

prof. dr hab. Romuald Mańkowski

E-mail: r.mankowski@akademia.mil.pl; nr ORCID: 0000-0001-9348-2245

Akademia Sztuki Wojennej, Katedra Zarządzania Procesami Logistycznymi, Instytut Logistyki

Małe i średnie przedsiębiorstwa w międzynarodowych usługach transportu drogowego

Small and medium companies in international services road transport

W artykule zawarte są treści dające się sprowadzić do trzech tez, traktujących o: uczestnikach rynku transportowego, tzn. głównie o małych i średnich przedsiębiorstwach (firmach) i zachowaniu ich na nim; zakresie usług transportowych innych niż przewóz rzeczy oraz o zmianach zachodzących w usługach transportowo-spedycyjnych.

Z treści artykułu wynika, że zwiększenie zakresu usług transportowych spowodowało powstanie licznych małych i średnich przedsiębiorstw (MiŚP) specjalizujących się w realizacji zadań cząstkowych w układach transportowych. Natomiast w wyniku zjawiska integracji realizacji usług cząstkowych powstają zestawy usług stanowiące zintegrowaną usługę logistyczną. Takie postępowanie jest wynikiem dążenia do optymalizacji przedsięwzięć w całym łańcuchu (kanale) transportowym.

Ponadto w artykule wskazano, że istnieje potrzeba, a wręcz konieczność doskonalenia i dokonywania permanentnych zmian w rodzajach i formach oferowanych usług, a także poszerzania ich zakresu w celu uzyskania konkurencyjności MiŚP na rynku usług transportowych. Zatem dalej w treści artykułu uzasadnia się, iż najnowsze i najczęstsze tendencje funkcjonowania MiŚP transportowych w łańcuchu (kanale) przewozowym, to ich współpraca z dużymi międzynarodowymi firmami w ramach tworzonych grup kapitałowych. Artykuł kończą zasadne i stosowne wnioski oraz uogólnienia.

Słowa kluczowe:

transport, łańcuch logistyczny, przewóz, małe i średnie przedsiębiorstwa, usługi transportowe, wolny rynek, globalizacja, spedytor, operator logistyczny

The article contains content that can be included in three theses describing the participants of the transport market, namely mainly about small and medium enterprises (companies) and their behaviour on it; the scope of transport services other than transport of goods and changes in transport and forwarding services.

The article shows that the increase in the scope of transport services has resulted in the creation of a number of small and medium-sized enterprises (SMEs) specialising in the implementation of partial tasks in transport systems. As a result of the phenomenon of integration of partial services implementation, sets of services are created which create an integrated logistics service. Such a procedure is a result of striving for optimization of undertakings in the whole transport chain (channel).

Furthermore, in order to achieve the competitiveness of small and medium-sized enterprises in the transport services market, the article highlights the need for, and even the need for, improvement and making permanent changes in kinds, forms, and manners of still offered services and in their scope. The article also justifies that the latest and most frequent trends in the functioning of small and medium-sized transport enterprises in the transport chain (transport channel), concern cooperation with large international companies within the established capital groups. The article ends with justified and appropriate conclusions and generalisations.

Key words:

transport, logistics chain, transport, small and medium enterprises, transport services, free market, globalization, freight forwarder, logistics operator

Wstęp

Międzynarodowe kontrakty i transakcje handlowe obejmują z reguły fizyczne przesłanie towaru i dostarczenie go do miejsca odbioru. Czynności z tym

związane są oddzielnymi usługami transportowymi, wykonywanymi przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa, z których większość to firmy zaliczane do małych i średnich (MiŚP). Usługi transportowe wymagają, by towar zgodnie z kontraktem został dostarczony do odbiorcy w wyznaczonym terminie, bez-

piecznie i po możliwie niskich cenach. Wachlarz usług związany z tym przedsięwzięciem jest zwykle szeroki.

Małe i średnie przedsiębiorstwa (firmy) często angażują się w świadczenie usług transportowych, w tym międzynarodowych. Jednocześnie doświadczenia i praktyka wskazują, że zakres działalności małych i średnich przedsiębiorstw zaangażowanych w międzynarodowych usługach transportowych nie jest jednak działalnością niezależną. Jest ona bowiem ściśle zintegrowana, wpleciona w działalność przedsiębiorstw współzależnych w łańcuchu dostaw towarów, a więc skoncentrowanych wokół wspólnego celu. To postawienie celu ostatecznego i wyznaczenie drogi i środków dla jego osiągnięcia powoduje, że małe i średnie przedsiębiorstwa wypełniają ogniwa w całym utworzonym łańcuchu skojarzonych działań, w określonym układzie czasowo-przestrzennym, zwanym łańcuchem (kanałem) logistycznym/dostaw.

Małe i średnie przedsiębiorstwo nie podejmuje i realizuje samodzielnie strategicznych zadań gospodarczych o rozległym celu działania. Wypełniać może jedynie konkretną, ściśle zintegrowaną funkcję w łańcuchu potrzeb przewozowych na drodze określonej przez korporacje i przedsiębiorstwa o dużym kapitale. Tylko one bowiem są w stanie zorganizować, a więc i realizować zadania gospodarcze, dziś możliwe jedynie w ujęciu globalnym.

Transport międzynarodowy traktowany jest więc jako łańcuch, który tworzony jest z infrastruktury transportowej i z działalności towarzyszących procesowi od produkcji towaru aż do ostatniego odbiorcy. Stanowi integralną część programu produkcyjnego od dostawy materiałów do osiągnięcia celów produkcji, obejmuje drogę transportu aż do dostaw handlowych. W tworzonych i istniejących łańcuchach logistycznych realizowane są usługi i zadania związane z załadunkiem oraz obsługą towarów, tzn. przechowywaniem (składowaniem, magazynowaniem), a także przeładunkiem towarów, ich sortowaniem, dystrybucją, a ponadto z innymi działaniami, np. spedytorskimi, operatorów logistycznych czy maklerów frachtujących. Do tych ostatnich należą badania rynku, funkcje zaopatrywania w sposób zgodny z wymaganiami rynku, dostawy na czas, oznakowanie towarów dla celów sprzedaży oraz inne, umożliwiające handlowi sprzedaż gotowych wyrobów. Te funkcje zostają zwykle rozdzielone na wiele małych i średnich przedsiębiorstw.

