

*Justyna Jankowska**

**OCENA STOPNIA INTERNACJONALIZACJI
PRZEDSIĘBIORSTWA SPEDYCYJNEGO
ESTIMATION OF DEGREE
OF INTERNATIONALIZATION IN THE FORWARDING
ENTERPRISE**

Summary

Internationalization of enterprises cannot be perceived only through the prism of firms activity on the international markets. Consequently, whole enterprise undergoes internationalization along with its assets, employees, clients, suppliers as well as destination markets. In order to measure the degree of internal internationalization of the enterprise, "Aggregate index of firm internationalization" should be used. Aggregate index of firm internationalization allows to measure the degree of internationalization taking into account all factors in the structure of enterprise.

By using aggregate index of firm internationalization, analysis of degree of internationalization in the forwarding enterprise in the years of 2005, 2006 and 2007, was carried out. This inquiry allowed to observe that the degree of internationalization in the structure of this firm can be measured as a high in the first of the above mentioned periods and middle in the last two ones, despite enterprise almost 100% activity on the international markets.

1. Uwagi wstępne

Optymalny poziom umiędzynarodowienia przedsiębiorstwa jest bardzo istotnym problemem badawczym. W czasie globalizacji i poszerzenia się rynków do wymiaru ogólnosiwiatowego przedsiębiorcy muszą odpowiedzieć sobie na pytanie, czy internacjonalizacja przedsiębiorstwa jest działaniem pozytywnie wpływającym na działalność gospodarczą.

* mgr, Studium Doktoranckie Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.

Celem niniejszej pracy jest opracowanie sposobu pomiaru stopnia internacjonalizacji struktury wewnętrznej przedsiębiorstwa, a jednocześnie artykuł stanowi kolejny etap poprzednich prac autorki, poruszających problem internacjonalizacji, zwłaszcza w przedsiębiorstwach spedycyjnych.

W artykule Analiza procesu internacjonalizacji przedsiębiorstwa spedycyjnego Cargo Service sp. z o.o. [Organizacje komercyjne... 2006, s. 13] przedstawione zostały pojęcia procesu internacjonalizacji. W artykule Struktura sektora przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce [Organizacje komercyjne... 2007, 42] scharakteryzowano branżę spedycyjną w Polsce.

W niniejszym artykule wyodrębniono elementy struktury przedsiębiorstwa, które mogą podlegać procesowi internacjonalizacji. Opracowano zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji struktury przedsiębiorstwa, za pomocą którego ocenić można poziom zinternacjonalizowania struktury przedsiębiorstwa.

Opracowany wskaźnik wykorzystano do zbadania poziomu internacjonalizacji struktury przedsiębiorstwa spedycyjnego w latach 2005-2007. Przedstawiono również kierunki dalszych badań autorki.

2. Istota struktury przedsiębiorstwa i metody oceny jego internacjonalizacji

Struktura to rozmieszczenie elementów składowych i zespół relacji między tymi elementami, charakterystyczny dla danego układu; sposób w jaki części jakiegokolwiek całości są powiązane ze sobą. W takim znaczeniu można mówić o strukturze budowli, produkcji, czasu pracy, grupy społecznej, organizacji, rozkazu, decyzji itd. [Penc 1997, s.492]

Próbując wyjaśnić istotę pojęcia struktury przedsiębiorstwa, za punkt wyjścia można przyjąć stwierdzenie, że system jest nazwą całości złożonej z elementów, natomiast sposób, w jaki te elementy są ze sobą powiązane, nazywamy strukturą. [Nalepka, Kozina 2007, s.11]

Pojęcie struktury przedsiębiorstwa uwidocznione zostało w podejściu systemowym do przedsiębiorstwa w teorii zarządzania. Podejście systemowe polega na traktowaniu organizacji, jako systemu otwartego, czyli zbioru elementów powiązanych w taki sposób, że tworzą one pewną całość wyróżniającą się w otoczeniu. Konsekwencją tego podejścia są zwłaszcza:

- całościowe postrzeganie obiektów poznania, gdyż system jest zawsze czymś innym niż prostą sumą elementów,
- twierdzenie, że całość wywiera większy wpływ na funkcjonowanie swoich elementów niż odwrotnie,
- dostrzeganie wzajemnych powiązań „wszystkiego ze wszystkim”. [Podstawy nauki...1997, s.44]

Każdy podmiot gospodarczy ma swoją odrębną, indywidualną strukturę. Można wyodrębnić jednak pewne elementy składowe, które występują w każdej jednostce gospodarczej. Są to:

- kapitał,
- pracownicy,
- odbiorcy,
- dostawcy,
- rynki docelowe.

