

Rysunek 3

Rzut z góry na dworzec PKP w Opolu



Źródło: Załącznik do uchwały nr XXXIV/664/16 Rady Miasta Opola z 24.11.2016 r. Lokalny Program Rewitalizacji Opola do 2023 roku

Rysunek 4

Kiss&Ride przy ul. Kościuszki w Chorzowie



Źródło: <http://chorzow.naszemiasto.pl/artykul/zdjecia/nietykowe-znaki-drogo-we-centrum-miasta,3822159,artgal,t,id,tm.html> (13.04.2019).

jąc dostęp do przestrzeni publicznych. Aby zapewnić sprawną komunikację rowerową, należy ukształtować na terenie całego miasta bezpieczne drogi rowerowe. Warto również wykorzystać rozwiązanie logistyki miasta, jakim są miejskie rowery. Od kilku lat funkcjonują one w Opolu, od 2019 r. obsługę rowerów przejmuje firma GeoVelo. Aby skorzystać z pojazdu, należy pobrać i zainstalować aplikację na telefonie komórkowym, a następnie ją aktywować i zasilić swoje konto. Przy użyciu aplikacji należy zlokalizować na mapie interesujący użytkownika pojazd, a następnie przy użyciu kodu QR go odblokować. Po zakończeniu jazdy należy odstawić rower w wyznaczone miejsce postojowe i zablokować zamek oraz zaznaczyć zakończenie jazdy w aplikacji na telefonie.

Ważna jest lokalizacja stacji rowerów miejskich. Miejsca ich postoju powinny łączyć najważniejsze przestrzenie publiczne i miejsca największych skupisk mieszkańców, a więc również duże osiedla mieszkaniowe.

Podsumowanie

Współczesne miasta stają przed ogromnymi wyzwaniami związanymi z przeobrażeniami gospodarczymi, ekologicznymi i społecznymi. Jednym z nich stało się właściwe kształtowanie nowych przestrzeni publicznych i zachowywanie funkcji tych, które już

Rysunek 5

Stacja rowerów miejskich GeoVelo w Rybniku



Źródło: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/rybnik-ma-system-roweru-miejskiego-bez-stacji-dokujacych-59154.html> (13.04.2019)

istnieją. Przestrzenie te powinny zaspokajać potrzeby mieszkańców, poprawiać ich jakość życia i zapewniać im nawiązywanie kontaktów społecznych, co jest nie-

zwykle trudne. Należy pamiętać również, by przestrzenie te były bezpieczne, przyjazne, a przede wszystkim dostępne dla wszystkich użytkowników miasta. W kreowaniu takich przestrzeni pomocne są rozwiązania logistyki.

Logistyka miast skupia się na prawidłowych przepływach towarów, osób i informacji na terenach zurbanizowanych. Często to właśnie te przepływy stanowią jedno z utrudnień w kształtowaniu przyjaznych przestrzeni publicznych. Dostawy do punktów usługowych, transport osobowy czy przemieszczanie się pieszych często uniemożliwiają stworzenie przestrzeni publicznych nastawionych na rekreację i aktywizację społeczną. Ważne jest, aby nie tylko niwelować negatywne efekty przepływu osób i towarów w miastach, ale również — z wykorzystaniem logistyki — tak je kształtować, aby tworzyć przyjazne mieszkańcom miejsca publiczne. Rozwiązania w obszarze logistyki miasta mogą poprawić funkcjonowanie terenów zurbanizowanych w zakresie przepływów, ale również stworzyć od podstaw nowe przestrzenie lub przywrócić istniejącym ich rekreacyjny, kulturowy i społeczny charakter.

Literatura

- Abt, S. (2001). *Logistyka w teorii i praktyce*. Poznań: Akademia Ekonomiczna w Poznaniu.
- Bierwiaczonek, K. (2016). *Spoleczne znaczenie miejskich przestrzeni publicznych*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Dymnicka, M. (2013). *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Gołomska, E. (red.). (2001). *Kompendium wiedzy o logistyce*. Warszawa: PWN.
- Krawczyk, S. (2001). *Zarządzanie procesami logistycznymi*. Warszawa: PWE.
- Lorens, P. (2010). Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej. W: P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista.
- Majer, A. (2011). Miasto osobiste. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Sociologica*, (36), 17–34.
- Nawrocki, T. (2017). Znaczenie przestrzeni publicznej dla wytwarzania tożsamości mieszkańców miast na przykładzie badań trzech miast. W: I. Rącka (red.), *Przemiany przestrzeni publicznej miasta*. Kalisz: Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w Kaliszu.
- Rada Miasta Opola. (2016). *Stan przestrzeni publicznej w Opolu — kierunek zmian*. Opole: Urząd Miasta Opola.
- Rącka, I., Wenerska, B. (2017). Rola śródmiejskiej przestrzeni publicznej w Kaliszu. W: I. Rącka (red.), *Przemiany przestrzeni publicznej miasta*. Kalisz: Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w Kaliszu.
- Rogowska, M. (2013). Przestrzeń publiczna w rozwoju kreatywnych miast. *Biblioteka Regionalisty*, (13), 179–188.
- Rzeczyński, B. (2007). *Logistyka miejska. Propedeutyka, pierwszy polski wykład*. Poznań: Instytut Inżynierii Zarządzania Politechniki Poznańskiej.
- Saniuk, S., Witkowski, K. (2011). Zadania infrastruktury transportu miejskiego w logistyce miejskiej. *Logistyka* (2), 495–506.
- Szołtysek, J. (2014). Perspektywa logistyki miasta. *Logistyka*, (4), 7–10.
- Szołtysek, J. (2016a). *Logistyka miasta*. Warszawa: PWE.
- Szołtysek, J. (2016b). Przestrzenny kontekst miasta jako społeczne wyzwanie dla logistyków. *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie*, (24), 119–127.
- Szołtysek, J., Brdulak, H., Kauf, S. (2016). *Miasta dla pieszych, idea czy rzeczywistość*. Warszawa: Texter.
- Tundys, B. (2008). *Logistyka miejska. Koncepcje, systemy, rozwiązania*. Warszawa: Difin.
- Tundys, B. (2013). *Logistyka miejska. Teoria i praktyka*. Warszawa: Difin.
- Załącznik do uchwały nr XXXIV/664/16 Rady Miasta Opola z 24.11.2016 r. Lokalny Program Rewitalizacji.

dr inż. Marzena Ogórek

E-mail: marzena.ogorek@pcz.pl; ORCID: 0000-0003-1627-1422

Politechnika Częstochowska, Wydział Inżynierii Produkcji i Technologii Materiałów,
Katedra Zarządzania Produkcją

dr inż. Dominika Strycharska

E-mail: dominika.strycharska@pcz.pl; ORCID: 0000-0002-7421-8702

Politechnika Częstochowska, Wydział Inżynierii Produkcji i Technologii Materiałów,
Katedra Zarządzania Produkcją

Analiza strategiczna przedsiębiorstwa z sektora transportowego

Strategic analysis of enterprise in the transport sector

W artykule przedstawiono wyniki analizy strategicznej przedsiębiorstwa transportowego. Wykonano analizę SWOT/TOWS oraz punktową ocenę atrakcyjności sektora. Pierwsza część artykułu zawiera charakterystykę metod oraz krótką charakterystykę przedsiębiorstwa. W części badawczej wykonano analizę SWOT/TOWS i punktową ocenę atrakcyjności sektora.

