

Aleksandra GRABIŃSKA<sup>1</sup>  
Joanna NOWAKOWSKA-GRUNT<sup>2</sup>  
Politechnika Częstochowska

## Spółeczna odpowiedzialność biznesu (CSR) w działalności przedsiębiorstw branży TSL w Polsce

### WSTĘP

Obserwowane w ostatnich latach tendencje do kierowania uwagi w stronę działań w zakresie odpowiedzialnego biznesu i jego wpływu na otoczenie powodują konieczność stosowania metod i narzędzi niezbędnych do zarządzania społeczną odpowiedzialnością biznesu (*Corporate Social Responsibility – CSR*). Wskazywane są zarówno ogólne wytyczne, jak i bardziej szczegółowe zasady w odniesieniu do zachowań biznesowych w formie całościowych systemów zarządzania, jak również narzędzia audytu bądź komunikacji.

### 1. BARIERY ZASTOSOWANIA WYBRANYCH STANDARDÓW W ZAKRESIE SPOŁECZNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI BIZNESU W PRZEDSIĘBIORSTWACH TRANSPORTOWYCH

Tworzone standardy CSR coraz częściej służą jako instrumenty zarządzania oraz komunikacji wartości i standardów etycznych, którymi się kierują w swej działalności. Działania takie odbywają się w powiązaniu z partnerami biznesowymi i mają na celu promowanie wartości, takich jak ochrona środowiska, prawa człowieka czy pracownicze.

Na uwagę zasługuje stosowanie raportów jako narzędzia pozwalającego na uzyskanie przekrojowego obrazu stanu zarządzania przedsiębiorstwem i przedstawiającego wyniki działalności zgodnie z założeniami odpowiedzialnego społecznie biznesu. Ta problematyka znajduje swoje odzwierciedlenie w działalności Global Reporting Initiative, stanowiącej organizację o charakterze pozarządowym, którą buduje sieć wielu interesariuszy, zaś jej misją jest tworzenie jednolitych wytycznych, dla procesów raportowania. Międzynarodowy charakter przyjętych standardów raportowania, zostaje wykorzystywany w sprawozdawczości z zakresu następujących obszarów: ekonomicznego, środowiskowego i społecznego.

Wytyczne GRI, poza zasadami i wskazówkami, zawierają schemat wskaźników, jakie przedsiębiorstwo może dobrowolnie, elastycznie i stopniowo przyjmować, także w celu podnoszenia jakości raportów.

Rozpatrując problematykę CSR w polskich przedsiębiorstwach transportowych konieczne jest zwrócenie uwagi na czynniki, które przyczyniają się do ograniczeń w tym zakresie.

Przedsiębiorstwa transportowe borykają się z problemami wynikającymi z ogólnego kryzysu gospodarczego, mimo wzrostu przewozów ładunków w transporcie samochodowym firmy coraz częściej mają trudności z płynnością finansową. Spowodowane jest to przede wszystkim wzrostem cen paliw i konkurencją ze wschodu Europy. Mniejsze firmy odczuwają szczególnie konieczność udzielania kredytów kupieckich na długi okres czasu (40 dni) swoim klientom i trudności ze ściąganiem należności, wynika to przede wszystkim ze stosowania przez nie giełd transportowych jako środka do poszukiwania partnerów w przewozach, a co jest obciążone większym ryzykiem współpracy z nierzetelnymi partnerami. Konkurencyjny rynek wymaga również ponoszenia nakładów

<sup>1</sup> Dr Aleksandra Grabińska - Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Katedra Informatyki Ekonomicznej, e-mail: aleksnowa@gmail.com

<sup>2</sup> Dr hab. inż. Joanna Nowakowska-Grunt, prof. P. Cz. - Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, e-mail: jnowakowskagrunt@gmail.com

Artykuł recenzowany.

na inwestycje we flotę pojazdów, co pozwala na uiszczanie mniejszych opłat drogowych, niż ma to miejsce w przypadku samochodów wyeksploatowanych.

