

Edyta Piątek, Ilona Dziedzic-Jagocka

Katedra Ekonomii i Zarządzania

Politechnika Świętokrzyska

Sytuacja majątkowo-finansowa przedsiębiorstw logistycznych województwa świętokrzyskiego w dobie kryzysu gospodarczego

Wstęp

Kryzys gospodarczy skutkuje w podmiotach gospodarczych przede wszystkim obniżeniem poziomu dochodów i ogólnym pogorszeniem się wskaźników finansowych, w tym szczególnie rentowności. Ponieważ sektor transportowy, szerzej logistyczny, stanowi krwioobieg gospodarki, wydaje się, że jako pierwszy powinien zostać dotknięty skutkami kryzysu gospodarczego. Celem publikacji jest ocena i rozpoznanie sytuacji majątkowo-finansowej przedsiębiorstw z branży logistycznej zlokalizowanych w regionie świętokrzyskim. Można w związku z powyższym postawić następujący problem badawczy: czy sprawozdania finansowe przedsiębiorstw logistycznych i wyniki dokonywanej na ich podstawie analizy finansowej zapowiadały nadchodzący z opóźnieniem do Polski obecny światowy kryzys gospodarczy. W celu zbadania tego problemu poddano analizie sprawozdania finansowe przedsiębiorstw logistycznych województwa świętokrzyskiego za lata 2005–2010 i podjęto próbę sprawdzenia czy wskaźniki finansowe zapowiadały i potwierdzają kryzys gospodarczy, który dotknął polską gospodarkę z początkiem 2009 roku. Problemem, który będzie wymagał kolejnej analizy jest to, czy księgowi przedsiębiorstw transportowych, wiedząc o postępującym kryzysie i jego globalnym charakterze, nie wykorzystali i wykorzystują instrumentów polityki bilansowej do poprawy obrazu sytuacji majątkowo-finansowej przedsiębiorstwa w sprawozdaniach finansowych. Ten problem został jedynie zasygnalizowany, a jego realizacja nastąpi w kolejnym etapie prowadzonych badań.

Teoretyczne założenia problemu badawczego

Kryzys gospodarczy w nomenklaturze ekonomicznej ma wiele synonimów, takich jak: krach gospodarczy, recesja gospodarcza, załamanie gospodarcze, zapaść gospodarcza, depresja gospodarcza, spowolnienie gospodarcze, ale też: osłabienie gospodarcze, zawirowanie gospodarcze, zachwianie gospodarcze, chaos gospodarczy, katastrofa gospodarcza [Sawicki 2002, s. 142]. Zgodnie z encyklopedyczną definicją jest to zjawisko ekonomiczne w gospodarce. W czasie trwania kryzysu następują bankructwa instytucji finansowych i banków, dochodzi do upadłości wielu firm i przedsiębiorstw, w wyniku czego następują zwolnienia grupowe, utrata miejsc pracy i redukcja etatów [Winiarski 1996, s. 139–152].

Kryzys objawia się nagłym pogorszeniem stanu gospodarki. Pierwszym sygnałem nadchodzącego kryzysu są spadki indeksów giełdowych lub krach giełdowy przeradzający się w długoterminową bessę. Inne objawy kryzysu to między innymi: galopująca inflacja przeradzająca się w hiperinflację, spadek produkcji, spadek płac, spadek zatrudnienia, wzrost bezrobocia, spadek dochodów, spadek konsumpcji, spadek PKB, wzrost deficytu budżetowego, wzrost deficytu fiskalnego, wzrost deficytu handlowego, trend spadkowy w podatkowych dochodach budżetowych państwa, spadek dynamiki (spowolnienie) tempa wzrostu gospodarczego, zwalnia też dynamika wzrostu produkcji przemysłowej, zmniejsza się tempo eksportu, a przedsiębiorstwa ograniczają nakłady inwestycyjne [Bednarczyk i in. 2009, s. 67].

Powyższych objawów należy szukać w całej gospodarce i w każdym przedsiębiorstwie jednocześnie.

W gospodarce państw z całego świata kryzys zaczął ujawniać się w 2006 roku spadkiem cen nieruchomości. Zapoczątkowany został w USA. W połowie 2007 roku obligacje subprime (kredyt subprime) okazały się papierami bez pokrycia. W lipcu 2007 roku zbankrutowały dwa fundusze inwestycyjne banku Bear Stearns. Banki doznały bardzo poważnych, liczonych w miliardach dolarów, strat, które okazały się tak duże, że w marcu i kwietniu 2008 główne banki USA (Merrill Lynch, Goldman Sachs, Morgan Stanley, Lehman Brothers, Citigroup) zostały pośpiesznie dokapitalizowane, by zapobiec upadłości [www.money.pl].

