

BINIASZ Dominika¹

Efektywność realizacji dostaw w transporcie międzynarodowym - studium przypadku

WSTĘP

Uwaga menadżerów szczególnie jest skupiona na transportowej obsłudze każdego ogniwa infrastruktury logistycznej, od wydobycia surowca aż do miejsca jego zużycia/konsumpcji.

Transport odgrywa w logistyce najważniejszą rolę, choćby dlatego, że w strukturze kosztów logistycznych koszty transportowe wynoszą do 75% kosztów ogółem [2,s.74].

Dlatego logistyka XXI wieku dąży do stworzenia nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej, poprzez połączenie infrastruktury transportowej i magazynowej, a także zintegrowanie ich z odpowiednią komunikacją międzyludzką, przy wsparciu sieci informatycznych. Warunkiem powstania owej infrastruktury jest systemowe podejście do zadań transportowych, co prowadzi do powstania systemu transportowego, który jest definiowany, jako: „uporządkowana całość wszystkich gałęzi transportu, działających z wykorzystaniem infrastruktury, na określonym obszarze, z wielkością i strukturą czynnika ludzkiego, międzygałęziowymi powiązaniem wewnątrz tej całości oraz powiązaniem całości systemu transportowego z otoczeniem”[2,s.81]. Zatem system transportowy jest uporządkowaną całością wszystkich gałęzi transportu, które działają na danym obszarze. Ujęcie transportu w kategorii systemowej ma duże znaczenie, gdyż logistykę traktuje się zawsze w owych kategoriach.

Od 2007 roku w Polsce istnieje system opisujący rodzaj działalności gospodarczej, prowadzonej przez wszystkie podmioty gospodarcze. Powstał on na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności – PKD. Działalność transportowa w systemie jest ujęta w „Sekcji H” – Transport i gospodarka magazynowa, obejmuje ona 5 działów [4]:

- 49 – transport lądowy oraz transport rurociągowy,
- 50 – transport wodny,
- 51 – transport lotniczy,
- 52 – magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport,
- 53 – działalność pocztowa i kurierska.

Sekcja ta obejmuje [4]:

- działalność związaną z przewozem osób lub towarów realizowaną przez transport kolejowy, rurociągowy, drogowy, wodny lub powietrzny,
- działalność wspomagającą przewozy świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp. terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków,
- wynajem sprzętu transportowego z kierowcą lub załogą,
- działalność pocztową i kurierską.

Dział oznaczony jest dwucyfrowym kodem numerycznym, dzieli ogólną zbiorowość na 88 zgrupowanych rodzajów działalności, na które składają się czynności według cech mających zasadnicze znaczenie zarówno przy określaniu stopnia podobieństwa, jak i przy rozpatrywaniu stopnia podobieństwa, jak i przy rozpatrywaniu powiązań występujących w gospodarce narodowej [5].

Każdy z działów dzieli się na poszczególne podklasy, wprowadzone aby wyodrębnić rodzaj działalności, który jest charakterystyczny dla polskiej gospodarki oraz jest przedmiotem obserwacji statystycznych.

¹ Politechnika Opolska, Wydział Inżynierii Produkcji i Logistyki, Instytut Innowacyjności Procesów i Produktów, Katedra Zarządzania Projektami, adiunkt, d.biniasz@po.opole.pl

1. TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY

Podstawą każdego systemu logistycznego jest system transportowy, czyli uporządkowany zespół wszystkich gałęzi transportu działających na określonym terenie.

Współczesne procesy transportowe, charakteryzują się znaczącą spójnością, są zintegrowane między sobą, mają charakter wielodziałaniowy i przede wszystkim stanowią podstawę funkcjonowania międzynarodowych łańcuchów dostaw [3,s.107].

Na międzynarodowy system transportowy muszą składać się minimum dwa krajowe systemy transportowe. Może on obejmować swoim zasięgiem cały świat, kontynent, ugrupowanie gospodarcze lub grupę państw. Transport międzynarodowy ma niezwykle wpływ na kształtowanie się międzynarodowej wymiany handlowej. Wielką rolę mają tutaj koszty przewozu zależne od gałęzi transportu oraz wykorzystanej technologii.

