

Aniła Fajczak-Kowalska, Anna Misztal

# Wpływ rozwoju społeczno-ekonomicznego na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych w latach 2010-2017

JEL: O12 DOI: 10.24136/atest.2019.261

Data zgłoszenia: 29.01.2020 Data akceptacji: 10.02.2020

*W artykule omówiono problem wpływu poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego w Polsce na stabilność finansową przedsiębiorstw transportowych. Zaprezentowano zagadnienia teoretyczne związane z bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa oraz rozwojem społeczno-ekonomicznym kraju. Zbadano zależność statystyczną pomiędzy analizowanymi kategoriami za pomocą współczynnika korelacji liniowej Pearsona oraz estymacji KMNK.*

**Słowa kluczowe:** rozwój społeczno-ekonomiczny, przedsiębiorstwa transportowe.

## Wstęp

Niniejszy artykuł poświęcony został analizie wpływu rozwoju społeczno-ekonomicznego na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych w latach 2010-2017. Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstwa to stan pozwalający na bieżące i przyszłe prowadzenie działalności gospodarczej. Jego podstawowym założeniem jest zapewnienie ciągłości działania i rozwoju. Bezpieczeństwo finansowe chroni przed upadłością, a jego poziom uzależniony jest od szeregu czynników, które można podzielić na dwie grupy: wewnętrzne, w tym wiedzę i umiejętności pracowników, posiadane zasoby i umiejętność ich efektywnego wykorzystania oraz zewnętrzne, związane między innymi ze stopniem rozwoju społeczno-ekonomicznego kraju. Początkowe rozważania poświęcono omówieniu podstawowych zagadnień związanych z bezpieczeństwem finansowym przedsiębiorstwa oraz jego determinantami. Zasadniczą część opracowania zawiera wyniki analizy wpływu rozwoju społeczno-ekonomicznego na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych.

## 1. Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstwa i jego determinanty

Bezpieczeństwo finansowe jest pojęciem wielowymiarowym odnoszącym się do instytucji, transakcji finansowych, organizacji i podmiotów gospodarczych [1, s. 12]. W znaczeniu ogólnym oznacza ono stan niezagrożenia, jest gwarantem bieżącego funkcjonowania i rozwoju. Jego mianem można określić „proces stałego ograniczania i eliminacji ryzyka pieniężnego w celu takiego zabezpieczenia adekwatności kapitałowej, która będzie dostosowana do profilu ryzyka i preferencji danego podmiotu lub jednostki” [2, s. 301-302]. Bezpieczeństwo to „stan, który daje poczucie pewności istnienia i gwarancję jego zachowania oraz szansę na rozwój” [3, s. 66]. Stanowi ono etap na drodze do osiągnięcia swobody finansowej.

Bezpieczeństwo finansowe przedsiębiorstwa może być rozpatrywane przez pryzmat dwóch wymiarów, operacyjnego i strategicznego. Z punktu widzenia pierwszego z nich konieczne jest podejmowanie bieżących działań, których celem jest niwelowanie zakłóceń i przeciwdziałanie zagrożeniom wpływającym na jego bieżące funkcjonowanie. W wymiarze strategicznym związane jest z podejmowaniem działań wspierających długofalowy, stabilny rozwój przedsiębiorstwa [4, s. 84].

Bezpieczeństwo finansowej ma decydujące znaczenie dla oceny decyzji podejmowanych przez zarządzających przedsiębiorstwem. Odpowiedni jego poziom umożliwia efektywną realizację strategii finansowej. Bezpieczeństwo finansowe może być uznane za gwaranta stabilności podmiotu gospodarczego [5, s. 251-252].

Ocena bezpieczeństwa finansowego podmiotu gospodarczego odbywa się za pomocą wskaźników oceny sytuacji finansowo-majątkowej podmiotów gospodarczych. Należy podkreślić, że w literaturze przedmiotu nie ma zgody co do konkretnego wyboru wskaźników, które w możliwie najbardziej adekwatny i obiektywny sposób pozwalają na ocenę bezpieczeństwa finansowego podmiotów gospodarczych. Z jednej strony wynika to z faktu, że sam termin bezpieczeństwo finansowe jest różnorodnie definiowany, z drugiej zaś badacze wskazują na różne aspekty i sfery prowadzenia działalności gospodarczej, które mogą mieć kluczowe znaczenie dla rozwoju przedsiębiorstwa.

