



SZKOŁA GŁÓWNA GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO Wydział Nauk Ekonomicznych

Warszawskie Dni Logistyki



SYTUACJA PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH POWSTAŁYCH W OKRESIE INTEGRACJI POLSKI Z UE¹

Bogdan Klepacki, prof. dr hab., Tomasz Rokicki, dr inż.
Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Streszczenie

Przedsiębiorstwo jest podstawową jednostką organizacyjną działalności transportowej. W opracowaniu przedstawiono sytuację przedsiębiorstw powstałych w okresie integracji Polski z Unią Europejską. W tym okresie firmy musiały ponieść wysokie koszty związane ze zmianami prawa oraz sytuacji rynkowej. Część z nich nie wytrzymała konkurencji i musiała zakończyć działalność. Przedsiębiorstwa pozostałe na rynku w przeważającej większości odnotowywały dodatni wynik finansowy. Udział przedsiębiorstw inwestujących wynosił od 35 do 46 %. Jako źródła finansowania inwestycji wykorzystywano głównie środki własne, a w następnej kolejności kredyty. Firmy transportowe zgłaszały głównie trudności popytowe, a wśród nich najważniejsze były związane z konkurencją na rynku. Trudności podażowe występowały sporadycznie, a wśród nich jako najważniejsze wskazano niedostateczne środki finansowe i brak wykwalifikowanej siły roboczej.

1. Wprowadzenie

Podstawową jednostką organizacyjną działalności transportowej jest przedsiębiorstwo transportowe. Mianem takiego przedsiębiorstwa określa się każdą podażową stronę rynku usług przemieszczania, mającą swoją nazwę i dającą się identyfikować specyficznym produktem, nazwanym usługą transportową^{2 3}. Przedsiębiorstwa transportowe są zróżnicowane według charakteru i zakresu realizowanych usług, wielkości przedsiębiorstwa, zakresu ponoszonej odpowiedzialności⁴. Jednostki te mogą prowadzić działalność w różnych formach organizacyjno – prawnych, która zależy głównie od specyfiki prowadzonej działalności i formy własności przedsiębiorstwa. Przykładowo, w transporcie samochodowym popularne są firmy jednoosobowe, w których kapitał stanowi majątek właściciela. W gałęziach wymagających dużych nakładów dominują spółki z udziałem kapitału państwa.

¹ Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637

² *Polska Klasyfikacja Działalności. Schemat klasyfikacji*, Załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. z 2007 roku, nr 251, poz. 1885).

³ *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 340.

⁴ J. Bendkowski, M. Pietrucha-Pacut, *Podstawy logistyki w dystrybucji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2003, s. 77.

Podziału przedsiębiorstw może dokonywać biorąc więc pod uwagę gałąź transportu, wielkość zatrudnienia, czy też obszar działania. Występuje zatem duże zróżnicowanie podmiotów zajmujących się transportem⁵.

W Polsce w okresie transformacji gospodarczej, a następnie od momentu integracji z Unią Europejską zaszły procesy dostosowawcze. Dotychczasowe rynki zbytu zostały poszerzone. Dokonano też wyboru nowych miejsc produkcji i dystrybucji. Dla firm europejskich i nie tylko, rynek Europy Środkowo-Wschodniej stał się bardzo atrakcyjny. Zachętą były niższe koszty siły roboczej i mniej restrykcyjne wymagania ekologiczne oraz chłonne nowe rynki⁶. Członkostwo w UE związane jest z możliwością korzystania z funduszy na modernizację i rozbudowę infrastruktury transportowej w Polsce. Przedsiębiorstwa zajmujące się transportem drogowym mogły zyskać na integracji z UE poprzez zwiększenie udziału w transporcie międzynarodowym. Wejście na nowe rynki zmuszało przewoźników do inwestycji w nowoczesny tabor. Dodatkowo na rynku przewozów samochodowych od wejścia Polski do UE rozpoczęły się procesy konsolidacyjne⁷. Mniejsze firmy łączyły się z większymi, skupiały się na podwykonawstwie lub świadczyły bardzo specjalistyczne usługi o wysokiej jakości⁸. Otworzenie się rynku unijnego stwarzało też szansę dla firm rozpoczynających swoją działalność, a z drugiej strony zagrożenie dodatkową konkurencją. Zyskały duże firmy mające odpowiednie zasoby, umiejętności i świadczące zaawansowane usługi. Mniejsze przedsiębiorstwa musiały znaleźć swoją niszę rynkową lub wypaść z rynku. Na rynku pozostały przedsiębiorstwa najsilniejsze, elastyczne i dobrze zarządzane⁹.

