

Justyna Jankowska*

STRUKTURA SEKTORA PRZEDSIĘBIORSTW SPEDYCYJNYCH W POLSCE

THE STRUCTURE OF THE SHIPPING COMPANIES IN POLAND

Summary

The purpose of this essay is a thorough examination of the term of freight forwarding. Furthermore, the main objective of this paper is to prove the argument that supply of freight forwarding services in Poland is not expanding.

Consequently, definitions of the terms such as: transportation, logistics and forwarding are hereby presented. In addition, types of forwarding services as well as their positions according to supply in economic classification system – Polish and European are indicated.

Moreover, this paper is showing characteristics of the freight forwarding market. Among others, Polish International Freight Forwarders Association is shown as an organization associating freight forwarding enterprises. Especially, its legal and organizational structure is analysed.

Finally, in order to prove truthfulness of the above mentioned argument, analysis of the structure of the freight forwarding enterprises is carried out based on the dates of their establishment. As a result of these researches, it can be proved that number of newly established freight forwarding enterprises has been presently decreased. The main reason of such a situation lies in the legal obstacles that occur while establishing new freight forwarding units.

1. Uwagi wstępne

Spedycja jest to termin określający działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu usług, których efektem finalnym jest przemieszczanie towarów. Nie należy jednak traktować pojęcia spedycja równoznacznie z pojęciami transport i logistyka. Celem niniejszego opracowania jest dokładne wyjaś-

* mgr, doktorantka Akademii Ekonomicznej w Krakowie.

nienie terminów spedycji, transportu i logistyki oraz zbadanie prawdziwości tezy, że sektor przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce rozwija się wolniej, niż wynika z potrzeb rynku usług transportowych.

W części pierwszej przybliżono definicje pojęć: transport, logistyka i dokładnie wymieniono zakres czynności, które mieszczą się pod bardzo szerokim określeniem spedycja. Wskazano rodzaje spedycji oraz miejsca, w których podaż usług spedycyjnych znajduje się w poszczególnych klasyfikacjach działalności i usług gospodarczych w Polsce i w Europie.

W części drugiej przeprowadzono charakterystykę rynku usług spedycyjnych. Przedstawiono Izbę Spedycji i Logistyki, jako organizację zrzeszającą przedsiębiorstwa spedycyjne oraz zbadano strukturę sektora usług spedycyjnych, biorąc za kryterium wielkość przedsiębiorstwa oraz jego formę organizacyjno- prawną w roku 2006.

Dla potwierdzenia prawdziwości tezy o zwolnieniu tempa rozwoju przedsiębiorstw spedycyjnych w ostatniej części opracowania przeprowadzono analizę struktury przedsiębiorstw spedycyjnych pod względem roku ich powstania oraz wskazano, że po 1996 roku powstaje coraz mniej przedsiębiorstw o tej specjalności. Stwierdzono, że winę za taką sytuację ponosi częściowa monopolizacja rynku oraz bariery prawne, które od 01.07.2006 roku występują przy zakładaniu nowych jednostek spedycyjnych. Wskazano również na szanse, które są do wykorzystania w przyszłości.

2. Istota i rodzaje działalności spedycyjnej oraz jej miejsce w klasyfikacjach działalności gospodarczej w Polsce i w Europie

Transport jest działalnością mającą na celu pokonywanie przestrzeni. W ujęciu ekonomicznym działalność ta polega na odpłatnym świadczeniu usług, których efektem jest przemieszczanie osób i ładunków [Transport 2002, s.11].

Transport to ten dział gospodarki, którego przedmiotem jest przemieszczanie osób lub rzeczy przy użyciu właściwych środków transportowych [Transport i spedycja 1998, s.114].

Z kategorią transportu związana jest logistyka. Logistyka w dystrybucji towarów to zintegrowany proces planowania, organizowania i kontroli przepływu produktów oraz związanych z nimi informacji. Strumień produktów z miejsc ich pozyskania do miejsc konsumpcji rozłożony zostaje pomiędzy producenta, dystrybutora oraz konsumenta. Aby osiągnąć efekt jedności miejsca, czasu oraz minimalizacji kosztu należy odpowiednio skoordynować czynności związane z planowaniem, realizacją oraz kontrolą czasowo-prze-

strzennej transformacji dóbr [Spedytor jako operator 1995, s.43]. Narzędziem i uwarunkowaniem procesów logistycznych jest m.in. spedycja.