Dążąc do tego, aby działalność przedsiębiorstw dawała właściwy końcowy efekt, przedsiębiorstwa te muszą być wyposażone w systemy zarządzania umożliwiające uzyskanie optymalnych powiązań dla realizacji najważniejszej domeny tej działalności, a mianowicie uzyskania jak najniższych kosztów i — co ważne w przypadku usługi transportowej — uzyskania najkrótszych czasów jej realizacji w zakresie dostawy towarów.

Na konkurencyjnym wolnym rynku, zwłaszcza w obszarach o liczących się zyskach z działalności firm, pojawiają się bardzo szybko nowo tworzone przedsiębiorstwa, oferujące swe usługi za ceny konkurencyjne, a co ważniejsze — wyposażone w coraz bardziej nowoczesne instrumenty działalności.

Zatem utworzony w przedsięwzięciu strategicznym łańcuch nie jest zwykle stały, ale zmienia się wraz z potrzebami konkurencyjnego rynku. Oznacza to, że małe i średnie przedsiębiorstwa, niemające zwykle większego zaplecza finansowego, muszą liczyć się z utratą zamówień, jeśli nie mogą konkurować z przedsiębiorstwami nowo tworzonymi. Wymaga to wprowadzania ciągłych zmian innowacyjnych, nowatorskich w zakresie technologicznym i w systemach zarządzania w małych i średnich przedsiębiorstwach. Ma to doniosłe znaczenie w warunkach powiększającego się globalnego rynku.

W coraz bardziej postępującej globalizacji rynku i w skali międzynarodowej odległości między poszczególnymi firmami działającymi w zintegrowanych grupach kapitałowych nie odgrywają większej roli. Powiązania między nimi, oparte na systemach logistyki i informatyki, mogą bowiem łatwo być tworzone na obszarach międzykontynentalnych.

Powstanie rynku globalnego i możliwości wdrożenia we współdziałających przedsiębiorstwach nowoczesnych systemów zarządzania z uwzględnieniem logistyki i informatyki zmieniło zatem dotychczasowe formy działalności, oparte często na bliskości terenowej współpracujących firm, skoncentrowanych wyłącznie na rynku krajowym.

System transportowy w układzie globalnym to całkowicie nowy system, który spowodował konieczność innego podejścia do zarządzania małymi i średnimi przedsiębiorstwami transportowymi i wprowadzenia innowacyjnego w nich zarządzania. Muszą one w tych uwarunkowaniach globalnych być podporządkowane nadrzędnym systemom zarządzania, dążącym do osiągnięcia celów ogólnogospodarczych, z uwzględnieniem istnienia międzynarodowej wymiany dóbr.

Uczestnicy rynku transportowego

Niewątpliwie jednym z produktów na rynku transportowym są oferowane usługi transportowe. Jeśli akceptuje się zasady gospodarki rynkowej, o podziale rynku transportowego między gałęzie transportu i przewoźników decydują między innymi rodzaj przewożonego towaru oraz konkurencja, wyrażająca się atrakcyjnością ofert w zakresie jakości, kompleksowości i ceny usług.

Czynnikami wyzwalającymi konkurencję jest zdolność, elastyczność uczestników rynku do zmian decyzji odnoszących się do ceny i jakości nabywanych lub

zbywanych produktów wymiany. Czynniki nadającymi tej konkurencji pewną rynkową dynamikę w zakresie dostosowania do zmiennych warunków rynkowych są wciąż nowe pojawiające się oferty usług. Mają być i są one prezentowane w formie ogólnie dostępnych informacji, których treść stanowią aktualne oferowane warunki takie jak: bieżąca cena usługi przewozowej, kompleksowość oferty oraz jakość przewozu.

Dlatego i w ten sposób na międzynarodowym rynku transportowym podejmowane są decyzje o nabywaniu lub sprzedaży usług na warunkach zawartych w ofertach transportowych. Uczestnikami zaś tego rynku są zarówno producenci ofert i usług przewozowych, jak i nabywcy tych usług oraz wykonawcy ofert.

Popyt na usługę transportową wynika natomiast z popytu na przewozy rzeczy (środków materiałowych), przy czym zaspokojenie tego popytu wymaga spełnienia następujących warunków: dotrzymania terminu dostawy i wyznaczonego miejsca dostawy oraz zastosowania środka transportu dostosowanego do podatności transportowej przemieszczanego ładunku. Podatność transportowa ładunków wynika z ich cech fizycznych (towary wrażliwe, towary łatwo psujące się, niebezpieczne itp.), cech technicznych (kształt, wymiary, ciężar, tzw. towary ponadgabarytowe, niebezpieczne) oraz ekonomicznych (towary wysoko wartościowe).

Wszystkie te wymagania kształtują zapotrzebowanie na określone rodzaje transportu, zróżnicowane pod względem czasu przewozu, przestrzeni i rozwiązań technologicznych. Stąd popyt na pewne rodzaje przewozów w określonych przedziałach czasowych (zima, lato) może być różny.

Wnioskować z powyższego można, iż różnicowanie popytu na usługi transportowe wynika z podatności ładunków do przewozu, w połączeniu ze zróżnicowaniem terminów dostawy i sezonowością zapotrzebowania na przewozy, wymaga stałego dostosowywania się do podaży na rynku przewozów. W efekcie przedsiębiorstwa świadczące usługi na międzynarodowym rynku transportowym muszą dostosowywać swoje możliwości transportowe do różnorodnych rodzajów usług transportowych, aby móc sprostać zróżnicowanym wymaganiom popytu na bardzo konkurencyjnym rynku transportowym.

Oczywiste jest, że podaż usług przewozowych na międzynarodowym rynku transportowym rozumiana jest jako pewna relacja między ich liczbą, którą przewoźnicy są w stanie zaoferować, a ich ceną. Nie jest truizmem w związku z tym stwierdzenie, iż oznacza to, że jeśli cena usług transportowych rośnie, to zwykle rośnie również liczba oferowanych usług. Dzieje się to dzięki temu, że istnieje łatwy dostęp do zastępu nowych przewoźników na rynku.

Na rynku transportowym zauważyć można też ciągle, systematyczne zmiany. Dotyczą one zarówno popytu na usługi przewozowe, jak i struktury gałęziowej

przewozów oraz konkurencji międzygałęziowej transportu.