Bezpieczeństwo finansowe może być analizowane przez pryzmat wyników ze sprzedaży, wskaźników płynności finansowej, rentowności, sprawności działania, zadłużenia i jego obsługi, ogólnej sytuacji finansowej, posiadanych rezerw, czy też wskaźników rynkowych. Dla oceny bezpieczeństwa finansowego fundamentalne znaczenie ma ocena wskaźników memoriałowych, tworzonych na bazie bilansu i rachunku zysków i strat oraz wskaźników kasowych, wyznaczanych w oparciu o rachunek przepływów pieniężnych. W badaniach naukowych nie ma zgodności co do konieczności analizy obu grup wskaźników. Jednakże z punktu widzenia kompleksowej analizy bezpieczeństwa finansowego podmiotu gospodarczego niezwykle istotne wydaje się być tu jednoczesne analizowanie danych memoriałowych i kasowych.

Zdecydowana większość przedstawicieli literatury przedmiotu uznaje, że podstawą dla oceny bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa są wskaźniki płynności finansowej, które wskazują na możliwość spłaty bieżących zobowiązań przez podmioty gospodarcze. Równie istotna jest ocena sprawności gospodarowania [6, s. 121-127], czy wypłacalności gotówkowej [7, s. 116-123]. Z punktu widzenia oceny wymiarów bezpieczeństwa finansowego należy uznać, że płynność finansowa, rentowność i wydajność gotówkowa należą do operacyjnych problemów bezpieczeństwa finansowego. Z kolei podstawą oceny bezpieczeństwa w wymiarze strategicznym są wskaźniki struktury kapitału, wypłacalności i inwestycji [8, s. 31].

Bezpieczeństwo finansowe jest niezwykle istotne dla rozwoju organizacji, jego podstawowe zadania oscylują wokół zapewnienia długoterminowej równowagi i niezależności finansowej, minimalizacji ryzyk, realizacji interesów, zapewnienia możliwości podejmowania decyzji w sposób elastyczny.

Bezpieczeństwo finansowe uzależnione jest od szeregu czynników, które można podzielić na wewnętrzne i zewnętrzne. Do podstawowych determinant wewnętrznych należy zaliczyć poziom i strukturę aktywów, sposób finansowania działalności gospodarczej, udział kapitałów własnych w finansowaniu działalności, wielkość przedsiębiorstwa, rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej, umiejętności kadry menadżerskiej, poziom wiedzy, umiejętność uczenia się organizacji. Kluczem jest tu również model i przyjęta strategia biznesowa. Do determinant zewnętrznych

należy zaliczyć koniunkturę gospodarczą, poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, stabilność przepisów i regulacji prawnych, poziom nakładów na działalność badawczo-rozwojową, politykę fiskalną i monetarną, stabilność waluty i poziom stóp procentowych [9, s. 176].

Podmioty gospodarcze, co do zasady, mają ograniczone możliwości wpływania na zewnętrzne uwarunkowania bezpieczeństwa finansowego, gdyż w znacznej mierze uzależnione są one od przyjętej i realizowanej krajowej oraz międzynarodowej polityki społeczno-gospodarczej. Podmioty gospodarcze mają natomiast znaczący wpływ na uwarunkowania wewnętrzne, które uzależnione są od sposobów i metod zarządzania organizacją, umiejętności kadry kierowniczej, posiadanych aktywów i szeregu innych czynników [10, s. 39].

Gwarantem dla zachowania bezpieczeństwa finansowego jest umiejętność przeprowadzenia kompleksowej analizy uwarunkowań rozwojowych i oparcie działań na przekonaniu, że dla sprawnego zarządzania podmiotem gospodarczym konieczna jest umiejętność wychwycenia czynników, które mają kluczowe znaczenie dla bieżącego i przyszłego funkcjonowania podmiotów gospodarczych.

## 2. Rozwój społeczno-ekonomiczny jako determinanta bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa

Rozwój społeczno-gospodarczy na gruncie nauk ekonomicznych i społecznych oznacza całokształt zmian gospodarczych i społecznych, które przyczyniają się do poprawy warunków i jakości życia obywateli. Ma on charakter długotrwały i złożony [11, s. 39].