Wszystkie wymienione elementy struktury podmiotu gospodarczego mogą podlegać procesowi internacjonalizacji.

Internacjonalizacja jest procesem przekształcania się przedsiębiorstwa z krajowego w międzynarodowe. Za międzynarodową uznaje się każdą formę działania tego przedsiębiorstwa.[Gospodarka Polski... 2005, s. 290]

Miarą intensywności internacjonalizacji przedsiębiorstwa jest między innymi wskaźnik transnacionalizacji, obliczany jako średnia ważona jego udziałów za granicą w trzech wymiarach: aktywów, sprzedaży i zatrudnienia w ogólnych wielkościach aktywów, sprzedaży i zatrudnienia. W przedsiębiorstwach o najwyższej współpracy międzynarodowej wskaźnik ten wynosi powyżej 90%.[Sudoł 2006, s. 134]

Wskaźnik transnacionalizacji nie uwzględnia wszystkich elementów struktury przedsiębiorstwa, pomimo faktu, że procesowi internacjonalizacji może podlegać każdy z elementów struktury przedsiębiorstwa, tj. kapitał, pracownicy, zleceniodawcy, dostawcy, a także rynki zbytu. O procesie umiędzynarodowienia świadczy udział zagranicznych kapitałów przy tworzeniu przedsiębiorstwa. Internacjonalizację stanowi także międzynarodowe zróżnicowanie pochodzenia zatrudnianych w przedsiębiorstwie pracowników.

W dobie globalizacji rynku światowego przedsiębiorstwo ma możliwość współpracy z zagranicznymi kontrahentami. Odbiorcy produktów często są zagranicznymi podmiotami, również dostawcy produktów i usług mogą pochodzić z zagranicy.

Ostatnim elementem struktury przedsiębiorstwa są rynki, na których jednostka działa. Mogą być one rynkami o niskim poziomie zróżnicowania terytorialnego, skupionymi głównie na terenie kraju, albo rynek może być bardzo szeroki, rozległy terytorialnie i różnorodny kulturowo.

Patrząc na przedsiębiorstwo przez pryzmat jego struktury składającej się z pięciu elementów: kapitał, kadra pracownicza, odbiorcy, dostawcy, rynki zbytu można zbudować zintegrowany wskaźnik, za pomocą którego ocenić można poziom internacjonalizacji przedsiębiorstwa.

Aby wyliczyć zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji przedsiębiorstwa, dla każdego z elementów struktury należy wyliczyć udział zagraniczny w całości tego elementu. W przypadku kapitału należy ustalić udział kapitałów ob-

cych w całości kapitałów założycielskich przedsiębiorstwa. W przypadku kadry pracowniczej ustalić, jaka część zatrudnionych pracowników jest pochodzenia obcego. Następnie należy zbadać, jaka część odbiorców to przedsiębiorstwa zagraniczne, oraz jaką część dostawców stanowią jednostki zagraniczne. Należy ustalić, jaki udział w całości sprzedaży ma sprzedaż dotycząca zagranicznych rynków zbytu.

W podstawowej wersji zintegrowanego wskaźnika internacjonalizacji przedsiębiorstwa poszczególnym elementom wskaźnika nadano wagi równe jeden. Wagi te mogą być indywidualnie ustalane w odniesieniu do poszczególnych przedsiębiorstw i wynosić więcej niż jeden lub mniej niż jeden. Wagi poszczególnych elementów są uzależnione od wpływu poziomu internacjonalizacji danego elementu struktury przedsiębiorstwa na wyniki finansowe, czy na obniżenie kosztów jednostki. Poziom poszczególnych wag pozostaje do określenia w przyszłości, gdy na podstawie badań określi się wpływ elementów struktury na efektywność działalności gospodarczej.