W opracowaniu przedstawiono sytuację przedsiębiorstw powstałych w okresie integracji Polski z Unią Europejską, których główną działalnością był transport. Wykorzystane zostały dane statystyki masowej GUS za lata 2003-2005. Ukazano wskaźnik przeżycia, źródła finansowania oraz rodzaje napotykaných trudności w działalności.

⁵ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 154-156.

⁶ H. Woźniak, *Co wpływa na koszty logistyki*, Logistyka - dodatek do Gazety Wyborczej z dn. 25 września 2007 r., Warszawa 2007, s. 18-19.

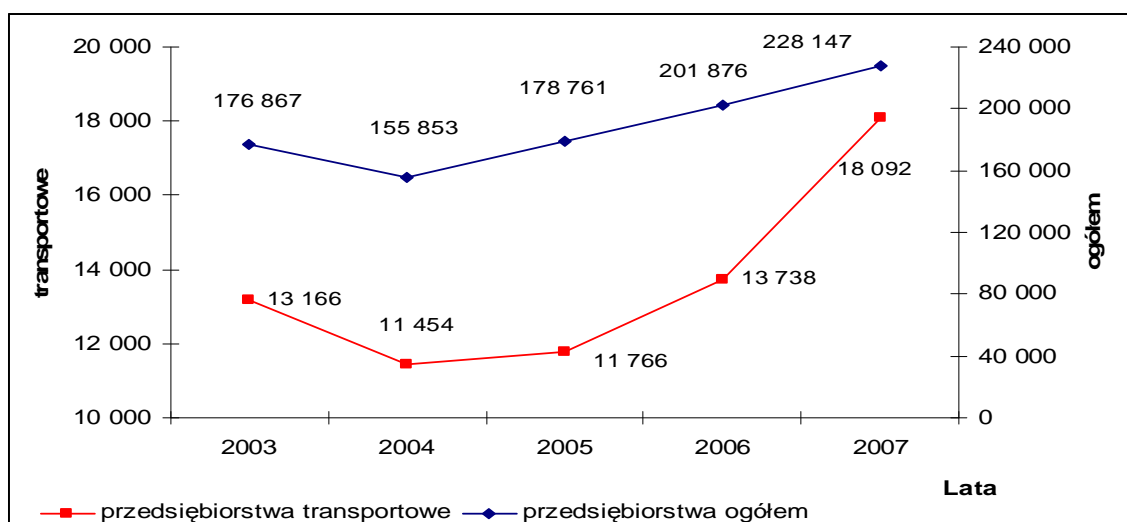
⁷ S. Ślubowski, *Biznes za 10 miliardów dolarów*, EuroLogistics, nr 4, Wydawca Eurologistics Adam Buś, Warszawa 2007, s. 94.

⁸ *Logistyka. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2008, s. 86-87.

⁹ A. Koźlak, *op. cit.*, s. 197.

2. Wskaźnik przeżycia nowo powstałych przedsiębiorstw w okresie integracji z UE

Integracja Polski z UE stworzyła szansę dla osób i firm przedsiębiorczych. Powstawały więc nowe podmioty, próbujące znaleźć swoje miejsce na wspólnym rynku unijnym. Na rysunku 1 przedstawiono liczbę przedsiębiorstw ogółem i transportowych powstałych w latach 2003-2007. Można zauważyć, że po integracji liczba nowo powstałych przedsiębiorstw wzrastała. Podobne, choć silniej zarysowane tendencje występowały w odniesieniu do przedsiębiorstw transportowych. Stanowiły one w badanym okresie 6-8% nowo powstałych przedsiębiorstw.