1.1. Uczestnicy międzynarodowego rynku transportowego

Pojęcie rynku zmieniało się i zmienia się nadal, dlatego nie można jednoznacznie określić co ono oznacza. Dzieje się tak ze względu na ciągłe doskonalenie i wykształcanie się form, instrumentów oraz instytucji gospodarowania. Rynek ma wiele znaczeń, począwszy od miejsca wymiany dóbr i usług, aż po proces, w którym kupujący i sprzedający decydują o cenach oraz ilościach towarów kupowanych lub sprzedawanych. Jednak, aby uruchomić działanie mechanizmów rynkowych musi zaistnieć potrzeba produktów i usług, w naszym wypadku usług transportowych. W wymianie uczestniczą nabywcy (konsumenty) oraz sprzedawcy (producenci). Można powiedzieć, iż ich motywacje oraz cele są skrajnie różne. Ci pierwsi pragną bowiem nabyć określoną usługę transportową w wymaganej dla siebie ilości po możliwie najniższej cenie, a drudzy przeciwnie – pragną sprzedać możliwie jak najwięcej usług, w granicach ich zdolności przewozowej, uzyskując możliwie najwyższą cenę [14,s.56].

Każdy z uczestników transakcji dąży do maksymalizacji swoich zysków. Nabywca staje się konkurentem innego nabywcy, przy poszukiwaniu korzystnych rozwiązań. Podobnie dzieje się z dostawcami usług transportowych, panuje pomiędzy nimi zacięta rywalizacja o nabywców oferowanych usług. Dzięki zdolności uczestników rynku do zmiany decyzji o cenie, jakości i ilości nabywanych/sprzedawanych usług transportowych powstaje konkurencja. Jest ona uruchamiana przez treść, dostęp oraz szybkość i swobodę przepływu informacji. Pod jej wpływem uczestnicy rynku konkurują poprzez korekty swoich decyzji. Dzięki temu ekonomiści postrzegają rynek jako proces. Zatem możemy powiedzieć iż międzynarodowy rynek transportowy to: „proces, poprzez który sprzedający i kupujący usługi transportowe, określając cenę, ilość oraz ich rodzaj, podejmują decyzje o ich nabyciu bądź sprzedaży” [14,s.58].

Na rynku transportowym działa wiele różnych firm, które oferują różnego rodzaju usługi. Uczestnikami międzynarodowego rynku transportowego są [por.14,ss.58-63]:

- załadownicy – czyli nabywcy usługi, reprezentują stronę popytu. Mogą to być producenci dóbr, surowców, towarów wysoko przetworzonych, przedsiębiorstwa handlowe. Zajmują oni silną pozycję na rynku międzynarodowym, Daje ją im możliwość dyktowania przewoźnikom swoich warunków co do usługi, dzięki zróżnicowanej ilościowo i jakościowo podaży usług transportowych, a także to, że zrzeczają się w różnego typu radach o zasięgu regionalnym, krajowym lub międzynarodowym, dzięki czemu przewożą stale duże partie dóbr o znacznej wartości;
- przewoźnicy – reprezentują stronę podaży, produkują, oferują oraz wykonują usługi transportowe. Także mają znaczącą pozycję na rynku jak załadownicy. Mogą starać się dyktować swoje warunki co do ceny oraz sposobu wykonania przewozu, jednak ich siła oddziaływania na uczestników rynku jest zmienna tak jak ich pozycja na nim;
- pośrednicy – jest to stała grupa przedsiębiorstw na międzynarodowym rynku transportowym, której zadania oraz funkcje są zróżnicowane. Można je podzielić na przedsiębiorstwa:
 - reprezentujące interesy właścicieli ładunków (załadowców): przedstawicielem tej grupy jest spedycja międzynarodowa,

- reprezentujące interesy obu stron rynku (przewoźników oraz załadowców): przedstawicielem w transporcie morskim jest makler frachtujący,
- będące przedstawicielami bądź działające w imieniu jednej ze stron rynku: przykładami są tu agenci transportowi, handlowi, celni, ubezpieczeniowi, ich zadaniem jest wykonanie określonej czynności oraz reprezentowanie na rynku swojego zleceniodawcy, za swoją pracę pobierają prowizję.