Problemy banków przełożyły się na inne gałęzie gospodarki. Kiedy ustąpiła akcja kredytowa banków, doszło do załamania sprzedaży samochodów, finansowanej głównie kredytami. Największe koncerny General Motors, Ford, Volkswagen zapowiedziały znaczne zwolnienia. Wcześniej banki ogłosiły redukcję zatrudnienia, w samej Wielkiej Brytanii pracę straciło kilkadziesiąt tysięcy finansistów. Ogromne zadłużenie osobiste Amerykanów w połączeniu z rosnącym bezrobociem spowodowały spadek konsumpcji. Dobiegające złe informacje i przewidywania co do recesji pogłębiły spadek cen akcji na wszystkich gieł-

dach. Tym samym kryzys finansowy rozprzestrzenił się na resztę gospodarek świata.

Początkowo kryzys omijał gospodarke Polski. Potem jednak pojawiły się czynniki potwierdzające przeniesienie się skutków światowego kryzysu do Polski – ograniczenie akcji kredytowej przez banki, atak spekulacyjny na polską walutę i znaczne obniżenie wartości złotego oraz problemy finansowe w przedsiębiorstwach z opcjami walutowymi. I w ten sposób kryzys dotarł do poziomu mikroskali – polskich przedsiębiorstw.

Przedsiębiorstwa zaczęły zmniejszać rozmiar produkcji, tempo eksportu, nakłady inwestycyjne, a następnie redukować poziom zatrudnienia i płac. Ogólne pogorszenie warunków do prowadzenia działalności gospodarczej w dobie kryzysu daje powody do oczekiwania również pogorszenia się sytuacji majątkowo-finansowej przedsiębiorstw przedstawionej w ich sprawozdaniach finansowych: rentowności, płynności i sprawności działania, poziomu zadłużenia.

Ponieważ logistyka towarzyszy człowiekowi od zawsze i jest dziedziną działalności występującą już niemal we wszystkich sferach życia społeczno-gospodarczego należy założyć, że to w przedsiębiorstwach logistycznych kryzys powinien ujawnić się najszybciej [Słowiński 2008, s. 43]. Branża logistyczna należy do nowych i rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki narodowej. Pełni szczególną rolę w redystrybucji produktu krajowego brutto. Biorąc pod uwagę to, że sytuacja w transporcie jest pochodną sytuacji całej gospodarki, należy poszukiwać oznak kryzysu w sytuacji majątkowo-finansowej przedsiębiorstw tego sektora.

Metody badawcze i wyniki badań

Mając na celu ustalenie, czy sprawozdania finansowe przedsiębiorstw logistycznych i wyniki dokonywanej na ich podstawie analizy finansowej zapowiadały nadchodzący z opóźnieniem do Polski obecny światowy kryzys gospodarczy dokonano analizy finansowej dziesięciu losowo wybranych przedsiębiorstw logistycznych województwa świętokrzyskiego, a następnie porównano te wyniki z wartością sektorowych wskaźników.

Spośród sześćdziesięciu przedsiębiorstw, które w badaniach przeprowadzonych przez GUS deklarowały [Dane GUS], poprzez symbol PKD, podstawową swoją działalność transportową jako transport lądowy, wybrano sprawozdania 10 z nich. Badania dokonano na podstawie danych zawartych w sprawozdaniach finansowych – bilansie i rachunku zysków i strat – za lata 2005–2010. Okres badania wybrano zakładając, iż w takim przedziale czasowym uda się zauważyć trend spadkowy w gospodarce przedsiębiorstw przypadający na początek kryzysu w Polsce, tj. lata 2007–2008. Następnie porównano wyniki badania z wartością wskaźników sektorowych w wielu potwierdzenia wniosków płynących z badania.

Ponieważ kryzys bezpośrednio lub pośrednio przekłada się na rentowność działalności gospodarczej, w badaniu skoncentrowano się właśnie na wskaźnikach rentowności. Spośród różnych możliwych i opisanych w teorii wskaźników rentowności wybrano te, które mają swój „wzorzec” w sektorowych wskaźnikach branżowych.