Poziom zjawiska, wyprowadzony na podstawie wszystkich wartości zjawiska dotyczących poszczególnych jednostek badania, opisują średnie klasyczne. Jeżeli te same zjawiska występują z różną częstotliwością, to stosuje się średnią arytmetyczną ważoną, w której wagami są liczebności poszczególnych wartości. [Metody statystyczne... 2001, s.22-23]

Zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji przedsiębiorstwa ustala się wyliczając średnią arytmetyczną udziału zagranicznych składników w całości elementów struktury przedsiębiorstwa.

$$\begin{array}{l} \text{Zintegrowany wskaźnik} \\ \text{internacjonalizacji} \\ \text{przedsiębiorstwa} \end{array} = \frac{KZu + PZu + OZu + DZu + RZu}{5}$$

KZu - udział kapitałów zagranicznych w kapitałach założycielskich

PZu – udział pracowników narodowości obcej w liczbie zatrudnionych pracowników

OZu – udział odbiorców, których przedsiębiorstwa zarejestrowane są za granicą w ogólnej liczbie odbiorców

DZu – udział dostawców zagranicznych w ogólnej liczbie dostawców

RZu – udział rynków zagranicznych w ogólnej liczbie rynków docelowych

Analizując zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji przedsiębiorstwa należy przyjąć, że wskaźnik przekraczający 50% oznacza przedsiębiorstwo o bardzo wysokim poziomie umiędzynarodowienia swojej struktury wewnętrznej. Wskaźnik o wartości wyższej od 75% wskazuje na przedsiębiorstwo całkowicie zinternacjonalizowane. Wskaźniki w przedziale 25% do 50% należy uznać za

średnie zinternacjonalizowanie jednostki, natomiast wskaźniki poniżej 25% to niski poziom internacjonalizacji struktury przedsiębiorstwa.

Ocenę internacjonalizacji przedsiębiorstwa za pomocą wskaźnika internacjonalizacji należy pogłębić o analizę opisową, uwzględniającą zwłaszcza zróżnicowanie międzynarodowe w poszczególnych elementach struktury przedsiębiorstwa.

3. Ustalenie zintegrowanego wskaźnika internacjonalizacji wybranej spółki spedycyjnej

Za pomocą opracowanego zintegrowanego wskaźnika internacjonalizacji przedsiębiorstwa dokonana zostanie ocena poziomu internacjonalizacji w przedsiębiorstwie świadczącym usługi spedycji międzynarodowej. Jest to spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, która powstała w roku 2002. Zbadany zostanie stopień internacjonalizacji poszczególnych elementów struktury spółki w latach 2005-2007.

W przedstawionym w rozdziale pierwszym modelu struktury przedsiębiorstwa wyróżniono pięć elementów struktury przedsiębiorstwa: kapitał, pracownicy, odbiorcy, dostawcy, rynki docelowe. W przedsiębiorstwach spedycyjnych, tak jak w każdym innym przedsiębiorstwie, występuje każdy z tych elementów. Rolę odbiorców wykonanej usługi stanowią zleceniodawcy usług spedycyjnych, dostawcami są podwykonawcy usług transportowych, natomiast rynkami docelowymi są kraje, których dotyczy wykonywana usługa spedycyjna. Kapitał i pracownicy są to elementy struktury, które występują w każdym przedsiębiorstwie, bez względu na branżę działalności i zawsze są tak samo określane.

Przekrój narodowościowy kapitałów własnych w analizowanej spółce przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Kapitały założycielskie spółki według kraju pochodzenia w latach 2005-2007

LP	Kraj	Kapitał założycielski w PLN			Struktura kapitałów założycielskich w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
1	Niemcy	45000	0	0	90	0	0
2	Polska	5000	50000	10000	10	100	100
	Razem	50000	50000	10000	100	100	100

Źródło: Opracowanie własne

W roku 2005 kapitały podstawowe wynosiły 50.000 zł. Zdecydowaną większość, czyli 45.000 zł stanowiły kapitały, będące własnością niemieckiej osoby fizycznej, natomiast pozostała część, czyli 5000 zł było własnością pol-

skiej osoby fizycznej. W roku 2006 całość kapitałów udziałowych została odkupiona przez polskie osoby fizyczne. Osoby te w roku 2007 utrzymały polską strukturę własności kapitału, zwiększyły jednak poziom kapitału o 100 % do wartości 100.000 zł.