Słowa kluczowe:

analiza strategiczna, analiza SWOT, punktowa ocena atrakcyjności sektora, transport

The article presents the results of the strategic analysis of the transport company. A SWOT/TOWS analysis and point assessment of the sector's attractiveness were made. The first part of the article contains the characteristics of the methods and a brief description of the enterprise. In the research part, a SWOT/TOWS analysis and a point assessment of the sector's attractiveness were made.

Key words:

strategic analysis, SWOT analysis, point assessment of the sector's attractiveness, transport

Key words:

Wstęp

Współczesne przedsiębiorstwa prowadzą działalność w otoczeniu charakteryzującym się dużą dynamiką zmian rynkowych. Napotykają one zatem wiele czynników utrudniających lub usprawniających ich funkcjonowanie. Osiąganie sukcesu wiąże się z koniecznością zmierzenia się z wyzwaniem, jakim jest wzrost konkurencyjności. Konkurencją nazywane jest zjawisko uniwersalne dla wszystkich gospodarek oznaczające, że uczestnicy rynku rywalizują między sobą w dążeniach do analogicznych celów. Okres zdobywania przewagi konkurencyjnej dzięki optymalizacji przedsiębiorstwa przeszedł już do historii. Obecnie przedsiębiorstwa zmuszane są do podejmowania dalekosiężnych planów opartych na racjonalnej analizie zmieniającego się otoczenia, w którym funkcjonują (Stankiewicz, 2005).

Usługi transportowe mogą być oceniane z punktu widzenia wielu kryteriów. Jednym z nich jest poziom konkurencyjności. Za podstawowe czynniki umożliwiające przedsiębiorstwom uzyskanie przewagi nad

konkurentami można uznać: poziom kosztów przedsiębiorstwa, poziom technologiczny (nowoczesność taboru, dostępność i jakość wykorzystywanej infrastruktury, systemy informatyczne), kwalifikacje pracowników, sprawność organizacyjną i strategię marketingowe (Kozłak, 2008). Jednocześnie innowacyjność jest obecnie głównym czynnikiem wpływającym na konkurencyjność przedsiębiorstw na rynku. Również od podmiotów usług logistycznych wymaga się generowania, absorbowania i rozwijania nowych rozwiązań (Przybylska, 2017).

W literaturze jest wiele metod analizy strategicznej i narzędzi planowania strategicznego dla przedsiębiorstw pozwalających na ich analizę oraz na sprecyzowanie ich miejsca w otoczeniu. Niezależnie od przyjętych do analizy metod istnieje kilka przesłanek zarządzania strategicznego, do których należą: analiza podmiotu w zakresie jego mocnych i słabych stron, identyfikacja szans i zagrożeń, które wyodrębnić można w otoczeniu, w jakim funkcjonuje przedsiębiorstwo, ocena przedsiębiorstwa ze względu na zarówno posiadane zasoby, jak i porównanie do innych podmiotów, z którymi współpracuje i konkuruje (Budzyńska-Biernat, 2015).

Analiza SWOT

Analiza SWOT jest definiowana jako kompleksowa metoda służąca do badania otoczenia organizacji oraz analizy jej wnętrza. Nazwa SWOT pochodzi od pierwszych liter angielskich słów: Strengths, Weaknesses, Opportunities i Threats. Inspiracją naukową i metodologiczną do opracowania założeń analizy SWOT była koncepcja analizy pola sił, opracowana przez K. Lewina w latach 50. XX wieku (Gierszewska, Romanowska, 1999). Dziś można bez wątplenia uznać, że stanowi ona jedno z najbardziej znanych i najczęściej wykorzystywanych narzędzi planowania strategicznego (Chermack, Kasshanna, 2007).

Niektórzy autorzy odmawiają jednak analizie SWOT statusu metody, traktując ją jako swoistą procedurę analityczną łączącą rozmaite sposoby gromadzenia materiału badawczego, która porządkuje ich stosowanie i umożliwia przejrzystą prezentację ich wyników. Cechą charakterystyczną tej procedury jest niejednorodność wyrażająca się istnieniem wielu jej mutacji funkcjonujących w teorii i praktyce. Różnią się one odmiennym podejściem operacjonalizacyjnym, ale we wszystkich przypadkach idea jest niezmienna od lat. Procedura SWOT polega na szczegółowej identyfikacji, a następnie klasyfikacji wszystkich zjawisk i stanów kategorii ekonomicznych mających wpływ na rozwój danej organizacji. Stosuje się tutaj dwa kryteria. Pierwszym z nich jest rodzaj skutku rzeczywistego lub potencjalnego oddziaływania danego czynnika na organizację, natomiast drugim — szeroko rozumiana lokalizacja czynnika względem organizacji (Sztando, 2006). Wykorzystanie tych dwóch kryteriów pozwala wyodrębnić cztery grupy czynników: silne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia. Przyjmuje się, że identyfikacja silnych i słabych stron dotyczy sytuacji wewnątrz organizacji. Natomiast poszukiwanie szans i zagrożeń to analiza czynników o charakterze zewnętrznym. Wyniki badań bazujących na tej metodzie zestawia się najczęściej w tabeli, w której w pierwszym wierszu znajdują się mocne i słabe strony, a w drugim — szanse i zagrożenia (Hausner, 2008).

Punktowa ocena atrakcyjności sektora

Punktowa ocena atrakcyjności sektora, zwana metodą punktową, ma zastosowanie do oceny wartości danego sektora lub porównania atrakcyjności kilku sektorów. Przez atrakcyjność sektora można rozumieć siłę przyciągania danej dziedziny gospodarowania (Lisiński, 2004). Stosowanie tej metody wymaga szerokiej wiedzy o sektorze (także wiedzy o charakterze finansowym) (Kozioł, 2008).

Punktowa ocena atrakcyjności sektora opiera się na skonstruowaniu listy czynników (kryteriów) różnicujących sektory i stopień ich atrakcyjności. Poszczególne kryteria są stopniowalne i mają niejednakowe znaczenie dla oceny badanego sektora, w związku z tym należy wprowadzić oceny ważone. Porównywanie sektorów ma jednak sens tylko wtedy, gdy do oceny wszystkich sektorów stosujemy ten sam zestaw kryteriów, z takimi samymi wagami. W tym przypadku należy przeanalizować każdy z badanych sektorów z punktu widzenia określonej liczby kryteriów charakteryzujących ich atrakcyjność dla obecnych i potencjalnych uczestników. Po dokonaniu oceny wszystkich sektorów otrzymujemy listę rankingową sektorów od najbardziej do najmniej atrakcyjnych (Gierszewska, Romanowska, 1999).