Pośrednicy tworzą własne zrzeszenia zawodowe, dzięki temu wzmacniają swój prestiż oraz pozycję na międzynarodowym rynku. Warto zauważyć, iż ze względu na utrudnienia i komplikacje w wielu zagadnieniach dotyczących transportu ich rola stale rośnie.

Międzynarodowy rynek transportowy jest zależny od popytu tak, jak każdy inny rodzaj rynku. Poziom elastyczności popytu określa istotne cechy strategii, które są stosowane przez jego uczestników. Możemy na nim znaleźć różne struktury rynkowe, owe zróżnicowanie jest wynikiem nienajlepszego działania mechanizmów rynkowych w sektorze transportu.

1.2. Podstawowe ustawy i konwencje działalności transportowej i spedycyjnej

Operatorzy logistyczni organizując krajowy lub międzynarodowy łańcuch dostaw, muszą podporządkować się wielu regulacjom. Są oni zobowiązani do przestrzegania owych zasad, które dotyczą m.in. używanych samochodów, czasu pracy kierowców, konsekwencją jest wzrost kosztów procesu transportu na danym rynku transportowym. Za najważniejszy instrument regulujący stosunki międzynarodowe uważa się umowy międzynarodowe zwane konwencjami.

Za umowę międzynarodową uważa się zgodne oświadczenie woli (porozumienie) co najmniej dwóch podmiotów prawa międzynarodowego (przede wszystkim: państw lub organizacji międzynarodowych) regulowane przez prawo międzynarodowe i wywołujące skutki w sferze prawa międzynarodowego, niezależnie od tego czy jest ujęte w jednym, czy większej liczbie dokumentów, i bez względu na jego nazwę [13,s.218].

Stwarzają one ramy funkcjonowania transportu, przez co tworzą także ramy konstruowania systemów logistycznych oraz wpływają na ich efektywność.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę najważniejszych aktów prawnych regulujących działalność transportową i spedycyjną. Zaprezentowane konwencje, umowy, ustawy i rozporządzenia zostały usystematyzowane według poszczególnych gałęzi transportu.

Transport drogowy

Do najważniejszych aktów prawnych regulujących międzynarodowy transport samochodowym należą:

Konwencje wiedeńskie – dnia 8 listopada 1968 r. w Wiedniu sporządzono Konwencję o ruchu drogowym oraz Konwencję o znakach i sygnałach drogowych. Strony ww. konwencji zgodziły się na ujednoczenie zasad ruchu drogowego zawartych w przepisach krajowych, tak aby ułatwić ruch międzynarodowy. Strony zobowiązały się również do uznania krajowych dokumentów: rejestrujących pojazd oraz prawa jazdy krajowego lub międzynarodowego. Choć nie dotyczy ona bezpośrednio przedsiębiorstw transportowych, zobowiązuje kierowcę (przewoźnika) do przestrzegania przepisów krajowych w danym państwie, które podpisało Konwencję. Podstawowe przepisy zasad ruchu drogowego powinny być identyczne z tymi obowiązującymi w kraju, z którego pochodzi. Wyjątkami są dopuszczalna prędkość oraz dopuszczalny poziom alkoholu w organizmie kierowcy.

Konwencja TIR – konwencja celna powstała w Genewie 14 listopada 1975 r., jej stronami jest większość krajów Europejskich oraz państwa członkowskie Wspólnoty Niepodległych Państw. Dotyczy międzynarodowego przewozu towarów transportem drogowym. Jej celem jest ułatwienie transportu towarów dzięki uproszczeniu wymogów celnych. Podstawowym dokumentem jest karnet TIR, służy on jako zabezpieczenie celne (maksymalna kwota to 50 000 USD na jeden karnet), zagwarantowane przez organizację wystawiającą. W Polsce jest to Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD).

Konwencja CMR – podpisano ją w Genewie w 1956 r.. Określa zasady, prawa oraz obowiązki stron umowy oraz odpowiedzialność przewoźnika za zniszczenie towaru (maksymalna kwota to 25

franków szwajcarskich za kilogram wagi brutto). Polska przyjęła ją 14 września 1962 r.. Konwencja nie stosuje się do przewozów zwłok, transportu mienia przesiedlenia oraz przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych.