Analizowana spółka jest niewielkim przedsiębiorstwem i zatrudniała w analizowanym okresie poniżej 30 pracowników. Nie są to tylko Polacy. Znaczną część osób pracujących w spółce stanowią obcokrajowcy. W tabeli 2 przedstawiono liczbę pracowników w poszczególnych latach z podziałem na ich narodowość.

Tabela 2. Zatrudnienie w latach 2005-2007 z podziałem na narodowość pracowników

LP	Kraj	Zatrudnienie w osobach			Struktura narodowościowa w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
1	Białoruś	1	0	0	3,57	0	0
2	Bułgaria	1	0	0	3,57	0	0
3	Polska	19	21	18	67,86	75	75
4	Rumunia	4	2	0	14,29	7,14	0
5	Turcja	1	3	4	3,57	10,71	16,67
6	Ukraina	2	1	1	7,14	3,57	4,17
7	Uzbekistan	0	1	1	0	3,57	4,17
	razem	28	28	24	100	100	100

Źródło: Opracowanie własne

W analizowanej spółce zatrudniani byli pracownicy siedmiu różnych narodowości. W roku 2005 na 28 zatrudnionych 19 osób stanowili Polacy, w 2006 roku na 28 zatrudnionych 21 stanowili Polacy, a w roku 2007 na 24 zatrudnionych 18 stanowili Polacy.

Tabela 3. Średnioważone wskaźniki zatrudnienia w latach 2005-2007

lp	Wskaźnik /lata	2005	2006	2007
1	Średnioważony wskaźnik zatrudnienia obcokrajowców	32,14	25	25
2	Średnioważony wskaźnik zatrudnienia Polaków	67,86	75	75

Źródło: Opracowanie własne

Procentowo drugą co do wielkości, po Polakach, grupą narodowościową wśród pracowników w 2005 roku byli Rumuni, a trzecią Ukraińcy. W roku

2006 następuje zmiana i drugą co do wielkości grupą są Turcy, natomiast Rumuni trzecią. W roku 2007 znacznie wzrósł udział Turków, do około 17% pracowników. Nie ma już pracowników z Rumunii, Bułgarii i Białorusi. Wzrósł natomiast procentowy udział Ukraińców i Uzbeków.

Dla spedycji międzynarodowej, jaką jest analizowana spółka, odbiorcami realizowanych usług są zleceniodawcy usługi spedycyjnej. W bazie spółki w 2005 roku zanotowano wykonanie usług spedycyjnych dla 279 zleceniodawców, w 2006 roku dla 147 zleceniodawców, a w 2007 roku dla 97 zleceniodawców. Tabela 4 zawiera zestawienie kontrahentów pod względem kraju siedziby ich działalności gospodarczej.

Tabela 4. Zleceniodawcy według kraju zarejestrowania działalności w latach 2005-2007

LP	Kraj	Zleceniodawcy w sztukach			Struktura zleceniodawców w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
1	Armenia	1	1	0	0,36	0,68	0
2	Belgia	0	0	1	0	0	1,03
3	Bułgaria	1	0	0	0,36	0	0
4	Cypr	0	0	1	0	0	1,03
5	Czechy	1	0	0	0,36	0	0
6	Gruzja	0	0	1	0	0	1,03
7	Hiszpania	1	0	0	0,36	0	0
8	Holandia	0	1	1	0	0,68	1,03
9	Iran	1	1	1	0,36	0,68	1,03
10	Katar	1	1	0	0,36	0,68	0
11	Kazachstan	0	1	3	0	0,68	3,09
12	Litwa	0	0	1	0	0	1,03
13	Niemcy	4	3	1	1,43	2,04	1,03
14	Polska	216	120	82	77,42	81,63	84,54
15	Rosja	1	0	1	0,36	0	1,03
16	Rumunia	32	11	0	11,47	7,48	0
17	Słowacja	0	1	0	0	0,68	0
18	Syria	2	1	0	0,72	0,68	0
19	Szwajcaria	1	1	0	0,36	0,68	0
20	Turcja	14	3	1	5,02	2,04	1,03