Działania przedsiębiorstw transportowych skupiają się na bieżącej działalności i przetrwaniu na rynku, natomiast trudno jest im w wielu przypadkach realizować działalność dodatkową w tym obszarze, polegającą na stosowaniu systemu wskaźników i miar niezbędnych do prawidłowej oceny działań przedsiębiorstw w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu. Takie podejście, jest jednak dość nowe, nie ma jeszcze długiej tradycji, zwłaszcza w Polsce. Dopiero w 2009 roku powstało polskie tłumaczenie Wytycznych przygotowane przez PricewaterhouseCoopers we współpracy z Forum Odpowiedzialnego Biznesu, stanowiące wzorzec dla przedsiębiorstw w zakresie przygotowania raportów traktujących o tych zagadnieniach. Zasady raportowania zakładają również cykliczność i stałość procesu raportowania tak, aby możliwe stało się porównywanie rozwiązań wdrożonych w kolejnych latach.

Charakterystyczne jest, iż koncepcja społecznej odpowiedzialności biznesu w ostatnich latach nabiera znaczenia w strategiach przedsiębiorstw o charakterze międzynarodowym, co wyraża się przede wszystkim w uwzględnianiu przez te (zwłaszcza duże) przedsiębiorstwa elementów społecznej odpowiedzialności w ich działaniach strategicznych. Powoduje to wzrost zapotrzebowania na standardy funkcjonalne, a poszczególne inicjatywy zyskują na znaczeniu. Konsekwencją takich działań staje się całkowita zmiana w funkcjonowaniu oraz zintegrowanym działaniu w całej strukturze przedsiębiorstwa. Skuteczność działań podejmowanych w zakresie zintegrowanego, społecznie odpowiedzialnego biznesu wymaga konsekwentnych i długofalowych działań, a ich weryfikacja może zostać przeprowadzona dzięki zastosowaniu sprawdzonych i powszechnie uznanych standardów CSR.

## **2. SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ BIZNESU W STRATEGIACH FIRM Z BRANŻY TSL - STUDIUM PRZYPADKU**

W Polsce branża TSL w ostatnich latach staje się coraz mocniejsza. Pomimo panującego kryzysu ciągle powstają nowe inwestycje, a rynek usług związanych z TSL się powiększa. Rynek ten nie jest jednak sprzyjający dla przedsiębiorstw działających w branży. Jako czynniki działające na niekorzyść można wymienić system opłat ViaToll, rosnące ceny paliwa, ubogą infrastrukturę, na dodatek będącą często w złym stanie, a także przepisy prawne, które często uderzają w przedsiębiorców i czynią ich niekonkurencyjnymi w stosunku do przedsiębiorstw z innych krajów. Czynniki te, choć groźne i często bardzo szkodliwe, nie są na tyle mocne, aby w sposób znaczący osłabić branżę TSL. Analiza strukturalna branży TSL w Polsce w ostatnich latach wskazuje na zmiany i rosnące znaczenie zwłaszcza przedsiębiorstw średnich, zmienia się także struktura własnościowa przedsiębiorstw. Już nie tylko przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym mają dominującą pozycję na rynku usług logistycznych w Polsce. Nadal można zaobserwować postępującą konsolidację rynku, jednak zmienia ona swoje oblicze. Przedsiębiorstwa – liderzy w branży stanowią motor napędowy całej branży, przy czym „kołem zamachowym” branży stają się zwłaszcza przedsiębiorstwa średnie. Przejmują one częściowo rynek zdominowany dotąd przez podmioty duże, które nie są tak elastyczne i trudniej jest im reagować na zmieniające się oczekiwania odbiorców. Niższe jest również zadłużenie branży, gdyż częściej korzystają one z własnych źródeł finansowania. Uczestnicy rynku mają świadomość, iż rynek charakteryzuje długoletnia stabilizacja, nie jest to tylko krótkotrwała hossa, zatem w dłuższej perspektywie czasowej mogą sobie pozwolić na ostrożne inwestowanie, zwłaszcza, że prognozy mówią o wzroście w branży i systematycznym zwiększaniu liczebności floty.

Taka perspektywa wskazuje, że następuje systematyczny wzrost wyników przedsiębiorstw transportowych, co powoduje, iż mogą one zainteresować się także poprawą skuteczności swojego działania, w konsekwencji uwzględniając także elementy charakterystyczne dla społecznej odpowiedzialności biznesu.

Analiza danych uzyskanych w przedsiębiorstwach branży TSL, a zwłaszcza ich strategii funkcjonalnych wskazuje, że coraz częściej zawierają one elementy strategii CSR. Już chociażby pobieżna obserwacja stron internetowych takich przedsiębiorstw jak Raben, Pekaes czy Trade Trans

wskazuje, że są to podmioty, dla których społeczna odpowiedzialność biznesu to nie jest tylko pusty slogan.