Konwencja ADR – podpisana w Genewie 30 września 1957 r., przyjęta przez Polskę w 1975 r. Dotyczy ona Międzynarodowych Drogowych Przepisów Transportów Towarów Niebezpiecznych. Określa ona rodzaje towarów niebezpiecznych oraz sposób ich pakowania, oznaczania, rozmieszczania oraz przewożenia. Co dwa lata jej przepisy są nowelizowane. Substancje i artykuły niebezpieczne zostały w niej podzielone na dziewięć klas [por. 13,s.219, 7,s.58]:

1. Substancje i przedmioty wybuchowe,
2. Gazy,
3. Towary ciekłe łatwopalne,
- 4.1. Łatwopalne ciała stałe,
- 4.2. Towary samozapalne,
- 4.3. Substancje wydzielające gazy zapalne przy zetknięciu z wodą,
- 5.1. Substancje utleniające,
- 5.2. Nadtlenki organiczne,
- 6.1. Towary toksyczne,
- 6.2. Towary zakaźna,
7. Substancje radioaktywne,
8. Towary żrące,
9. Inne różne substancje i artykuły niebezpieczne.

Konwencja określa również warunki przewozu poszczególnych grup towarów; warunki techniczne pojazdów, przyczep, cystern, naczep itp.; oznakowanie pojazdów oraz dodatkowe wyposażenie; warunki załadunku i wyładunku towarów; zakazy przewożenia w jednym pojeździe ładunków; wymagania co do osób przewożących towary oraz potrzebną dokumentację.

Konwencja AETR – podpisana w Genewie 1 lipca 1970 r., obowiązuje od stycznia 1976 r., w Polsce zaś od 1999 r. Jest to umowa europejska regulująca czas pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe pasażerów i towarów. Określa ona m.in. wiek kierowców; maksymalny czas jazdy; przerwy w jeździe; metody kontroli oraz wykorzystanie urządzeń kontrolnych czasu pracy kierowców.

Umowa o czasie pracy kierowców – weszła w życie z dniem 1 maja 2004 r. Art. 6 określa, iż „czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności [13,s.221]:

- prowadzenie pojazdu,
- załadunek i rozładunek oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem,
- nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym,
- czynności spedycyjne,
- obsługę codzienną pojazdów i przyczep,
- inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy,
- niezbędne formalności administracyjne,
- utrzymanie pojazdu w czystości.

Kierowcy są zobowiązani do rejestrowania czasu pracy w każdym dniu, w którym prowadzą oni pojazd samochodowy. Rejestr odbywa się na tzw. „wykresówkach, czyli traczkach z tachografów analogowych lub tachografach cyfrowych”[13,s.222]. Każdy pojazd musi mieć urządzenie kontrolne, które jest obowiązkowo kalibrowane co dwa lata.

Konwencja ATP – obowiązuje od 21 listopada 1976 r., dotyczy Międzynarodowych Przewozów Łatwo Psujących się Towarów Żywnościowych oraz Specjalnych Środków Transportu Przeznaczonych do tych Przewozów. Stosuje się ją do: przewozów wykorzystujących transport drogowy lub kolejowy albo obydwie wymienione (transport kombinowany); a także do przewozów morskich do 150 km, jeśli transport odbywa się bez przeładunku do środków przewozu lądowego lub poprzedza bądź następuje po nich przewóz lądowy, albo są one realizowane pomiędzy takimi

przewozami. Konwencji nie stosuje się do towarów: nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi; przewożonych drogą powietrzną; zaliczanych do innej grupy towarów (np. lekarstwa). Określa ona warunki zakresu temperatur dla ładunków zamrożonych, głęboko zamrożonych oraz schłodzonych; określa normy techniczne wydajności cieplnej pojazdów i kontenerów chłodni izotermicznych; ustala sposób certyfikowania oraz testowania wyposażenia pojazdów przez władze krajowe; gwarantuje uznawanie owych certyfikatów przez inne państwa.

Umowa INTERBUS – obowiązuje od 1 stycznia 2003 r., dotyczy międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami. Została stworzona w celu ujednoczenia zasad wykonywania tych przewozów. Ma na uwadze [13,s.223]:

- promowanie rozwoju transportu międzynarodowego,
- ułatwianie turystyki i wymiany kulturalnej.
- wymianę oraz zachowanie doświadczeń w zakresie przewozów osób,
- ujednoczenie zasad proceduralnych w sprawach zezwoleń i uprawnień przewozowych,
- ujednoczenia przepisów technicznych dla pojazdów,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz ochronę środowiska,
- ujednoczenie przepisów dotyczących pracy załóg, dokumentów, przeprowadzania kontroli, kar itp.

