

Tomasz Rokicki¹

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Upadłość nowo powstałych przedsiębiorstw transportowych oraz warunki funkcjonowania firm pozostałych na rynku²

Ryzyko jest związane z każdą dziedziną życia współczesnego społeczeństwa. Dotyczy ono wszystkich obszarów życia społecznego, jak również prowadzonej działalności. Przedsiębiorstwa muszą zmierzyć się z wieloma wymogami dotyczącymi między innymi ostrej konkurencji, prawa unijnego i polskiego³.

Upadłość przedsiębiorstwa jest rozpatrywana w aspekcie prawnym jak i ekonomicznym. Podstawowym aktem prawnym, regulującym kwestie niewypłacalności przedsiębiorstw w Polsce, jest ustawa z dnia 28 lutego 2003 roku Prawo upadłościowe i naprawcze⁴. Ogłoszenie upadłości spowodowane jest niewypłacalnością dłużnika. Jak stanowi art. 11 ust. 1 ustawy u. p. u. n., dłużnik jest niewypłacalny jeżeli nie wykonuje swoich wymagalnych zobowiązań. Zobowiązanie jest wymagalne, gdy zaktualizował się obowiązek świadczenia przez dłużnika, na przykład gdy nadszedł termin zapłaty. Tylko wymagalne zobowiązania są brane pod uwagę przy ustalaniu przesłanek upadłości przedsiębiorcy. W niektórych okolicznościach fakt zaistnienia niewypłacalności przedsiębiorcy nie będzie skutkowało ogłoszeniem jego upadłości. W przypadku, gdy opóźnienie w wykonaniu przez przedsiębiorcę jego zobowiązań nie przekroczy trzech miesięcy, a suma niewykonanych zobowiązań nie przekroczy 10% wartości bilansowej przedsiębiorstwa dłużnika, sąd może oddalić wniosek o ogłoszenie upadłości. Sąd bę-

dzie jednak musiał ogłosić upadłość w powyższej sytuacji, jeżeli niewykonanie zobowiązań przez dłużnika ma charakter trwały albo gdy oddalenie wniosku może spowodować pokrzywdzenie wierzycieli⁵.

Duża skala upadłości przedsiębiorstw na świecie była bodźcem do poszukiwania narzędzi, wspomagających ocenę zagrożenia. Przeprowadzone badania pozwoliły na rozwijanie nowych i doskonalenie dotychczasowych metod przewidywania zbliżającego się upadku firmy. Metody te określane są ogólnie systemami wczesnego ostrzegania⁶. Pogorszenie ogólnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa (które może doprowadzić do jego upadłości) następuje zazwyczaj powoli, a pierwsze symptomy można wykryć z dużym wyprzedzeniem. Systemy ostrzegania stwarzają przedsiębiorstwu szansę na podjęcie odpowiednich działań zapobiegawczych. Dzięki prognozom zagrożenia upadłością wielu przedsiębiorstwom udało się zahamować fazę spadkową i uniknąć upadłości⁷. Spośród klasycznych modeli predykcji bankructwa wymienić należy model Beavera, Altmana oraz Altmana, Holdemana i Narayana. Badacze stosowali techniki klasyfikacyjne takie jak: wielowymiarowa analiza dyskryminacyjna lub analiza logit/probit badając dwie grupy firm: zdrowe i zagrożone⁸. Do egzogenicznych przyczyn upadłości przedsiębiorstw można zaliczyć trzy grupy czynników⁹:

- związane z sytuacją w branży (na przykład duża konkurencja)
- wynikające z krajowego otoczenia przedsiębiorstwa (na przykład recesja w gospodarce, duże zmiany kursów walutowych, zmiany prawa gospodarczego, podatkowego, itp)
- wynikające z sytuacji na świecie (na przykład zmiany gospodarcze i polityczne).

W badaniach Firleja określono zestaw negatywnych czynników wpływających na funkcjonowanie przedsiębiorstw i ich rozwój. Zaliczyć można do nich takie elementy jak: konkurencja zagraniczna i krajowa, skomplikowane prawo gospodarcze, konieczność dostosowania się do wymagań UE, niekorzystny system podatkowy, słaby dostęp do źródeł finansowania, wysokie koszty energii, wysokie koszty pracy, konkurencja cenowa, przestarzały park maszynowy, wysokie koszty materiałów, słabo wykwalifikowana kadra, brak odpowiednich kandydatów do zatrudnienia, brak wiedzy na temat organizacji i zarządzania firmą, problemy komunikacyjne, korupcja i inne¹⁰.

Szczególnie ważnym zagadnieniem jest konkurencja na rynku międzynarodowym. Proces globalizacji z ekonomicznego punktu widzenia przejawia się na trzech poziomach: przedsiębiorstw, rynków/sektorów oraz gospodarki światowej. Globalizacją jest proces, w którym

¹ Dr inż. T. Rokicki – Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637 „Procesy logistyczne w funkcjonowaniu przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego.”

³ W. Knapik, *Ryzyko w agrobiznesie w ujęciu socjologicznym*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010, s. 81-85.

⁴ E. Zdunek, *Zjawisko upadłości w sektorze rolno-spożywczym*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XI, z. 1, 2009, s. 485-489.

⁵ K. Boratyńska, *Upadłość przedsiębiorstwa w aspekcie rachunkowości i podatków*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XI, z. 1, 2009, s. 33-37.

⁶ E. Zdunek, *Ocena kondycji ekonomiczno-finansowej spółek wchodzących w skład indeksu giełdowego WIG-spożywczy*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010, s. 294-298.

⁷ K. Boratyńska, *Wybrane metody przewidywania upadłości przedsiębiorstw*, Roczniki Naukowe SERiA, t. X, z. 3, 2008, s. 41-46.

⁸ H. Majrak, *Neuronowe modele identyfikowania sytuacji finansowej przedsiębiorstw*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010, s. 263-268.

⁹ E. Nowak, *Rachunkowość jako źródło informacji o sytuacji finansowej przedsiębiorstw w ocenie zagrożenia upadłością*, Barometr Regionalny. Analizy i Prognozy, nr 2, 2008, s. 66-67.