LP	Kraj	Zleceniodawcy w sztukach			Struktura zleceniodawców w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
21	Ukraina	0	1	0	0	0,68	0
22	USA	0	0	1	0	0	1,03
23	Uzbekistan	0	1	0	0	0,68	0
24	Włochy	0	0	2	0	0	2,06
25	ZEA	2	0	0	0,72	0	0
26	Wielka Brytania	1	0	0	0,36	0	0
	razem	279	147	97	100	100	100

Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę zleceniodawców w każdym z analizowanych okresów stanowią przedsiębiorstwa polskie. Polscy zleceniodawcy stanowią 77% ogółu zleceniodawców w 2005 roku, około 82% w 2006 roku i około 85% w roku 2007. Widać tu wyraźną tendencję wzrostową udziału krajowych podmiotów w ogólnej liczbie zleceniodawców.

Drugą pod względem wielkości grupę klientów w roku 2005 i 2006 stanowią Rumuni - odpowiednio 11% i 7%, natomiast w roku 2007 zwiększyła się liczba klientów z Kazachstanu (do 3%), a klienci ci we wcześniejszych latach prawie nie występowali.

Tabela 5. Średnioważone wskaźniki zleceniodawców w latach 2005-2007 w procentach

lp	Wskaźnik /lata	2005	2006	2007
1	Średnioważony wskaźnik zleceniodawców zagranicznych	22,58	18,37	15,46
2	Średnioważony wskaźnik zleceniodawców polskich	77,42	81,63	84,54

Źródło: Opracowanie własne

Zagraniczne przedsiębiorstwa stanowią w 2005 roku 22,58% liczby wszystkich zleceniodawców, w 2006 roku 18,37%, a w 2007 roku 15,46%.

Kolejnym elementem struktury przedsiębiorstwa są dostawcy. W przypadku przedsiębiorstwa świadczącego usługi spedycyjne dostawcami są podwykonawcy faktycznie wykonujący usługę transportową. W tabeli 6 zaprezentowano przekrój narodowościowy jednostek wykonujących dla spółki usługi transportowe.

Tabela 6. Usługi transportowe zrealizowane przez podwykonawców według kraju ich pochodzenia w latach 2005- 2007

LP	Kraj	Podwykonawcy usług transportowych			Struktura podwykonawców w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
1	Belize	0	0	1	0	0	0,17
2	Białoruś	2	5	23	0,25	0,98	3,97
3	Bułgaria	59	4	0	7,35	0,79	0
4	Czechy	5	3	0	0,62	0,59	0
5	Dominika	0	2	1	0	0,39	0,17
6	Gibłartar	0	1	0	0	0,20	0
7	Gruzja	0	1	0	0	0,20	0
8	Hiszpania	2	0	0	0,25	0	0
9	Kazachstan	0	1	3	0	0,20	0,52
10	Litwa	2	6	6	0,25	1,18	1,03
11	Malta	0	0	1	0	0	0,17
12	Mołdawia	0	12	0	0	2,36	0
13	Niemcy	2	3	0	0,25	0,59	0
14	Nowa Zelandia	0	0	14	0	0	2,41
15	Polska	484	241	248	60,27	47,35	42,76
16	Rumunia	47	5	0	5,85	0,98	0
17	Rosja	1	2	0	0,12	0,39	0
18	Syria	0	1	0	0	0,20	0
19	Turcja	172	112	165	21,42	22,00	28,45
20	Ukraina	22	67	112	2,74	13,16	19,31
21	Wielka Brytania	3	32	6	0,37	6,29	1,03
22	Wyspy Marshalla	0	9	0	0	1,77	0
23	ZEA	2	2	0	0,25	0,39	0
	razem	803	509	580	100	100	100

Źródło: Opracowanie własne

W roku 2005 wykonano 803 zlecenia, w roku 2006- 509 zleceń, a w roku 2007 - 580 zleceń. W roku 2005 dominowały polskie przedsiębiorstwa transportowe. Było ich ponad 60%. W latach następnych udział Polaków maleje do 47% w roku 2006 i 43% w roku 2007.