Najbardziej widoczne zmiany w przewozach ładunków wynikają ze zmniejszenia produkcji i sprzedaży towarów masowych na rzecz produkcji wyrobów wysokoprzetworzonych. Zmiany te powodują zwiększenie udziału transportu małych i średnich przedsiębiorstw w obsłudze małych firm produkcyjnych i handlowych.

Przemiany rynku transportowego można zaobserwować również w zakresie zmiany struktury przewozów, w tym zmniejszenia udziału w rynku transportu kolejowego na rzecz transportu samochodowego. Zmiany wyrażają się pojawieniem się coraz większej liczby przewoźników prywatnych, oferujących swe usługi w przewozach zarówno międzyregionalnych, jak i międzynarodowych. Obok nich pojawiło się wielu przewoźników drobnych działających na rynkach lokalnych i regionalnych.

W przewozach ładunków transportem samochodowym obserwowane jest opanowanie rynku przez przewoźników zarówno krajowych, jak i zagranicznych oraz dużą liczbę firm spedycyjnych i operatorów logistycznych świadczących usługi transportowe własnym taborem. Przewoźnicy ci charakteryzują się dobrą znajomością rynku i zakresu jego potrzeb transportowych, szybkim dostosowywaniem ofert usługowych do potrzeb klientów oraz stosunkowo niskimi cenami.

Wzrost udziału transportu samochodowego w rynku przewozów towarowych wynika również między innymi z korzystnych warunków konkurencji z transportem kolejowym w zakresie kosztów przewozu. Przewozy kolejowe są obciążone pełnymi kosztami utrzymania drogi kolejowej, znacznie wyższymi niż ponoszone przez przewoźników samochodowych, zawarte w podatkach i płacach związanych z korzystaniem z dróg publicznych.

Wzrost roli i znaczenia transportu samochodowego spowodowany też został przez znaczne rozdrobnienie rynku odbiorców ładunków. Ogromną konkurencję dla transportu kolejowego stanowią małe i średnie firmy transportowe ze względu na niskie koszty własne oraz warunki, które mogą one spełniać w przypadku częstych dostaw małych partii towarów w ściśle określonym czasie. Konkurencję stanowią zwłaszcza te firmy, które dysponują nowoczesnym, specjalistycznym taborem samochodowym o dużej ładowności. Oferują one usługi z zakresu większości kontaktów handlowych, w tym międzynarodowych. Dysponują one często również badaniami rynku, skuteczną promocją i nowoczesnymi systemami informatycznymi. Oferują klientom pakiety usług w systemach *door-to-door* (drzwi-drzwi), dostawę w określonym czasie oraz prowadzą elastyczną politykę cenową.

Ceny w transporcie samochodowym ustalane są na zasadzie wzajemnego porozumienia i bieżącej ne-

gocjacji. Często stawki transportowe ustalane są indywidualnie dla danego klienta, z uwzględnieniem odległości i częstotliwości przewozu, masy i gabarytów ładunku, uciążliwości załadunku, wartości zgłaszanego do przewozu ładunku. Szczególnie w przypadku przedsiębiorstw małych i średnich znaczenie ma ilość zgłaszanego do przewozu ładunku oraz możliwości pozyskania ładunku do przewozu w drodze powrotnej.

W coraz większym zakresie konkurencję w przewozach międzynarodowych stanowią duże firmy przewozowe powstałe z konsolidacji małych i średnich firm. Stają się wówczas przedmiotem silnej konkurencji w stosunku do transportu kolejowego, wyrażonej w cenie usług, jej poziomie jakościowym oraz kompleksowości.

Zakres usług transportowych

W transakcjach międzynarodowych podstawowe znaczenie ma zasadniczo nie tylko sam przewóz wykonywany środkami przewozowymi odpowiednich gałęzi transportu. Przesłanie ładunku może także wymagać takich usług jak załadunek i przeładunek, składowanie, kontrola ilościowa i rzeczoznawstwo, pakowanie, sortowanie, znakowanie, konwojowanie i innych wynikających z właściwości przesyłanego towaru i ustaleń kontraktowych. Zakres tych usług może okazać się jeszcze obszerniejszy, gdy w grę wchodzi przewóz kombinowany¹. Również w przypadku przewozu towarów wrażliwych lub niebezpiecznych, gdy występuje konieczność badań związanych z jakością towaru, wymaganiami sanitarnymi, bezpieczeństwem przeciwpożarowym czy ochroną środowiska — zakres usług ulega zwiększeniu.

Oprócz wymienionych usług, zwłaszcza w przypadku przewozów międzynarodowych, występuje również potrzeba przygotowania niezbędnej dokumentacji zawierającej między innymi atesty, świadectwa potwierdzające ilość, jakość, pochodzenie towaru bądź inne właściwości towarów istotne z punktu widzenia obowiązujących przepisów. Do kategorii tych usług należy również przygotowanie dokumentacji niezbędnej w odprawach granicznych i celnych.

Usługi te, jako pomocnicze usługi transportowe w przewozach towarowych, posiadają charakter wtórny w stosunku do samego przewozu. Wykonywane przez wyspecjalizowane niewielkie firmy — odgrywają ważną rolę w uprawianiu międzynarodowej wymiany towarowej.

Stroną organizacyjną w całokształcie procesu transportowego przemieszczania ładunków, przy zastosowaniu odpowiednio dobranych środków transportu i sposobu przewozu, zajmują się firmy spedycyjne lub operatorzy logistyczni. W wielu przypad-

kach podmiot gospodarczy prowadzący działalność spedycyjną, bez przewozowej, korzysta z usług innego przewoźnika czy operatora logistycznego, który sam też przewozi przyjęte do przesłania ładunki własnym transportem. Mamy wówczas do czynienia z wykonywaniem dwóch różnych usług: spedycyjnej i przewozowej.

Wachlarz czynności, które w praktyce uznaje się za usługi spedycyjne, jest bardzo szeroki i występuje w różnych fazach procesu transportowego.

Firma prowadząca działalność spedycyjną może w różny sposób i w różnym zakresie sama angażować się w wykonywanie poszczególnych czynności związanych z procesem przewozowym. Zwykle jednak wiele usług zleczanych jest małym i średnim wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom.