¹⁰ K. Firlej, *Determinanty rozwoju przedsiębiorstw przemysłu rolno-spożywczego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010, s. 76-81.

rynki i produkcja w różnych krajach stają się bardziej współzależne w związku z dynamiką wymiany towarów i usług oraz przepływem kapitału i technologii¹¹. Konkurencyjność można rozumieć jako pewną cechę i rezultat działań, bądź jako proces bezpośrednio powiązany z dochodzeniem do określonego wyniku. Może ona dotyczyć różnych poziomów systemu gospodarczego: mikro, mezo, makro, globalnego¹². Przedsiębiorstwa muszą się liczyć z coraz silniejszą i agresywniejszą konkurencyjnością, wyrażającą się w coraz większej liczbie podmiotów rywalizujących o tych samych klientów, rosnącą siłą produkcyjną i ekonomiczną potencjalnych konkurentów, a także zanikaniem barier wejścia na każdy rynek. Silna konkurencja zmusza firmy do przyjmowania aktywnych strategii rynkowych¹³. Przewagi konkurencyjne mogą wynikać z ceny, jakości, wiedzy (informacji). Cenowa przewaga konkurencyjna opiera się na dysponowaniu przez firmę takimi zasobami i umiejętnościami, które przyczynią się do znacznej redukcji poziomu. W rezultacie możliwe jest kształtowanie cen produktów na poziomie, który nie jest osiągalny dla konkurentów¹⁴. Bardzo często konieczne są działania innowacyjne w zakresie produktów i świadczonych usług. Innowacyjny produkt lub usługa charakteryzują się względną przewagą wobec innych dóbr, kompleksowością, możliwością spełnienia oczekiwań konsumentów¹⁵. Trzeba podkreślić, że oprócz konkurencji do najważniejszych elementów wpływających

na funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw należą instrumenty fiskalne, a zwłaszcza stawki podatkowe oraz ulgi i zwolnienia podatkowe¹⁶.

Transport jest działem gospodarki narodowej, który pełni służebną rolę w odniesieniu do innych działalności. Rozwój transportu jest skorelowany dodatnio z rozwojem gospodarki. Inwestycje w transport powinny wyprzedzać w czasie projekty związane z rozwojem innych działalności¹⁷. Wśród najważniejszych czynników warunkujących funkcjonowanie transportu należy wymienić infrastrukturę transportową¹⁸.

W dobie globalizacji transport jest bardzo ważną gałęzią gospodarki, jednym z najistotniejszych czynników postępu ekonomicznego i społecznego¹⁹. Transport jest też ważnym obszarem logistyki w firmach, o czy świadczy duży udział kosztów przewozu w kosztach logistyki (na przykład w Niemczech w 2006 r. około 44%)²⁰. Przedsiębiorstwem transportowym można nazwać każdą zorganizowaną postać podażowej strony rynku usług przemieszczania, charakteryzującą się osobliwą nazwą i dającą się identyfikować specyficznym produktem – usługą transportową²¹. Wśród różnych gałęzi transportu najszybciej rozwija się transport samochodowy. Jest on najbardziej elastyczny i niezawodny²². W przypadku rozpoczęcia nowej działalności bariery wejścia do transportu drogowego są stosunkowo niewielkie, w porównaniu do innych gałęzi.

Firmy transportowe konkurują przede wszystkim przy pomocy ceny, jakości usług, warunków dostawy, reklamą, systemami zarządzania²³. Do podanego zestawu należy dodać jeszcze reputację firmy oraz innowacyjność²⁴. W przypadku firm nowo powstałych dwa ostatnie czynniki są z reguły niemożliwe do spełnienia.

Szczególnie ważnym okresem dla polskich firm była integracja z UE, która wprowadziła szereg zmian. Podstawowym założeniem polityki Unii Europejskiej jest zmniejszanie różnic poziomu rozwoju gospodarczego w poszczególnych regionach Europy i wprowadzenie jednolitych warunków w wielu strefach życia i działalności²⁵. Integracja z jednolitym rynkiem UE wpłynęła na poprawę wewnętrznych warunków biznesowych i atrakcyjności inwestycyjnej polskiego rynku dla międzynarodowych korporacji²⁶. Z drugiej strony otworzyły się nowe rynki dla firm krajowych. Okres integracji był więc bardzo istotny dla rozwoju przedsiębiorczości. Po roku 2008 gospodarka światowa, w tym unijna pogrążyła się w kryzysie. Z kryzysem ekonomicznym należy utożsamiać współbieżne procesy niekorzystnych dla gospodarki zmian, które mogą być związane z kryzysem finansowym, energetycznym, paliwowym (naftowym), żywnościowym, agrarnym i surowcowym²⁷. Rozpoczynanie działalności transportowej podczas trwania kryzysu gospodarczego jest utrudnione (mniejszy popyt) i wiąże się z większym ryzykiem. Z informacji GUS wynika, że w Polsce w 2009 roku wyrejestrowano

¹¹ D. K. Zuzek, *Procesy globalizacyjne a konkurencyjność przedsiębiorstw w polskim przemyśle spożywczym*, Roczniki Naukowe SERiA, t. X, z. 3, 2008, s. 605-611.

¹² M. Iwańska, *Zróżnicowanie poziomu konkurencyjności gmin wiejskich województwa mazowieckiego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 2, 2010, s. 100-104.

¹³ D. K. Zuzek, *Innowacje produktowe w sektorze MSP przemysłu spożywczego w Polsce jako istotny czynnik konkurencyjności*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010, s. 444-448.

¹⁴ M. Góralczyk, *Konsumenckie uwarunkowania przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw przemysłu spożywczego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 4, 2010, s. 95-99.

¹⁵ M. Kraszewska, *Fruit innovations characteristics as a crucial factor influencing acceptance of innovative fruit products by consumers – European focus group interviews results*, Annals of The Polish Association of Agricultural and Agribusiness Economists, Vol. X, No 5, 2008, ss. 97-103.

¹⁶ Ł. Popławski, *Instrumenty ekonomiczne a rozwój przedsiębiorczości i agrobiznesu na obszarach chronionych – wybrane problemy*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 2, 2010, s. 285-290.

¹⁷ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 63.

¹⁸ B. Klepacki, T. Rokicki, *Stan i perspektywy rozwoju transportu w Polsce*, Logistyka nr 3/2010, s. 1-10 (dokument elektroniczny).

¹⁹ J. Łacny, *Funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego ładunków w gospodarce globalnej*, Wyd. Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz – Radom, 2009, s. 11-12.