Spedycja to działalność obejmująca wszystkie czynności potrzebne do bezpiecznego, terminowego i ekonomicznego przesłania ładunku, z wyjątkiem samego przewozu, odpowiednio dobranym środkiem transportu. Spedycja nie jest przewozem, a spedytor w istocie swej funkcji usługowej nie transportuje ładunków, lecz zajmuje się ich przesłaniem, zorganizowaniem ich transportu.

Do najważniejszych działań spedycyjnych należą [Transport międzynarodowy 1996, s. 303-304]:

- poradnictwo spedycyjne, czyli udzielenie eksporterowi lub importerowi fachowych porad w sprawach transportu,
- przygotowanie ładunku do przewozu(pakowanie, sortowanie, liczenie, mierzenie, znakowanie, cechowanie),
- konsolidowanie ładunków, czyli zbieranie drobnych partii ładunkowych w jednostki większe i proces odwrotny- dekonsolidacja,
- dostarczanie ładunku do miejsca załadunku na główny środek transportu,
- sporządzanie oraz kompletowanie dokumentów transportowych i innych,
- zawieranie umów o przewóz z przewoźnikami oraz innymi przedsiębiorstwami, wykonującymi określone usługi techniczno- wykonawcze na rzecz ładunku,
- składowanie towaru,
- załadunek i wyładunek towarów w różnych relacjach przeładunkowych,
- ubezpieczenie towarów,
- opieka nad ładunkiem w czasie przewozu(konwojowanie),
- przyjmowanie lub przekazywanie ładunków przewoźnikowi(tzw. czynności zdawczo-odbiorcze),
- awizowanie, czyli informowanie zleceniodawcy o bieżącym stanie i miejscu pobytu ładunku na trasie,
- stwierdzenie ilości i jakości przesyłanego ładunku oraz zabezpieczenie interesu zleceniodawcy w przypadku uszkodzeń lub ubytku ładunku,
- zgłaszanie ładunku do kontroli celnej i załatwianie spraw związanych z innymi urzędowymi czynnościami oraz przygotowywanie towarzyszących temu dokumentów,
- w przypadku decyzji klienta o dodatkowym(poza OC spedytora) ubezpieczeniu towarów załatwianie formalności w agencjach ubezpieczeniowych.

Spedytor, zastępując sprzedającego lub kupującego towar w organizowaniu procesu transportowego, występuje w roli pośrednika transportowego.

Często mówi się, że spedytor to pomocnik, powiernik, adwokat zleceniodawcy, rzecznik interesów jego ładunku.

Działalność spedycyjną można podzielić na :

- spedycję czystą,
- spedycję mieszaną.

Spedycja czysta występuje, gdy spedytor wykonuje czynności określone mianem spedycji właściwej, czyli zajmuje się przyjmowaniem zleceń spedycyjnych i udzielaniem porad związanych z procesami spedycyjnymi, wybiera środek transportu, zawiera umowy o przewóz, ubezpiecza przesyłkę, sporządza dokumentację transportową, odbiera przesyłkę od nadawcy, przygotowuje przesyłkę do przewozu, nadaje przesyłkę na środek transportu wraz z dokumentacją transportową, odbiera przesyłkę ze środka transportowego wraz z właściwą dokumentacją, wykonuje odprawę celną i przekazuje przesyłkę odbiorcy.

Spedycja mieszana występuje, gdy spedycja jest w stanie własnym potencjałem wykonać czynności przemieszczania oraz czynności dodatkowe [Transport 2002, s. 260-261].

Przedsiębiorstwa spedycyjne można również podzielić ze względu na rodzaj środków transportowych użytych przy realizacji usługi spedycyjnej na:

1. spedycje drogowe,
2. spedycje kolejowe,
3. spedycje lotnicze,
4. spedycje morskie.

Spedycja może się specjalizować w jednym z rodzajów, bądź też może pośredniczyć w każdym z rodzajów usług transportowych łącznie.

Przedsiębiorstwa spedycyjne w Polsce tworzą sektor przedsiębiorstw spedycyjnych. Pojęcie sektora zdefiniowane zostało przez M. Portera jako grupa jednostek wytwarzających wyroby będące substytutami oraz jako suma aktywności tych jednostek. [Porter M. 1996, s. 75]

Przedsiębiorca rozpoczynając działalność gospodarczą powinien określić rodzaj wykonywanej przez siebie działalności oraz rodzaj wykonywanej usługi.