Wskaźniki stanowiące porównanie – „wzorcowe” dla wyników badania, opisujące syntetycznie obraz sytuacji majątkowo-finansowej branży logistycznej w Polsce – przedstawiają tzw. *Sektorowe wskaźniki finansowe* opracowane przez Komisję ds. Analizy Finansowej Rady Naukowej Stowarzyszenia Księgowych w Polsce we współpracy z Wywiadownią Gospodarczą InfoCredit. Jednostki te, na podstawie danych GUS, co roku przygotowują zestaw 14 wskaźników opisujących sytuację majątkowo-finansową danej branży. Szczegółowa metodyka badania, na podstawie której określono wartość wskaźników, stanowi wstęp do zestawienia wskaźników publikowanych na łamach miesięcznika „Rachunkowość”. W badaniach tych liczone wskaźniki rentowności, płynności i sprawności działania oraz zadłużenia.

Wskaźniki, które policzono w badaniu dla wybranych dziesięciu przedsiębiorstw to:

- wskaźnik rentowności operacyjnej aktywów,
- wskaźnik rentowności kapitału własnego,
- wskaźnik rentowności netto sprzedaży,
- wskaźnik rentowności sprzedaży,
- wskaźnik rentowności ekonomicznej sprzedaży.

Wartości powyższych wskaźników (tab. 1) policzone zostały za lata 2005–2010 dla dziesięciu losowo wybranych przedsiębiorstw logistycznych z branży transport lądowy. Numeracja kolumn tabeli od 1 do 10 to numery nadane badanym przedsiębiorstwom. Dla każdego z lat i wybranych przedsiębiorstw policzono średnią arytmetyczną. Wartości wskaźników branżowych liczone dla branży transport lądowy zawiera tabela 2.

Ponieważ początek kryzysu w Polsce przypada na lata 2008–2009 w badaniu jako wzorcowe dla branży przeanalizowano wartości wskaźników tylko za ten okres.

Jak wynika z tabeli 1, średnia rentowność operacyjna aktywów badanych przedsiębiorstw dla lat 2008 i 2009 kształtuje się dużo poniżej średniej dla sektora w tych latach, podobnie jak rentowność kapitału własnego, sprzedaży netto oraz sprzedaży. Tylko rentowność ekonomiczna sprzedaży badanych przedsiębiorstw osiąga wielkość podobną do sektorowych – 5,45 dla 2008 roku i 6,07 dla 2009 roku, przy sektorowym 5,59 dla 2008 roku i 7,26 dla 2009 roku.

Tabela 1

Wskaźniki rentowności 10 przedsiębiorstw z branży transport lądowy województwa świętokrzyskiego w latach 2005–2010 [%]