²⁰ T. Rokicki, L. Wicki, *Transport i magazynowanie w rolnictwie jako element logistyki*, Wieś Jutra, nr 1/2010, s. 41-42.

²¹ *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 340.

²² B. Klepacki, T. Rokicki, *Sytuacja przedsiębiorstw zajmujących się transportem drogowym w Polsce po integracji z Unią Europejską, /W:/ Logistyka szansą rozwoju miasta i regionu na przykładzie ziemi piotrkowskiej*, red. nauk. Starzyńska W., Rogalski W. J., Naukowe Wyd. Piotrkowski, Piotrków Trybunalski 2008, s. 285-300.

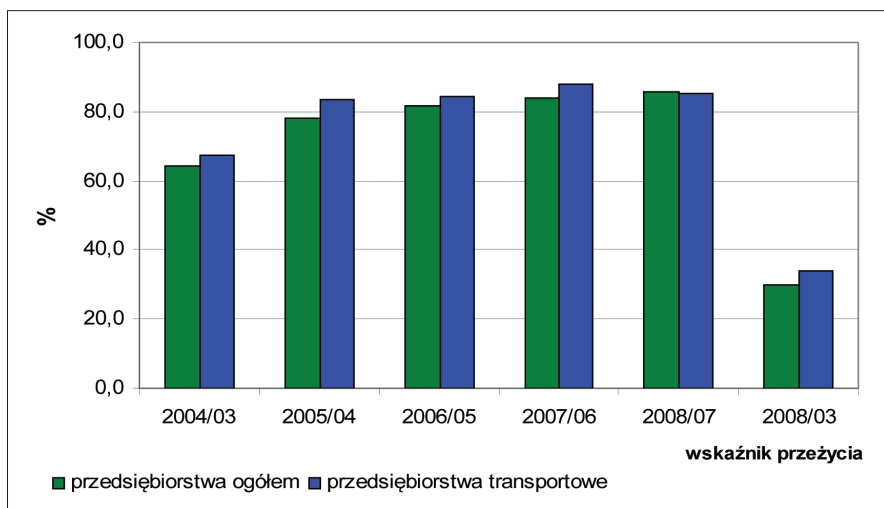
²³ E. Mendiya, *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań, 2009, s. 329-331.

²⁴ P. Romanow, *Zarządzanie transportem przedsiębiorstw przemysłowych*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2003, s. 35-36

²⁵ I. Kropsz, *Dynamika zmian liczby podmiotów gospodarczych na obszarach wiejskich w wybranych województwach*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 2, 2010, s. 142-147.

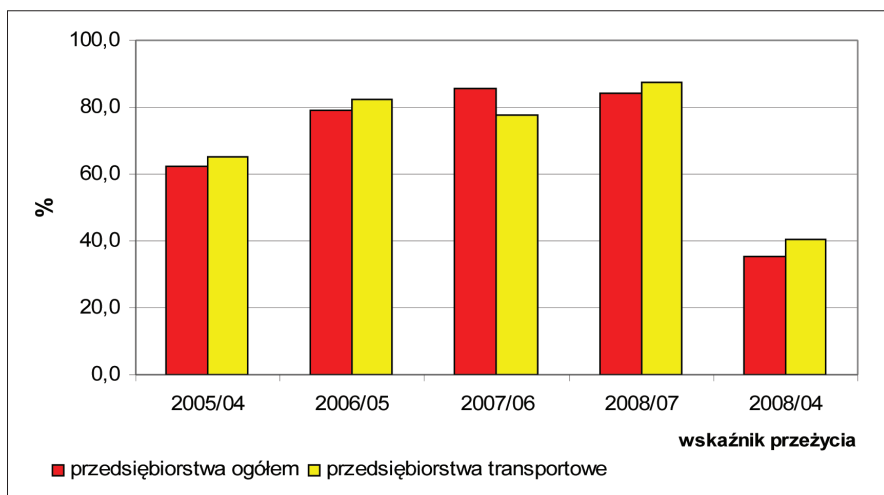
²⁶ J. Wiśniewska, *Globalizacja polskiego sektora rolno-spożywczego po wejściu do Unii Europejskiej*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010, s. 263-269.

²⁷ J. Siekierski, *Zarządzanie kryzysowe w gospodarce*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010, s. 180-184.



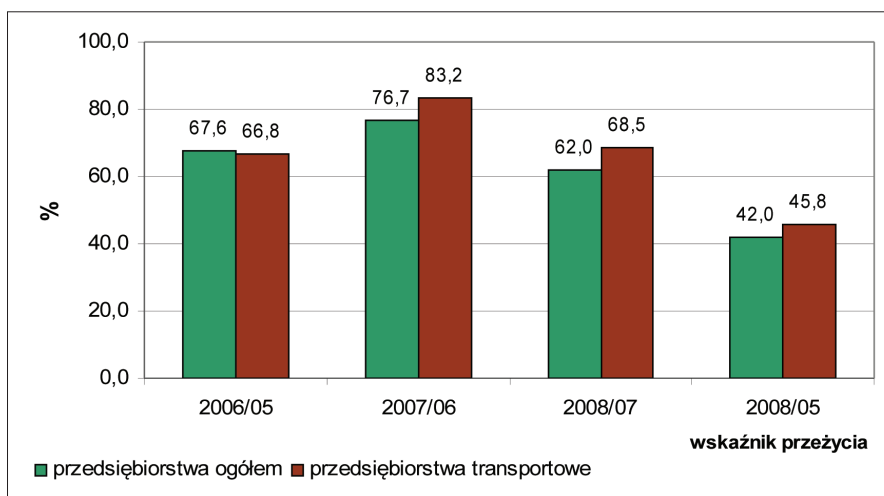
Rys. 1. Wskaźnik przeżycia w kolejnych latach działalności przedsiębiorstw powstałych w 2003 r. i aktywnych w latach 2003-2008.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 2. Wskaźnik przeżycia w kolejnych latach działalności przedsiębiorstw powstałych w 2004 r. i aktywnych w latach 2004-2008.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 3. Wskaźnik przeżycia w kolejnych latach działalności przedsiębiorstw powstałych w 2005 r. i aktywnych w latach 2005-2008.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

z Systemu REGON ponad 112 000 przedsiębiorstw ogółem. Najwięcej ubyło firm małych, głównie w handlu²⁸.