Rodzaj działalności gospodarczej w Polsce oraz jej numer statystyczny określa się na podstawie PKD, natomiast numer statystyczny wykonywanej usługi określa się na podstawie PKWiU. PKD i PKWiU są to klasyfikacje obowiązujące tylko w Polsce. W obrocie międzynarodowym i wewnątrzunijnym posługiwać trzeba się klasyfikacjami międzynarodowymi wydanymi przez ONZ i unijnymi. System klasyfikacji gospodarczych oraz miejsce spedycji w poszczególnych klasyfikacjach na świecie w Europie oraz w Polsce przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. System powiązań statystycznych klasyfikacji gospodarczych

Zasięg klasyfikacji (System kodowy)	Klasyfikacje działalności	Klasyfikacje produktów (wyroby + usługi)
Międzynarodowy (ONZ) (Własny system kodowy poszczególnych klasyfikacji)	ISIC Międzynarodowa standardowa klasyfikacja rodzajów działalności	CPC Centralna klasyfikacja produktów
Unii Europejskiej (UE) (Jednolity system kodowy)	NACE Nomenklatura działalności we Wspólnocie Europejskiej Spedycja w NACE sekcja H Transport i Gospodarka Magazynowa: część 63 Działalność pozostałych agencji transportowych grupa 63.4 Działalność pozostałych agencji transportowych klasa 63.40 Działalność pozostałych agencji transportowych (Activities of other transport agencies)	CPA Klasyfikacja produktów według działalności Spedycja w CPA: sekcja I Usługi transportowe, magazynowanie oraz łączność dział 63 Usługi pomocnicze i wspomagające transport; Usługi agencji turystycznych grupa 63.4 Usługi agencji transportowych, pozostałe kategoria 63.40.1 Usługi agencji transportowych podkategoria 63.40.12 Usługi spedycji, pozostałe
Krajowy – Polska (Jednolity system kodowy spójny z europejskim)	PKD Polska klasyfikacja działalności Spedycja w PKD: sekcja I Transport, gospodarka magazynowa i łączność dział 63 Działalność wspomagająca transport; Działalność związana z turystyką grupa 63.4 Działalność agencji transportowych klasa 63.40 Działalność agencji transportowych podklasy: 63.40.A Działalność morskich agencji transportowych 63.40.B Działalność śródlądowych agencji transportowych 63.40.C Działalność pozostałych agencji transportowych.	PKWiU Polska klasyfikacja wyrobów i usług Spedycja w PKWiU: dział 63 Usługi wspomagające na rzecz transportu, usługi turystyczne grupie 63.4 Usługi agencji transportowych pozostałe klasa 63.40 Usługi agencji transportowych pozostałe kategoria 63.40.1 Usługi towarowych agencji przewozowych podkategoria 63.40.12 Usługi spedycji pozycja 63.40.12-00.00 Usługi spedycji

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl

Zgodnie z PKD działalność spedycyjna umieszczona została w sekcji I „Transport, gospodarka magazynowa i łączność”. Z określenia działalności zaklasyfikowanych do sekcji I nie wynika jednoznacznie, że właśnie do tej sekcji powinno się zaliczać spedycję. Jest to dokładnie ujęte dopiero w wyjaśnieniach Głównego Urzędu Statystycznego do PKD.

Wyjaśnienia do PKD informują, że: „Sekcja I Transport, gospodarka magazynowa i łączność” obejmuje m.in:

- magazynowanie, składowanie i przechowywanie wszelkiego rodzaju towarów, pośrednictwo przewozowe(spedycję), włączając pośrednictwo w dokonywaniu odpraw celnych.

Również wyjaśnienie do podklas PKD zawiera w sobie pojęcie spedycji i tak kategoria 63.40 obejmuje m.in.[Rozporządzenie RM w sprawie PKD, 2004]:

- spedycję frachtu,
- działalność agentów spedycji towarowej.