We wszystkich analizowanych latach najwięcej obcych transportów wykonał Turcy: odpowiednio w 2005 roku - 21%, w roku 2006 - 22%, w roku 2007

- 28%. Zagraniczni podwykonawcy usług zwiększali udział w sumie wykonanych usług z 39,73% w 2005 roku, poprzez 52,65% w 2006 roku do 57,24% w 2007 roku. Średnioważony wskaźnik pochodzenia podwykonawców zagranicznych zaprezentowany został w tabeli 7.

Tabela 7. Średnioważone wskaźniki podwykonawców zagranicznych w latach 2005-2007 w procentach

lp	Wskaźnik /lata	2005	2006	2007
1	Średnioważony wskaźnik podwykonawców zagranicznych	39,73	52,65	57,24
2	Średnioważony wskaźnik podwykonawców polskich	60,27	47,35	42,76

Źródło: Opracowanie własne

Analizowana spółka świadczy usługi spedycji międzynarodowej. W tabeli 8 zestawiono zrealizowane usługi z podziałem na kraj, którego dotyczył transport.

W sumie w roku 2005 zrealizowano 803 usługi spedycyjne. Najwięcej transportów skierowanych było do Turcji, następnie do Rumunii i Bułgarii. W roku 2006 zrealizowano 509 transportów. Nadal najwięcej usług dotyczyło Turcji, następnie Rumunii, ale trzecią pozycję zajmuje w roku 2006 zamiast Bułgarii Kazachstan. W roku 2007 z 580 wykonanych najwięcej transportów odbyło się do Rosji, następnie do Kazachstanu i dopiero na trzecim miejscu do Turcji. Do Bułgarii i Rumunii przewieziono tylko kilka transportów: odpowiednio 5 i 8.

Tabela 8. Usługi spedycyjne wykonane w latach 2005-2007 z podziałem na kraje

LP	Kraj	Rynki docelowe			Struktura rynków docelowych w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
1	Afganistan	4	5	0	0,50	0,98	0
2	Armenia	2	7	3	0,25	1,38	0,52
3	Azerbejdżan	2	4	8	0,25	0,79	1,38
4	Białoruś	0	0	1	0	0	0,17
5	Bośnia i Hercegowina	3	3	0	0,37	0,59	0
6	Bułgaria	92	6	5	11,46	1,18	0,86
7	Francja	0	0	7	0	0	1,21
8	Gruzja	16	16	18	1,99	3,14	3,10
9	Indie	0	1	0	0	0,20	0
10	Irak	4	0	0	0,50	0	0
11	Iran	20	11	20	2,49	2,16	3,45
12	Jordania	7	0	0	0,87	0	0

LP	Kraj	Rynki docelowe			Struktura rynków docelowych w %		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
13	Kazachstan	13	57	133	1,62	11,20	22,93
14	Kirgistan	0	0	3	0	0	0,52
15	Kuwejt	1	0	0	0,12	0	0
16	Mongolia	0	2	9	0	0,39	1,55
17	Niemcy	5	1	1	0,62	0,20	0,17
18	Polska	20	7	23	2,49	1,38	3,97
19	Rosja	3	69	153	0,37	13,56	26,38
20	Rumunia	257	111	8	32,00	21,81	1,38
21	Serbia i Czarnogóra	2	0	0	0,25	0	0
22	Sudan	1	0	0	0,12	0	0
23	Syria	11	4	35	1,37	0,79	6,03
24	Szwecja	1	0	0	0,12	0	0
25	Turcja	266	127	119	33,13	24,95	20,52
26	Turkmenistan	1	0	5	0,12	0	0,86
27	Ukraina	0	1	23	0	0,20	3,97
28	Uzbekistan	57	74	6	7,10	14,54	1,03
29	Włochy	1	1	0	0,12	0,20	0
30	ZAE	14	2	0	1,74	0,39	0
	razem	803	509	580	100	100	100

Źródło: Opracowanie własne

W tabeli 9 zaprezentowano udział zrealizowanych transportów zagranicznych w całości wykonanych usług.