W pracy zdefiniowano podstawowe pojęcia związane z upadłością i czynnikami warunkującymi funkcjonowanie (pozostanie) przedsiębiorstw na rynku. Szczególnie w pierwszych latach od powstania firmy są narażone na upadłość. W związku z tym określono wskaźnik przeżycia nowych firm z działu transport i w całej gospodarce. Dokonano charakterystyki przedsiębiorstw powstałych w latach 2003-2005 i istniejących w 2008 roku. W okresie integracji wszystkie podmioty musiały dostosować się do nowych warunków, szczególnie nowych norm oraz prawa. Po roku 2008 przedsiębiorstwa działały w warunkach kryzysu, który mógł mieć duży wpływ na przetrwanie firm. Zdecydowano się więc pominąć ten okres. W pracy wykorzystano dane statystyki masowej GUS.

Wskaźnik przeżycia oraz warunki funkcjonowania przedsiębiorstw

Wskaźnik przeżycia określa liczbę przedsiębiorstw, które pozostały na rynku i nie upadły. Najtrudniej jest przedsiębiorstwom przetrwać pierwszy rok działalności (rysunki 1, 2 i 3). Wówczas ponad 30% firm upada. Problemem może być nadmierna konkurencja, albo po prostu zbyt duże obciążenia biurokratyczne fiskalne itp. Pod względem liczebności najczęściej powstaje mikroprzedsiębiorstw, czyli firm zatrudniających do 9 osób. Podjęcie działalności w takiej skali oraz późniejsza rezygnacja nie powoduje bardzo dużych problemów organizacyjnych.

Firmy powstałe w 2003 roku, czyli bezpośrednio przed integracją z UE, musiały na starcie być przystosowane (lub w ciągu krótkiego okresu dostosować się) do nowych norm oraz uregulowań prawnych. W transporcie przystosowanie się do nowych przepisów następowało w latach 2002-2004. Firmy, które przetrwały pierwszy rok, w kolejnych latach narażone były w mniejszym stopniu na upadłość (rysunek 1). Wskaźnik upadłości był na poziomie około 20%. Należy zauważyć, że przedsiębiorstwa transportowe cechował wyższy wskaźnik przeżycia, niż firm ogółem ze wszystkich działów gospodarki. Po pięciu latach od powstania na ryn-

²⁸ Pierwszy od pięciu lat spadek liczby firm, Dodatek Ekonomia i rynek, Rzeczpospolita, nr 43, 2010.

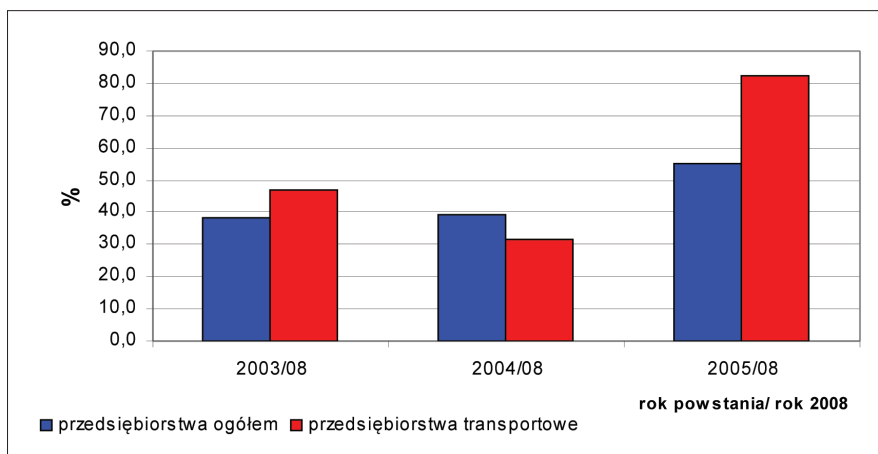
ku pozostało niewiele ponad 30% przedsiębiorstw transportowych.

W przypadku przedsiębiorstw powstałych w 2004 roku wskaźnik przeżycia był na podobnym poziomie, jak u firm rozpoczynających działalność rok wcześniej (rysunek 2). Dla podmiotów transportowych szczególnie niekorzystny był rok 2007, gdy odsetek firm rezygnujących z działalności był wyższy, niż średnia dla ogółu firm. Po czterech latach funkcjonowania na rynku pozostało 40% przedsiębiorstw transportowych. Wskaźnik przeżycia był wyższy niż w przedsiębiorstwach ogółem.

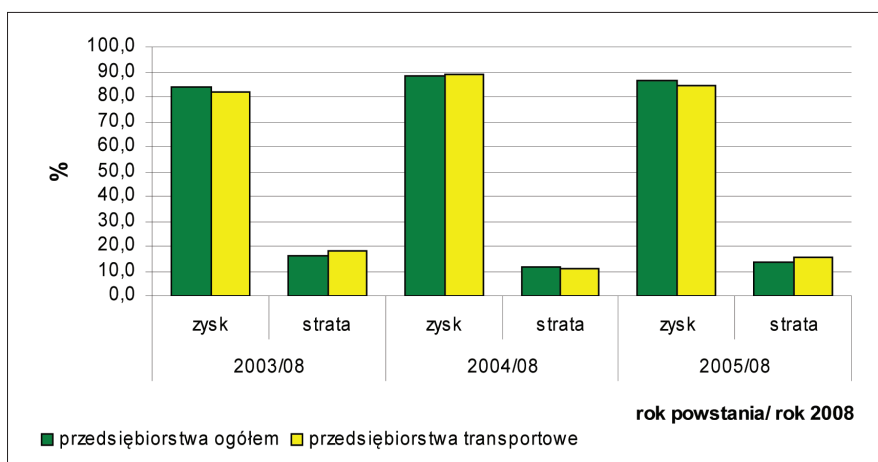
Spśród firm transportowych powstałych w 2005 roku, po trzech latach funkcjonowania na rynku pozostało około 46% (rysunek 3). Ponownie przedsiębiorstwa przewozowe miały lepszy wskaźnik, niż średnia w gospodarce. Trzeba zwrócić jednak uwagę na trudny dla firm rok 2008, gdy odsetek upadłych firm był na poziomie z pierwszego roku funkcjonowania. Prawdopodobnie na fali dobrej sytuacji w gospodarce po wejściu do UE powstało wiele firm, które liczyły, że dobra koniunktura przełoży się na ich zyski. W rezultacie konkurencja zwiększyła się, a na rynku pozostały najsilniejsze podmioty.