Dział 63 PKWiU o tytule „Usługi wspomagające na rzecz transportu, usługi turystyczne” zawiera w swojej treści „Usługi maklerów okrętowych, spedycji, pomocy nawigacyjnej oraz kontroli ruchu lotniczego”. Wyszczególnienie i określenie zawartości znajduje się zawsze na początku każdego działu klasyfikacji, by ułatwić korzystającemu z PKWiU zapoznanie się z pozycjami każdego z działów [Rozporządzenie RM w sprawie PKWiU, 1997].

Miejsce spedycji w PKWiU jest zbieżne numeracyjnie z miejscem działalności spedycyjnej w PKD, co jest następstwem faktu, że obydwie te klasyfikacje wzajemnie się uzupełniają.

3. Charakterystyka sektora przedsiębiorstw spedycyjnych

Usługi spedycyjne są realizowane przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie spedycji. Jedną z najważniejszych instytucji zrzeszających przedsiębiorstwa spedycyjne w Polsce jest Polska Izba Spedycji i Logistyki z siedzibą w Gdyni. Jej celem jest ochrona praw i reprezentowanie interesów członków wobec organów władzy i administracji państwowej oraz wobec międzynarodowych organizacji spedytorów. PISiL jest członkiem narodowym International Federation of Freight Forwarders Associations „FIATA” w Zurichu, członkiem stowarzyszonym European Organisation for Forwarding and Logistics „CLECAT” w Brukseli oraz członkiem Krajowej Izby Gospodarczej. Izba prowadzi dystrybucję dokumentów transportowych FIATA, tak zwanych konosamentów. Do Izby należą najbardziej znaczące jednostki spedycyjne w Polsce. Członkami PISiL jest obecnie 123 przedsiębiorstw [www.pisil.pl].

Badając strukturę przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce przyjęto, że wszystkie znaczące spedycje na rynku muszą zrzeszać się w Izbie, ponieważ

tylko ona, jako przedstawiciel „FIATA” i „CLECAT” może wydawać dokumenty konieczne w działalności spedycyjnej. Oceniono, że zrzeszone przedsiębiorstwa stanowią wiarygodną próbę badawczą.

Na podstawie listy członków PISiL przeprowadzono analizę struktury przedsiębiorstw oferujących usługi spedycyjne. Za bazę przyjęto wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwach. W tabeli 2 przedstawiono podział przedsiębiorstw spedycyjnych ze względu na liczbę pracowników. Podziału próby badawczej dokonano zgodnie z podziałem przedsiębiorstw dokonany w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej [Ustawa z dnia 20 lipca 2004]

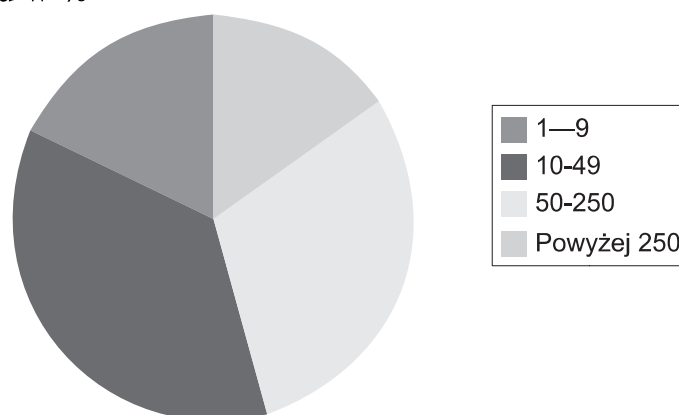
Wyróżniono mikro przedsiębiorstwa o liczbie pracowników do 9, małe przedsiębiorstwa o wielkości od 10 do 50 pracowników, średnie przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych do 250 oraz duże przedsiębiorstwa wykazujące powyżej 250 pracowników.

Tabela 2. Wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwach spedycyjnych w Polsce w 2006 roku

lp	Wielkość zatrudnienia	Liczba spedycji	Wskaźnik struktury w %
1	1-9	13	18
2	10-49	26	36,1
3	50-250	21	30,6
4	Powyżej 250	9	15,3
Razem		72	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lista członków PISiL www.pisil.pl, strony internetowe spedycji, www.teleadreson.pl

Rysunek 1. Struktura zatrudnienia w przedsiębiorstwach spedycyjnych w Polsce w 2006 roku w %



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lista członków PISiL www.pisil.pl, strony internetowe spedycji, www.teleadreson.pl