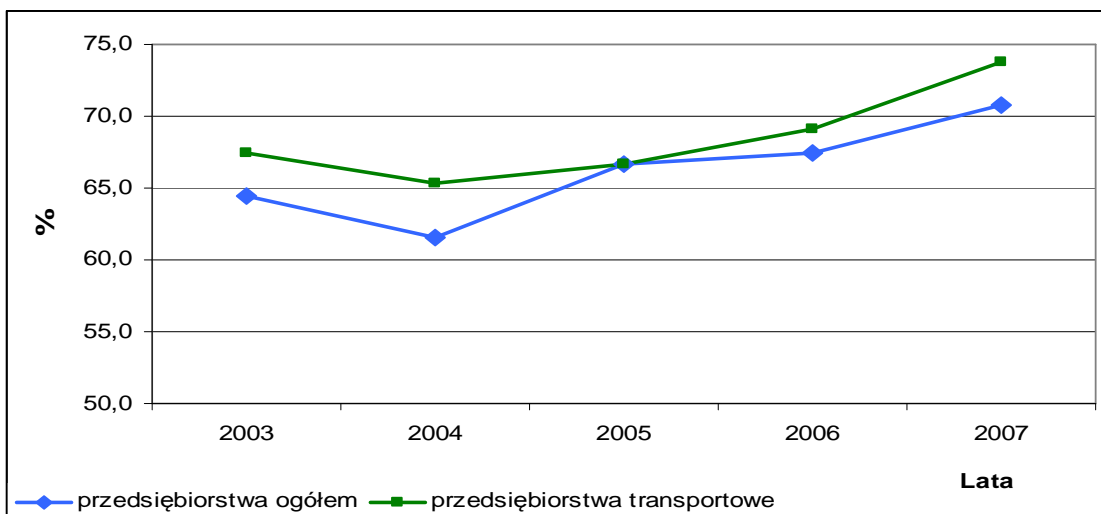


Rysunek 1. Liczba przedsiębiorstw powstałych w latach 2003-2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

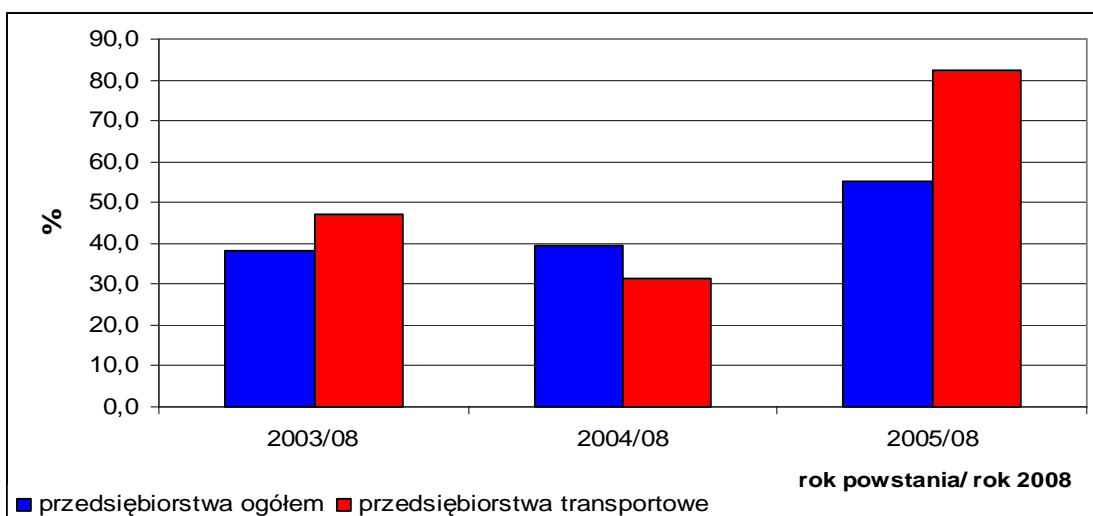
Wskaźnik przeżycia przedsiębiorstw określa liczbę jednostek, które były aktywne w kolejnym roku po rejestracji (rys. 2). Można go odnosić również do kolejnych lat po powstaniu. Najtrudniejszym okresem dla nowo powstałych firm były lata 2003-2004, kiedy musiały one ponieść wysokie koszty związane ze zmianami prawa oraz sytuacji rynkowej¹⁰. Przedsiębiorstwa, które powstały w latach 2005-2007 miały już wyższy wskaźnik przeżywalności od ich ogółu.

¹⁰ A. Koźlak, *op. cit.*, s. 193.



Rysunek 2. Wskaźnik przeżycia przedsiębiorstw w rok po zarejestrowaniu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Rysunek 3. Dynamika zmian liczby pracujących w przedsiębiorstwach powstałych w latach 2003-2005