Najsilniejsze przedsiębiorstwa przetrwały na rynku. Eliminacja konkurencji wiązała się z umocnieniem własnej pozycji. W rezultacie pozostałe na rynku firmy znacząco zwiększyły zatrudnienie (rysunek 4). W firmach powstałych w latach 2003 – 2004 wzrost wyniósł od 32 do 47%. Najlepiej radziły sobie przedsiębiorstwa powstałe w 2005 roku, które zwiększyły zatrudnienie odpowiednio o 83% (w dziale transport) i 55% (średnio w gospodarce). Przyczyną takiej różnicy może być fakt, że przedsiębiorstwa transportowe rozpoczynające działalność w 2005 roku nie musiały dokonywać zmian (przestawiać się), były na starcie przygotowane do nowych przepisów. Oczywiście podane dane dotyczą średniego przedsiębiorstwa. W poszczególnych podmiotach sytuacja mogła wyglądać odmiennie.

Przedsiębiorstwa, które uniknęły upadłości musiały charakteryzować się dodatnim wynikiem finansowym (rysunek 5). W tym aspekcie firmy transportowe nie odbiegały od średniej dla gospodarki. W 2008 roku zysk osiągnęło 82 – 89% podmiotów powstałych w latach 2003 – 2005. Przedsiębiorstwa, które odnotowały stratę mogły być zagrożone upadłością w kolejnym roku. W poszczególnych branżach



Rys. 4. Przyrost liczby pracujących przedsiębiorstwach od roku powstania do 2008 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

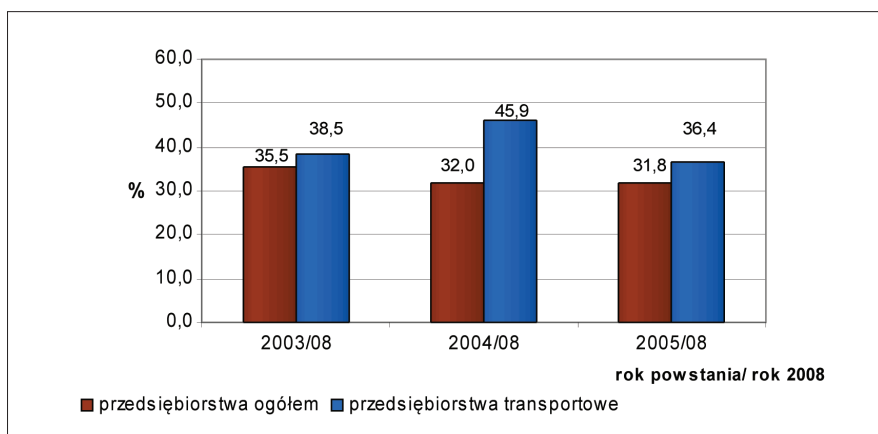


Rys. 5. Wynik finansowy w 2008 r. przedsiębiorstw powstałych w latach 2003-2005.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

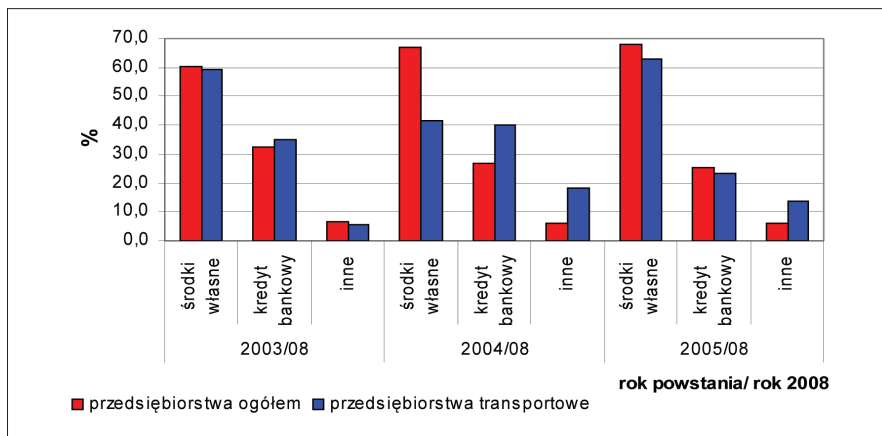
odsetek firm osiągających zysk był na podobnym poziomie. Dużo zależało od koniunktury w danej branży. Przykładowo w 2008 roku aż 90% firmy z działy budownictwa, powstałych w 2005 roku, odnotowało dodatni wynik finansowy.

Warunkiem funkcjonowania i rozwoju firm są dokonywane inwestycje. Nakłady

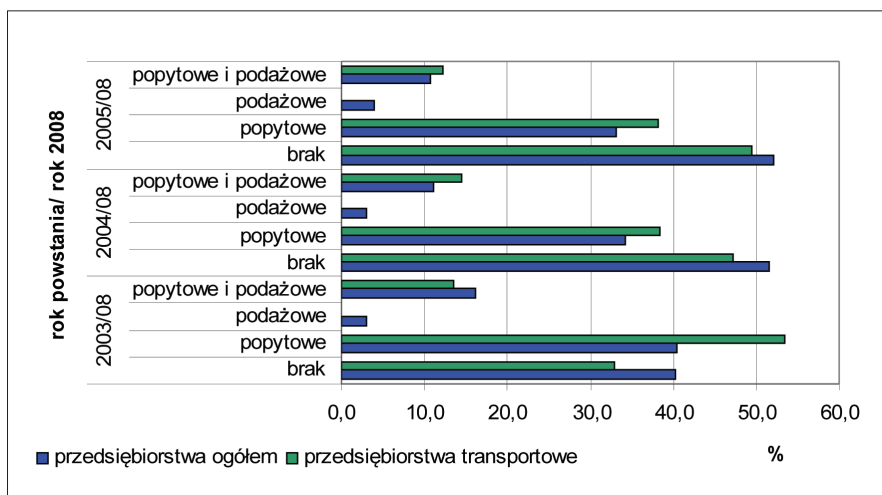
z tego tytułu charakteryzują się tym, że są ponoszone zwykle jednorazowo, a efekt jest rozłożony na wiele lat. Działalność transportowa wymaga dużych nakładów na środki transportu i ich wyposażenie. Wśród przedsiębiorstw transportowych pozostałych na rynku 36-46% (w poszczególnych latach) inwestowało.