Najwięcej przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce w roku 2006 to małe jednostki zatrudniające od 10 do 49 pracowników - 36,1%. Około 15,3% jednostek można nazwać dużymi przedsiębiorstwami, zatrudniającymi powyżej 250 pracowników. Również średnie przedsiębiorstwa stanowią znaczną część analizowanych jednostek. Badając liczbę zatrudnionych można wyciągnąć wnioski, że rozkład przedsiębiorstw spedycyjnych pod względem ich wielkości jest równomierny. Najwięcej jest jednostek małych, ale niewiele mniej stanowią średnie przedsiębiorstwa. Jest to 36,1% małych przedsiębiorstw i 30,6% średnich przedsiębiorstw. Pozostałe dwie grupy czyli mikroprzedsiębiorstwa i duże przedsiębiorstwa również mają porównywalny udział procentowy w badanej próbie: mikro-18%, a duże jednostki 15,3%.

Strukturę przedsiębiorstw spedycyjnych pod względem ich wielkości należy jednak przeanalizować, biorąc pod uwagę udział dużych firm w populacji polskich przedsiębiorstw. Udział średnich i dużych firm wynosi zaledwie 1%. W sektorze przedsiębiorstw spedycyjnych udział przedsiębiorstw średnich i dużych wynosi 45,9%. Wynika z tego, że w branży spedycyjnej jest prawie 46 razy więcej dużych przedsiębiorstw, niż w pozostałych sektorach.

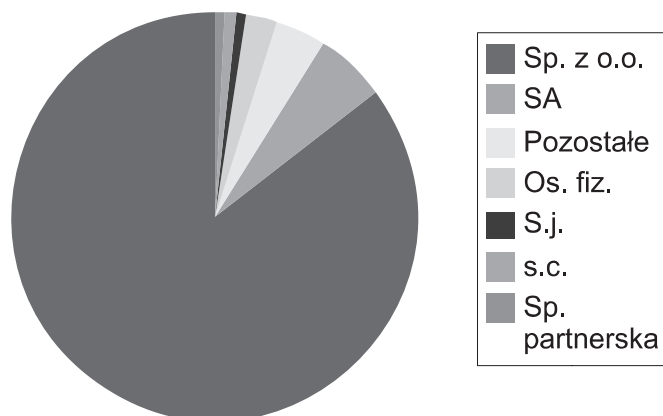
Dodatkowo badając strukturę podaży usług spedycyjnych sprawdzono, jaka forma organizacyjno-prawna przedsiębiorstw jest najpopularniejsza. Podział przedsiębiorstw ze względu na ich formę prawno-organizacyjną zamieszczono w tabeli 3.

Tabela 3. Formy prawne przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce w 2006 roku

lp	Forma prawna	Liczba przedsiębiorstw	Struktura w %
1	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	105	85,4
2	Spółka akcyjna	7	5,7
3	Pozostałe formy prawne	5	4,1
4	Osoba fizyczna	3	2,4
5	Spółka jawna	1	0,8
6	Spółka cywilna	1	0,8
7	Spółka partnerska	1	0,8
Razem		123	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: lista członków PISiL, www.PISiL.pl

Rysunek 2. Struktura form prawnych przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce w 2006 r. w %



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lista członków PISIL www.pisil.pl,

Najbardziej popularną formą prawną w działalności spedycyjnej jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Formę tę wybierają przedsiębiorstwa bez względu na ich wielkość. Z analizy widać, że ponad 85% jednostek spedycyjnych to właśnie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Drugą w kolejności - co do liczby działających zgodnie z nią przedsiębiorstw- formą jest spółka akcyjna. Jest to forma, którą wybrało zaledwie 5,7% przedsiębiorstw. Pozostałe formy organizacyjno-prawne praktycznie wcale nie występują. Bardzo sporadycznie zdarza się, by działalność spedycyjna była prowadzona przez osobę fizyczną samodzielnie, czy też w spółce cywilnej lub jawnej.

Z przeprowadzonych badań wynika, że rynek spedycyjny w Polsce zdominowany jest przez przedsiębiorstwa zorganizowane w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, o liczbie pracowników od 10 do 250, czyli małych i średnich jednostek.