Rozwój społeczno-gospodarczy odnosi się do kwestii związanych z ilościowymi i jakościowymi zmianami w sferze gospodarczej, społecznej oraz instytucjonalnej. Rozwój gospodarczy oznacza „zmiany struktury potencjału wytwórczego gospodarki, struktury produkcji i konsumpcji, stosunków społeczno-ekonomicznych oraz systemu funkcjonowania gospodarki” [12, s. 122]. Rozwój społeczny odnosi się do poprawy jakości życia społeczeństwa. UNDP uznaje, że jest to proces poszerzania wyborów ludzkich, których celem jest zapewnienie zdrowego i długiego życia, poszerzania wiedzy oraz poprawa jakości i standardu życia.

Należy uznać, że u podstaw rozwoju społeczno-ekonomicznego leżą kwestie gospodarcze, które stanowią punkt wyjścia i bazę dla działań na rzecz poprawy warunków życia obywateli. Ma on charakter dynamiczny, jest on procesem pozytywnych zmian ilościowych i jakościowych, których celem jest poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej, funkcjonowania społeczeństwa, rozwoju kultury czy podejmowania działań na rzecz ochrony środowiska naturalnego [13, s. 174].

Rozwój społeczno-gospodarczy kraju uzależniony jest od szeregu czynników, w tym potencjału i możliwości rozwojowych gospodarki. Wielowymiarowość terminu wpływa na pojawienie się różnych podejść do jego pomiaru. Na ocenę rozwoju decydujący wpływ ma wybór zmiennych diagnostycznych, sposobów ich normalizacji, czy też formuł obliczeniowych. W ocenie rozwoju społeczno-gospodarczego uwzględnia się szereg różnorodnych zmiennych analitycznych, bądź też syntetycznych wskaźników rozwoju [14, s. 2308].

Kluczowymi wskaźnikami analitycznymi w ocenie rozwoju społeczno-ekonomicznego są poziom PKB per capita, poziom przeciętnego wynagrodzenia, śmiertelność niemowląt na 1000 urodzeń żywych, wskaźniki jakości życia, wydatki na badania i rozwój, nakłady innowacyjne, porównanie płac kobiet i mężczyzn, wydatki na służbę zdrowia itd.

Najbardziej rozpowszechnionym syntetycznym wskaźnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego jest wskaźnik Human Development Index oparty na trzech elementach:

- spodziewanej długości życia,
- indeksu edukacji,
- średniego przyrostu Produktu Krajowego Brutto na jedną osobę [15: s.48].

Wskaźnik uwzględnia trzy kluczowe obszary związane ze zdrowiem, edukacją i standardem życia, przyjmuje on wartości od 0 do 1. Wyższa wartość wskaźnika oznacza wyższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego.

## 3. Badanie wpływu poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych

### 3.1. Metodyka badania

Podstawowym celem badania jest ocena wpływu poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego na bezpieczeństwo finansowe polskich przedsiębiorstw transportowych w latach 2010-2017. Badanie przeprowadzono w następujących etapach:

- dokonano oceny analitycznych wskaźników oceny bezpieczeństwa finansowego,
  - stymulanty: wskaźnik bieżącej płynności finansowej, wskaźnik podwyższonej płynności finansowej, wskaźnik stopy marży brutto, wskaźnik rentowności sprzedaży netto, wskaźnik rentowności aktywów ogółem, wskaźnik rentowności kapitałów własnych, wskaźnik sprawności działania, wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach, wskaźnik rotacji aktywów, wskaźnik udziału kapitału własnego w finansowaniu aktywów, wskaźnik pokrycia zobowiązań rzeczowymi aktywami trwałymi, wskaźnik struktury majątku, wskaźnik zastosowania kapitału stałego, wskaźnik ogólnej sytuacji finansowej,
  - destymulanty: wskaźnik rotacji zapasów w dniach, wskaźnik rotacji należności w dniach, cykl operacyjny w dniach, cykl konwersji gotówki w dniach, wskaźnik poziomu kosztów operacyjnych, wskaźnik zadłużenia ogólnego, wskaźnik zadłużenia kapitałów własnych, wskaźnik zadłużenia długoterminowego,
- przeprowadzono normalizację zmiennych w wg wzorów:
  - stymulanty:  $S_{ij} = \frac{x_{ij}}{\max x_{ij}}$ , gdzie  $x_{ij}$  – wartość i-tego miernika dla j-tego roku,  $\max x_{ij}$  – wartość maksymalna i-tego miernika dla j-tego roku,
  - destymulanty:  $S_{ij} = \frac{\min x_{ij}}{x_{ij}}$ , gdzie  $\min x_{ij}$  – wartość minimalna i-tego miernika dla j-tego roku,
- stworzono syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego w oparciu o wzór:

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

gdzie:

$S_j$  – zagregowany miernik dla j-tego roku  
 n – liczba wskaźników

- przeprowadzono analizę korelacji pomiędzy wskaźnikiem syntetycznym oceny bezpieczeństwa finansowego a wskaźnikiem HDI oraz estymację Klasyczną Metodą Najmniejszych Kwadratów przy założeniu, że zmienną objaśnianą jest poziom bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw.