Umowy dwustronne – są to umowy oraz porozumienia podpisane pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, a ministrami państw, z którymi są one zawarte. Strony owych umów i porozumień tworzą Komisję Mieszaną, która zajmuje się realizacją ich postanowień. Strony informują się wzajemnie o wszelkich nieprawidłowościach, trudnościach, osiągniętych celach, zmianach przepisów prawnych.

Ustawa o transporcie drogowym – z dnia 6 września 2001 r. określa zasady podejmowania i wykonywania [1]: krajowego transportu drogowego, międzynarodowego transportu drogowego, niezarobkowego krajowego przewozu drogowego, niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

Transport kolejowy

W międzynarodowym transporcie kolejowym funkcjonują następujące regulacje prawne:

Konwencja Berneńska – uchwalona w 1890 r., dotyczy przewozów towarów kolejami (CIM). W 1924 r. podpisano drugą Konwencję berneńską o przewozie osób i bagażu kolejami (CIW).

Konwencja COTIF – podpisano ją w 1980 r., dotyczy międzynarodowych przewozów kolejami. Stanowią ją kraje europejskie oraz pozaeuropejskie. Jej integralną częścią jest konwencja CIM. Przewozy odbywają się wyłącznie pomiędzy stacjami międzynarodowymi dopuszczonymi do komunikacji CIM oraz za pośrednictwem listu przewozowego CIM.

RID – ustalony 9 maja 1980 r. regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, jest załącznikiem C do konwencji COTIF. RID określa [12]:

- towary niebezpieczne, które nie są dopuszczone do przewozu międzynarodowego;
- towary niebezpieczne, które są dopuszczone do przewozu międzynarodowego oraz przypisane do nich warunki (z uwzględnieniem wyłączeń) dotyczące w szczególności:
 - klasyfikacji towarów, w tym kryteriów klasyfikacyjnych oraz odpowiednich metod badawczych;
 - używania opakowań (obejmujące pakowanie razem);
 - używania cystern (obejmujące ich napełnianie);
 - procedur wysyłkowych (obejmujące oznakowanie i stosowanie nalepek ostrzegawczych na sztukach przesyłki i na jednostkach transportowych, a także wymaganych dokumentów i informacji);
 - przepisów z zakresu konstrukcji, badania i dopuszczania opakowań i cystern;
 - używania jednostek transportowych (w tym załadunku, ładowania razem i rozładunku).

Umowa SMGS – powstała w 1951 r., dotyczy międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej. Określa dwa rodzaje przesyłek: zwyczajne oraz pośpieszne.

Umowa AGC oraz AGTC – są to umowy europejskie, które powstały w Genewie. Pierwsza 31 maja 1985 r., dotyczy głównych międzynarodowych linii kolejowych. Określa podstawowe parametry kolei

(m.in. prędkość, nacisk na osie). Druga z 1 lutego 1991 r., dotyczy ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego oraz obiektów towarzyszących. Ich celem jest poprawa atrakcyjności transportu kolejowego.

Transport morski

Międzynarodowy przewóz ładunków drogą morską podlega następującym konwencjom:

Konwencja Helsińska (Helcom) – sporządzona 9 kwietnia 1992 r., dotyczy ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Wyznacza główne cele wieloletniej ochrony morza oraz działania zmierzające ku poprawie jakości środowiska morskiego Bałtyku.

Konwencja IMGDGC (ang. *International Maritime Dangerous Goods Code*) – są to międzynarodowe przepisy dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych drogą morską. Stanowi jednolity międzynarodowy system kodów znakowania towarów transportowanych drogą morską. Prace nad kodami rozpoczęto w 1960 r., a za ich opracowywanie i aktualizację, która odbywa się co dwa lata, odpowiada International Maritime Organization (IMO).