4. Szanse i bariery rozwoju sektora przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce

Preferowana przez założycieli forma organizacyjno-prawna, jaką jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (ponad 85% istniejących jednostek) gwarantuje niewielkie ryzyko finansowe udziałowców, gdyż odpowiadają oni za zobowiązania finansowe spółki jedynie do wysokości wniesionego wkładu, który nie musi być większy niż 50.000,00 zł. Jest to szansa, którą powinni wykorzystywać przedsiębiorcy, pragnący rozpocząć działalność gospodarczą w dziedzinie spedycji.

Oceniając jednak konkurencję i wielkość istniejących na rynku jednostek dostrzegają oni, że istnieje niewielkie rozdrobnienie rynku, a prawie połowę

stanowią jednostki średnie i duże. Może to być bariera, którą trudno będzie pokonać przedsiębiorcom.

Do dnia 01.07.2006 założenie przedsiębiorstwa spedycyjnego w Polsce nie napotykało na żadne przeszkody prawne. Przedsiębiorstwo spedycyjne mogło działać w każdej formie prawnej i założenie go obwarowane było tylko wysokością obligatoryjnego kapitału założycielskiego odpowiedniego przy danej formie prawnej.

Od dnia 01.07.2006 nałożono na przedsiębiorstwa spedycyjne dodatkowe wymogi. Do definicji transportu drogowego, zawartej w ustawie o transporcie drogowym, dodano punkt, który do transportu zalicza również działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Ponadto dodano, że jednostka prowadząca taką właśnie działalność powinna posiadać sytuację finansową zapewniającą podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie działalności spedycyjnej, określoną dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50.000 euro. Od 01.07.2006 roku działalność spedycyjna może być prowadzona tylko przez przedsiębiorstwa, które zatrudniają na stanowisku kierowniczym osobę posiadającą Certyfikat kompetencji zawodowych transportu drogowego, wydawany przez Instytut Transportu Samochodowego oraz na podstawie Certyfikatu kompetencji i odpowiedniej sytuacji finansowej uzyskają wydaną przez Wydziały Komunikacji Licencję na prowadzenie działalności spedycyjnej [Ustawa o transporcie drogowym, 2001, ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym, 2005].

Do zaostrzonych wymogów dostosować musiały się wszystkie działające na rynku przedsiębiorstwa spedycyjne oraz muszą ich przestrzegać wszystkie jednostki dopiero zakładane. Zmiany w przepisach doprowadziły do likwidacji najmniejszych przedsiębiorstw spedycyjnych, które nie posiadały odpowiednich środków ani kwalifikacji.

W celu zbadania sektora spedycji w Polsce przeanalizowano chronologię powstawania przedsiębiorstw spedycyjnych działających w dniu 31.12.2006 roku.

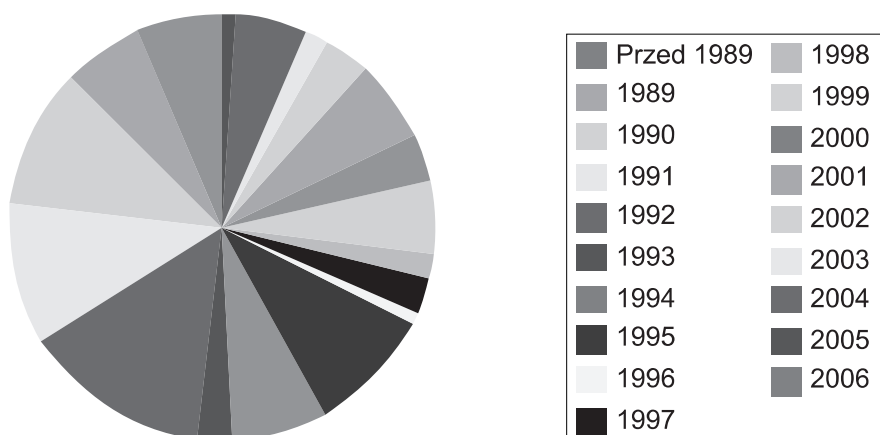
W trakcie analizy sprawdzono, w których latach powstawało najwięcej jednostek. Badanie przeprowadzono na grupie 112 przedsiębiorstw. Poszczególne lata i liczbę jednostek powstających w poszczególnych latach zestawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Liczba przedsiębiorstw spedycji w Polsce w latach 1989-2006