Rynek usług spedycyjnych cechuje w wysokim stopniu konkurencyjność. Podmiotom gospodarczym zajmującym się eksportem i importem towarów towarzyszy z reguły duża liczba szczególnie małych i średnich przedsiębiorstw oferujących usługi spedycyjne. Sprzyja temu liberalne podejście władz publicznych do kwestii tworzenia firm spedycyjnych oraz wszelkich firm realizujących inne usługi transportowe. Mamy tu do czynienia z operatorem logistycznym.

Powołanie do życia tego typu podmiotu gospodarczego ogranicza się przeważnie do jego zarejestrowania. Niewielkie są również wymogi kapitałowe do utworzenia firmy o działalności spedycyjnej czy innej działalności usługowej, jeżeli nie wymaga ona posiadania własnych magazynów czy środków transportu. W przypadku jednak, gdy przedsiębiorstwo spedycyjne łączy działalność czysto spedycyjną z działalnością przewozową, a także magazynową, wówczas jego zasoby kapitałowe z konieczności muszą być większe. Spedytor wykonuje często również czynności konsolidacji ładunków lub podejmuje się funkcji operatora logistycznego. Wymaga to wówczas spełnienia odrębnych wymogów rejestracyjnych, egzekwowanych przez władze samorządu terytorialnego. W przewozach międzynarodowych wymagane jest uzyskanie koncesji. Firmy spedycyjne, które chcą wykonywać czynności agenta celnego, muszą dodatkowo spełniać wymogi ustalone przez państwową administrację celną i uzyskać licencję na taką działalność.

Spedycyjna działalność usługowa była zawsze i nadal pozostaje domeną małych i średnich firm zatrudniających kilka, kilkanaście lub kilkadziesiąt osób. Dlatego ich liczba w poszczególnych krajach sięga wielu tysięcy. Wszędzie występuje jednak znaczna grupa firm dużych, liczących się na rynku w obsłudze ładunków w handlu międzynarodowym. Są wśród nich też potężne firmy, świetnie zorganizowane grupy kapitałowe o uniwersalnym zakresie działalności i globalnym jej zasięgu.

Większość małych i średnich firm to spedytorzy specjalizujący się w obsłudze ładunków przesyłanych

środkami przewozu określonej gałęzi transportu oraz realizujący przewozy w określonych relacjach geograficznych. Znacznie mniej — to firmy uniwersalne podejmujące się również usług operatora transportu kombinowanego lub logistycznej obsługi systemu dostaw i zbytu. Firmy te zaczynają w ostatnich latach coraz wyraźniej dominować na rynku transportowym. Ważne miejsce we współpracy z nimi zajmują instytucje rzeczoznawczo-kontrolne, urzędy i agencje celne, towarzystwa ubezpieczeniowe, banki, instytucje arbitrażowe oraz organizacje samorządu gospodarczego. Przykładem niech będą tu międzynarodowe centra logistyczne, skupiające w sobie te instytucje i oferujące ich usługi jako uzupełniające te podstawowe magazynowo-transportowe.

W międzynarodowych usługach transportowych występuje potrzeba częstych kontaktów i współpracy pomiędzy różnymi firmami spedycyjnymi czy operatorami logistyki. Wynika to stąd, że w obsłudze przesyłanego towaru występuje dwóch spedytora: spedytora (operator) dostawcy i spedytora (operator) odbiorcy. Wówczas niezbędne staje się kontaktowanie wzajemne w sprawach wymagających wspólnych uzgodnień. Takie sytuacje występują zwłaszcza wówczas, gdy trzeba korzystać z co najmniej dwóch różnych przewoźników, przekraczać więcej niż jedną granicę państwa, a spedytora (operator), któremu zlecono organizację dostawy, nie wszędzie ma swoje biura czy agendy zagraniczne.

Okoliczności te sprawiają, że spedytory utrzymują stałe kontakty zagraniczne między sobą. Sektor usług spedycyjnych współdziała w zrzeszeniu o zasięgu międzynarodowym (Międzynarodowe Zrzeszenie Spedytorów), znanym powszechnie pod nazwą FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles). Jest to organizacja federalna zrzeszająca narodowe związki spedytora z poszczególnych krajów i jest uważana za jedną z największych nierządowych organizacji na świecie (zrzesza około 35 tysięcy firm spedycyjnych).

Przedmiotem działalności FIATA jest opracowywanie i rozpowszechnianie wystawianych przez firmy spedycyjne dokumentów, mających zastosowanie w transporcie międzynarodowym. Są to takie dokumenty jak na przykład: formularz zlecenia spedytorskiego FIATA, spedytorskie zaświadczenie transportowe czy spedytorski konosament dla przewoźników kombinowanych.

Poza tym przedmiotem działalności są wszelkie sprawy dotyczące międzynarodowych przewozów towarowych, w tym sprawy prawne, ubezpieczeniowe i celne.

Tradycyjny rynek usług transportowo-spedycyjnych był zdominowany przez liczne małe i średnie przedsiębiorstwa, z których każdy oferował swoje usługi na z reguły ograniczonym segmencie rynku, często głównie w obrębie własnego kraju.

Ostatnie lata zmieniają radykalnie tę tradycyjną strukturę podaży usług transportowo-spedycyjnych. Powstają różnorodne formy i metody fuzji oraz powiązań kapitałowych i operacyjnych tych firm, dając nową formę współdziałania firm transportowo-spedycyjnych. Tworząc aliansy, firmy zachowują swoją odrębność formalno-prawną i finansową, ale współdziałają na danym rynku według ściśle ustalonych reguł i eliminują przy tym wzajemną konkurencję. W sektorze usług transportowo-spedycyjnych oznacza to grupę kapitałową o określonej nazwie, która najczęściej jest tworzona z nazwy najsilniejszego jej uczestnika.

Zjawisko integracji usług spedycyjnych w transporcie międzynarodowym jest konsekwencją szukania skutecznej konkurencji rynkowej, ale także zaniżania granic celnych pomiędzy integrującymi się grupami państw. W krajach Unii Europejskiej celna procedura kontroli, jaka była stosowana przy przekraczaniu granic państwowych, została zniesiona, a jednocześnie towarzyszy temu ujednolicenie różnych przepisów i regulacji odnoszących się do przepływu towarów. Do nich należą między innymi standardy jakościowe i sanitarne, wymagania dotyczące opakowań i oznakowań, a także dokumenty przewozowe.