Przykładowe działania realizowane przez przedsiębiorstwo Raben, wskazane przez nie jako element społecznej odpowiedzialności biznesu dotyczy realizowania corocznego badania satysfakcji klientów. Grupa Raben regularnie przeprowadza takie badania. Jednak, jak wskazują zarządzający przedsiębiorstwem, ankieta przeprowadzona w roku 2014 miała charakter wyjątkowy. W konsekwencji troski o środowisko naturalne kwestionariusz po raz pierwszy wypełniany był przez klientów online. Poza tym, za każde badanie, przeprowadzone wśród klientów europejskich, przedsiębiorstwo przekazało minimum 1 euro na wybraną lokalnie organizację pozarządową. Dla przykładu na Węgrzech i w Polsce kwotę uzyskaną w wyniku wypełnienia niemal 800 ankiet otrzymało Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego i akcja „Pierwszy fotelik” promująca m.in. bezpieczne przewożenie dzieci w fotelikach samochodowych. Korzyści z tego rodzaju działań uzyskały trzy strony. Po pierwsze Grupa Raben, która otrzymała informację zwrotną na temat swoich usług. Skorzystali klienci, gdyż przedsiębiorstwo zostało poinformowane o ich oczekiwaniach, a w konsekwencji podmiot mógł zaoferować udoskonalony serwis. Korzyść odnieśli także interesariusze zewnętrzni, w tym przypadku byli to najmłodsi pasażerowie, gdyż cała kwota z badania została przeznaczona na zwiększenie ich bezpieczeństwa.

Jak wskazuje badane przedsiębiorstwo, działania z zakresu CSR w chwili obecnej weszły do kanonu aktywności nowoczesnego przedsiębiorstwa. Klienci wymuszają na przedsiębiorstwie dbanie o środowisko, co jest widoczne chociażby w zapytaniach przetargowych, które otrzymuje podmiot. Klienci nie sprawdzają, czy przedsiębiorstwo spełnia normy środowiskowe, ważne dla nich jest, jakie są to certyfikaty. Nie pytają o to, czy mierzona jest emisja CO<sub>2</sub>, ale istotne jest, o ile przedsiębiorstwo planuje ją obniżyć. Świadomość klientów jest zdecydowanie wyższą, zatem elementem niezbędnym w działaniach przedsiębiorstw staje się uwzględnianie działań z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu.

## **WNIOSKI**

W dobie rozwoju różnych gałęzi transportu znaczenie transportu kombinowanego rośnie i będzie stale wzrastało. Konkurencyjność i innowacyjność rynku zmuszają przedsiębiorców do stosowania coraz nowszych rozwiązań. Ważne jest także uczestnictwo Polski w Unii Europejskiej co powoduje, iż Polska musi dostosowywać swój przemysł do standardów UE – istotnym jest wskazanie coraz większego znaczenia transportu kombinowanego dla ochrony środowiska naturalnego (głównie poprzez zmniejszenie emisji spalin o ograniczenie hałasu poprzez ograniczenie transportu drogowego). Transport kombinowany rozwija się i jego udział stale rośnie z roku na rok, nie tylko w krajach europejskich, ale także na całym świecie. Warto również odnotować dodatni wzrost przewozów kombinowanych w portach morskich w Gdyni, Gdańsku oraz w porcie Szczecin-Swinoujście.

Niewątpliwie takie czynniki jak cena, czas i niezawodność przewoźnika powodują, iż transport intermodalny stał się bardzo „atrakcyjną” gałęzią transportową. Jak również połączenie transportu morskiego, drogowego, kolejowego i rzeczno-żeglarskiego powoduje, iż udział tej gałęzi transportu stale rośnie. Intensyfikacja przewozów multimodalnych jest bez wątpienia koniecznością. Ważne jest tworzenie nowoczesnych centrów logistycznych, rozbudowa infrastruktury, a także budowa terminali do obsługi transportu kombinowanego. Są to bardzo ważne zadania na najbliższe lata. W krajach Europy Zachodniej są budowane centra logistyczne na zasadzie partnerstwa publiczno-prawnego. Tworzone są one przy udziale państwa, a także samorządów lokalnych. Bardzo istotnym byłby fakt wspierania budowy centrów logistycznych w Polsce przez instytucje rządowe, a także przez Unię Europejską. Jednocześnie za przemawia położenie Polski w centralnej części Europy, na trasie międzynarodowych korytarzy transportowych, na trasie łączących Europę Zachodnią ze Wschodnią, a także Północną z Południową.