Metoda punktowa jest dość prostą metodą oceny stopnia intensywności występowania danej cechy. Zarówno lista kryteriów oceny, jak też skala mogą być tu dowolne. W Polsce najczęściej analizie poddawane są następujące cechy sektora: wielkość i tempo wzrostu rynku, rentowność sektora, intensywność konkurencji, warunki rozwoju, sezonowość i cykliczność, wymagania technologiczne i kapitałowe, cechy otoczenia społecznego i politycznego. Ocena zbiorcza tych kryteriów jest dokonywana przy zastosowaniu wag określających istotność wpływu poszczególnych cech. Wagi te są mnożone przez oceny nadawane każdemu czynnikowi. Uzyskane w ten sposób ostateczne wartości poszczególnych kryteriów są sumowane, co daje łączną wartość sektora (Gierszewska, Romanowska, 1999).

Istotne jest, że dokonując oceny atrakcyjności sektora, należy także określić jej perspektywę czasową. Jeśli analizowana jest aktualna pozycja konkurencyjna firmy, wystarczy analiza bieżąca. Jeżeli zaś celem jest projektowanie strategii, każdy sektor należy analizować zarówno w wymiarze bieżącej, jak i przyszłej jego atrakcyjności (Gierszewska, Romanowska, 1999).

Zaletą punktowej oceny atrakcyjności sektora jest możliwość wielokryterialnej, ważonej oceny porównawczej kilku sektorów. Analiza ta pozwala na porównywanie sektorów pomiędzy sobą, ale jedynie przy zastosowaniu tego samego zestawu kryteriów z tymi samymi wagami. Jednakże stosowanie tej metody umożliwia rozszerzenie lub zawężenie listy kryteriów oraz nadanie im innych wag. Dopóki stosuje się taką samą listę tak samo ważonych kryteriów do oceny różnych sektorów, zostaje zachowana poprawna metodologia analizy. Zasadniczą wadą punktowej oceny atrakcyjności sektora jest jej subiektywizm, gdyż jej wyniki zależą w dużym stopniu od podmiotu dokonującego oceny, dodatkowo odmienna może być interpretacja poszczególnych kryteriów. Dla przedsiębiorstw działających w sektorze wysokie ba-

riery wejścia będą odczytywane jako aspekt pozytywny, natomiast dla potencjalnych inwestorów będą one kosztem (Penc-Pietrzak, 2010).

Charakterystyka przedsiębiorstwa

Firma X powstała w 2000 r. Główna siedziba znajduje się w Nowym Targu w województwie małopolskim. Przez wiele kolejnych lat firma powiększała swoje doświadczenie oraz budowała silną pozycję na europejskim rynku transportowym, zwiększając swój tabor z jednego zestawu ciężarowego w roku 2000 do 350 zestawów w roku 2018. Celem przedsiębiorstwa X od początku jego powstania było świadczenie jak najlepszych usług związanych z przewozem dóbr swoich klientów.

Opracowanie analizy SWOT dla przedsiębiorstwa X

Pierwszym krokiem w analizie SWOT jest wybór czterech kluczowych cech z każdej grupy (mocne strony, słabe strony, szanse, zagrożenia). Każdej z cech należy nadać wagę, według której dokonujemy oceny. Suma wag w ramach poszczególnych kategorii musi być równa 1,0 (tab. 1).

Kolejnym krokiem jest odpowiedź na kluczowe pytania:

- 1) Czy zidentyfikowane mocne strony pozwolą wykorzystać nadarzające się szanse?
- 2) Czy zidentyfikowane mocne strony pozwolą przezwyciężyć zagrożenia?
- 3) Czy zidentyfikowane słabe strony nie pozwolą na wykorzystanie nadarzających się szans?
- 4) Czy zidentyfikowane słabe strony wzmocnią siłę oddziaływań zagrożeń?
- 5) Czy szanse spotęgują mocne strony?
- 6) Czy zagrożenia osłabiają mocne strony?
- 7) Czy szanse pozwolą przezwyciężyć słabe strony?
- 8) Czy zagrożenia spotęgują słabe strony?

W tym celu buduje się osiem tabel krzyżowych, które zawierają określone wyżej cechy, ich wagi, liczbę interakcji oraz iloczyn wag i interakcji. Jeśli zależność występuje — wpisuje się „1”, jeśli nie — „0”. Liczba interakcji oznacza sumę występowania zależności, natomiast iloczyn wag i interakcji oznacza pomnożenie tych zmiennych i wpisanie wyniku w odpowiednie miejsce w tabeli (tab. 2–9).

Kolejnym etapem analizy jest wykonanie zestawienia zbiorczego uzyskanych wyników (tab. 10). Ostatnim etapem analizy jest stworzenie macierzy strategii. Najwyższa liczba interakcji i najwyższa ważona liczba interakcji wskazują na strategię, jaką powinna wybrać organizacja. Dla przedsiębiorstwa transportowego X jest to strategia agresywna: maxi-maxi (tab. 11).

Tabela 1

Zestawienie wag dla wymienionych, szans, zagrożeń oraz słabych i mocnych stron

Czynniki zewnętrzne			Czynniki wewnętrzne		
	Suma wag: 1,0	SZANSE		Suma wag: 1,0	MOCNE STRONY
O1	0,3	wzrastające potrzeby transportowe społeczeństwa	S1	0,2	ustalenie indywidualnych tras, dobra jakość usług
O2	0,2	duży obszar działania	S2	0,4	duża grupa stałych klientów
O3	0,2	rozwój gospodarczy w Polsce i w UE	S3	0,2	szybki czas realizacji transportu
O4	0,3	pojawienie się nowych stałych klientów	S4	0,2	dobra lokalizacja
	Suma wag: 1,0	ZAGROŻENIA		Suma wag: 1,0	SŁABE STRONY
T1	0,3	możliwość powiększenia się konkurencji	W1	0,3	wysoka konkurencja
T2	0,4	zagrożenie dla środowiska naturalnego	W2	0,4	duże koszty działalności
T3	0,1	zatłoczenie dróg w kraju i za granicą	W3	0,1	kilka pojazdów wymagających ciągłej naprawy
T4	0,2	spadające ceny u konkurentów	O4	0,2	duża rotacja wśród pracowników

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2

Tabela krzyżowa: Czy mocne strony pozwolą wykorzystać nadarzające się szanse?