Transport wodny śródlądowy

Międzynarodowy transport śródlądowy jest regulowany przez:

ADN/ADNR – europejska umowa dotycząca głównych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu. Ma celu na koordynację działań prowadzących do powstania europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Wyróżnia ona siedem klas dróg, które muszą spełniać określone wymogi. Pory muszą mieć ujednolicone parametry infrastrukturalne i operacyjne.

NAIDES – (Nawigacja Śródlądowa: działania i rozwój w Europie) ogłoszony 17 stycznia 2006 r. zintegrowany program działań prowadzących do rozwoju żeglugi śródlądowej w Europie. Skupia się na pięciu obszarach strategicznych [15,s.178]:

- stworzenie korzystnych warunków dla świadczenia usług i przyciągania nowych rynków,
- stymulowanie modernizacji o unowocześnienie floty, przyciąganie nowej siły roboczej oraz zwiększenie inwestycji w kapitał ludzki,
- promowanie żeglugi śródlądowej, jako korzystnego partnera w interesach poprzez stworzenie sieci promocyjnej,
- zapewnienie odpowiedniej infrastruktury śródlądowej.

Transport lotniczy

Międzynarodowe przewozy lotnicze podlegają następującym przepisom prawa:

DGR (ang. *Dangerous Goods Regulations*) – stanowi zbiór przepisów dotyczących sposobu przewozu oraz dokumentowania międzynarodowego transportu lotniczych przesyłek towarów niebezpiecznych (IATA DGR). Owe przepisy obowiązują wszystkich członków Międzynarodowego Zrzeszenia Transportu Lotniczego – IATA.

Konwencja Warszawska – podpisana 12 października 1919 r., dotyczy zasad wykonywania przewozów pasażerskich i towarowych. Reguluje ona następujące zadania [13,s.228]:

- definiuje międzynarodowy przewóz, która to definicja rozstrzyga o zakresie stosowania konwencji;
- ujednolica dokumenty przewozowe;
- ujednolica zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego;
- określa sposób dochodzenia roszczeń;
- przesądza o nieważności klauzul umownych uchylających zastosowanie postanowień tejże Konwencji.

Konwencja Chicagowska – podpisana 7 grudnia 1944 r., dotyczy międzynarodowe lotnictwa cywilnego. Podstawowy akt prawny normujący międzynarodową działalność lotnictwa cywilnego. Jej przepisy dotyczą m.in. rejestracji samolotów, uznawania licencji i certyfikatów przez strony Konwencji, standardów i metod postępowania, zwierzchnictwa nad przestrzenią powietrzną.

Spedycja międzynarodowa

Przyjmuje się, że pierwsze podmioty typowo spedycyjne funkcjonowały w Europie Zachodniej już w początkach XVI wieku [6,s.11].

Pierwsze tego typu przedsiębiorstwa zajmowały się transportem lądowym, głównie konnym, również rozwijał się handel morski początkowo na morzu Śródziemnym, później w basenie oceanu Atlantyckiego, Pacyfiku oraz Indyjskiego. Wraz z upływem czasu oraz postępem technologii obszar usług spedycyjnych uległ znacznemu poszerzeniu, dzięki czemu obecnie spedycja jest podstawą logistyki.

Jako definicję można przyjąć iż „spedycja jest to usługa, polegająca na zorganizowaniu przemieszczenia ładunku przy wykorzystaniu odpowiednio dobranych dróg, środków i sposobów transportu, w wyniku czego następuje dostarczenie towaru od nadawcy do odbiorcy”[10,s.246].

Zaś spedytor to osoba, która „zawodowo, komercyjnie oraz we własnym imieniu, ale na rachunek zleceniodawcy, podejmuje się zorganizować wysyłkę lub odbiór towarowej przesyłki oraz przeprowadzić wszystkie inne czynności związane z jej obsługą i przewozem”[6,s.11].

