

Anna Wiktorowska-Jasik¹
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

Struktura usług logistycznych w przemyśle portowym

Istota i znaczenie usług logistycznych w gospodarce

Warunkiem zidentyfikowania specyfiki usług, które w sposób znaczący wskazują na ich odmienność od dóbr materialnych, stanowi zestaw ich cech (niematerialność, jednoczesność procesu świadczenia i konsumpcji, niejednolitość, nietrwałość, brak możliwości nabycia usług na własność, substytucyjność i komplementarność). Ciężar gatunkowy poszczególnych cech bywa zmienny i jest on uzależniony między innymi od rodzaju usługi, miejsca i czasu jej świadczenia oraz podmiotu, który daną usługę świadczy. Niekiedy na te cechy wpływają sami usługobiorcy, jak i inne czynniki, takie jak: uwarunkowania historyczne, społeczne, ekonomiczne itp.

Te same warunki odnoszą się do usług logistycznych, których głównym zadaniem jest zaspokajanie potrzeb logistycznych podmiotów gospodarczych i ludności². Usługa logistyczna jest swoistym produktem, który zawiera zbiór życzeń i oczekiwań klienta. W takiej interpretacji usługa logistyczna stanowi zorganizowanie przez firmę zewnętrzną procesu transportowania i magazynowania produktów wraz z pełną obsługą formalno – prawną³. W takim rozumowaniu należy podkreślić, że usługa logistyczna nie jest tożsama z klasyczną usługą transportową czy spedycyjną, ze względu na to, że zawiera w sobie znacznie szerszy zakres obsługi. Analogicznie, przedsiębiorstwa logistyczne świadczą znacznie szerszy zakres usług niż przedsiębiorstwa świadczące podstawowe usługi transportowe czy czystą spedycję. Należy jednakże zaznaczyć, że w paście usług logistycznych zazwyczaj znajduje się usługa transportu, co wy-

nika z substytucyjności usług logistycznych wobec usług transportowych. Stąd też, w zakres usług logistycznych wchodzi wykonywane zarobkowo różnorodne usługi z branży spedycji, transportu, magazynowania, wraz z pełnym zakresem tak zwanych usług pokrewnych oraz takich, które wspomagają i usprawniają proces przepływu dóbr w systemie logistycznym.

Rola usług w gospodarce nabrała szczególnego wymiaru w chwili, gdy rozwój przedsiębiorstw uwarunkowany został dążnością do posiadania jak najnowocześniejszych (w tym najsprawniejszych) rozwiązań techniczno – organizacyjnych. Wynikiem tego jest coraz powszechniejsze korzystanie przez przedsiębiorstwa produkcyjne jak i usługowe z ofert firm zewnętrznych (outsourcingu), również w odniesieniu do usług logistycznych.

Zakres usług logistycznych w transporcie wodnym

Współczesne podejście do zarządzania transportem, w odniesieniu do wszystkich gałęzi transportu, postuluje całościowe podejście do procesu przemieszczania ładunków. Odnosi się to również do transportu wodnego, dla którego postulat integracji działań w procesie transportu dotyczy nieujmowania (zawężania) go jako tylko połączenia z portu do portu, ale podkreśla traktowanie tego transportu jako jednego z odcinków łańcucha logistycznego w operacjach transportowych, gdzie jak w każdej gałęzi transportu przewóz rozpoczyna się u nadawcy ładunku, a kończy u odbiorcy. Przedstawione ujęcie funkcjonowania transportu wodnego stanowi determinantę jego konkurencyj-