W Polsce gęstość terminali intermodalnych na 1000 km linii kolejowych wynosi około 0,5. Natomiast we Włoszech lub Niemczech wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 2,5–3. W Polsce

istnieją 23 terminale intermodalne, natomiast prognozuje się, że powinno być około 30 takich terminali oraz około 6–7 wyżej wspomnianych centrów logistycznych, aby zaspokoić popyt na usługi transportowe. Centra te powinny być zlokalizowane w różnych miejscach w kraju, aby zapewnić optymalny zakres działalności. Wśród istniejących terminali intermodalnych w Polsce – 5 obsługuje przewóz na trasie kolej–morze–droga, a 18 jest przeznaczonych do obsługi przewozów na trasie kolej–droga. Główne terminale są rozlokowane w następujących miastach: Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Kraków, Łódź, Małaszewice, Poznań, Pruszków, Sosnowiec, Szczecin, Świnoujście, Warszawa i Wrocław. Rozwój centrów logistycznych i terminali intermodalnych wymaga współpracy różnych podmiotów takich jak: firmy transportowe i logistyczne, samorządy lokalne a także większe zakłady przemysłowe. Rozpowszechniana formuła partnerstwa publiczno-prywatnego pozwala na niezbędne zmiany mające na celu powstania usystematyzowanych projektów rozwoju sieci terminali kontenerowych i nowoczesnych baz logistycznych, co pozwoli na rozwój przewozów kombinowanych w Polsce. Jest to możliwe dzięki rozwojowi infrastruktury punktowej i liniowej, zastosowaniu powszechnie obowiązujących standardów w zakresie oznaczania ładunków i informatycznych systemów zarządzania, zapewniających kompleksową obsługę. Omówione aspekty rozwoju transportu intermodalnego w Polsce pozwalają na prognozowanie dalszego rozwoju dzięki działaniom pozwalającym wyeliminować lub ograniczyć pojawiające się bariery. Jednocześnie ten typ transportu daje możliwość szerszego zastosowania strategii CSR, dzięki wdrożeniu rozwiązań umożliwiających zwłaszcza zmniejszenie negatywnego jego wpływu na środowisko i wykorzystaniu zjawiska synergii, jako wyniku współpracy ze sobą różnych gałęzi transportu, także w obszarze CSR.

### **Streszczenie**

*Artykuł przedstawia zagadnienie społecznej odpowiedzialności biznesu CSR w strategiach przedsiębiorstw branży TSL w Polsce. W dobie rosnącej konkurencji i wzrastającej samoświadomości podmiotów gospodarczych ta problematyka nabiera szczególnego znaczenia, staje się niezbędnym elementem w funkcjonowaniu przedsiębiorstw. Klienci firm z branży TSL oczekują, że będą one coraz mniej degradowały środowisko naturalne, a ich wartości społeczne będą zbieżne ze strategiami przewidywanymi do realizacji przez prawodawstwo i ustalenia w zakresie zrównoważonego rozwoju.*

## Corporate social responsibility (CSR ) in the activity of TSL sector enterprises in Poland

### **Abstract**

*The article presents the issue of corporate social responsibility CSR business strategies TSL sector in Poland. In an era of increasing competition and increasing self-awareness of economic operators these problems is of particular importance, it becomes an essential element in the functioning of businesses. Customers TSL companies expect that they will be getting less degraded environment and their social values are consistent with the strategies envisaged for the implementation of the legislation and arrangements for sustainable development.*

### **BIBLIOGRAFIA**

1. Cleaner and Safer Road Transport, November, 2009, Brussels, [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)
2. ETSC – European Transport Safety Council, [www.etsc.eu/home.php](http://www.etsc.eu/home.php).
3. Główny Urząd Statystyczny, Transport – wyniki działalności w 2008 roku.
4. Mendelski J., Po szynach po drogach, „Wiedza i życie”, nr 11, 1997.
5. [www.eurologistics.pl](http://www.eurologistics.pl)
6. <http://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/transport-i-spedycja/item/8267-perspektywy-rynku-tsl-w-2013-roku>
7. [www.polska.raben-group.com](http://www.polska.raben-group.com)