Wskaźnik	Rok	Przedsiębiorstwa										Średnia wartość
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Rentowność operacyjna aktywów	2005	0,22	2,6 ⁻⁰⁴	0,20	0,20	0,07	-0,03	-0,07	0,21	0,03	0,02	0,09
	2006	0,23	1,4 ⁻⁰³	0,25	0,18	0,03	0,09	0,10	0,19	0,01	0,05	0,11
	2007	0,24	4,09 ⁻⁰³	0,17	0,23	0,02	0,07	0,14	0,17	0,02	0,66	0,17
	2008	0,29	4,56 ⁻⁰³	0,23	0,26	0,06	0,28	0,14	0,17	6,80 ⁻⁰³	0,63	0,21
	2009	0,28	0,03	0,14	0,28	0,02	0,23	0,16	0,17	0,44	-3,32 ⁻⁰³	0,17
	2010	0,25	0,02	0,15	0,34	0,08	0,20	0,14	0,23	0,80	-7,09 ⁻⁰³	0,22
Rentowność kapitału własnego	2005	0,69	6,4 ⁻⁰⁴	0,52	0,38	0,14	-0,23	0,10	-1,67	1,26	-0,53	0,07
	2006	0,60	3,3 ⁻⁰³	0,46	0,30	0,08	0,38	0,15	0,59	0,02	0,58	0,32
	2007	0,42	0,01	0,45	0,30	0,04	-0,07	0,18	0,53	0,33	-0,26	0,19
	2008	0,49	0,02	0,59	0,38	0,15	0,34	0,22	0,47	14,97	-4,23	1,34
	2009	0,45	0,12	0,43	0,30	0,13	0,07	0,24	0,48	0,19	0,59	0,30
	2010	0,43	0,07	0,42	0,40	0,04	0,06	0,20	0,59	0,36	-0,02	0,26
Rentowność netto sprzedaży	2005	0,12	8,08 ⁻⁰⁵	0,04	0,12	0,03	-0,02	0,03	0,04	0,03	-0,02	0,04
	2006	0,09	3,34 ⁻⁰⁴	0,06	0,09	0,02	0,04	0,03	0,05	2,89 ⁻⁰⁴	0,05	0,04
	2007	0,09	9,78 ⁻⁰⁴	0,03	0,13	9,42 ⁻⁰³	-0,13	0,04	0,04	3,89 ⁻⁰³	-0,18	2,14 ⁻⁰³
	2008	0,10	1,03 ⁻⁰³	0,04	0,15	0,03	1,21	0,05	0,03	0,01	-0,11	0,15
	2009	0,11	3,06 ⁻⁰³	0,02	0,14	0,02	0,07	0,05	0,05	0,01	-4,03	-0,35
	2010	0,93	2,25 ⁻⁰³	0,02	0,19	7,81 ⁻⁰³	0,06	0,04	0,08	0,04	-0,02	0,13
Rentowność sprzedaży	2005	0,09	8,93 ⁻⁰⁵	4,67 ⁻⁰³	0,00	0,26	-2,48 ⁻⁰³	0,09	0,06	0,01	0,03	0,05
	2006	0,09	3,69 ⁻⁰⁴	0,02	0,00	0,25	0,05	0,08	0,08	0,04	0,03	0,06
	2007	0,09	1,05 ⁻⁰³	5,86 ⁻⁰³	0,00	0,22	0,22	0,08	0,07	0,02	1,86 ⁻⁰³	0,07
	2008	0,10	1,09 ⁻⁰³	5,10 ⁻⁰³	0,00	0,16	0,14	0,09	0,06	4,14 ⁻⁰³	0,23	0,08
	2009	0,11	3,18 ⁻⁰³	0,02	0,00	0,19	0,09	0,07	0,06	0,03	-0,42	0,02
	2010	0,09	2,36 ⁻⁰³	0,02	0,00	0,19	0,09	0,06	0,10	0,05	-0,04	0,06
Rentowność ekonomicznej sprzedaży	2005	15,32	1,80	4,77	16,30	6,27	0,64	4,27	5,42	3,25	0,90	5,90
	2006	11,93	1,70	7,31	14,05	5,32	5,69	4,88	6,37	0,51	7,14	6,49
	2007	10,45	2,14	3,60	17,46	3,84	2,14	5,12	6,35	0,80	-6,82	4,51
	2008	12,05	1,37	4,57	18,56	5,94	1,31	6,06	5,80	1,60	-2,80	5,45
	2009	13,33	1,19	2,27	17,49	5,40	8,58	6,89	7,50	2,04	-4,02	6,07
	2010	11,15	1,00	2,64	22,37	3,71	7,78	5,08	10,55	4,27	8,44	7,70

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2

Branżowe wskaźniki rentowności w branży transport lądowy w latach 2008–2009 [%]

Wskaźnik	2008			2009		
	Średnia arytmetyczna	Odchylenie standardowe	Mediana	Średnia arytmetyczna	Odchylenie standardowe	Mediana
Rentowności operacyjnej aktywów	5,17	13,45	4,09	7,08	13,40	5,40
Rentowności kapitału własnego	8,99	32,81	4,77	11,62	28,05	7,52
Rentowności netto sprzedaży	1,18	5,32	0,79	2,05	4,70	1,32
Rentowności sprzedaży	0,20	7,29	0,75	1,36	6,70	1,26
Rentowności ekonomicznej sprzedaży	5,59	7,26	4,59	7,26	8,20	6,30

Źródło: „Rachunkowość” nr 4/2011 i 6/2010.

Analizując zebrane za cały okres od 2005 do 2010 roku dane w kontekście zapowiedzi nadchodzącego kryzysu, należy stwierdzić, że wskaźniki rentowności operacyjnej aktywów, rentowności kapitału własnego, sprzedaży netto oraz sprzedaży osiągnęły w latach 2008–2009 wielkości zdecydowanie większe niż w latach poprzedzających. Z kolei analizując dane tylko za lata 2008 i 2009 należy stwierdzić iż wymienione wskaźniki 2009 roku są zdecydowanie niższe niż 2008 roku i w tym należałoby upatrywać skutków oddziaływania kryzysu. Jedynie wskaźnik rentowności ekonomicznej po spadku do poziomu 4,51 w 2007 roku systematycznie rósł do 5,45 za 2008, 6,07 za 2009 i 7,70 za 2010 rok.