W tym ujęciu nastąpiło zanikanie różnic pomiędzy usługami związanymi z przesyłaniem towarów w obrocie wewnętrznym krajowym i międzynarodowym. Zanikła więc specjalizacja firm spedycyjnych według kryterium, czy jest to spedycja krajowa, czy międzynarodowa.

Branża spedytora i operatorów logistycznych przedstawia obecnie pewną gałąź, która podlega zmianom gospodarczym w obszarze rynkowym oraz prawnym, wynikającym z europejskiej integracji. Występuje bowiem konieczność dopasowywania się do powstającej międzynarodowej działalności logistycznej i związanej z tym rosnących wymagań. W efekcie główny punkt ciężkości w zakresie działalności leży mniej w zakresie nowości technicznych, a więcej organizacyjnych, głównie dotyczących budowy struktury powiązań kooperacyjnych międzynarodowych w obszarze spedycji. W ten sposób mogą być realizowane cele uzyskania pozycji konkurencyjnej na rynku przewozów. Międzynarodowe przedsiębiorstwo spedycyjne nastawione jest dziś na powstanie form organizacyjnych, które umożliwiają dofinansowanie ofert logistycznych, korzystając z powiązań kooperacyjnych.

Z badań przeprowadzonych w tym obszarze już w latach 90. XX w. (1995 r.) w Niemczech wynikało, że niektórzy spedytory już w tym okresie kooperowali z od 100 do nawet 400 partnerami kooperacyjnymi, przy czym działalność spedytora rozciągała się co najmniej na dwa segmenty rynku i odpowiednio podobną liczbę krajów. Wśród tych kooperantów znajdowała się znaczna część małych i średnich firm.

Zmiany w usługach transportowo-spedycyjnych

Wraz z wprowadzeniem nowoczesnych systemów zarządzania procesem zaopatrywania produkcji i dystrybucji towarów nastąpiły również zmiany w tradycyjnych usługach transportowo-spedycyjnych.

Przedsiębiorstwa, które tradycyjnie nazywały się transportowymi, spedycyjnymi czy transportowo-spedycyjnymi, zmieniły swoje nazwy na przedsiębiorstwa z dodaniem wyrazu „logistyczne”. Ten dodatek słowny miał wyrazić, że ma się do czynienia z usługą spedycyjną „wyższego rzędu”, w której spedytor zastosował mocniejsze niż poprzednio spoivo w łańcuchu dostaw. Równocześnie zakres zadań i odpowiedzialności spedytora uległy zwiększeniu. Odnosi się to mianowicie do możliwości uzyskiwania rozwiązań optymalnych z uwzględnieniem całego łańcucha dostaw towarów, a więc również do maksymalizacji korzyści ekonomicznych tego łańcucha.

Spedytor, wykonując wszelkie czynności związane z obsługą logistyczną, wykraczał często poza swoje tradycyjne zadania. Skutkiem tego i w związku z tym wiele przedsiębiorstw o profilu spedycyjnym przekształciło się w operatorów logistycznych. Operator logistyczny stał się więc spedytorem wyższego rzędu i tylko firmy o nowoczesnym systemie zarządzania, dostatecznym kapitale i wykształconej kadrze mogą ubiegać się o ten status. To stało się powodem dążenia do koncentracji kapitałowej w sektorze usług transportowo-spedycyjnych.

Dlatego właśnie usługa logistyczna rozumiana jest obecnie zarówno jako pewnego rodzaju „usługa wyższego rzędu”, ale też jako „usługa nowej filozofii działania”. Ta nowa filozofia działania to rozszerzenie tradycyjnego zakresu usług obejmujących transport i spedycję o nowe usługi, rozumiane jako zarządzanie procesem zaopatrywania, produkcji i dystrybucji dóbr rzeczowych, których realizacja wymagała i wymaga wprowadzania oraz rozwoju innowacyjności sieci logistycznych.

Zatem tradycyjne przedsiębiorstwa transportowe, spedycyjne i spedycyjno-transportowe, dzięki logistyce mogły zwiększyć zakres swych usług na działalność spedycyjno-transportowo-logistyczną. Odtąd to przedsiębiorstwo kieruje zainteresowanym, zintegrowanym, lecz jeszcze większym i mocniejszym ogniwem łańcucha dostaw. Nie jest ono jedynie zwykłym zleceniobiorcą klienta, ale zakres jego zadań jest znacznie szerszy niż w przypadku tradycyjnego spedytora. Współpracuje ono z klientem, mając na uwadze korzyści całościowe, a nie tylko cząstkowe, staje się więc partnerem strategicznym, którego celem jest uzyskanie maksymalnych korzyści ekonomicznych całego łańcucha dostaw. Współpraca operatora logistycznego ma nowy wymiar i charakter współpracy

z klientem. Ta forma działalności nosi znamiona nowatorskie w stosunku do formy rynkowej działalności spedycyjnej.

Przedsiębiorstwa występujące w roli operatora logistycznego z reguły pełnią rolę operatora przewozów kombinowanych (modalnych, bimodalnych, intermodalnych, multimodalnych), dysponują własną siecią regularnych połączeń transportowych, własnymi filiami i przedstawicielstwami w kraju i zagranicą, niezawodnym systemem łączności, technologiami informatycznymi, systemami logistycznymi oraz stosownym wyposażeniem technicznym i technologicznym wraz z doświadczoną kadrą.

Zastosowanie logistyki stało się podstawowym narzędziem w procesach zarządzania całym łańcuchem dostaw towarów. Zadaniem logistyki jest uzyskanie optymalnych rozwiązań organizacyjnych, technicznych i technologicznych, które umożliwiają efektywność w zakresie przepływu dóbr rzeczowych w ogniwach tego łańcucha. Optymalizacja ma bowiem umożliwić: wysoki poziom wykorzystania wyposażenia w łańcuchu dostaw, krótki czas przepływu dóbr i przepływu informacji, niski poziom kosztów i wysoki poziom obsługi klientów. Ma też umożliwić ograniczenie zapasu materiałów i wyrobów gotowych, przyczyniając się do skrócenia okresów zamrożenia kapitału obrotowego. Taki stan rzeczy spowodował, że doskonalsze zaopatrywanie rynku w dobra materialne i usługi oraz zmiana relacji polegająca na skupieniu głównej uwagi na sprzedaży towarów, a nie na jego wyprodukowaniu, spowodowały zastąpienie rynku producenta przez rynek konsumenta. Na rynku nastąpiła dominacja konsumenta oraz pojawiła się większa konkurencja między producentami o zajęcie najlepszej pozycji rynkowej. W tych warunkach ośrodkiem uwagi przedsiębiorstw stał się klient, a kluczowym zadaniem — jak najlepsze zaspokojenie jego potrzeb.

