużą konkurencyjnością zyskiwali nowe zlecenia przewozowe. Wysoka konkurencyjność wynikała głównie z niższego poziomu płac oraz cen surowców w Polsce w stosunku do krajów bardziej rozwiniętych krajów wspólnoty.



**Rys. 8.** Zależność pomiędzy wskaźnikiem MWr, a dynamiką PKB, produkcji przemysłowej i inwestycji w Unii Europejskiej

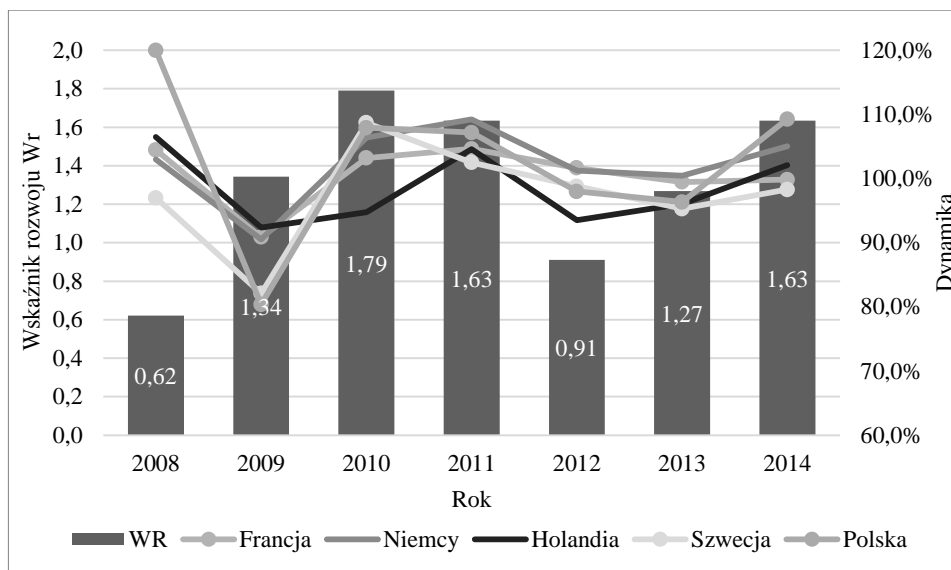
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 3].

W kolejnych latach sytuacja finansowa badanych przewoźników odpowiadała wahaniom poszczególnych czynników makroekonomicznych w Unii Europejskiej. W największym stopniu na pogorszenie sytuacji analizowanych firm wpływ miał spadek PKB oraz produkcji przemysłowej (rys. 9). Zmiany te były odczuwane przez przedsiębiorstwa, ponieważ na ogół przewóz towarów w znacznej mierze dotyczy usług realizowanych na potrzeby przedsiębiorstw prywatnych. W mniejszym stopniu na sytuację sektora transportowego wpływały wahania poziomu inwestycji prywatnych, co zostało przedstawione na rysunku 10. Na podstawie przedstawionych obserwacji można wskazać, że zarówno dla badanych przedsiębiorstw, jak i całej branży istotną stymulantą rozwoju był kryzys gospodarczy, który dotknął kraje strefy euro w 2009 r. W kolejnych latach wskazana zależność się nie potwierdziła, a sytuacja majątkowa i finansowa badanych podmiotów wykazywała zależność od sytuacji ekonomicznej w Unii Europejskiej, w tym w szczególności od gospodarek będących głównymi odbiorcami polskich usług transportowych.



**Rys. 9.** Zależność pomiędzy dynamiką produkcji przemysłowej w wybranych krajach Unii Europejskiej a wskaźnikiem MWR

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 3].



**Rys. 10.** Zależność pomiędzy dynamiką inwestycji przedsiębiorstw prywatnych w wybranych krajach Unii Europejskiej a wskaźnikiem MWR

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat [www 3].

## Podsumowanie i wnioski

Jak wskazują przedstawione wyniki, rozwój warunkowany jest przede wszystkim możliwościami wykorzystywania dostępnych szans. Badane przedsiębiorstwa, mimo pojawienia się kryzysu finansowego w Unii Europejskiej, umiały wykorzystać szansę, jaka została im dana dzięki otwarciu rynków przewozów kabotażowych. Pomimo spadku wielkości PKB w 2009 r. w krajach Europy Zachodniej sytuacja finansowa badanych podmiotów uległa poprawie, a ogólny wolumen ładunków przewożonych przez polskie przedsiębiorstwa się zwiększył. Było to spowodowane w znacznej mierze konkurencją cenową, którą przewoźnicy mogli osiągnąć niższymi kosztami pracy. Jednocześnie wejście na rynki wewnętrzne w krajach takich jak Niemcy czy Francja wymusiło na przedsiębiorstwach konieczność dokonywania inwestycji w majątek produkcyjny. W badanym okresie następował wzrost ogólnego poziomu zadłużenia badanych przedsiębiorstw, co wskazuje, że przewoźnicy powszechnie korzystali z dźwigni finansowej. Wartość wskaźnika zadłużenia utrzymywała się w grupie małych i średnich przedsiębiorstw na poziomie wyższym niż przeciętne wartości dla sektora H oraz dla ogółu przedsiębiorstw w Polsce. Uzyskane wartości wynikały głównie z powszechnego wykorzystywania kredytu oraz leasingu jako podsta-



wowej formy finansowania majątku (głównie floty pojazdów). Jednocześnie wzrost wartości oraz jakości majątku świadczy o dalszych planach działalności badanych podmiotów.