Mocne strony / Szanse	O1	O2	O3	O4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
S1	1	1	1	1	0,2	4	0,8
S2	1	1	1	0	0,4	3	1,2
S3	1	0	1	1	0,2	3	0,6
S4	0	0	1	0	0,2	1	0,2
Waga	0,3	0,2	0,2	0,3			
Liczba interakcji	3	2	4	2			
Iloczyn wag i interakcji	0,9	0,4	0,8	0,6			
Suma interakcji	22/2						
Suma iloczynów	5,5						

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3

Tabela krzyżowa: Czy mocne strony pozwolą przezwyciężyć zagrożenia?

Mocne strony / Zagrożenia	T1	T2	T3	T4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
S1	0	1	1	1	0,2	3	0,6
S2	0	0	1	1	0,4	2	0,8
S3	0	1	1	0	0,2	2	0,4
S4	0	0	1	0	0,2	1	0,2
Waga	0,3	0,4	0,1	0,2			
Liczba interakcji	0	2	4	2			
Iloczyn wag i interakcji	0	0,8	0,4	0,4			
Suma interakcji	16/2						
Suma iloczynów	3,6						

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4

Tabela krzyżowa: Czy słabe strony nie pozwolą na wykorzystanie nadarzących się szans?

Mocne strony / Szanse	O1	O2	O3	O4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
W1	1	1	1	1	0,3	4	1,2
W2	0	0	0	0	0,4	0	0
W3	0	1	0	0	0,1	1	0,1
W4	0	1	0	0	0,2	1	0,2
Waga	0,3	0,2	0,2	0,3			
Liczba interakcji	1	3	1	1			
Iloczyn wag i interakcji	0,3	0,6	0,2	0,3			
Suma interakcji	12/2						
Suma iloczynów	2,9						

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 5

Tabela krzyżowa: Czy słabe strony wzmocnią siłę oddziaływania zagrożeń?

Mocne strony / Zagrożenia	T1	T2	T3	T4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
W1	1	1	0	1	0,3	3	0,9
W2	1	1	0	0	0,4	2	0,8
W3	1	1	0	0	0,1	2	0,2
W4	0	0	0	0	0,2	0	0
Waga	0,3	0,4	0,1	0,2			
Liczba interakcji	3	3	0	1			
Iloczyn wag i interakcji	0,9	1,2	0	0,2			
Suma interakcji	14/2						
Suma iloczynów	4,2						

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 6

Tabela krzyżowa: Czy szanse spotęgują mocne strony?

Szanse / Mocne strony	S1	S2	S3	S4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
O1	1	1	1	1	0,3	4	1,2
O2	1	1	1	0	0,2	3	0,6
O3	1	0	1	1	0,2	3	0,6
O4	1	0	1	0	0,3	2	0,6
Waga	0,2	0,4	0,2	0,2			
Liczba interakcji	4	2	4	2			
Iloczyn wag i interakcji	0,8	0,8	0,8	0,4			
Suma interakcji	24/2						
Suma iloczynów	5,8						

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7

Tabela krzyżowa: Czy zagrożenia osłabią mocne strony?

Zagrożenia / Mocne strony	S1	S2	S3	S4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
T1	0	1	1	1	0,3	3	0,9
T2	0	0	1	1	0,4	2	0,8
T3	0	1	1	0	0,1	2	0,2
T4	0	0	1	0	0,2	1	0,2
Waga	0,2	0,4	0,2	0,2			
Liczba interakcji	0	2	4	2			
Iloczyn wag i interakcji	0	0,8	0,8	0,4			
Suma interakcji	16/2						
Suma iloczynów	4,1						

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 8

Tabela krzyżowa: Czy szanse pozwolą przewyciężyć słabe strony?

Szanse / Słabe strony	W1	W2	W3	W4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
O1	1	1	1	1	0,3	4	1,2
O2	0	0	0	0	0,2	0	0
O3	0	1	0	0	0,2	1	0,2
O4	0	1	0	0	0,3	1	0,3
Waga	0,3	0,4	0,1	0,2			
Liczba interakcji	1	3	1	1			
Iloczyn wag i interakcji	0,3	1,2	0,1	0,2			
Suma interakcji					12/2		
Suma iloczynów					3,5		

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 9

Tabela krzyżowa: Czy zagrożenia spotęgują słabe strony?

Zagrożenia / Słabe strony	W1	W2	W3	W4	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji
T1	0	1	0	1	0,3	2	0,6
T2	1	1	0	0	0,4	2	0,8
T3	1	1	0	0	0,1	2	0,2
T4	0	0	0	0	0,2	0	0
Waga	0,3	0,4	0,1	0,2			
Liczba interakcji	2	3	0	1			
Iloczyn wag i interakcji	0,6	1,2	0	0,2			
Suma interakcji					12/2		
Suma iloczynów					3,6		

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 10

Zestawienie zbiorcze dla analizy SWOT/TOWS

Kombinacja	Wyniki analizy SWOT		Wyniki analizy TOWS		Zestawienie zbiorcze SWOT/TOWS	
	Suma interakcji	Suma iloczynów	Suma interakcji	Suma iloczynów	Suma interakcji	Suma iloczynów
Mocne strony / Szanse	22/2	5,5	24/2	5,8	46/2	11,3
Mocne strony / Zagrożenia	16/2	3,6	16/2	4,1	32/2	7,7
Słabe strony / Szanse	12/2	2,9	12/2	3,5	24/2	6,4
Słabe strony / Zagrożenia	14/2	4,2	12/2	3,6	26/2	7,8

Źródło: opracowanie własne.

Analiza otoczenia konkurencyjnego przedsiębiorstwa

Analiza sektora zakłada określenie listy kryteriów, które charakteryzują atrakcyjność danego sektora.

Listę czynników można modyfikować, jest to uzależnione od danego sektora. Niniejsza analiza opiera się na schemacie oceny atrakcyjności sektora, który wyróżnia kryterium, jego wagę, wartość oraz ocenę ważoną. Każde kryterium ma inne znaczenie dla sektora, dlatego stosuje się wagę od 1 do 3. Należy ocenić,

Tabela 11

Macierz strategii dla przedsiębiorstwa transportowego X

	Szanse	Zagrożenia
Mocne strony	Strategia agresywna Liczba interakcji: 46/2 Ważona liczba interakcji: 11,3	Strategia agresywna Liczba interakcji: 32/2 Ważona liczba interakcji: 7,7
Słabe strony	Strategia agresywna Liczba interakcji: 24/2 Ważona liczba interakcji: 6,4	Strategia defensywna Liczba interakcji: 26/2 Ważona liczba interakcji: 7,8

Źródło: opracowanie własne.

jaka jest wartość danego kryterium w badanym sektorze. Maksymalna liczba punktów wynosi 150. Wynikiem przeprowadzonej analizy jest posiadanie listy rankingowej, która pokazuje atrakcyjność sektorów od najbardziej atrakcyjnych do najmniej.

sektora, pewność zaopatrzenia, różnicowanie usług, groźba pojawienia się substytutów. Z kolei największym problemem tego sektora jest wpływ czynników politycznych oraz zagrożenia środowiska naturalnego — ekologia.