Rys. 6. Przedsiębiorstwa inwestujące w 2008 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 7. Źródła finansowania nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw w 2008 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 8. Rodzaje napotykaných trudności w działalności przedsiębiorstw.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Odsetek firm transportowych inwestujących był wyższy niż średni wynik dla gospodarki (rysunek 6). Względnie najwięcej inwestycji dokonywały podmioty przewozowe powstałe w 2004 roku. W gospodarce występowały różnice w poszczególnych działach. Najmniejszy był udział podmiotów inwestujących w handlu, a największy w budownictwie, transporcie i przemyśle.

Zakres prowadzonej działalności innowacyjnej przedsiębiorstw zależy od środków finansowych na nią przeznaczanych. Wiele badań wskazuje, iż jest to jedna z głównych barier procesów innowacyjnych²⁹. Finansowanie rozwoju przedsiębiorstwa jest możliwe ze źródeł własnych, wparcia ze strony państwa, a po integracji z UE również z dotacji unij-

nych³⁰. Ważnym instrumentem finansowania działalności przedsiębiorstw stał się leasing. Zyskuje on coraz więcej zwolenników dzięki swej dostępności i elastyczności. W rezultacie systematycznie zwiększa się zakres i wartość dóbr finansowanych leasingiem³¹. Ta forma jest szczególnie popularna w działalności transportowej. Większość przedsiębiorstw korzystała ze środków własnych, kolejnym źródłem były kredyty bankowe. Duże różnice między firmami transportowymi a tymi z całej gospodarki wystąpiły w przypadku podmiotów rozpoczynających działalność w 2004 roku. Podmioty przewozowe korzystały w równym stopniu ze środków własnych i kredytu bankowego. Należy podkreślić, że przedsiębiorstwa transportowe częściej

korzystały z innych, niż wymienione wcześniej, źródeł finansowania (szczególnie dotacji unijnych). Między poszczególnymi działalnościami istniały różnice. Środki własne najczęściej wykorzystywały hotele i restauracje (72-87% w zależności od roku powstania), kredyty budownictwo i handel, a inne źródła transport.

Większość przedsiębiorstw w 2008 roku nie napotykało żadnych trudności w prowadzeniu swojej działalności (rysunek 8). Jeżeli już się pojawiały, to dotyczyły strony popytowej. Trudności tego typu zgłaszało od 38 do 54% przedsiębiorstw transportowych (w zależności od roku powstania). Żadna z firm przewozowych nie zadeklarowała, że problemy dotyczą jedynie podaży. Zarówno podażowe, jak i popytowe trudności jednocześnie zgłaszało 12-14% firm transportowych. Pomiedzy poszczególnymi działami istniały różnice. Przykładowo, w przemyśle około 11-13% firm zgłaszało jedynie trudności podażowe. Duża dysproporcja jest spowodowana organizacją rynku oraz specyfiką produkcji (usług).

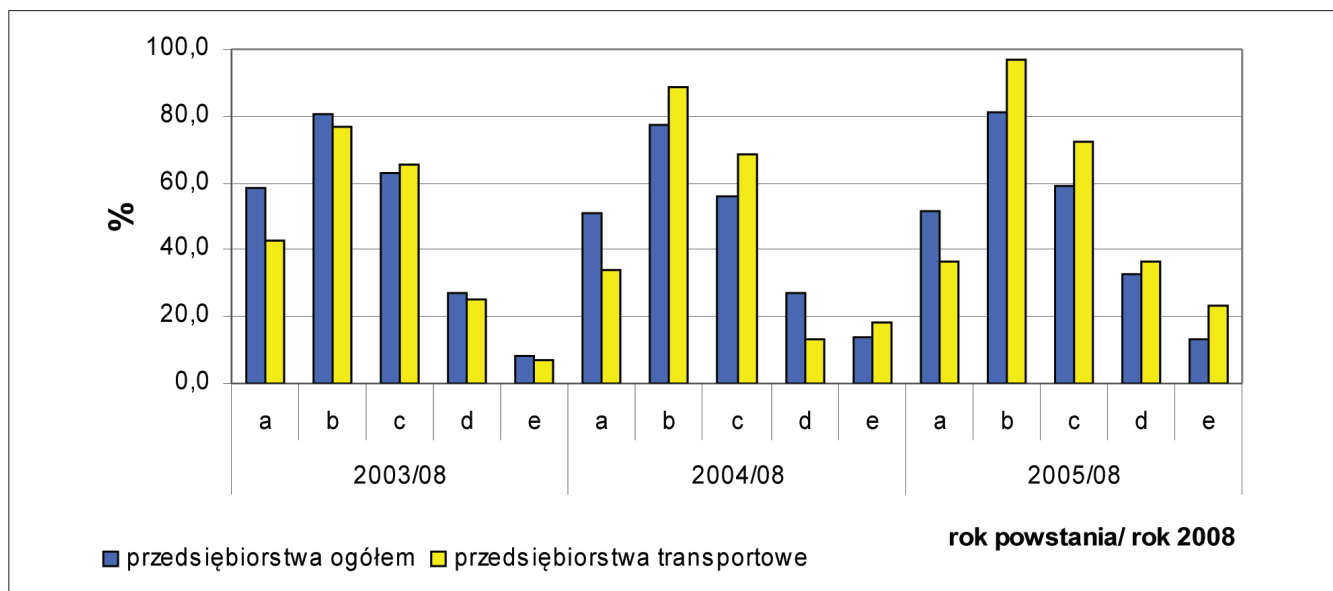
Wśród trudności natury popytowej przedsiębiorstwa najczęściej zwracały uwagę na zbyt dużą konkurencję na rynku (rysunek 9). Czynnikiem ten jest jedną z najważniejszych przyczyn upadków przedsiębiorstw. Zwracano również uwagę na niedostateczne środki klientów i walkę cenową ze strony konkurencji. Najmniej istotnym elementem była niedostateczna renoma i znajomość firmy na rynku. Między poszczególnymi działalnościami występowały różnice. Przykładowo, na niedostateczną znajomość firmy na rynku zwracało uwagę 35-45% przedsiębiorstw (w zależności od roku powstania). Ogólnie jednak czynniki związane z konkurencją były dominującymi trudnościami natury popytowej.