Najważniejsze elementy obsługi klienta to m.in.: krótkie terminy dostaw towarów i ich niezawodność, uproszczenie procedur finansowo-prawnych, możliwość uzyskiwania bieżących informacji o przebiegu dostaw oraz niskie koszty usług i wygoda w składaniu zamówień. Te wszystkie czynniki wymagały wprowadzenia nowych form organizacji przepływu towarów.

Logistyka wprowadziła nowy sposób traktowania poszczególnych faz procesu przemieszczania towarów jako systemu kompleksowego, a nie cząstkowego, jak to było traktowane poprzednio. Oznaczało to, że dla przyjętego kryterium wyboru rozwiązań konieczne stało się badanie i traktowanie jako całości zintegrowanego łańcucha dostaw towarów. Kryterium efektywności dotyczy więc całego systemu dostaw, a nie jego poszczególnych składników. Świadczy to o systemowym, całościowym, pełnym podejściu do badań procesów dokonujących się w łańcuchach (kanałach) logistycznych.

Istotą logistyki stało się podejmowanie decyzji opartych na rozwiązaniach optymalnych w danych warunkach dla całego systemu. Logistyka stała się więc narzędziem racjonalizacji przepływu towarów, które mają doprowadzić w konsekwencji do obniżenia łącznych kosztów całości tego procesu. Poprawia to konkurencyjność przedsiębiorstwa na rynku przewozów, ale także prowadzi do lepszego zaspokojenia potrzeb klientów.

Jednak aby możliwe było podejmowanie decyzji z uwzględnieniem pełnego łańcucha dostawy towarów, należało zastosować stosowne spoiwo łączące elementy tego łańcucha. Stały się nim systemy informatyki tworzące sieć informacyjną umożliwiające transportowanie, wraz z przewozem towarów, wszelkich informacji pozwalających na szerokie rozeznanie stanu istniejącego w każdej chwili podejmowanych decyzji. Wykorzystanie informatyki umożliwia uczynienie z logistyki sprawnego i efektywnego narzędzia w systemach zarządzania transportem towarów, w systemach składających się z wielu pozornie oddzielnie działających podsystemów, takich jak przewóz, magazynowanie, przeładunek, spedycja i dystrybucja. Wykorzystanie systemów informatyki i logistyki integruje więc całość systemu, umożliwiając stosowanie nowoczesnego systemu zarządzania.

Systemy informatyki i logistyki umożliwiają uzyskiwanie ciągłego i bieżącego kontaktu z partnerami za pomocą Internetu i poczty elektronicznej, łatwą dostępność do ofert transportowych spedycyjnych, elektroniczną wymianę dokumentacji zgodnie ze standardem EDEIFACT oraz dokonywanie transferów finansowych. Przez zastosowanie technik łączności z wykorzystaniem bezprzewodowych środków komunikacji (GSM) i systemu nawigacji satelitarnej (GPS), dzięki systemom informatyki w łańcuchu transportu towarów możliwe jest bieżące śledzenia pojazdów i drogi transportu, utrzymywanie stałej łączności z pojazdami oraz monitorowanie stanu technicznego i bezpieczeństwa ładunków. Dzięki wykorzystaniu automatycznej identyfikacji (AI) towarów i jednostek transportowych możliwe jest również utrzymywanie stałej ewidencji zapasów magazynowych.

Podsumowanie

W kontekście tego, co zawarto w treści artykułu, można stwierdzić, iż w ostatnim okresie, w wyniku integracji państw europejskich, nastąpiło zwiększenie popytu na usługi transportowe o zasięgu międzynarodowym. Równocześnie nastąpiło zwiększenie zakresu usług. Jest to związane zarówno z realizowaniem przewozów kombinowanych, tworzeniem łańcuchów dostaw, jak i z nowymi formami magazyno-

wania i dystrybucji oraz obsługą formalno-prawną przewozów.

W transporcie międzynarodowym występuje w coraz większym zakresie zapotrzebowanie na kompleksową usługę, obejmującą nie tylko sam przewóz, lecz także zorganizowanie pełnego cyklu dostaw towarów od nadawcy do odbiorcy, łącznie z ubezpieczeniem ładunku, zgłoszeniem do odprawy celnej i rozliczeniem całego procesu przewozu.

Realizacja kompleksowej usługi transportowej jest przedsięwzięciem złożonym organizacyjnie. Zatem aby przewóz rzeczy przebiegał sprawnie i był efektywny, niezbędne stało się prawidłowe zarządzanie nim na całej trasie dostawy ładunku. Systemami wspomagającymi to przedsięwzięcie w przewozach międzynarodowych są informatyka i logistyka.

Zwiększenie zakresu usług transportowych uruchomiło powstanie licznych małych i średnich firm specjalizujących się w realizacji zadań częściowych w systemach transportowych. Powstawaniu tych firm sprzyjały procesy prywatyzacji w transporcie, które spowodowały eliminację ograniczeń w dostępie tych firm do rynku przewozów, umożliwiając im swobodną konkurencję zarówno w obszarze cen za usługi transportowe, jak i w zakresie różnorodności usług.

W wyniku integracji realizowanych usług częściowych powstają pakiety usług, stanowiące zintegrowaną usługę logistyczną. W tak zintegrowanej usłudze logistycznej możliwe jest uzyskiwanie optymalizacji przedsięwzięć w całym łańcuchu transportowym. Wraz ze zmieniającymi się wymaganiami rynku konieczne stało się jednak nieustanne modyfikowanie oferowanych usług w rozszerzonym zakresie dla uzyskania konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku usług transportowych.