Lp	Lata	Liczba jednostek rozpoczynających działalność w danym roku	Struktura w %
1	Przed 1989	7	6,3
2	1989	7	6,3
3	1990	12	10,7
4	1991	12	10,7
5	1992	16	14,3
6	1993	3	2,6
7	1994	8	7,1
8	1995	11	9,8
9	1996	1	0,9
10	1997	3	2,7
11	1998	2	1,8
12	1999	6	5,4
13	2000	4	3,6
14	2001	7	6,3
15	2002	4	3,6
16	2003	2	1,8
17	2004	6	5,4
18	2005	1	0,7
19	2006	0	0,0
Razem		112	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lista członków PISIL www.pisil.pl, strony internetowej spedycji, www.teleadreson.pl

Rysunek 3. Struktura rejestrowanych przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce w latach 1989-2006



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Lista członków PISIL www.pisil.pl, strony internetowej spedycji, www.teleadreson.pl

Z przeprowadzonego badania wynika, że przed przekształceniami ustrojowymi, czyli przed rokiem 1989 powstało w Polsce tylko 7 przedsiębiorstw spedycyjnych, które działają do końca 2006 roku. Po roku 1989 i wraz z otwarciem możliwości dla prywatnej przedsiębiorczości widać rozwój branży spedycyjnej. Do roku 1992 następuje z roku na rok wzrost ilości otwieranych działalności spedycyjnych. W roku 1993 nastąpił spadek do 3 nowych przedsiębiorstw w roku, ale w dwóch kolejnych latach znowu nastąpił przyrost liczby nowych jednostek. Od roku 1996 następuje wyraźny spadek przyrostu nowych przedsiębiorstw spedycyjnych. Świadczy to o tym, że albo branża spedycyjna się nie rozwija, albo dostęp do rynku jest coraz trudniejszy. Jest to widoczne zwłaszcza w ostatnich dwóch analizowanych latach 2005 i 2006. W roku 2005 założono jedynie jedno przedsiębiorstwo spedycyjne, natomiast w 2006 roku nie powstało ani jedno.

Zmniejszanie się liczby nowo powstających jednostek może być spowodowane kilkoma czynnikami. Może być to brak popytu na usługi transportowe, monopolizacja branży przez duże jednostki lub też ograniczenia prawne blokujące możliwości zakładania przedsiębiorstw spedycyjnych.

Popyt na usługi spedycyjne występuje na rynku, ponieważ przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe likwidują działy transportowe na rzecz outsourcingu. W dobie internacjonalizacji i poszerzania rynków do rozmiarów światowych jednostki muszą dostarczać swoje produkty na dalsze odległości, często do krajów, których specyfiki nie znają. Z tego powodu zgłaszają zapotrzebowanie na usługi spedycyjne. Zwłaszcza gdy notowany jest wzrost gospodarczy kraju i rozwój przedsiębiorstw.

Monopolizacja przez duże jednostki na omawianym rynku może być przeszkodą, gdyż badając strukturę przedsiębiorstw spedycyjnych pod względem wielkości zatrudnienia ustalono, że na rynku prawie połowa istniejących jednostek to średnie i duże przedsiębiorstwa. Ponadto ograniczenia prawne stanowią czynnik, który można uznać za barierę wejścia nowych przedsiębiorstw spedycyjnych na rynek. Jedynie popyt na usługi spedycyjne należy uznać za szansę, która powinna zostać dostrzeżona przez przedsiębiorców planujących założyć nową lub poszerzyć istniejącą działalność gospodarczą.

Z analizy wynika, że prawie 68% istniejących obecnie przedsiębiorstw spedycyjnych powstało przed 1996 rokiem, kiedy to szanse poszerzenia podaży usług spedycyjnych były wyraźne, rozwijała się gospodarka oraz nie występowały bariery ograniczające rozwój. Gdy bariery rozwojowe, prawdopodobnie zbyt silna konkurencja, zaczęły dominować, liczba rejestrowanych jednostek zaczęła maleć. Dodatkowo, kiedy nałożono restrykcje formalno-finansowe, które znane były już w 2005 r., a zaczęły obowiązywać od roku 2006 mali przedsiębiorcy wycofali swoją działalność z sektora usług spedycyjnych oraz przestano rejestrować nowe podmioty. Ograniczono tym samym całkowicie już i tak niewielki rozwój sektora usług spedycyjnych w Polsce.