Problemy podażowe były rzadziej zgłaszane przez przedsiębiorstwa. Najczęściej dotyczyły one niedostatecznych środków finansowych, a najrzadziej braku surowców (rysunek 10). Występowały duże różnice w zależności od roku rozpoczęcia działalności i działu gospodarki. Dla przedsiębiorstw transportowych problemy wynikały głównie z niedostatecznych środków finansowych, braku pracowników o odpowiednich kwalifikacjach, trudności

²⁹ M. Juchniewicz, B., Grzybowska, *Źródła finansowania innowacji w przedsiębiorstwach przemysłu spożywczego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010, s. 161-166.

³⁰ H. Kałuża, H. Świniarska, *Barьеры rozwoju małych firm w powiecie siedleckim*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010, s. 174-177.

³¹ A. Milewska, M. Herubińska, *Leasing jako alternatywna forma finansowania zakupu dóbr*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 4, 2010, s. 219-223.



Rys. 9. Trudności popytowe w działalności przedsiębiorstw.

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.

związane ze ściąganiem należności. Nie zgłaszano natomiast problemów dotyczących braku surowców, co wynika ze specyfiki prowadzonej działalności. Niedostateczne zaopatrzenie w surowce występowało w przemyśle i budownictwie (kilkanaście procent podmiotów).

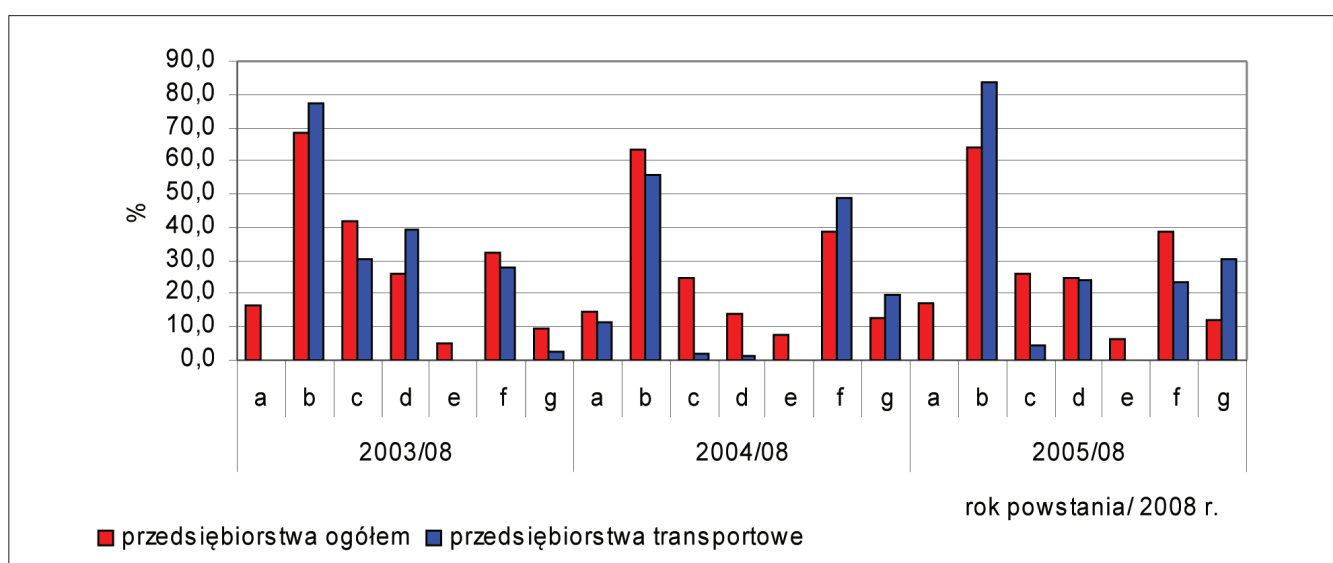
Przedsiębiorstwa transportowe różnią się od podmiotów z innych działów gospodarki pod względem problemów natury popytowej i podażowej. Czynnikiem decydującym jest specyfika działalności. Trzeba też podkreślić, że

trudności popytowe, w tym dotyczące konkurencji na rynku, są najczęściej przyczyną upadłości przedsiębiorstw.

Podsumowanie

Nowo powstałe przedsiębiorstwa transportowe narażone są na upadłość szczególnie w pierwszym roku swojej działalności. Wskaźnik przeżycia kształtuje się wówczas na poziomie 60-70%. W kolejnych latach funkcjonowania, spośród pozostałych na rynku, likwidacji ulega zwykle około

20% firm roczni. Przedsiębiorstwa transportowe powstałe w latach 2003 – 2005 i aktywne w 2008 roku miały wyższy wskaźnik przeżycia, niż średni z całej gospodarki. Firmy, które pozostały na rynku, zwiększyły liczbę zatrudnionych pracowników. Najlepiej radziły sobie przedsiębiorstwa powstałe w 2005 roku, które zwiększyły zatrudnienie odpowiednio o 83% (w dziale transport) i 55% (średnio w gospodarce). Przyczyną takiej różnicy może być fakt, że przedsiębiorstwa transportowe rozpoczynające działalność



Rys. 10. Trudności podażowe w działalności przedsiębiorstw.

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.

w 2005 roku nie musiały dokonywać zmian (przestawiać się), były na starcie przygotowane do nowych przepisów.

Dodatni wynik finansowy w 2008 roku osiągnęło 82 – 89% podmiotów powstałych w latach 2003 – 2005. Przedsiębiorstwa, które odnotowały stratę mogły być zagrożone upadłością w kolejnym roku. Dużo zależało od koniunktury i konkurencji w branży. Z kolei poziom osiągniętego zysku wpływał na inwestycje. Większość finansowała bowiem tą działalność ze środków własnych, a w następnej kolejności z kredytów bankowych. Należy podkreślić, że przedsiębiorstwa transportowe częściej korzystały z innych, niż wymienione wcześniej, źródeł finansowania (szczególnie dotacji unijnych).

Specyfika działalności powodowała, że przedsiębiorstwa miały różne problemy natury popytowej i podażowej. W przypadku firm transportowych, tych związanych z popytem było najwięcej. Do najważniejszych czynników należy zaliczyć dużą konkurencję (szczególnie cenową). Najmniej istotnym elementem była niedostateczna renoma i znajomość firmy na rynku. Dla przedsiębiorstw transportowych problemy wynikały głównie z niedostatecznych środków finansowych, braku pracowników o odpowiednich kwalifikacjach, trudności związanych ze ściąganiem należności. Prawdopodobnie wymienione problemy natury popytowej i podażowej były najczęstszą przyczyną upadłości firm.