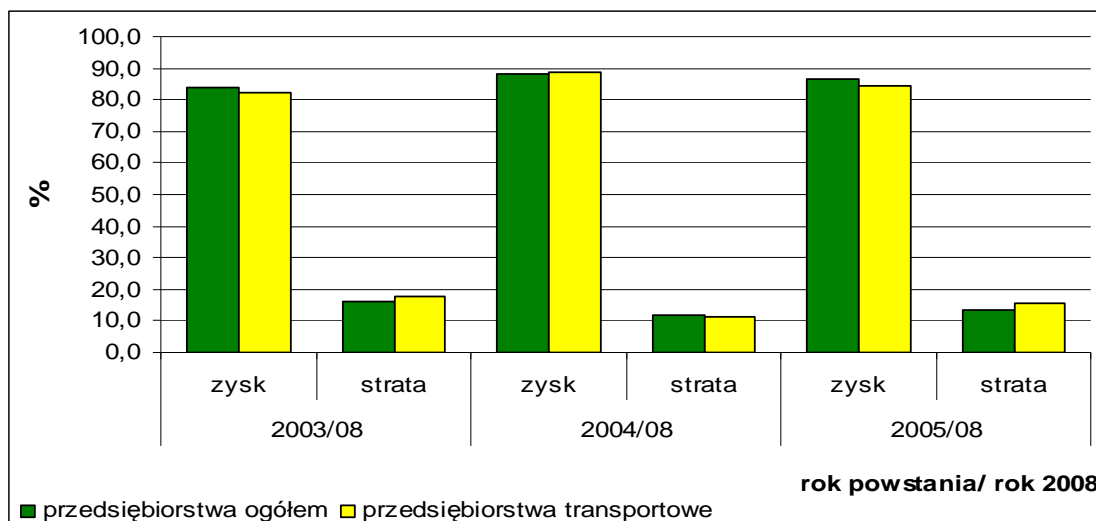
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportowych powstałych w latach 2003-2005 i nadal aktywnych zwiększała się (rys. 3). W porównaniu do ogółu przedsiębiorstw dynamika zatrudnienia była wyższa, poza firmami powstałymi w 2004 roku. Bardzo duży wzrost zatrudnienia nastąpił w firmach transportowych powstałych w 2005 r.

(wzrost o 83%). Prawdopodobnie były to podmioty dostosowane już do nowych warunków prawnych i rynkowych, a także powstałe w wyniku konsolidacji. Przedsiębiorstwa transportowe powstałe w 2005 roku zatrudniały w 2008 r. najwięcej pracowników (24 tys. osób ogółem), powstałe zaś w latach 2003-2004 - po 16 tys. pracowników.

3. Sytuacja ekonomiczna nowo powstałych przedsiębiorstw w okresie integracji z UE

Celem działalności przedsiębiorstwa prywatnego jest maksymalizacja zysku. W przypadku wielu właścicieli (np. w spółkach akcyjnych) przedsiębiorstwa realizują wiele różnych celów i zadań ekonomicznych. Należą jednak one do grupy celów pokrewnych, w dużym stopniu zbieżnych z maksymalizacją zysku¹¹. W przypadku nowo powstałych przedsiębiorstw ważne jest osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, bowiem warunkuje on dalsze funkcjonowanie. W zdecydowanej większości nowo utworzonych przedsiębiorstw w badanych latach i aktywnych w latach kolejnych w 2008 r. osiągnięto zysk (rys. 4). Największy odsetek przedsiębiorstw odnotowujących stratę był wśród tych, które powstały w 2003 r. Przedsiębiorstwa powstałe później w 2008 r. miały sytuację stabilniejszą. Tendencje w przedsiębiorstwach transportowych były podobne jak zaobserwowane w całej populacji przedsiębiorstw w kraju.