Prawie wszystkie zrealizowane usługi spedycyjne dotyczą rynków zagranicznych. Jedynie niewielki procent dotyczy usług na terenie Polski. Analizowane przedsiębiorstwo spedycyjne w roku 2005 wykonało 803 usługi, z czego 97,51% to usługi międzynarodowe. W 2006 roku 98,62% wykonanych usług dotyczyło zagranicznych rynków, natomiast w 2007 roku - 96,03% .

Tabela 9. Średnioważone wskaźniki kraju docelowego usług spedycyjnych w latach 2005-2007

lp	Wskaźnik /lata	2005	2006	2007
1	Średnioważony wskaźnik zagranicznych rynków docelowych	97,51	98,62	96,03
2	Średnioważony wskaźnik polskiego rynku docelowego	2,49	1,38	3,97

Źródło: Opracowanie własne

Dla określenia poziomu internacjonalizacji struktury analizowanego przedsiębiorstwa zastosować należy zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji struktury przedsiębiorstwa w poszczególnych latach. W tabeli 10 zestawiono udziały części zagranicznych poszczególnych elementów struktury w całości danego elementu. Przedstawiono również poziom zintegrowanego wskaźnika internacjonalizacji przedsiębiorstwa.

Tabela 10. Zestawienie średnioważonych wskaźników elementów struktury przedsiębiorstwa spedycyjnego w latach 2005-2007

lp	Wyszczególnienie/lata	2005	2006	2007
1	Udział kapitałów zagranicznych w kapitałach założycielskich (KZu)	90	0	0
2	Udział pracowników narodowości obcej w ogólnej liczbie zatrudnionych pracowników (PZu)	32,14	25	25
3	Udział odbiorców (zleceniodawców) z siedzibą za granicą, w ogólnej liczbie odbiorców (OZu)	22,58	18,37	15,46
4	Udział dostawców zagranicznych (podwykonawców usługi spedycyjnej) w ogólnej liczbie dostawców (DZu)	39,73	52,65	57,24
5	Udział rynków zagranicznych w ogólnej liczbie rynków docelowych(rynków, których dotyczyła usługa spedycyjna)(RZu)	97,51	98,62	96,03
6	Zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji przedsiębiorstwa	56,39	38,93	38,75

Źródło: Opracowanie własne

W analizowanej jednostce w roku 2005 zintegrowany wskaźnik internacjonalizacji przekroczył 56%. W tym roku wystąpiło bardzo wysokie zinternacjonalizowanie struktury spółki. Obcy udział zanotowano w każdym z elementów struktury jednostki.

W roku 2006 wskaźnik internacjonalizacji obniżył się do poziomu 38,93%. Wpływ na to miało głównie przejęcie udziału w jednostce przez polskie osoby fizyczne. Wskaźnik jednak przekracza 25%, więc poziom internacjonalizacji należy uznać za średni. Gdyby oceniać poziom internacjonalizacji tej spółki jedynie przez pryzmat obsługiwanych zagranicznych rynków, należałoby wskazać, że przedsiębiorstwo jest całkowicie zinternacjonalizowane, ponieważ sprzedaż dotyczy zagranicy w ponad 98 %, a po zbadaniu internacjonalizacji jego struktury, należy je ocenić jako średnio zinternacjonalizowane.

W roku 2007 wskaźnik internacjonalizacji struktury kształtuje się na poziomie 38,75% i jest podobny do roku 2006. Świadczy to o średnim stopniu zinternacjonalizowania struktury badanej jednostki.