Najnowsze tendencje oferowanych pakietów kompleksowych usług logistycznych składają się zwykle z różnych usług częściowych realizowanych przez małe i średnie przedsiębiorstwa współpracujące z dużymi firmami międzynarodowymi w ramach tworzonych grup kapitałowych.

Reasumując, w artykule zawarte są treści dotyczące między innymi zakresu działalności małych i średnich przedsiębiorstw zaangażowanych w świadczeniu międzynarodowych usług transportowych, pozwalające stwierdzić, że nie jest to działalność niezależna. Małe i średnie przedsiębiorstwa są silnie zintegrowane z innymi uczestnikami łańcucha zadaniowego i wypełniają ogniwa w określonych, wyznaczonych im miejscach łańcuchów synergicznych działań. Wynika z tego zatem, że małe i średnie przedsiębiorstwo nie działa samodzielnie, lecz w układzie złożonym, spełniając tylko określoną funkcję w zintegrowanym łańcuchu potrzeb przewozowych i w kooperacji z dużymi przedsiębiorstwami, organizatorami i zarządcami łańcucha małych i średnich przedsiębiorstw. Tylko silne, duże przedsiębiorstwa dysponują bowiem odpowiednim potencjałem, zdolnym zorganizować łań-

cuch i świadczyć usługi przewozowe i inne z nimi związane w układzie nawet globalnym.

Małe i średnie przedsiębiorstwa, stanowiące zazwyczaj początkowe ogniwo łańcucha, te zadania właśnie są zdolne wykonywać i wykonują. Ich działalność odbywa się na ograniczonym obszarze. Zadania te to związane z przygotowaniem transportu samochodowego, a wcześniej ładunku do drogi i przewozu na małych odcinkach łańcucha logistycznego. Dążąc do tego, aby to wszystko funkcjonowało, było gotowe do działania wtedy, kiedy będzie zaczynał funkcjonować międzynarodowy łańcuch zadaniowy, małe i średnie przedsiębiorstwa muszą być właściwie zarządzane. Oznacza to, że muszą dysponować właściwymi środkami wspomagającymi to zarządzanie i umożliwiającymi sprawne funkcjonowanie w sieci z dużymi przedsiębiorstwami.

W konsekwencji powyższego treść artykułu sprotować można do trzech tez traktujących o:

- uczestnikach rynku transportowego i ich zachowaniach na nim;
- zakresie usług transportowych innych niż przewóz;
- zmianach w usługach transportowo-spedycyjnych.

Uczestnikami rynku transportowego są producenci ofert usług przewozowych, nabywcy tych usług oraz wykonawcy ofert. Na rynku tym trwa walka konkurencyjna. Narzędziami, środkami tej walki są cena i jakość usługi — zgodnie z regułą „7W”² i niezależnie od podatności towaru na podróż, rodzaju i sposobu przewożenia towaru oraz pory roku, pory doby, warunków atmosferycznych. To powoduje też określony popyt na usługi, zresztą kształtowany przez popyt na rynku na towary. Dlatego małe, średnie i duże przedsiębiorstwa transportowe, jeżeli chcą utrzymać się na rynku konkurencyjnym, muszą być zawsze o krok lepsze od konkurenta, czyli sprostać każdemu oczekiwaniom klienta.

Na rynek transportowy wpływają też niewątpliwie struktury towarów i przewozów. Struktura towarów zmienia się na korzyść towarów wysoko przetworzonych, w stosunku do towarów masowych. Jest to też przyczyna zmiany struktury przewozów na korzyść transportu samochodowego kosztem kolejowego. Ten pierwszy jest zresztą tańszy od drugiego, w cenie usługi którego zawsze jest koszt utrzymania drogi kolejowej. To powoduje, że pojawia się coraz więcej przewoźników prywatnych oferujących swe usługi przewozowe, w tym wielu jest małych i średnich przewoźników.

Wskutek rozdrobnienia rynku odbiorców ładunków i wzrostu ich liczby oraz zmiany warunków dostaw wyrażających się w zwiększeniu liczby cykli transportowych, w ściśle określonych, niewielkich odstępach czasu oraz liczby dostaw, wzrasta rola małych i średnich przewoźników transportowych. Ponadto małe i średnie przedsiębiorstwa spełniają wymogi dowozu usługobiorcy w trybie „drzwi-do-drzwi”.

Jeżeli chodzi o zakres usług transportowych to usługi te, jako pomocnicze, są ważne, ale mają charakter wtórny w stosunku do samego „czystego”, klasycznego przewozu. Wtórny charakter usług pomocniczych nie pomniejsza ich znaczenia i konieczności ich świadczenia. Usługi dobrze zorganizowane i wykonywane przez wyspecjalizowane niewielkie firmy usprawniają (głównie skracają) czas przewozu, tak ważny w wymianie międzynarodowej towarów.

Takimi firmami są firmy spedycyjne i operatorów logistycznych, których zakres czynności w praktyce wykonywany jest bardzo szeroko i na różnych etapach cyklu transportowego. Część tych usług wykonywać mogą wyspecjalizowane małe i średnie przedsiębiorstwa. Doświadczenia jednak wskazują, że spedycyjna działalność usługowa była zawsze i jest, chociaż może nie w pełnym wymiarze usług, domeną małych i średnich przedsiębiorstw zatrudniających kilka lub kilkanaście osób. Dlatego ich liczba stale rośnie i sięga w kraju wiele tysięcy. Małe i średnie firmy spedytorskie zajmują się tylko określoną jedną gałęzią transportu. Mało jest małych i średnich firm spedytorskich zajmujących się transportem kombinowanym.

Należy zauważyć, że branża spedytorska i operatorów logistycznych przedstawia obecnie pewną gałąź gospodarczą podlegającą prawom rynku.

Następuje też integracja rynku transportowego. Tradycyjny rynek usług transportowo-spedycyjnych to rynek małych i średnich przedsiębiorstw, a zjawisko integracji usług spedycyjnych i firm jest konsekwencją chęci spowodowania konkurencji rynkowej.