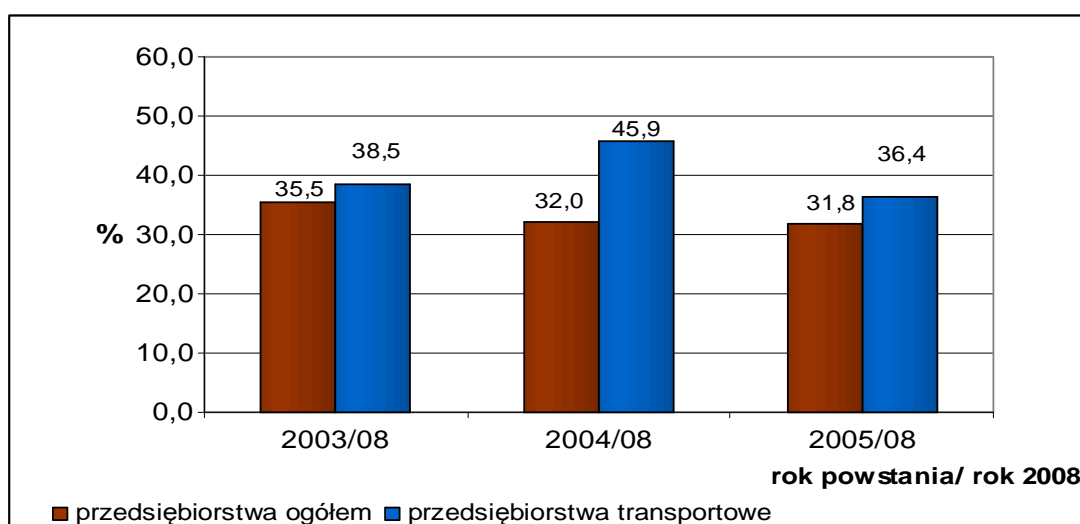


Rysunek 4. Wynik finansowy w przedsiębiorstwach powstałych w latach 2003-2005

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

¹¹ *Podstawy ekonomii*, red. naukowa: R. Milewski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999, s. 169-170.

W celu stworzenia warunków do prowadzenia i rozwijania działalności niezbędne jest lokowanie kapitałów w rzeczowe składniki majątku (nieruchomości, maszyny, urządzenia, środki transportowe, itp.)¹². Inwestycje są warunkiem koniecznym właściwej, najlepiej rozszerzonej reprodukcji zasobów, a także pobudzania do dokonywania zmian strukturalnych w przedsiębiorstwach. Mogą mieć one charakter odtworzeniowy (np. zastępowanie zużytych urządzeń nowymi), modernizacyjny (mniejsze koszty wytwarzania), innowacyjny (unowocześnienie wytwarzanych wyrobów) lub rozwojowy (nowe produkty, większy potencjał produkcyjny)¹³.



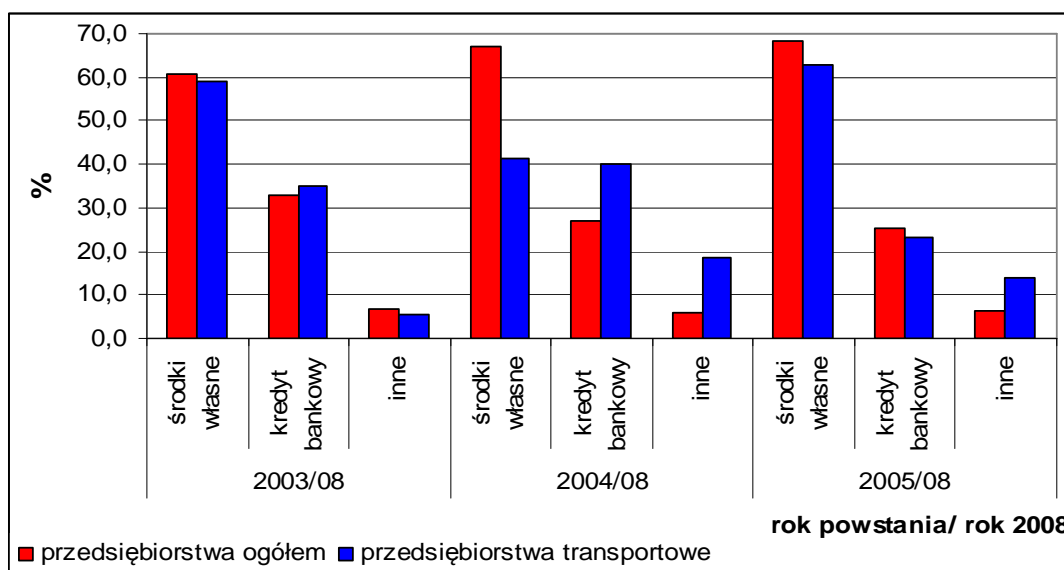
Rysunek 5. Udział przedsiębiorstw inwestujących, powstałych w latach 2003-2005

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wśród przedsiębiorstw nowo powstałych w badanych latach 2003-2005 i aktywnych w kolejnych w 2008 r. inwestowało mniej niż 50% (rys. 5). Jako inwestujące określono firmy, które były w trakcie realizacji inwestycji. Odsetek przedsiębiorstw inwestujących był wyższy w firmach transportowych, niż średnio dla przedsiębiorstw ze wszystkich działów. Największy zanotowano w przypadku przedsiębiorstw transportowych powstałych w 2004 r.

¹² W. Bień., *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Difin, Warszawa 2005, s. 253.

¹³ Rogowski W., *Rachunek efektywności przedsięwzięć inwestycyjnych*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2004, s. 11-19.