ści, gdyż przyczynia się do poprawy obsługi procesów transportowych. Jest ona możliwa w sytuacji bezpośredniego transportu z krajowych portów, a także przejęcia przez transport wodny większej ilości przewożonych ładunków w relacjach krajowych i międzynarodowych od transportu drogowego. Ze względu na to, że w takim ujęciu ładunek jest sprawnie przewożony w łańcuchu logistycznym od nadawcy do odbiorcy, niemalże (od drzwi do drzwi), powoduje, że znacznie poprawia to parametry obsługi ładunku w portach, wzrasta ich konkurencyjność, a tym samym korzystnie wpływa na rozwój żegluga morskiej bliskiego zasięgu⁴. Kładzenie szczególnego nacisku Unii Europejskiej na promowanie tego rodzaju żegluga jest wynikiem upatrywania w niej możliwości bycia alternatywą dla dominującego w Europie transportu samochodowego i rozłożenia ciężaru przewożonych przez niego ładunków na inne gałęzie transportu. Realizacja nałożonych zadań na żeglugę morską bliskiego zasięgu w znacznej części uzależniona jest od oferty usługowej portów morskich. Chodzi tu o różnorodne usługi portowe, począwszy od tradycyjnych funkcji usługowych portu morskiego (głównie obsługi statków), aż do kompleksowych do usług logistycznych, świadczonych na rzecz właściciela ładunku. Wycho- dząc z założenia, że porty mają się stać podstawowymi i aktywnymi elementami łądowo – morskich łańcuchów logistycznych, to w swoim pakiecie usług, oprócz przeładunku muszą oferować wszystkie pozostałe, konkurencyjne obszary działalności. Porty już w chwili obecnej, dostosowując się do wymagań rynku stały się naturalnym miejscem koncentracji kilku płaszczyzn działalności gospodarczej: transportowej, produkcyjnej, handlowej i dystrybucyjnej. Powoduje to, koniecz-

¹ Dr A. Wiktorowska-Jasik jest pracownikiem Zakładu Inżynierii Systemów Transportowych w Katedrze Logistyki i Ekonomiki Transportu na Wydziale Techniki Morskiej Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (przyp. red.).

² S. Flejterski, A. Panasiuk, J. Perenc, G. Rosa, *Współczesna ekonomika usług*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2005 s. 42.

³ *Kompendium wiedzy o logistyce*, praca zbiorowa pod red. E. Gołembskiej, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa-Poznań 1999, s. 231.

⁴ Żegluga morska bliskiego zasięgu oznacza przemieszczanie towarów i osób morzem pomiędzy portami usytuowanymi w geograficznej Europie lub pomiędzy tymi portami, a portami usytuowanymi w nieeuropejskich krajach posiadających linię brzegową wewnątrz mórz graniczących z Europą. Przedstawiona definicja stanowi propozycję Komisji Europejskiej dla określenia tego typu żegluga.

ność powstawania klastrów logistycznych integralnie powiązanych z portami, które będą w stanie zapewnić klientom taką ofertę obsługi, która będzie miała nowy wymiar jakościowy. Ten nowy wymiar to świadczenie usług portowych i logistycznych w systemie wzrastających wymagań, co do szybkości, terminowości, niezawodności i kompleksowości. Klaster logistyczny w swojej ofercie ma świadczenie usług transportowych, składowych, spedycyjnych, przeładunkowych, magazynowych oraz posiada możliwości realizacji tak zwanych usług dodatkowych, świadczonych na rzecz ładunku: przepakowywanie, uszlachetnianie, formowanie partii dla mniejszych odbiorców, atestowanie i inne. Dla zapewnienia wysokiego poziomu jakości tych usług, konieczne jest aby wszelkie czynności w porcie realizowane były przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa.

Portowe centra logistyczne

W Europie ewolucja miast portowych, jak i całego przemysłu portowego oraz przyportowego handlu, któremu towarzyszył rozwój różnorodnych firm, w tym przedsiębiorstw z sektora TSL, odbywała się w ścisłej symbiozie z portami. Jednakże ostatnie lata charakteryzowały się wieloma zmianami, które objęły także rynek usług logistycznych. Zmiany te dotyczą przede wszystkim powiększenia zakresu usług, świadczonych przez przedsiębiorstwa logistyczne oraz powiększenia ich kapitału i poziomu zatrudnienia. Ze względu na nową sytuację gospodarczą, coraz widoczniejszy stał się trend poszerzania swojej działalności o nowe rynki zagraniczne. To natomiast uwypukliło zasadniczą słabość polskich firm, w tym zakresie jakim jest niedostateczne dostosowanie informatyczno – technologiczne, które można by znacznie zmniejszyć, gdyby firmy miały wystarczający dostęp do centrów logistycznych. Spośród wielu lokalizacji takich obiektów w Europie charakterystyczne są lokalizacje na terenach portowych. Centra te przyjmują postać dużych, wyodrębnionych struktur funkcjonalno – przestrzennych lub też pozostają jako rozrzucone na obszarach portów przedsiębiorstwa świadczące różnorodne usługi logistyczne⁵. Taka lokalizacja można powiedzieć, że nie jest przypadkowa, gdyż wynika z roli jaką pełnią por-

ty morskie w lądowo – morskich łańcuchach transportowych. Portowe centra logistyczne jako punkty newralgiczne, łączące środowisko lądowe z morskim, mogą zasadniczo wpłynąć na konkurencyjność danego uczestnika procesu transportowego.