Streszczenie

Celem artykułu było przedstawienie skali upadłości nowo powstałych przedsiębiorstw transportowych oraz charakterystyka firm pozostałych na rynku. Do analizy wykorzystano dane statystyki masowej GUS odnoszące się do przedsiębiorstw powstałych w latach 2003-2005 i funkcjonujących w 2008 roku. Stwierdzono, że nowo powstałe przedsiębiorstwa transportowe narażone są na upadłość szczególnie w pierwszym roku swojej działalności. W kolejnych latach funkcjonowania, spośród pozostałych na rynku, likwidacji ulega zwykle około 20% firm rocznie. Przedsiębiorstwa transportowe miały głównie problemy związane z popytem, takie jak duża konkurencja (szczególnie cenową). Mało istotna była niedostateczna renoma i znajomość firmy na rynku. Problemy podażowe dotyczyły niedostatecznych środków finansowych,

braku pracowników o odpowiednich kwalifikacjach oraz trudności związanych ze ściąganiem należności. Wymienione problemy były najczęstszą przyczyną upadłości firm.

Summary

The aim of this article was to present scale of the bankruptcy in newly created transport enterprises and characteristics of firms operating in the market. For the analysis were used the statistical data CSO relating to the enterprises created in 2003-2005 and operating in 2008 year. The research show that the newly created transport companies were particularly vulnerable to bankruptcy in the first year of existence. In next years of existence, scale of the bankruptcy was smaller (20% per year). Transport companies had mainly problems with demand, like a high price competition. Supply-side problems concerned to insufficient funding, qualifications of personnel and difficulties with debt collection. These problems were often cause of bankruptcy transport enterprises.

LITERATURA

1. Boratyńska K., *Wybrane metody przewidywania upadłości przedsiębiorstw*, Roczniki Naukowe SERiA, t. X, z. 3, 2008.
2. Boratyńska K., *Upadłość przedsiębiorstwa w aspekcie rachunkowości i podatków*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XI, z. 1, 2009.
3. Firlej K., *Determinanty rozwoju przedsiębiorstw przemysłu rolno-spożywczego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010.
4. Góralczyk M., *Konsumentenckie uwarunkowania przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw przemysłu spożywczego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 4, 2010.
5. Iwańska M., *Zróźnicowanie poziomu konkurencyjności gmin wiejskich województwa mazowieckiego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 2, 2010.
6. Juchniewicz M., Grzybowska B., *Źródła finansowania innowacji w przedsiębiorstwach przemysłu spożywczego*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010.
7. Kaluża H., Świniarska H., *Bariery rozwoju małych firm w powiecie siedleckim*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010.
8. Klepacki B., Rokicki T., *Sytuacja przedsiębiorstw zajmujących się transportem drogowym w Polsce po integracji z Unią Europejską*, *W:/ Logistyka szansą rozwoju miasta i regionu na przykładzie ziemi piotrkowskiej*, red. nauk. W. Starzyńska, W. J. Rogalski, Naukowe Wyd. Piotrkowski, Piotrków Trybunalski 2008.
9. Klepacki B., Rokicki T., *Stan i perspektywy rozwoju transportu w Polsce*, Logistyka nr 3, 2010, s. 1-10 (dokument elektroniczny).

10. Knapik W., *Ryzyko w agrobiznesie w ujęciu socjologicznym*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010.
11. Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
12. Kraszewska M., *Fruit innovations characteristics as a crucial factor influencing acceptance of innovative fruit products by consumers – European focus group interviews results*, Annals of The Polish Association of Agricultural and Agribusiness Economists, Vol. X, No 5, 2008.
13. Kropsz I., *Dynamika zmian liczby podmiotów gospodarczych na obszarach wiejskich w wybranych województwach*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 2, 2010.
14. Łacny J., *Funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego ładunków w gospodarce globalnej*, Wyd. Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz – Radom, 2009.
15. Majrak H., *Neuronowe modele identyfikowania sytuacji finansowej przedsiębiorstw*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010.
16. Mendyka E., *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań, 2009.
17. Milewska A., Herubińska M., *Leasing jako alternatywna forma finansowania zakupu dóbr*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 4, 2010.
18. Nowak E., *Rachunkowość jako źródło informacji o sytuacji finansowej przedsiębiorstw w ocenie zagrożenia upadłością*, Barometr Regionalny. Analizy i Prognozy, nr 2, 2008.
19. *Pierwszy od pięciu lat spadek liczby firm*, Dodatek: Ekonomia i rynek. Rzeczpospolita, nr 43, 2010.
20. Poplawski L., *Instrumenty ekonomiczne a rozwój przedsiębiorczości i agrobiznesu na obszarach chronionych – wybrane problemy*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 2, 2010.
21. Rokicki T., Wicki L., *Transport i magazynowanie w rolnictwie jako element logistyki*, Wieś Jutra, nr 1, 2010.
22. Romanow P., *Zarządzanie transportem przedsiębiorstw przemysłowych*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2003.
23. Siekierski J., *Zarządzanie kryzysowe w gospodarce*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010.
24. *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: Rydzkowski W. i Wojewódzka-Król K., Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2009.
25. Wiśniewska J., *Globalizacja polskiego sektora rolno-spożywczego po wejściu do Unii Europejskiej*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010, s. 263-269.
26. Zdunek E., *Zjawisko upadłości w sektorze rolno-spożywczym*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XI, z. 1, 2009.
27. Zdunek E., *Ocena kondycji ekonomiczno-finansowej spółek wchodzących w skład indeksu giełdowego WIG-spożywczy*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 1, 2010.
28. Zuzek D. K., *Procesy globalizacyjne a konkurencyjność przedsiębiorstw w polskim przemyśle spożywczym*, Roczniki Naukowe SERiA, t. X, z. 3, 2008.
29. Zuzek D. K., *Innowacje produktowe w sektorze MSP przemysłu spożywczego w Polsce jako istotny czynnik konkurencyjności*, Roczniki Naukowe SERiA, t. XII, z. 3, 2010.