Rysunek 6. Źródła finansowania inwestycji w przedsiębiorstwach powstałych w latach 2003-2005

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

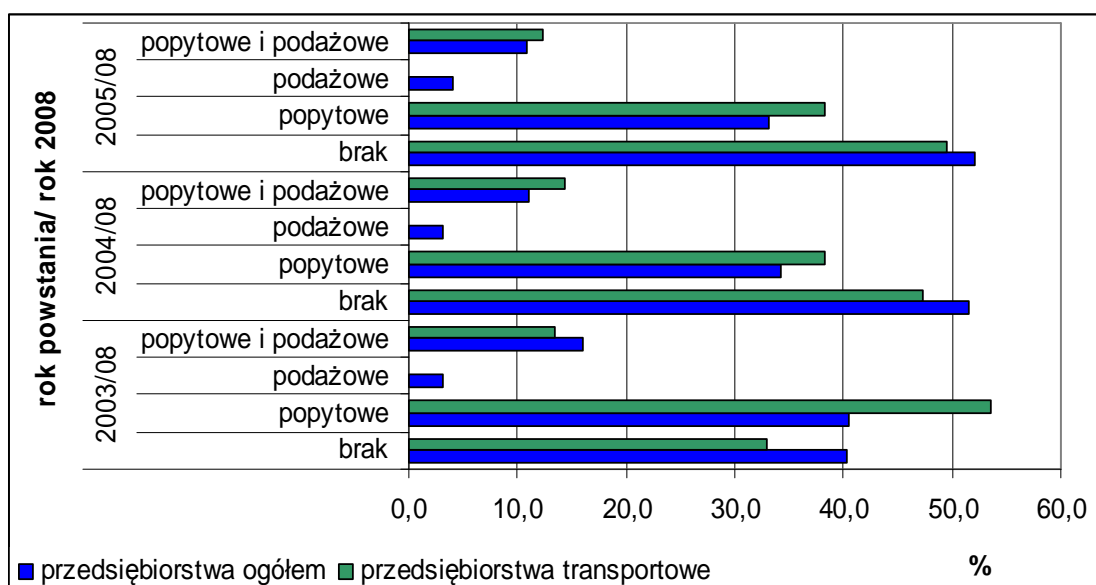
Przedsiębiorstwa w przeważającej większości finansowały inwestycje ze środków własnych, a w dalszej kolejności z kredytów bankowych i innych źródeł (rys. 6). Największy odsetek przedsiębiorstw transportowych inwestujących wystąpił wśród powstałych w 2004 r. Korzystały one w równych częściach ze środków własnych (41%) i kredytów bankowych (40%). W przypadku przedsiębiorstw powstałych w latach 2003 oraz 2005 przeważały zdecydowanie inwestycje finansowane ze środków własnych. Wytłumaczeniem takiej sytuacji może być skala inwestycji. W przypadku wielu inwestycji, wymagających dużych nakładów, konieczne było korzystanie ze środków obcych.

4. Trudności występujące w prowadzonej działalności przedsiębiorstw

Słabe i mocne strony firm, szanse i zagrożenia tkwiące w otoczeniu, stan zasobów rzeczowych i finansowych podmiotu, nowe wymagania jakościowe użytkowników transportu wpływają na funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych¹⁴. Duży odsetek przedsiębiorstw powstałych w latach 2003-2005 i funkcjonujących w kolejnych latach nie

¹⁴ P. Romanow, *Zarządzanie transportem przedsiębiorstw przemysłowych*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2003, s. 97.