Funkcjonujące już w Europie portowe centra logistyczne jak i te, których budowa jest w trakcie, niezależnie od klasyfikacji wykonanej według promienia ich oddziaływania, wykonują usługi logistyczne na rzecz przedsiębiorstw kooperujących w zakresie transportu, przeładunku, składowania, podziału i kompletowania itp., na podstawie stałych umów lub tymczasowych zleceń. W zależności od umowy, zakres usług może być bardzo różnorodny od wyżej wymienionych, po przewożenie ładunków wewnątrz konkretnych punktów znajdujących się w granicach danego portu lub poszczególnymi nabrzeżami, przechowywanie, sprawdzanie ilościowe i jakościowe, oznaczanie, metkowanie, drobna wytwórczość, serwis gwarancyjny i pogwarancyjny, rozproszanie ładunku, odprawianie towarów, obsługa prawną – finansową, ubezpieczenia transportowe, usługi celne. Wymieniony zakres usług logistycznych jest bardzo szeroki, jednakże nie obejmuje wszystkich możliwości będących w dyspozycji centrów logistycznych. Można zatem przyjąć, że wynikiem działalności portowych centrów logistycznych jest świadczenie usług związanych z wykonywaniem czynności przeładunkowo – składowych oraz innych, które są połączone z kompleksową obsługą ładunku i urzędzeń przewozowych w porcie. Ponadto działania eksploatacyjne, z założenia powinny odbywać się w taki sposób, aby były efektywne ekonomicznie i atrakcyjne dla klientów.

Usługi logistyczne w portach morskich

Porty morskie ze względu na swoją specyfikę i funkcje, niemalże od zawsze były swojego rodzaju centrami logistycznymi. Można tak wnioskować na podstawie ich roli, jaką pełnią w łańcuchach dostaw jako punkty wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą przyjęcie ładunku (załadunek, rozładunek). Poza przeładunkami, wynikającymi z funkcji transportowej portów, szczególnie w chwili obecnej

szczególną uwagę zwraca się na realizację w portach usług kreuujących wartość dodaną. Postrzegana jako wszelkie operacje handlowo – manipulacyjne ładunków, takie jak: długoterminowe składowanie, pobieranie prób, sortowanie, ważenie, etykietowanie, zmiana opakowań, kompletowanie ładunków w kontenerach itp. Działania te wynikają z funkcji dystrybucyjno – logistycznej portów, która ze względu na wzrost znaczenia logistyki w usługach przeładunkowo – transportowych staje się jedną z najważniejszych funkcji portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Porty morskie, poza ładunkami obsługują także ruch pasażerski, który również wymaga odpowiedniej obsługi logistycznej, szczególnie w odniesieniu do żeglugi promowej i cruisingowej oraz modnej ostatnio turystyki wędkarskiej.

Wymagania stawiane przed portami morskimi w zakresie bycia konkurencyjnymi dla innych uczestników łańcucha logistycznego, ze względu na fakt, że są złożonymi węzłami komunikacyjnymi, charakteryzującymi się dużym nasileniem obrotów ładunkowych i ruchem pasażerów, muszą mieć przewagę z zakresu wykorzystania innowacyjnych systemów przeładunkowych i ogólnej efektywności. Przewagę tą mogą osiągnąć jedynie wtedy, gdy zainwestują w techniki szybkiego i bezpośredniego przeładunku, dającego uzyskanie maksymalnej wydajności portów w ramach istniejących uwarunkowań infrastrukturalnych. Ponadto, gdy opracują pakiet usług portowo – logistycznych, spełniających wymagania rynkowe i klientów. To właśnie ten czynnik bardzo często jest wymieniany jako obniżający pozycję konkurencyjną polskich portów. Mówi się, że porty polskie mają niedostatecznie wykształconą funkcję dystrybucyjno – logistyczną, która uniemożliwia świadczenie różnorodnych usług dodatkowych, przez co nie możliwe jest minimalizowanie kosztów logistycznych łańcucha dostaw. Zauważenie tego braku i podjęcie działań przez zarządy portów na rzecz realizacji tej funkcji stało się dla portów szansą ich aktywizacji i dalszego rozwoju. Stąd też współczesne porty morskie w ramach intermodalnych systemów transportowych koordynują przepływ ładunków i ich dystrybucję, świadcząc szeroki pakiet usług logistycznych. Jedną z nich jest ma-