Wynika z tego, że wskaźnik odzwierciedlający efektywność w obszarze operacyjnej działalności przedsiębiorstw logistycznych „oparł się” działaniom kryzysu. Wskaźniki rentowności sprzedaży netto i sprzedaży w okresie od 2008 do 2009 roku potwierdzać mogą natomiast fakt, że dotarł do Polski, z pewnym odroczeniem w czasie, światowy kryzys.

Analiza wskaźników branżowych (tab. 2) wskazuje, iż średnia rentowność operacyjna aktywów wzrosła w 2009 roku, przy większej medianie i podobnym odchyleniu. Poprawie ulegają w 2009 roku również pozostałe wskaźniki. Mediana w każdym ze wskaźników jest nieco niższa niż średnia. Odchylenia standardowe, poza odchyleniem we wskaźniku rentowności operacyjnej aktywów i kapitału własnego są niewielkie, nie przekraczają 9 punktów procentowych. Nakładając na to fakt kryzysu gospodarczego, który dotknął polską gospodarkę z początkiem 2009 roku, powyższe dane sektorowe rentowności

wskazują na stabilność i brak reakcji negatywnej tejże branży na sytuację globalną.

Biorąc pod uwagę to, że sytuacja w transporcie jest pochodną sytuacji całej gospodarki, można stwierdzić, iż międzynarodowy kryzys nie dotknął szczególnie polskiej gospodarki. Pozostaje oczywiście kwestia innych wskaźników i obszarów działalności przedsiębiorstw, aby stwierdzić czy i jak kryzys gospodarczy dotknął gospodarkę przedsiębiorstw oraz czy znalazł odzwierciedlenie we wskaźnikach.

Powstaje na tle powyższych danych również pewna wątpliwość dotycząca działań zapobiegawczych polegających na dostosowaniu do nowej sytuacji gospodarczej polityki bilansowej, podejmowanych przez polskie przedsiębiorstwa spodziewające się zapowiadanego od 2007 roku kryzysu. Ewentualnie, czy kryzys nie zmusił służb księgowych do zmiany zasad rachunkowości, aby „podrasować” swoje sprawozdania finansowe a przez to obraz sytuacji majątkowo-finansowej wynikający z analizy finansowej.

Rachunkowość przedsiębiorstw logistycznych

Wartości opisanych wcześniej wskaźników pochodzą z systemu informacyjnego przedsiębiorstw logistycznych, jakim jest rachunkowość. Rachunkowość jako system musi być powiązana z innymi systemami (podsystemami) przedsiębiorstwa, gdyż dane liczbowe (dokumentacja) dla celów rachunkowości powstają niemal we wszystkich jednostkach strukturalnych przedsiębiorstwa, a rachunkowość umiejętnie organizuje i nadzoruje obieg i kontrolę dokumentów, następnie identyfikuje, mierzy, gromadzi, agreguje, interpretuje, ocenia, prezentuje informacje odbiorcom zewnętrznym i wewnętrznym [Gabrusiewicz i in. 2000, s. 24]. W celu realizacji wszystkich zadań i funkcji stojących przed rachunkowością kadra zarządzająca ustanawia politykę bilansową.

Polityka bilansowa to ogół zgodnych z prawem decyzji podmiotu gospodarczego, podejmowanych w trakcie roku obrotowego i podczas sporządzania sprawozdania rocznego, mających na celu takie ukształtowanie wykazanych w sprawozdaniu finansowym informacji, aby w sposób optymalny zaspokoić potrzeby odbiorców i motywować ich do działań zgodnych z celami gospodarczymi podmiotu [Słowiński, s. 43]. Praktyczne wykorzystanie polityki bilansowej zależy od wagi i znaczenia poszczególnych adresatów oraz od celów, jakie chce osiągnąć kierownictwo przedsiębiorstwa.

Zgodnie z teorią informacji ekonomicznej, istnieją pewne czynniki determinujące organizację każdego systemu informacyjnego [Gabrusiewicz, Kamela-Sowińska, Poetschke 2000, s. 24], w tym również sposób organizacji rachun-

kowości. Są to: otoczenie, struktura organizacyjna, rodzaj systemu zarządzania przedsiębiorstwem i technologia informatyczna. Inaczej zatem będzie wyglądała organizacja i sposób prowadzenia rachunkowości w podmiocie o prostej strukturze organizacyjnej, a inaczej w podmiocie o złożonej strukturze; inaczej w podmiocie zarządzanym procesowo, a inaczej w zarządzanym przez jakość; inaczej w tym, który funkcjonuje w rozwiniętym wolnym rynku branżowym, finansowym, kapitałowym, a inaczej w słabo rozwiniętym.