Tabela 12

Punktowa ocena atrakcyjności sektora transportowego

Lp.	Kryteria oceny sektora transportu międzynarodowego w Polsce	Waga kryterium (1–3)	Wartość danego kryterium w sektorze (1–5)	Ocena ważona
1.	Wielkość rynku	3	5	15
2.	Stopień konkurencji sektora	3	4	12
3.	Rentowność sektora	3	3	9
4.	Wysokość barier wejścia	3	2	6
5.	Wysokość barier wyjścia	1	4	4
6.	Sezonowość i okresowość	1	5	5
7.	Przewidywana stopa wzrostu rynku	2	3	6
8.	Pewność zaopatrzenia	2	5	10
9.	Różnicowanie usług	2	5	10
10.	Stabilność technologiczna	2	3	6
11.	Groźba pojawienia się substytutów	3	5	15
12.	Groźba pojawienia się konkurencji	3	5	15
13.	Wpływ czynników politycznych	1	1	1
14.	Zagrożenia środowiska naturalnego — ekologia	1	1	1
15.	Elastyczność cenowa usługi	2	3	6
Łączna ocena		32	—	121

Źródło: opracowanie własne.

Maksymalna liczba punktów w tym badaniu wynosiła 150. Procentowa względna ocena sektora transportu międzynarodowego wynosi 80,7%, co pozwala określić badany sektor jako bardzo atrakcyjny. Transport międzynarodowy w Polsce ciągle się rozwija, a wciąż rosnące społeczne potrzeby dają mu wielką szansę na stały rozwój. Największe znaczenie ma: wielkość rynku, stopień konkurencji

Podsumowanie

W artykule przedstawiono wyniki analizy potencjału przedsiębiorstwa za pomocą analizy strategicznej SWOT/TOWS oraz przy pomocy punktowej oceny atrakcyjności sektora. Analizowanym obiektem było przedsiębiorstwo transportowe X, znajdujące się w Nowym Targu, w województwie małopolskim. Zgodnie

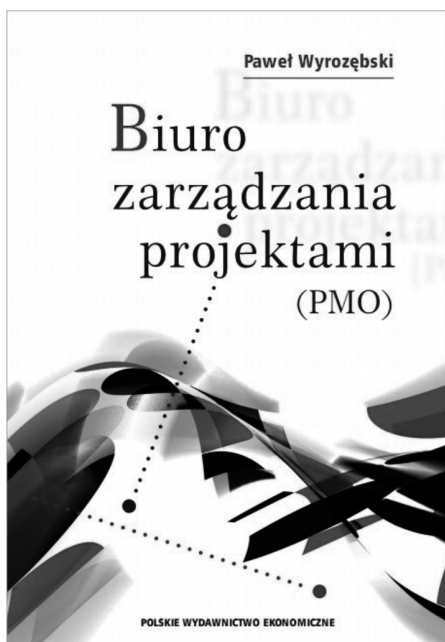
z analizą SWOT/TOWS, przedsiębiorstwo X powinno wybrać strategię agresywną — maxi-maxi. Zgodnie z tą strategią przedsiębiorstwo powinno wykorzystać swoje mocne strony oraz umocnić szanse zewnętrzne. Strategia ta polega na maksymalnym wykorzystaniu tych czynników, które spowodują silną ekspansję i rozwój firmy. Według K. Obłój: strategia agresywna (maxi-maxi) polega na maksymalnym wykorzystaniu efektu synergii występującego między silnymi stronami organizacji i szansami generowanymi przez otoczenie (Obłój, 2007).

Punktowa ocena atrakcyjności sektora pozwala określić badany sektor jako atrakcyjny (procentowa

względna ocena sektora wynosi 80,7%). W wyniku analizy wskazano najistotniejsze zasoby sektora: wielkość rynku, stopień konkurencji sektora, pewność zaopatrzenia, różnicowanie usług, groźbę pojawienia się substytutów. Analizując wszystkie czynniki najbliższego otoczenia przedsiębiorstwa dwoma metodami, można stwierdzić, że sektor usług transportowych w Polsce jest atrakcyjny. Jednak z roku na rok ta atrakcyjność będzie się zmniejszać dla firm chcących wejść na ten rynek ze względu na jego nasycenie przedsiębiorstwami oferującymi usługi transportowe, ich stabilizację i koncentrację.

Bibliografia

- Budzińska-Biernat, A. (2015). Strategie konkurencji przedsiębiorstw na przykładzie sektora rolno-spożywczego z województwa wielkopolskiego. *Marketing i Rynek*, (12), 24–31.
- Chermack, T. J., Kasshanna, B. K. (2007). The Use and Misuse of SWOT Analysis and Implications for HRD Professionals. *Human Resource Development International*, 10(4), 383–399.
- Gierszewska, G., Romanowska, M. (1999). *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*. Warszawa: PWE.
- Hausner, J. (red.). (2008). *Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski*. Kraków: Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.
- Kozioł, K. (2008). Analiza otoczenia konkurencyjnego. W: K. Janasz, W. Janasz, K. Kozioł, K. Szopik (red.), *Zarządzanie strategiczne, koncepcje, metody, strategie*. Warszawa: Difin.
- Kozłak, A. (2008). Czynniki konkurencyjności polskich przedsiębiorstw na międzynarodowym rynku TSL. W: Birski A. (red.), *Innowacyjność, jakość, przedsiębiorczość — szansą konkurencyjności*. Olsztyn: Uniwersytet Warmińsko-Mazurski.
- Lisiński, M. (2004). *Metody planowania strategicznego*. Warszawa: PWE.
- Obłój, K. (2007). *Strategia organizacji*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Penc-Pietrzak, I. (2010). *Planowanie strategiczne w nowoczesnej firmie*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Przybylska, E. (2017). Potencjalne źródła innowacji w branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria: Organizacja i Zarządzanie*, (101), 401–410.
- Stankiewicz, M. J. (2005). Konkurencyjność przedsiębiorstwa. W: *Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*. Toruń: Dom Organizatora.
- Sztando, A. (2006). Analiza strategiczna jednostek samorządu terytorialnego. W: D. Strahl (red.) *Metody oceny rozwoju regionalnego*. Wrocław: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.



PWE poleca

Każda organizacja funkcjonująca w globalnej gospodarce jest zmuszona nieustannie podejmować wyzwania dotyczące m.in. wdrożeń nowych produktów i procesów, aby móc utrzymać się w konkurencyjnym i ciągle zmieniającym się otoczeniu. Powszechną praktyką staje się więc powoływanie w przedsiębiorstwach jednostek organizacyjnych zarówno planujących, organizujących, jak i nadzorujących realizowane przedsięwzięcia.