### 3.2. Wyniki badania

W latach 2010-2017 liczba przedsiębiorstw transportowych w Polsce wzrósł z poziomu 138,6 tys. jednostek do 155,8 tys. Udział przedsiębiorstw transportowych w przedsiębiorstwach ogółem nie przekracza w badanym okresie 8%.

**Tab. 1.** Liczba przedsiębiorstw transportowych w tys. [16]

PKD2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport [...]	138,6	145,9	141,7	135,2	140,7	146,0	153,4	155,8
Ogółem	1726,7	1784,6	1794,9	1771,5	1842,6	1914,1	2013,4	2077,0

Wskaźniki bieżącej płynności finansowej w latach 2010-2015 są na nieco niższym poziomie od wskaźnika wzorcowego. W 2016 r. wskaźnik bieżącej przyjął wartość wzorcową 1,59, podobnie jak w 2017 r. Wskaźnik podwyższonej płynności finansowej w 2010 r. wyniósł 1,17, natomiast w 2017 r. 1,41. Stosunkowo wysokie wartości wskaźnika wynikają ze specyfiki sektora transportu i charakterystycznego dla niego niskiego poziomu zapasów oraz rozliczeń międzyokresowych czynnych.

**Tab. 2.** Wskaźniki bieżącej (BPF) i podwyższonej płynności finansowej (PPF) przedsiębiorstw transportowych [16]

Wsk.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BPF	1,31	1,26	1,24	1,21	1,32	1,42	1,59	1,55
PPF	1,17	1,13	1,12	1,12	1,21	1,31	1,44	1,41

W analizowanym okresie wzrasta rentowność sprzedaży (ROS) z poziomu 2,57% do 3,76%. Wzrasta również rentowność aktywów (ROA) z poziomu 2,23% do 2,72%. Najwyższy wzrost widoczny jest w przypadku rentowności kapitałów własnych (ROE), wskaźnik wzrasta z poziomu 4,92% do 7,99%.

**Tab. 3.** Wskaźniki ROS, ROA, ROE przedsiębiorstw transportowych [16]

Wsk.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ROS	2,57%	2,76%	2,61%	2,91%	3,09%	3,61%	4,22%	3,76%
ROA	2,23%	2,42%	2,22%	2,36%	2,35%	2,62%	2,97%	2,72%
ROE	4,92%	5,67%	5,46%	5,89%	6,34%	7,30%	8,68%	7,99%

Wskaźnik rotacji należności w dniach wzrasta z 57 dni w roku 2010 do 64 dni w 2017 r. Miało miejsce wydłużenie spłaty należności o 7 dni. Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach jest na zbliżonym poziomie, natomiast wskaźnik rotacji aktywów ogółem spada z poziomu 0,87 w 2010 r. do 0,72 w 2017 r., co należy ocenić negatywnie.

**Tab. 4.** Wskaźniki sprawności działania przedsiębiorstw transportowych [16]

Wsk.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rotacji nale w dn	57	58	57	59	60	63	63	64
Rotac zobow w dniach	88	87	88	87	88	84	86	88
Rotacji akt og	0,87	0,87	0,85	0,81	0,76	0,73	0,7	0,72

Wskaźnik aktywa trwale do aktywów obrotowych w analizowanym okresie znajduje się na podobnym poziomie. W 2017 r. aktywa trwale 2,69 razy przewyższały aktywa obrotowe. W przedsiębiorstwach transportowych we wszystkich latach odnotowano zachowanie złotej reguły finansowania. Wzrasta udział zobowiązań ogółem w aktywach ogółem z poziomu 54,73% do 65,92%.