Jeśli chodzi o zmiany w usługach transportowo-spedycyjnych, to obecnie przedsiębiorstwa, które tradycyjnie dotychczas nazywały się transportowymi, spedycyjnymi czy transportowo-spedycyjnymi, zmieniają nazwę na przedsiębiorstwa z dodatkiem „logistyczne”. Uważam, że można z takim poglądem się zgodzić i jest to logiczne, jeśli uwzględnimy fakt, iż nie ma logistyki bez jakiegokolwiek transportu, ale też można powiedzieć o „transportie w logistyce” i „logistyce w transporcie”, a to różnica. Istnieją też w uczelniach „wydziały transportu”, a coraz częściej „transportu i logistyki”, logistyka jako specjalność czy dziedzina wiedzy w zakresie logistyki.

Niewątpliwie logistyka jest pojęciem szerszym niż transport, który jest z natury rzeczy elementem logistyki. To jest jednak temat polemiczny i zachęca do kolejnych artykułów o tych problemach.

Jeżeli zaś chodzi o usługi spedycyjno-przewozowe, to z pojęciem, że jest to logistyka, można się zgodzić. Naukowcy zaczynają już bowiem rozumieć, że teorię zarządzania i produkty zarządzania należy odjąć logistyce. O swoje upominają się z resztą również m.in. ekonomiści czy inżynierowie systemów. Należy pozostawić logistyce tylko szczebel operacyjny i może taktyczny (wykonawstwo). Reszta to czerpanie z innych dziedzin nauki.

Uogólniając treść artykułu, zauważyć można, że zwiększenie zakresu usług transportowych spowodowało powstanie licznych małych i średnich przedsiębiorstw (firm) specjalizujących się w realizacji zadań cząstkowych w układach transportowych.

Jednocześnie w wyniku integracji realizacji usług cząstkowych powstają zestawy usług stanowiących zintegrowaną usługę logistyczną. Ma to optymalizować przedsięwzięcia w całym łańcuchu transporto-

wym. Ponadto w celu uzyskania konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku usług transportowych konieczne stało się doskonalenie ciągle oferowanych usług i ich zakresu.

Najnowsze i najczęstsze zatem tendencje funkcjonowania małych i średnich przedsiębiorstw transportowych w łańcuchu przewozowym, to ich współpraca z dużymi firmami międzynarodowymi w ramach tworzonych grup kapitałowych.

Przypisy

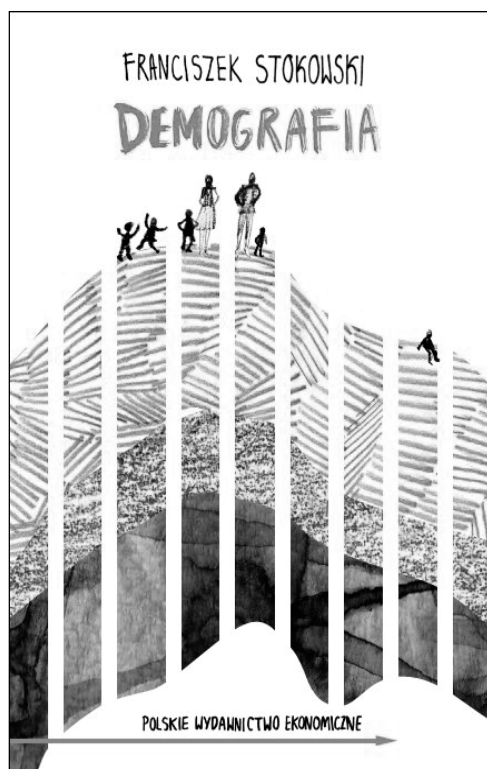
¹ Większość usług transportowych w przewozach jest świadczonych z wykorzystaniem transportu kombinowanego łączącego zalety poszczególnych gałęzi transportowych i jednocześnie ograniczającego ich mankamenty. Transport kombinowany oznacza przewóz ładunków kilkoma środkami, kilkoma gałęziami transportu z użyciem terminali przeładunkowych. Pojęcie transportu kombinowanego ma też odzwierciedlenie w terminie „transport multimodalny” lub „intermodalny”. Różnica w istocie polega na odniesieniu do liczby uczestników biorących udział w jego organizacji i liczby dokumentów przewozowych.

² Reguła „7W” (oznaczona też znakiem „7.0”) stanowi jeden ze składników jakości usługi przewozowej. Określa ona, iż zadanie przewozowe, jego standard wykonania zadowoli klienta, jeżeli zostanie wykonane zgodnie z zapotrzebowaniem odnośnie do przewozu, to znaczy w odpowiednich: czasie, miejscu, ilości asortymentu, jakości, opakowaniu i kosztach.

Bibliografia

- Ficoń, K. (2004). *Zarys mikrologistyki*. Warszawa: Wyd. BEL STUDIO.
- Ciesielski, M., Długosz J., Golembaska, E. (1996). *Zarządzanie przedsiębiorstwem transportowym*. Poznań: Wydawnictwo AE.
- Rydzkowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2002). *Transport*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Wasiak, M., Jacyny-Golda, I. (2016). *Transport drogowy w łańcuchach dostaw*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Wierzejski, T., Kędziora-Laskowska, M. (2014). *Transport i spedycja*. Olsztyn: Wydawnictwo EXPOL.
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (2016). *Transport nowe wyzwania*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Wojewódzka-Król, K. (2014). Problemy zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce. *Logistyka*, (2).
- Frąckowiak, B. (1997). Strategie zmian strukturalnych w krajowym transporcie samochodowym i spedycji. Materiały konferencyjne z: *EKTRA 97*. Międzyzdroje: Wydawnictwo PTE.

— PWE poleca —



Znajomość zjawisk demograficznych współczesnego świata jest niezbędna przy podejmowaniu wszelkich decyzji o charakterze ekonomicznym i społecznym. Omawiane w podręczniku metody analizy zjawisk ludnościowych są prezentowane przy uwzględnieniu najnowszych danych liczbowych. Ich uzupełnienie danymi historycznymi pozwoliło wskazać i scharakteryzować występujące tendencje zmian w czasie. W książce dużo uwagi poświęcono zróżnicowaniu w przestrzennym kształtowaniu się zjawisk demograficznych zarówno w kraju, jak i w ujęciu międzynarodowym. Uwzględniono także ocenę prawidłowości w strukturach poszczególnych zjawisk ludnościowych.

Książka jest adresowana do studentów wyższych uczelni na kierunkach ekonomicznych i społecznych, a także wydziałów socjologii i geografii.

Księgarnia internetowa: www.pwe.com.pl