Do zadań biura zarządzania projektami (Project Management Office – PMO) należą: wspieranie i realizowanie planów strategicznych przedsiębiorstwa; utrzymanie kapitału intelektualnego; planowanie i nadzór nad wykorzystaniem zasobów; koordynacja i centralizacja podległych projektów; zarządzanie środowiskiem projektowym, w tym planowanie, standaryzacja i synchronizacja, szkolenia, kontrola; doskonalenie praktyk i rezultatów zarządzania projektami; likwidacja lub łagodzenie problemów; raportowanie projektów do wyższego szczebla zarządzania.

Biuro zarządzania projektami (PMO) to publikacja wypełniająca dotychczasową lukę na polskim rynku wydawniczym. Autor przedstawia aktualny stan wiedzy i najnowsze wyniki badań w zakresie PMO. Znakomitym uzupełnieniem podjętej tematyki są zagadnienia portfela projektów, zarządzania wiedzą projektową oraz dojrzałości biur zarządzania projektami.

Księgarnia internetowa www.pwe.com.pl

dr inż. Joanna Rut

E-mail: j.rut@po.edu.pl, ORCID ID 0000-0001-9014-8874, tel. 793 164 105
Opole University of Technology, Faculty of Production Engineering and Logistics,
Department of Logistics

dr inż. Monika Wengel

E-mail: m.wengel@po.edu.pl, ORCID ID 0000-0003-0981-701X
Opole University of Technology, Faculty of Production Engineering and Logistics,
Department of Logistics

Improvement of the manufacturing and logistic process in the researched company

Doskonalenie procesu produkcji i logistyki w badanym przedsiębiorstwie

Manufacturing and logistics process in conditions of the contemporary market must be multidimensional and multicriterial. Activities associated with production and logistics are closely related. Improvement of the manufacturing process and logistics areas in enterprises has a great importance and can bring a lot of benefits. Each optimization of the manufacturing and logistics process should be analyzed, adapted to needs of the given enterprise and successively implemented. The article describes proposals to improve the manufacturing and logistics process in researched enterprise, through identification of functional problems. In addition, indicates important possible benefits, resulting from the use of tools, systems and techniques to optimize production and logistics areas in the organization.

Key words:

improvement, manufacturing process, logistics, IT systems, Lean production

W warunkach współczesnego rynku proces produkcji i logistyki musi mieć charakter wielowymiarowy i wielokryterialny. Działania związane z produkcją i logistyką są ze sobą ściśle powiązane. Doskonalenie procesu produkcji i obszarów logistyki w przedsiębiorstwach ma ogromne znaczenie i może przynieść wiele korzyści. Każda optymalizacja procesu produkcji i logistyki powinna być przeanalizowana, dostosowana do potrzeb danego przedsiębiorstwa i sukcesywnie wdrażana. Niniejszy artykuł przedstawia propozycje doskonalenia procesu produkcji i logistyki w badanym przedsiębiorstwie, poprzez identyfikację problemów funkcjonalnych. Ponadto wskazuje istotne możliwe do uzyskania korzyści, wynikające z zastosowania narzędzi, systemów i technik optymalizujących obszary produkcji i logistyki w organizacji.

Słowa kluczowe:

doskonalenie, proces produkcji, logistyka, systemy IT, Lean production

Introduction

In the enterprise, above all, effective providing the reliability of machinery and devices, as well as proper organization of the material and information streams flow is an attitude of smooth manufacturing and logistics process function.

Activities associated with the production and logistics are closely related. The manufacturing process largely relies on smooth logistics function, and the logistics has an important role in integration of manufacturing operations.

Management of the manufacturing and logistics process in enterprise is associated with constant search for improvement possibilities. One of the most important optimization elements of the manufacturing and logistics process in enterprises is the use of wide improvement possibilities by development tools (i.e. Lean Production), IT systems and management techniques.

Implementation of improvement tools, methods or IT systems enables to improve the efficiency of enterprise function in many its areas at the same time. In addition, enables to gain full control over the

enterprise and provides further undisturbed development (Chwesiuk, 2011).

It should be noted that currently, in contemporary enterprises the primary determinant of success is the efficiency of activities. This efficiency includes proper planning, optimization and synchronization of material, human, financial, and information flow (Jaworski, 2009, p. 23-39). Therefore, it is reasonable to say that on the competitive market, the enterprise success depends on its ability to adapt to constant changes in the environment. It is necessary to survive and develop in the situation of constantly changing conditioning and needs of the emerging market. The change constitutes a development foundation for the contemporary enterprise, it is imminent and inevitable (Knap-Stefaniuk, 2010).

An aim of the study was to present proposals to improve the manufacturing and logistics process in researched company, through identification of functional problems, as well as to present relevant and possible to obtain benefits arising from the use of tools, systems and techniques to optimize production and logistics areas in the organization.

Systems, methods and techniques supporting the production and logistics in the company

Production and logistics management in conditions of the contemporary market requires to connect them into one decision-making processes. This process must be multidimensional and multicriterial, taking into account various aspects of the structure and specificity of the organization function. A very large number of data from different sources is needed for its good planning and efficient operation (Parys, access 18.12.2016). Such data can provide only advanced IT systems including Enterprise Resource Planning (ERP), facilitating decision-making Business Intelligence (BI), Material Requirements Planning (MRP), monitoring production processes Manufacturing Execution System (MES), industrial automation control Supervisory Control And Data Acquisition (SCADA), supply chain management Advanced Planning Systems (APS), Warehouse Management System (WMS), Product Lifecycle Management (PLM), as well as Computer Integrated Manufacturing (CIM). Amongst methods and techniques as the effective tools to achieve satisfactory results by enterprises, it is necessary to mention the wide range of Lean production tools (which lead to numerous positive effects and enable to develop many innovative solutions), as well as benchmarking, controlling, procedural management,

competence management or knowledge management.

Presented systems, methods and techniques are just some tools regarded as the most useful in the production and logistics management, used in the contemporary enterprises. All the systems, methods and techniques that support the production and logistics, largely simplify and organize the enterprises function. However, it is necessary to remember that caution is required in the selection of tools to improve the production and logistics process, because the production is a very demanding area of business, and logistics is an important element of business management. Therefore, implementation of changes with improving tools should be well thought out and properly selected for individual enterprises.

Analyzed company

The analyzed manufacturing company was founded in 1999, currently employs 179 people. The enterprise specializes in large-serial and average-serial of production of die-cut parts, bent and deeply pressed. The enterprise offers also comprehensive services in the scope of plastic processing of each type of steel for different industry branches and laser cutting of any materials on machines with the highest technological level, providing high accuracy and quality of cutting edge. The main company's strategy is high quality of products.

Functional problems of researched company

There have been diagnosed with many functional problems in the manufacturing company, despite its many years position on the market, which cause disruptions in the production and logistics process. The study was carried out in order to verify the common problems, involving the functional and system evaluation of the enterprises.