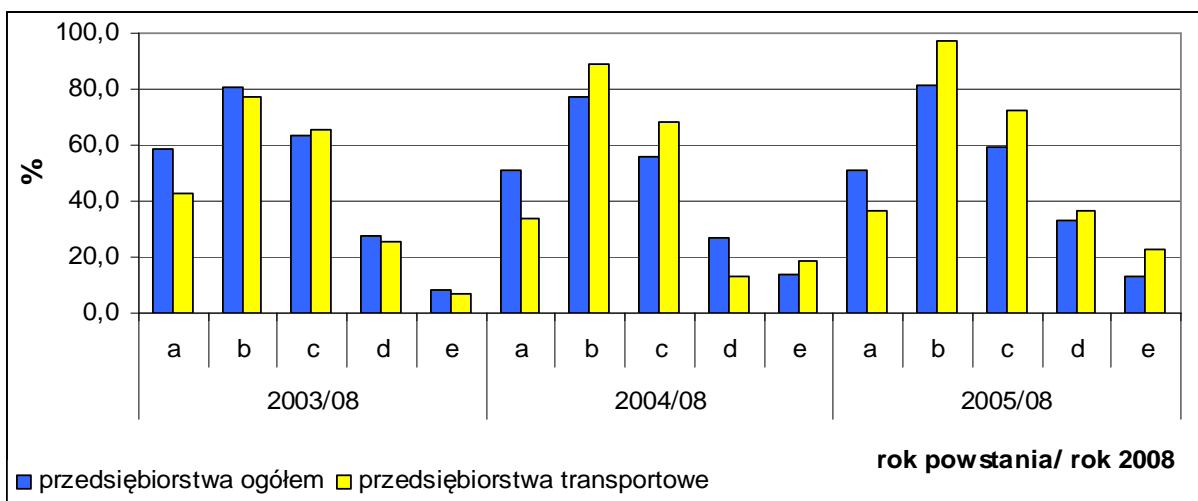
zgłaszał żadnych problemów (rys. 7). Przy czym najlepsza pod tym względem była sytuacja w latach 2004-2005. Jeżeli natomiast już były zgłaszane trudności to dotyczyły one popytu, a w mniejszym zakresie popytu i podaży równocześnie. Trudności w zakresie podaży przedsiębiorstwa transportowego nie były zgłaszane. W porównaniu do ogółu przedsiębiorstw w firmach transportowych zgłaszano więcej trudności, zwłaszcza dotyczących popytu.



Rysunek 7. Rodzaje trudności w przedsiębiorstwach powstałych w latach 2003-2005

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

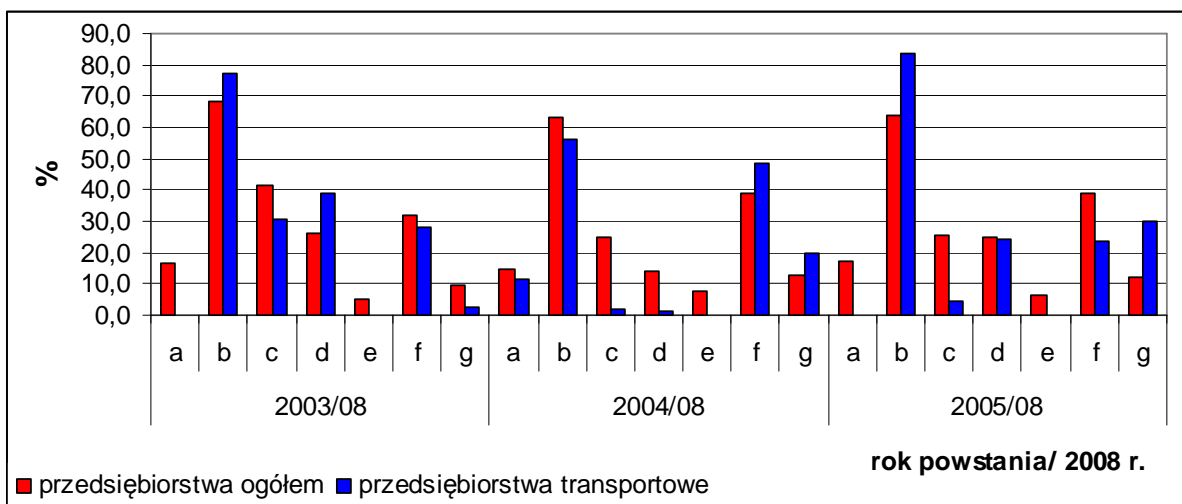
Najważniejsze trudności popytowe były związane z dużą konkurencją na rynku i obniżką cen przez firmy konkurencyjne (rys. 8). Należy dodać, że problem ten częściej zgłaszały przedsiębiorstwa transportowe niż przedsiębiorstwa ogółem. Im później powstało przedsiębiorstwo, tym czynniki związane z konkurencją były bardziej dostrzegane. Przykładowo aż 97% przedsiębiorstw transportowych powstałych w 2005 roku wskazało na ten fakt. Integracja Polski z UE wpłynęła więc na zwiększoną konkurencję między firmami transportowymi.