5. Uwagi końcowe

Działalność obejmująca wszystkie czynności potrzebne do przesłania ładunku napotyka w Polsce na bariery, które ograniczają rozwój sektora jednostek spedycyjnych. Zostało to potwierdzone w przeprowadzonych w powyższej pracy badaniach polegających na określeniu przyrostu ilości jednostek spedycyjnych w poszczególnych latach. Stwierdzono, że w latach po roku 1996 powstaje bardzo niewiele nowych jednostek, a od 2005 praktycznie w ogóle nie powstają nowe przedsiębiorstwa spedycyjne.

Jako powód ograniczenia liczby nowo powstających jednostek wskazano zdominowanie sektora przedsiębiorstw spedycyjnych przez jednostki średnie i duże. Dodatkowo, po roku 2005 ograniczenie rozwoju spedycji wydaje się być skutkiem zmian w przepisach prawnych, które wymagają od zakładanych oraz już istniejących przedsiębiorstw obowiązek posiadania licencji na prowadzenie tego typu działalności, a ta wydawana jest po spełnieniu określonych wymogów w postaci zabezpieczenia finansowego oraz odpowiednich kompetencji zawodowych.

Literatura

1. Famielec J., *Strategie rozwoju przedsiębiorstw*, AE, Kraków 1997.
2. Famielec J., Superson-Polowiec B., Wydymus Z., *Zarządzanie rozwojem przedsiębiorstwa na rynku globalnym*, Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości w Krakowie, Kraków 1999.
3. *Informacja na temat prac nad przygotowaniem nowych klasyfikacji oraz regulacji Unii Europejskiej wprowadzających od 2007 r zmiany w podstawowych klasyfikacjach gospodarczych*
4. Jeleń M., *Perspektywy rozwoju alternatywnych form transportu w Polsce – szanse i zagrożenia*, Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku Białej, Ustroń – Jarosławiec 2004.
5. *Klasyfikacja NACE REV.2*, GUS, Departament Koordynacji i Organizacji Badań, 8 grudnia 2005.
6. *Organizacje komercyjne i niekomercyjne wobec wzmożonej konkurencji oraz wzrastających wymagań konsumentów*, pod red. A. Nalepki, Wyższa Szkoła Biznesu w Nowym Sączu, Nowy Sącz 2006.
7. Porter M.E., *Strategia konkurencji*, Metody analizy sektorów i konkurentów, PWE Warszawa 1996.
8. *Sektor usług spedycyjnych w Polsce u progu XXI wieku*, pod red. D. Simpson, Uniwersytet Gdański, Sopot 2000.
9. *Spedytor jako operator logistyczny*, pod red. S. Dziadka, AE, Katowice 1995.

10. *Strategia rozwoju przedsiębiorstwa*, pod red. T. Domańskiego i J.S. Henleya, PWN, Warszawa- Łódź 1996.
11. *Transport i spedycja*, pod red. S. Dziadka, AE, Katowice 1998.
12. *Transport międzynarodowy*, pod red. T. Szczepaniaka, PWE, Warszawa 1996.
13. *Transport szuka nowych możliwości*, Mike Scott,” Financial Times” nr 6, Gazeta Prawna 16 marca 2007.
14. *Transport* red. W. Rydzikowski i K. Wojewódzka -Król, PWN, Warszawa 2002.

Akty prawne:

1. *Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3696/93 z dnia 29 października 1993r w sprawie statystycznej klasyfikacji produktów według działalności(CPA) w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej* (Dziennik Urzędowy L342)
2. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 marca 1997 w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU)* (Dz.U.1997 nr 42 poz.264)
3. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 2004 w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD)* (Dz. U. 2004 nr 33 poz. 289)
4. *Ustawa z dnia 2 lipca 2004 o swobodzie działalności gospodarczej z późniejszymi zmianami* (DZ.U. 2004 nr 173 poz. 1807)
5. *Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. 2006 nr 235 poz. 1701)
6. *Ustawa z dnia 6 września 2001r o transporcie drogowym z późniejszymi zmianami* (Dz.U.2001 nr 125 poz. 1371)

Źródła internetowe:

1. www.pisil.pl
2. www.stat.gov.pl
3. www.wikipedia.org
4. www.podatki.pl
5. www.pit.org.pl
6. www.stl.pl
7. www.eur-lex.europa.eu