The lack of IT system intended for business management was one of main functional problems of the enterprise. In the enterprise formally has the register data system, but the level of using collected information was very low and ineffective. Data from the manufacturing process and logistics area were entered manually to simple database Access, in which it was possible to create simple reports (based on copied data). The enterprise used also spreadsheet Excel to collect data, which were also entered manually. Recording necessary production operations from planning, manufacturing

Table 1

Functional problems in the manufacturing and logistics process of researched enterprise. Source: Own elaboration

Problems in the manufacturing process	Problems in the logistics area
<ul style="list-style-type: none"> ■ poor organization of the production process, ■ problems in production process control, in real time, ■ problems in establishing parameters of the production process, ■ inefficient use of machinery and devices, ■ problems in correct, reliable and fast flow of information from technological lines, ■ lack of used tools and systems streamlining the production process, ■ no functional strategy, ■ delays in order processing, ■ lack of software responsible for records of failures and malfunctions, as well as maintenance management of machinery and devices, ■ problem with maintaining production continuity, ■ problems with increasing work efficiency, ■ production of products to the warehouse. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ congestions in liquid flow of products ■ lack of close cooperation of the logistics with production department, ■ lack of efficient physical delivery and handling components in the manufacturing system, ■ lack of IT system supporting the logistics, ■ problems in correct, reliable and fast flow of information in logistic processes, ■ problems in storing and warehousing of goods (semi-finished products, sub-assemblies and finished products), ■ problems with supplies and manipulation of materials and finished products, ■ lack of optimal shaping supply chains from the moment of acquiring raw materials, through their processing and distribution, ■ lack of automatic product identification, ■ too long time of the materials and products flow.

processes and quality control, as well as logistics area, was non-optimal and insufficiently. In addition, everyday manual data entry was more troublesome, and there have been more errors and gaps in registered data. Access to data saved in the database Access and Excel spreadsheet had only a few employees. Information from one department to other (production and logistics) weren't provided in a satisfactory way, which was associated with many problems such as inconsistency of data transmission or duplication operation. This also generated additional costs and lack of development possibilities of the enterprise.

Diagnosed problems in the manufacturing process and logistics area were presented in table 1.

Functional problems presented in table 1 are weak points of the enterprise, which may decide about the effective function and efficient of the enterprises. However, it is possible to eliminate these weaknesses, using available methods, systems and tools that optimize manufacturing process and logistics area in the researched company.

Experience, high quality of products, flexibility in adapting to the requirements of clients and competitive prices are strong points of the enterprise.

Conducted analyses show among others unused potential (possibility, ability, efficiency and productivities), which lies in possibilities of the enterprise function and correct implementation of the manufacturing and logistics process. It is possible to activate the unused potential by implementation of improvement tools in individual stages of the manufacturing and logistic processes.

Improvement proposals of the manufacturing and logistics process in researched company

Amongst the proposal to optimize the function of manufacturing and logistics process and the entire enterprise, it is proposed to implement an integrated IT system of ERP (Enterprise Resource Planning), which has in its structure expandable modular. The ERP system would streamline the business management, as well as reliable and credible information flow in the manufacturing process and logistics area. The result would precipitate previously performed works through their automation, more effective production planning and reduce the stock levels. The ERP system would also enable the control and to carry out logistic processes in a full area of the company activity. Moreover, the ERP system would give a new shape of the enterprise function, as well as would contribute to better, automatic generating orders and reports or archiving of data.

Another proposed solution is to use methods and tools of lean production. Amongst useful for the enterprise to improve the manufacturing and logistics process at the same time, it is proposed to implement a few model tools such as:

- Just in Time, it is an operation concept consisting in providing materials and other resources for production in specific quantities and exactly in time, in which there is a demand for their use. Just in Time enables to synchronize all activities in the production process. The main advantage of Just in

Time is the possibility of significant savings to reduce stops of employees and machines, and to minimize the costs of supplies of the work in progress.

- TPM (Total Productive Maintenance), it covers the entire life cycle of productive facilities with its task and enables to create a stable system to prevent losses in the enterprise. Implementation of TPM system in the enterprise would increase efficiency in the use of machines and devices by eliminating waste associated with their use. It would also reduce the number of unplanned stoppages and failures, as well as it would increase productivity, improve quality and reduce production costs.
- SMED (Single Minute Exchange of Die), it enables to reduce the time of rearming machines, devices and production processes. The SMED technique would contribute among others to improvement in indicators of using working hours of machines and devices, as well as manufacturing capacity of the enterprise, increasing the flexibility of production system, reducing supplies, and increase the production by a significant reduction of in-process and finished products.

Improvement of the manufacturing and logistics process by application of lean production tools would enable to obtain numerous positive effects. Implementation of lean production would improve the productivity of enterprise, contribute to limit the waste and streamline many processes carried out in the organization. Lean production tools would also enable to develop various procedural and organizational solutions. Moreover, effective application of lean tools production would organize and simplify material and information flows in the enterprise, eliminating activities not-creating added value.

Implementation of IT systems is a next proposal to improve the manufacturing and logistics process, which may contribute to improve the implementation of many performed duties. It is proposed among others:

- WMS (Warehouse Management System), it is a solution that enables coordination of logistic works, it increases the storage efficiency, reduces costs through full support of logistic processes and elimination of errors in completion. Implementation of WMS system would contribute to faster receiving and issuing goods/products, it would enable to conduct analyses and simulation in order to estimate the optimal demand for materials.
- MES (Manufacturing Execution Systems), it is a source of reliable knowledge of the production lines. The MES system enables to track production processes, current production process, productivity of machines and devices, and the

quality. Application of MES system would contribute to the improvement of production capacity and timeliness of supply, as well as would increase the possibility to support operational events of the production process and production management in real time.

- SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition), it provides discreet control and supervision of the production processes. Implementation of SCADA system would solve many functional problems in the enterprise, enabling immediate flow of information from technological lines, current inspection of technical condition of the machinery and devices, as well as graphical visualization of production process control in real time.

It is also proposed to apply RFID system (Radio Frequency Identification), which would allow for wide spectrum of activities, providing immediate and precise tracking information in real time, supporting the supervision of production process and products flow at the same time in logistic processes, eliminating temporal losses and costs associated costs.

There have been proposed many improvements of the manufacturing and logistics process in researched enterprise. In order to designate the order of implementation of the proposed solutions, functional problems were grouped into areas and then on the basis of matrix have been developed synergy objectives, table 2.

By analyzing the results in Table 2, there has been proposed enterprise development strategy, in which improvement tool of the production and logistics function, at the same time proposed to implement in the first place is an integrated ERP system. Next, it is proposed to apply the operation concept of Just in Time, MES and RFID. Other improvement solutions that could be applied in the improvement process are TPM, SMED, WMS, and SCADA.

It should be noted that proposed improvement tools don't constitute the final solution for researched company - the improvement process is a continuous process and requires continuity, i.e. planning, organizing, implementing and control. Therefore, implementation of each of these tools must be properly planned and organized, and verification analysis is required after the implementation, i.e. function control.