Rysunek 8. Trudności popytowe w przedsiębiorstwach powstałych w latach 2003-2005

a - niewystarczające środki klientów, b - zbyt duża konkurencja na rynku, c - obniżka cen przez firmy konkurencyjne, d - przedsiębiorstwo niedostatecznie znane na rynku, e - inne przyczyny.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Rysunek 9. Trudności podażowe w przedsiębiorstwach powstałych w latach 2003-2005

a - niedostateczna technologia, b - niedostateczne środki finansowe, c - trudności w ściąganiu należności, d - ograniczony dostęp do kredytów, e - brak surowców, f - brak wykwalifikowanej siły roboczej, g - inne przyczyny.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ponad 50% przedsiębiorstw ogółem wskazywało, jako trudności popytowe, problem niewystarczających środków klientów, a wśród przedsiębiorstw transportowych wypowiedzi

takie stanowiły tylko 40%. Dużą trudnością dla podmiotów powstałych w 2005 roku była niedostateczna znajomość ich firmy na rynku, co wydaje się zrozumiałe z uwagi na krótki czas funkcjonowania.

Przedsiębiorstwa transportowe zgłaszały niewiele problemów związanych z podażą. Do najważniejszych z nich zaliczono niedostateczne środki finansowe, podobnie jak wśród przedsiębiorstw ogółem (rys. 9). Często wskazywano również na brak wykwalifikowanych pracowników. Przedsiębiorstwa powstałe w 2003 r. w 40% wskazywały na trudności związane z uzyskaniem kredytu i ściąganiem należności. Podmioty powstałe w kolejnych latach takich problemów nie zauważały. Firmy transportowe nie miały trudności związanych z brakiem surowców, gdyż nie prowadziły działalności produkcyjnej.

5. Zakończenie

Wejście Polski do struktur Unii Europejskiej wiązało się z szansami i zagrożeniami. Przedsiębiorstwa transportowe powstałe w okresie bezpośrednio przed i kilka lat po akcesji, a dokładnie w latach 2003-2005 musiały przystosować się do nowych warunków prawnych i rynkowych. Część z firm nie wytrzymała konkurencji i musiała zakończyć działalność. Przedsiębiorstwa pozostałe na rynku w przeważającej większości odnotowywały dodatni wynik finansowy. Udział przedsiębiorstw inwestujących wynosił od 35 do 46 %, zaś najwyższy był w przypadku firm transportowych powstałych w 2004 roku. Jako źródła finansowania inwestycji wykorzystywano głównie środki własne, a w następnej kolejności kredyty. Firmy transportowe zgłaszały głównie trudności popytowe, a wśród nich najważniejsze były związane z konkurencją na rynku. Trudności podażowe występowały sporadycznie, a jako najważniejsze wskazano na niedobór środków finansowych i brak wykwalifikowanej siły roboczej. Mimo wielu problemów zgłaszanych przez przedsiębiorstwa można zauważyć, że firmy powstałe w kolejnych latach członkostwa wykazywały większą świadomość swojej pozycji i lepsze umiejscowienie na rynku. Dostrzegały one konkurentów i coraz lepiej radziły sobie na rozszerzonym unijnym rynku.

Literatura

1. Bendkowski J., Pietrucha-Pacut M., *Podstawy logistyki w dystrybucji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2003.

2. Bień. W., *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Difin, Warszawa 2005.
3. Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
4. *Logistyka. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2008.
5. *Podstawy ekonomii*, red. naukowa: R. Milewski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.
6. *Polska Klasyfikacja Działalności. Schemat klasyfikacji*, Załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. z 2007 roku, nr 251, poz. 1885).
7. Rogowski W., *Rachunek efektywności przedsięwzięć inwestycyjnych*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2004.
8. Romanow P., *Zarządzanie transportem przedsiębiorstw przemysłowych*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2003.
9. Ślubowski S., *Biznes za 10 miliardów dolarów*, EuroLogistics, nr 4, Wydawca Eurologistics Adam Buś, Warszawa 2007.
10. *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
11. Woźniak H., *Co wpływa na koszty logistyki*, Logistyka - dodatek do Gazety Wyborczej z dn. 25 września 2007 r., Warszawa 2007.

THE SITUATION OF TRANSPORT ENTERPRISES CREATED IN THE INTEGRATION TIME OF POLISH WITH EU

Summary

The transport enterprise is the basic organizational unit of transport activity. The paper presents situation of enterprises created in the integration time of Polish with the European Union. During this period, the companies had to bear the high costs of changes in the law and the market situation. Some of the companies have not withstood the competition and had to close activity. The enterprises remained on the market in the vast majority had positive financial result. The share of firms investing ranged from 35 to 46%. As a source of investment financing was used own resources and subsequently credits. For transport enterprises the biggest problem was difficulty in demand, including competition in the market. Supply-side difficulties was small and included inadequate funding and lack of skilled labor.