⁵ Zob. S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 93.

gazynowanie, choć ostatnimi czasy w większości portów obserwowalny jest nadmiar portowego potencjału magazynowego, co jest wynikiem wzrostu ładunków skonteneryzowanych. Ponadto inne usługi logistyczne, które mogą być świadczone w portach, takie jak uszlachetnianie ładunku czy jego konfekcjonowanie, wykonywane są często poza terenem portu u finalnego producenta (na przykład kawa w workach, ziarno kakaowca). Można założyć, że lepsze wykorzystanie tych możliwości magazynowych miałyby miejsce wtedy, gdy w portach wdrożone byłyby komputerowe systemy zarządzania i obsługi stanów magazynowych, a klienci mieliby możliwość kontroli jakości składowanego towaru.

Współczesne porty zmuszone są do poszerzania swojej oferty logistycznej oraz poprawy warunków fizycznego przemieszczenia i przechowywania ładunków poprzez zapewnianie profesjonalnej działalności dystrybucyjnej, dającej możliwość zapewnienia wysokiego poziomu obsługi klientów. Jest to również wyzwanie dla polskich portów morskich, gdyż ich konkurencyjność będzie oceniana poprzez pryzmat ich zdolności dostosowawczej do europejskiego modelu zarządzania portami i integracją z krajowym systemem transportu, spedycji i logisty-

ki. W ramach uzupełnienia należy podkreślić, że jedną z niewątpliwie specyficznych usług logistycznych świadczonych w portach jest spedycja, realizowana przez spedytatorów morskich. Mogą być oni reprezentowani przez spedytatorów: portowych, morskich monomodalnych, multimodalnych (wykorzystujących transport morski) lub ponadnarodowe koncerny logistyczne.

Widoczna współcześnie tendencja rozwojowa polskich portów morskich jest bardzo ważną determinantą dla firm świadczących usługi spedycji morskiej. Wynikiem tego rozwoju jest wzrost łącznej wielkości przeładunków w czterech najważniejszych dla gospodarki polskiej portach: Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia. Taka sytuacja stwarza niewątpliwie doskonałe warunki dla rozwoju firm logistycznych w zakresie organizacji przeładunków towarów, jak i w zakresie transportu.

W przypadku Portu Szczecin usługi logistyczne w znacznej części realizowane są w obrębie dwóch głównych terminali przeładunkowo – składowych: Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o oraz Drobniaca – Port Szczecin Sp. z o.o. Pierwsza z nich świadczy szeroką gamę usług na rzecz obsługi ładunków i środków transportowych. Jej przedmiotem działal-

ności jest głównie: przeładunek, magazynowanie i składowanie towarów masowych oraz usługi na rzecz ładunku: sortowanie, kruszenie towarów masowych, jednostkowanie (paletyzowanie, big-bagowanie, przeformowywanie wiązek, unosów), znakowanie, foliowanie towarów, naprawa opakowań transportowych. Z kolei druga spółka prowadzi działalność w zakresie przeładunków, sztauerki i składowania ładunków drobnicowych. Współpracujące z tymi terminalami firmy logistyczne – spedycyjne świadczą usługi z zakresu: kontroli jakościowej i ilościowej, przygotowania kompletnej dokumentacji, nadzoru nad ważeniem, odprawą celną towaru i organizują transport drogowy lub kolejowy do poszczególnych odbiorców.

LITERATURA

1. Flejterski S., Panasiuk A., Perenc J., Rosa G., *Współczesna ekonomika usług*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2005.
2. *Kompendium wiedzy o logistyce*, praca zbiorowa pod red. E. Gołembskiej, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa-Poznań 1999.
3. Rydzkowski W. (red.), *Usługi logistyczne*, IliM, Poznań 2007.
4. Szwanowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.