Wydaje się również, że stan gospodarki – *hossa*, *bessa* – powinny mieć wpływ na system rachunkowości przedsiębiorstwa działającego w takim otoczeniu. Powstaje pytanie, czy podmioty gospodarcze w dobie kryzysu zmieniają swoją politykę bilansową i jakich używają instrumentów. Czy przedsiębiorstwa w Polsce, wiedząc, dzięki swobodnemu przepływowi informacji (globalizacji mediów), o zbliżającym się do Polski kryzysie, nie przygotowały swojej polityki bilansowej – polityki przekazywania i oddziaływania na odbiorców informacji pochodzących z rachunkowości – tak, aby ich sytuacja majątkowo-finansowa prezentowana w sprawozdaniach finansowych nie była lepsza niż w rzeczywistości?

Wstępnym potwierdzeniem tego założenia są opisane w teorii literatury determinanty polityki rachunkowości. Bezpośrednio polityka bilansowa zdeteminowana jest polityką ekonomiczną przedsiębiorstwa (strategią i celami) oraz przepisami prawa bilansowego, które odzwierciedlają politykę ekonomiczną (cele i zdania gospodarcze) państwa i tendencje światowe.

Podsumowanie

We wstępnej analizie wskaźników finansowych wybranej branży logistycznej nie znajdujemy potwierdzenia, że międzynarodowy kryzys gospodarczy dotarł do gospodarek polskich przedsiębiorstw. Być może przedsiębiorstwa przygotowały się do odparcia negatywnych skutków tego zjawiska i skorzystały z instrumentów kreacji i oddziaływania na adresatów sprawozdawczości finansowej.

Aby udowodnić powyższą hipotezę należy przeprowadzić badania wśród zarządów przedsiębiorstw na przykład w formie ankiety.

Ponieważ analiza finansowa sprawozdań finansowych oraz analiza wskaźników branżowych nie wskazują jednoznacznie na negatywne zmiany sytuacji majątkowo-finansowej przedsiębiorstw w okresie kryzysu, konieczne jest przeprowadzenie badań jakościowych, które dotyczyć muszą również instrumentów polityki bilansowej. Ten etap badania jest w trakcie realizacji, a jego wyniki zostaną opublikowane w kolejnych artykułach.

Literatura

- BEDNARCZYK J., BUKOWSKI S., MISALA J.: *Współczesny kryzys gospodarczy. Przyczyny, przebieg, skutki*, CeDeWu, Warszawa 2009.
- GABRUSEWICZ W., KAMELA-SOWIŃSKA A., POETSCHKE H.: *Rachunkowość zarządcza*, PWE, Warszawa 2000.
- http://pl.wikipedia.org/wiki/Kryzys_gospodarczy
- Rachunkowość 6/2010, Pismo Stowarzyszenia Księgowych w Polsce.
- Rachunkowość 4/2011, Pismo Stowarzyszenia Księgowych w Polsce.
- SAWICKI K.: *Polityka bilansowa i analiza finansowa. Nowoczesne instrumenty zarządzania firmą*, Ekspert Wydawnictwo i Doradztwo, Wrocław 2002.
- SŁOWIŃSKI B.: *Wprowadzenie do logistyki* – skrypt PK – pdf, dokument elektroniczny 2008, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej.
- WINIARSKI B.: *Polityka ekonomiczna*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 1996.
- www.money.pl

Financial and Welfare Status of Logistic Companies in the Świętokrzyskie Voivodeship During the International Crisis

Abstract

Preliminary indicator analysis of selected branches does not support the notion that the international economic crisis has reached Polish enterprises working in the logistics sector. This may be because these companies were prepared for the crisis and resisted its negative effects by taking advantage of creation instruments and influencing the recipients of financial reporting. In order to confirm the above hypothesis one needs to survey the managerial boards of such companies, e.g., in a form of a questionnaire.

Due to the fact that financial reporting analyses as well as indicator analyses of the industry are inconclusive as regards negative changes in the companies' financial status during the crisis a more qualitative approach is required; one which also considers instruments of balance sheet policy. This part of research is still in progress and its results will be published in subsequent papers.