4. Kierunki dalszych badań nad internacjonalizacją

Internacjonalizacja struktury przedsiębiorstw spedycyjnych stanowi bardzo ciekawy obszar badawczy. Międzynarodowe spedycje w Polsce są to przedsiębiorstwa, które świadczą usługi organizacji transportu towarów na wiele rynków zagranicznych. Zazwyczaj przedsiębiorstwa specjalizują się w obsłudze jednego kierunku świata. Nierozpoznane zostało do tej pory, jak kształtuje się umiędzynarodowienie poszczególnych elementów struktury w tych przedsiębiorstwach. Dalszy etap badań ma na celu zidentyfikowanie przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce oraz pomiar stopnia internacjonalizacji wyodrębnionych elementów struktur.

W dalszej części badań podjęta zostanie próba określenia wpływu zmian poziomów internacjonalizacji struktur przedsiębiorstw na takie elementy sprawozdań finansowych, świadczące o kondycji finansowej przedsiębiorstw, jak: koszty, przychody oraz wyniki działalności, z głównym uwzględnieniem wyników z działalności operacyjnej. Na podstawie wahań stopnia internacjonalizacji elementów struktury dokonana zostanie ocena wpływu tych wahań na zmiany rentowności przedsiębiorstwa oraz analiza zmian płynności na podstawie wskaźników płynności.

Badanie internacjonalizacji struktury przedsiębiorstwa i wyników finansowych pozwoli sprawdzić, czy internacjonalizacja wpływa na wyniki finansowe przedsiębiorstw. Jeżeli wpływ ten zostanie udowodniony, zbadane zostanie, przy którym z elementów struktury internacjonalizacja ma znaczący wpływ, a przy którym z elementów zróżnicowanie narodowościowe nie jest istotne i nie wykazuje powiązań z wynikiem finansowym jednostki.

5. Uwagi końcowe

W procesie internacjonalizacji istotną rolę odgrywa struktura przedsiębiorstwa. Wynika to z faktu, że nie można zawężać pojęcia internacjonalizacji jedynie do kryterium rynku, na którym działa przedsiębiorstwo. Istotną rolę odgrywa umiędzynarodowienie poszczególnych elementów struktury.

W trakcie badania przedsiębiorstwa spedycyjnego stwierdzono, że każdy z elementów struktury przedsiębiorstwa może wykazywać inny poziom umiędzynarodowienia. Po wyliczeniu zintegrowanego wskaźnika internacjonalizacji przedsiębiorstwa widać, jak wielki wpływ na ocenę internacjonalizacji przedsiębiorstwa ma zmiana poziomu internacjonalizacji poszczególnych elementów struktury, np zmiana internacjonalizacji kapitałów założycielskich z 90% kapitałów obcych do całkowitego braku obcych kapitałów wpłynęła na całkowitą ocenę umiędzynarodowienia przedsiębiorstwa z bardzo wysokiego poziomu internacjonalizacji (wskaźnik 56% w roku 2005) do średniego poziomu internacjonalizacji (wskaźnik 39,93% w roku 2006 i 38,75% w roku 2007).

Literatura

1. *Gospodarka Polski po 15 latach transformacji*, praca zbiorowa pod red. Z. Dach i A. Polloka, PTE, Kraków 2005.
2. Jankowska J., *Analiza procesu internacjonalizacji przedsiębiorstwa spedycyjnego Cargo Service sp. z o.o. [w:] Organizacje komercyjne i niekomercyjne wobec wzmożonej konkurencji oraz wzrastających wymagań konsumentów*, red. A. Nalepka, WSB, Nowy Sącz 2006.
3. Jankowska J., *Struktura sektora przedsiębiorstw spedycyjnych w Polsce [w:] Organizacje komercyjne i niekomercyjne wobec wzmożonej konkurencji oraz wzrastających wymagań konsumentów*, red. A. Nalepka, WSB, Nowy Sącz 2007.
4. *Metody statystyczne w analizie działalności przedsiębiorstwa*, red. E. Nowak, PWE, Warszawa 2001.
5. Nalepka A., Kozina A., *Podstawy badania struktury organizacyjnej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków 2007.
6. Penc J., *Leksykon Biznesu*, Wydawnictwo Placet, Warszawa 1997.
7. *Podstawy nauki o przedsiębiorstwie*, red. J. Lichtarski, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej in. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 1997.
8. Sudoł S., *Przedsiębiorstwo*, PWE, Warszawa 2006.