**Tab. 5.** Wskaźniki aktywów ogółem do aktywów obrotowych (AT/AO), złota zasada finansowania (ZZF), udział zobowiązań ogółem w sumie bilansowej (ZO/AOG) przedsiębiorstw transportowych [16]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
AT/AO	2,65	2,58	2,67	2,64	2,77	2,89	2,67	2,69
ZZF	1,09	1,1	1,09	1,11	1,11	1,12	1,14	1,13
ZO/AOG	54,73 %	57,33 %	59,29 %	59,91 %	62,87 %	64,03 %	65,75 %	65,92 %

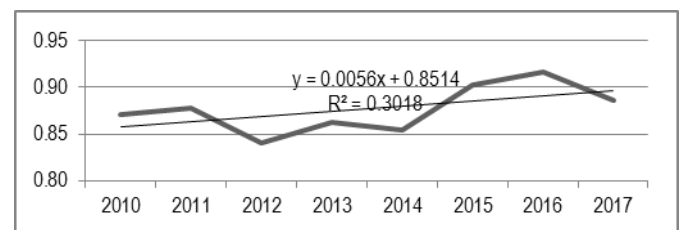
Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw transportowych w analizowanym okresie znajdował się na zbliżonym poziomie. Przeciętna wartość wskaźnika wyniosła 0,88.

**Tab. 6.** Syntetyczny wskaźnik bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw transportowych [16]

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0,87	0,88	0,84	0,86	0,85	0,90	0,92	0,89

Linia trendu wskaźnika bezpieczeństwa finansowego przyjęła następującą postać:

$$y = 0,005x + 0,851, R^2 = 0,301$$



**Rys.1.** Wskaźnik bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw transportowych w latach 2010-2017 [16]

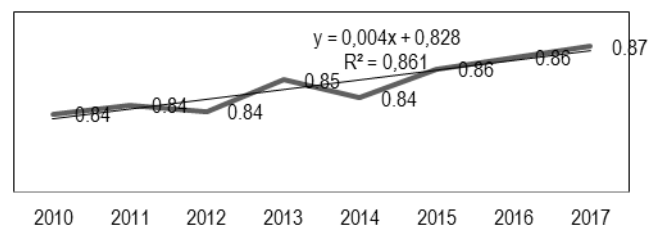
Wskaźnik rozwoju społeczno-ekonomicznego HDI w Polsce wzrósł z poziomu 0,84 w 2010 r. do 0,87 w 2017 r.

**Tab. 7.** Wskaźnik HDI w Polsce [17]

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0,84	0,84	0,84	0,85	0,84	0,86	0,86	0,87

Linia trendu wskaźnika HDI przyjęła następującą postać:

$$y = 0,004x + 0,828, R^2 = 0,861$$



**Rys.2.** Wskaźnik HDI w Polsce w latach 2010-2017 [17]

Współczynnik korelacji liniowej przyjął następującą wartość:

$$\text{corr}(\text{BF}, \text{HDI}) = 0,7$$

$$t(6) = 2,42, \text{ przy dwustronnym obszarze krytycznym } p = 0,05$$

Wyznaczony współczynnik korelacji liniowej wskazuje na wysoką istotność statystyczną zależności pomiędzy wskaźnikiem bezpie-



czeństwa finansowego przedsiębiorstw transportowych a poziomem rozwoju społeczno-ekonomicznego.

Wyniki estymacji Klasyczną Metodą Najmniejszych Kwadratów wskazują, że wskaźnik HDI ma istotny statystycznie wpływ na poziom bezpieczeństwa finansowego polskich przedsiębiorstw transportowych.

**Tab. 8.** Estymacja KMNK, wykorzystane obserwacje 2010-2017 (N = 8), Zmienna zależna (Y): BF

	Współczynnik	Błąd stand.	t-Studenta	wartość p	R <sup>2</sup>
const	-0,423308	0,537623	-0,7874	0,4610	0,5
HDI	1,53341	0,537623	2,418	0,0520 *	

Zgodnie z uzyskanymi wynikami wzrost wartości wskaźnika HDI o jednostkę spowoduje wzrost wskaźnika BF o 1,53. Współczynnik determinacji R<sup>2</sup>= 0,5, informuje, że zmienność zmiennej objaśnianej została wyjaśniona w 50%.

Wyniki zarówno korelacji liniowej, jak i estymacji KMNK wskazują na istotną statystycznie dodatnią zależność pomiędzy rozwojem społeczno-ekonomicznym a bezpieczeństwem finansowym polskich przedsiębiorstw transportowych.