Przedstawione dane oraz analiza wyników poszczególnych przedsiębiorstw potwierdzają przyjętą hipotezę, że rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem gospodarczym, który odnosi się zwłaszcza do produkcji przemysłowej, dynamiki inwestycji oraz produktu krajowego brutto. Poza okresem 2008-2009 r., w którym znaczną rolę w rozwoju badanych przedsiębiorstw odegrało umożliwienie polskim firmom przewozów kabotażowych na terenie innych krajów Unii Europejskiej, kolejne lata charakteryzowały się zmianami sytuacji finansowej i majątkowej w zależności od zmian sytuacji gospodarczej w Unii Europejskiej oraz w krajach będących bezpośrednimi odbiorcami usług. Jednocześnie sytuacja gospodarcza krajów będących największymi odbiorcami polskich usług transportowych będzie determinowała dalszy rozwój przewoźników drogowych. Można więc stwierdzić, że poprawa sytuacji finansowej i majątkowej w latach 2008-2009 miała charakter krótkookresowy i wynikała z uzyskania przewagi konkurencyjnej. Natomiast w perspektywie sześciolletniej była ona zależna od czynników makroekonomicznych takich jak PKB.

## Literatura

- Balke I. (2010), *Badania koniunktury w transporcie samochodowym jako metoda pozyskiwania informacji o kondycji firm przewozowych w Polsce*, „Transport Samochodowy”, nr 3, s. 31-45.
- Bernacki D. (2010), *Wzrost gospodarczy a popyt na przewozy towarowe w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, nr 603, „Ekonomiczne Problemy Usług”, nr 59, s. 17-36.
- Gabrusewicz W. (2014), *Analiza finansowa przedsiębiorstwa. Teoria i zastosowanie*, Wydawnictwo PWE, Warszawa.
- Garcia C., Levy S., Limão S., Kupfer F. (2008), *Correlation between Transport Intensity and GDP in European Regions: A New Approach*, 8th Swiss Transport Research Conference.
- Kawa A. (2008), *Branża kurierska – barometr i motor rozwoju gospodarki*, „Spedycja. Transport. Logistyka”, nr 2, s. 52-55.
- Leszczyński Z., Skowronek-Mielczarek A. (2004), *Analiza ekonomiczno-finansowa spółki*, Wydawnictwo PWE, Warszawa.

- McKinnon A. (2007), *CO2 Emissions from Freight Transport in the UK, Report prepared for the Climate Change Working Group of the Commission for Integrated Transport* [w:] *Transport and Climate Change*, Heriot-Watt University, Edinburgh, London.
- Meersman H., Van de Voorde E. (2003), *Decoupling of Freight Transport and Economic Activity: Realism or Utopia?* 16th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics: 50 Years of Transport Research, Budapest.
- Sierpińska M., Jachna T. (2004), *Ocena przedsiębiorstwa według standardów światowych*, PWN, Warszawa.
- Sierpińska M., Jachna T. (2007), *Metody podejmowania decyzji finansowych*, PWN, Warszawa.
- Siudek T. (2004), *Analiza finansowa podmiotów gospodarczych*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, Warszawa.
- Tundys B., Matuszczak A. (2014), *Analiza zależności pomiędzy poziomem PKB a transportem i jego kosztami zewnętrznymi w wybranych krajach Unii Europejskiej*, „Logistyka”, nr 2, s. 361-372.
- Zielaskiewicz H. (2011), *Analiza popytu na usługi transportowe w kontekście niektórych uwarunkowań zewnętrznych – cz. 1*, „Logistyka”, nr 6, s. 35-36.
- Zioło Z. (2013), *Uwarunkowania rozwoju przedsiębiorczości w warunkach kryzysu gospodarczego*, „Przedsiębiorczość – Edukacja”, nr 9, s. 10-33.
- [www 1] [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Enlargement\\_countries\\_-\\_transport\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Enlargement_countries_-_transport_statistics) (dostęp: 15.02.2016).
- [www 2] <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-handlu-zagranicznego-2015,9,9.html> (dostęp: 15.02.2016).
- [www 3] [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/National\\_accounts\\_and\\_GDP/pl](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/National_accounts_and_GDP/pl) (dostęp: 15.02.2016).
- [www 4] <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/temat/25/565/1599> (dostęp: 15.12.2016).

## **THE IMPACT OF THE EUROPEAN UNION'S ECONOMIC POTENTIAL ON THE DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUM TRANSPORT COMPANIES IN THE YEARS 2008-2014 ON THE EXAMPLE OF WEST POMERANIAN VOIVODESHIP**

**Summary:** The relationship between the economic boom and the activity of the transport industry is often quoted both in the literature and in the circles of practitioners. The purpose of this paper was to determine to what extent the economic situation in the European Union in the years 2008-2014 influenced the financial situation of Polish carriers based in the West Pomeranian voivodship (Zachodniopomorskie) and at the same time their development reflected in the property and financial area. The study hypothesized that the development of small and medium-sized enterprises in the road transport sector is determined by economic potential, which is related to industrial output, investment dynamics and gross domestic product. The study included an analysis of the assets

and finances of the audited entities, as well as a synthetic indicator of development. The companies surveyed in spite of the financial crisis in the European Union were able to take advantage of the opportunity given to them by opening up the markets for cabotage transport. Despite a decrease in GDP in 2009 in Western Europe, the financial situation of the surveyed entities improved and the overall volume of cargoes transported by Polish companies increased. This was due in large part to the price competition that the carriers could achieve with lower labor costs. In subsequent periods, the situation of the examined entities was related to the economic situation in the European Union countries. The results indicate that in the short term, companies can gain advantage through higher competitiveness, while in the long term their situation is determined by macroeconomic factors.

**Keywords:** economic crisis, small and medium enterprises, road transport.