Today, the success of many enterprises on the market is continuous improvement of the processes in organization. It is necessary to remember that adaption of the enterprises to variables market conditions is unusually difficult and laborious, and improvement of the manufacturing and logistics process requires thorough analysis, providing appropriate selection of solutions that enable to achieve higher level of the enterprises function.

Table 2

Matrix of synergy objectives — proposals for implementations stages of the improvement tools in researched enterprise. Source: Own elaboration

Areas requiring improvement	Proposed improvement solutions							
	ERP	Just in Time	TPM	SMED	WMS	MES	SCADA	RFID
Information flow	+	+	+		+	+		+
Materials and/or products flow and manipulation	+	+			+			+
Use of machinery and devices			+	+		+	+	
Order processing	+							
Automatic identification of products								+
Control of manufacturing process		+		+		+	+	
Verification of logistic processes	+							
TOTAL	4	3	2	2	2	3	2	3
IMPLEMENTATION STAGES	1	2	5	5	5	3	5	4

Zródło: Opracowanie własne na podstawie

Production and logistics in all enterprises are among the most strategic areas of the business. On them depends the production of finished products according to demand, i.e. on time, in required quantity and quality, as well as with the optimal costs.

Summing up, each of the following proposals to improve the manufacturing and logistics process in enterprise can bring many benefits. It is not recommended to implement all proposed solutions and improvements at the same time. Optimization of the manufacturing and logistics process in enterprise should be implemented in stages and gradually, and must be "custom-made" i.e. adapted and fitted to individual needs of the given enterprise - there is no single optimal development strategy for all companies. In determining the enterprise development strategy, it is also necessary to take into account the organization culture of the enterprise, i.e. human relations in the enterprise.

It is necessary also to remember that before any implementation of the optimization tools, a precisely analysis should be conducted of the production and logistics processes, and determine what activities will generate the best results (Trojanowska, Koliński, 2014, p. 225–240).

Activity of the enterprise and organization of the manufacturing and logistics process constitute the system of communicating tubes. The organization of manufacturing and logistics process should be based on regularities, interdependences in real production and logistic processes, as well as experiences that enable to determine appropriate tools and IT systems, which improve areas requiring changes (Staniewska, 2015, p. 721–727).

Significant benefits possible to obtain by implementation of proposed improvement solutions

Notable benefits, which the enterprise could achieve by applying proposed optimization solutions to improve the manufacturing and logistics process, is an increase of efficiency of the manufacturing and logistics process in enterprise, as well as reduced costs and delays resulting from inefficient information flow. Further benefits include integrated it system of erp that enables fast and simple access to the information in real time. Next significant benefits after implementation of proposed systems type tpm, smed, mes is rational use of resources, more efficient supervision of machinery and device function, more efficient management of equipment, machines and devices, recognizing and eliminating errors and increasing the productivity. The rfid technology would enable to gain benefits in a form of clear picture of products and information flow in the enterprise, as well as would help in elimination of errors in individual processes. Implementation of just in time technique would provide benefits in a form of supplies directly to the production line (supply of parts and components at the right time and place), it would also reduce costs associated with the storage of stocks and eliminate the causes of losses resulting from overproduction. The wms system would provide benefits in a form of efficiency increase in warehouse operations, automatic stowage of goods, reduced logistics costs, optimized distribution processes, supervised logistics chain and elimination of errors in the completion and reduce delivery time. Implementation of scada would contribute to gain benefits in a form of establishing

parameters of the manufacturing process and their analysis, and by comprehensive collection, archiving, processing and use of production data, the enterprise would get an easy presentation of data on the current and historical (trends), as well as reporting (daily and seasonal), generating informational messages, warning and alarming, as well as exchange of data with other applications.

Conclusion

An aim of the study was to present proposals to improve the manufacturing and logistics process in enterprise, through identification of functional problems, as well as to present relevant, possible to obtain benefits arising from the use of tools, systems and techniques to optimize production and logistics areas in the organization.

An analysis has shown a variety of functional problems related to production and logistics process. Analysis results indicated also the functional problems in the entire management of enterprise. There has been proposed a variety of development solutions in order to improve the function of individual areas, which could largely streamline the enormity of actions and activities that occur in individual processes of the enterprise. These improvement proposals are not the final solutions in terms of optimizing tools. Application of proposed solutions will certainly contribute to achieve notable benefits for the enterprise and will be fundamental for proper and efficient enterprise function.

Summing up, in each enterprise, even in the best prospering, the manufacturing and logistics process requires constant improvement that does not end with achieving the deliberate objective. It is necessary to constantly raise the bar by increasing the company standards and processes.

References

- Chwesiuk K. (2011), Analysis of IT systems applications of ERP class in logistics. *Logistics* 4.
- Jaworski J. (2009), Modern information technology in the logistic business management. *Scientific Works of the Gdansk School of Banking* No. 2.
- Knap-Stefaniuk A. (2010), Innovations and competitiveness of enterprises. Change management. *POU bulletin of the Higher School of Management*, No. 5 (39), Warsaw, <http://www.wszpou.edu.pl/biuletyn/druk.php?p=&strona=biulinnowac&nr=39> (access: 19.11.2019).
- Parys T. (2012) *Information management systems*, <http://www.energoelektronika.pl/do/ShowNews?id=1849> (access: 19.11.2019).
- Staniewska, E. (2015), *Improvement of production process in the metallurgical enterprise*. Poznan, *Logistics* No. 2.
- Trojanowska J., Koliński A. (2014), *Strategy of effective business management through adaptive production control*. Poznań: Scientific Booklets of the Poznan University of Technology No. 16, p. 225–240, <http://fabrykalean.pl/wp-content/uploads/2014/10/strategia-efektywnego-zarz-c4%84dzania-przedsi-c4%98biorstwem-poprzez-adaptacyjne-sterowanie-produkcji-c4%84.pdf> (access: 19.11.2019).

PWE poleca

Jacek Kamiński

MAKROMARKETING

Nauka o marketingu
wobec problemów społecznych
i środowiskowych



Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne

Makromarketing jest obszarem nauki o marketingu, który bardziej niż marketingiem jako funkcją zarządzania i narzędziem menedżera jest zainteresowany społeczną i środowiskową rolą marketingu. Traktuje on marketing jako proces społeczny, główny akcent zainteresowania kładąc na oddziaływanie marketingu na społeczeństwo oraz społeczeństwa na marketing.

Książka jest jednym z nielicznych i pierwszym na polskim rynku wydawniczym opracowaniem z zakresu teorii marketingu oraz historii myśli marketingowej poświęconym makromarketingowi. Jej głównym celem jest przedstawienie istoty, historii, przedmiotu i zakresu makromarketingu jako części nauki o marketingu oraz ukazanie roli, jaką spełnia on w jej rozwoju, a także szans, jakie w związku z rozwojem problematyki makromarketingowej stają przed nauką o marketingu.

www.pwe.com.pl