## Podsumowanie

Bezpieczeństwo finansowe jest kategorią złożoną, określającą stan, w którym możliwe jest bieżące funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw. Jest ono analizowane za pomocą różnorodnych wskaźników oceniających sytuację finansowo-majątkową podmiotów gospodarczych.

Bezpieczeństwo finansowe uzależnione jest od szeregu czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Jak wskazują wyniki przeprowadzonego badania jedną z determinant jego poziomu jest rozwój społeczno-ekonomiczny. Wyniki korelacji liniowej Pearsona podkreślają wysoki poziom zależności statystycznej pomiędzy zmiennymi (współczynnik korelacji liniowej Pearsona wyniósł 0,7). Podobnie wyniki estymacji KMNK wskazują, na wysoką statystycznie zależność pomiędzy wskaźnikiem HDI a syntetycznym wskaźnikiem bezpieczeństwa finansowego (współczynnik 1,53).

## Bibliografia:

1. Capiga M., Gradoń W., Szustak G., Sieć bezpieczeństwa finansowego, CeDeWu, Warszawa 2010.
2. Raczkowski K., Percepcja bezpieczeństwa ekonomicznego i wyzwania dla zarządzania w XXI wieku, [w:]K. Raczkowski (red.), Bezpieczeństwo ekonomiczne. Wyzwania dla zarządzania państwem, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012.
3. Karbownik L., Pojęcie i obszary kreowania oraz zapewniania bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstwa, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica”, 2012 nr 267.
4. Cabała P., Planowanie scenariuszowe w zarządzaniu bezpieczeństwem strategicznym przedsiębiorstwa, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków 2012.

5. Delasa V., Nosovaa E., Yafinowych O., Financial Security of Enterprises, „Procedia Economics and Finance”, 2015, no 27.
6. Franc-Dąbrowska J., Bezpieczeństwo finansowe a efektywność zaangażowania kapitałów własnych, „Rocz. Nauk Roln.”, 2006 ser. G, 93, 1.
7. Zuba M., Wpływ wstąpienia Polski do UE na rentowność i bezpieczeństwo finansowe wybranych spółdzielni mleczarskich, „Zesz. Nauk. SGGW Warsz. Probl. Roln. Świat.”, 2010 nr 10(25).
8. Karbownik L., Wykorzystanie podejścia memorialowego i kasowego w ocenie operacyjnego bezpieczeństwa finansowego przedsiębiorstw sektora TSL, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2014.
9. Miciuła I., Globalne uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstw, „Zarządzanie i Finanse”, 2013, r. 11, nr 1, cz. 2.
10. Szczerbak M., Przyczyny upadłości przedsiębiorstw w Polsce, [w:] B. Prusak (red), Ekonomiczne i prawne aspekty upadłości przedsiębiorstw, Warszawa 2007.
11. Parysek J., Rozwój społeczno-gospodarczy oraz czynniki i uwarunkowania rozwoju, „Studia KPZK”, 2018, tom 183., s.
12. Jańczuk L., Determinanty rozwoju społeczno-gospodarczego regionów w Polsce, „Roczniki Nauk Społecznych” 2013, tom 5(41), nr 1.
13. Pisarski M., Wzrost gospodarczy a rozwój społeczno-gospodarczy w Chinach, „Społeczeństwo i Ekonomia”, 2014 1(1).
14. Czyżycki R., Klóska R., Analiza poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego Polski na tle innych państw Unii Europejskiej, 2011.
15. Kubiczek A., Jak mierzyć dziś rozwój społeczno-gospodarczy krajów?, Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy, 2014 nr 38 (2).
16. GUS, Wyniki bilansowe podmiotów gospodarczych, stat.gov.pl
17. [hdr.undp.org › content › human-development-index-hdi](http://hdr.undp.org/content/human-development-index-hdi)

## The impact of socio-economic development on the financial security of Polish transport companies in 2010-2017

Paper discussed the impact of the level of socio-economic development in Poland on the financial stability of transport enterprises. Theoretical issues related to the company's financial security and socio-economic development of the country were presented. The statistical relationship between the analyzed categories was examined using the Pearson linear correlation coefficient and CLS estimation.

**Keywords:** socio-economic development, transport enterprise

## Autorzy:

dr **Anita Fajczak-Kowalska** – Wydział FTIMS, Politechnika Łódzka  
dr **Anna Misztal** - Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Uniwersytet Łódzki