Z definicji wynika, iż zadaniem spedytora jest jedynie zorganizowanie owego przemieszczenia towaru w odpowiednim miejscu i czasie za odpowiednią zapłatą. Przedsiębiorstwo spedycyjne nie jest przewoźnikiem, lecz jedynie organizatorem zlecającym przewóz oraz czynności mu towarzyszące, jak: przewóz, przeładunek, składowanie itp. przedsiębiorstwu przewozowemu. Zakres świadczeń spedycyjnych obejmuje [9,ss.310-311]:

- przyjęcie towaru i jego opakowanie,
- sprawdzenie prawidłowości zlecenia, danych i dokumentów,
- sprawdzenie stanu przesyłki, jej masy, liczby sztuk, stanu opakowania i zaadresowania,
- wypełnienie dokumentów przewozowych,
- ustalenie sposobu przewozu i zamówienie potrzebnych środków przewozowych,
- prawidłowe przygotowanie do przewozu, przekazanie i załadowanie ładunku na środek transportowy,
- nadzór nad prawidłowym przebiegiem procesu przewozowego, przyjęcie ładunku ze środka transportowego i jego rozładunek,
- zawiadomienie zleceniodawcy o nadejściu przesyłki,
- pobieranie próbek i kontrolę jej stanu, masy, liczby sztuk i zgodności z innymi danymi wskazanymi w dokumentach przewozowych lub handlowych,
- składowanie przesyłek,
- regulowanie formalności i należności celnych,
- ustalenie taryf, roszczenie i zapłatę przewoźnego,
- dokonywanie czynności prawnych (np. ubezpieczanie ładunku),
- sporządzenie odpowiednich protokołów dotyczących szkody w razie jej powstania i niezwłoczne zawiadomienie o tym zleceniodawcy.

W praktyce wiele firm spedycyjnych świadczy również usługi przewozowe, przejmując wszelkie obowiązki i odpowiedzialność. Z powodu rozmaitych potrzeb klientów usługi spedycyjne, czyli „czynności wykonywane przez przedsiębiorstwo spedycyjne dla jednego klienta w ramach jednego zlecenia spedycyjnego”[11,s.311], są bardzo zróżnicowane. Żeby połączyć wykonywane zadania w jednorodne grupy, stosuje się następujące kryteria podziału, ze względu na [8,s.25]:

- zakres działalności – spedycja własna i publiczna,
- obsługiwana gałąź transportu – spedycja kolejowa, samochodowa, lotnicza, żegluga śródlądowej i morskiej,
- sferę działalności – spedycja krajowa i międzynarodowa,
- miejsce prowadzenia działalności – spedycja portowa, dworcowa, graniczna itp.,
- specjalizację czynności spedycyjnych – spedycja celna, przeładunkowa, wysyłkowa, odbiorcza, związana z obsługą przesyłek drobnych itp..

Wraz z rozwojem krajowej oraz międzynarodowej wymiany towarowej wyodrębnia się coraz to nowe czynności, którymi zajmują się przedsiębiorstwa spedycyjne. W działalności spedycyjnej międzynarodowej istotną rolę odgrywa dokumentacja wymagana do przewozu przesyłek, ubezpieczenia ich czy odprawy celnej oraz prowadzenie rozliczeń walutowych. Niezwykle ważne jest także poradnictwo transportowe, szczególnie przy przewozach międzynarodowych, które pozwala na

uniknięcie błędów przy zawieraniu kontraktów handlowych. Do podstawowych zadań spedytora międzynarodowego należą [10,ss.247-248]:

- udzielanie zleceniodawcy porad i konsultacji co do warunków transportu zarówno przed zawarciem kontraktu handlowego, jak i w trakcie jego z realizacji; chodzi przede wszystkim o koszty transportu, podział gestii transportowej, wybór przewoźnika oraz dróg przewozu;
- udzielanie porad, jak przygotować towar do wysyłki oraz jak wypełnić odpowiednie dokumenty;
- zawarcie korzystnych umów o przewóz, przeładunek czy składowanie;
- koordynacja i synchronizacja realizacji wymienionych umów;
- odbiór przesyłki od zleceniodawcy lub wskazanego przez niego miejsca;
- dostarczenie w tym celu środka transportu (ewentualnie wraz z kontenerem) w celu załadunku towaru;
- wysłanie przesyłki;
- nadzór nad przebiegiem procesu transportowego i przekazywanie na ten temat informacji zleceniodawcy;
- wykonanie czynności dodatkowych, np. zgłoszenie towaru do odprawy celnej, zlecenie próbobrania, ubezpieczenie towaru (tylko na wyraźne polecenie zleceniodawcy lub za jego zgodą), przeładunek, składowanie, pakowanie, konfekcjonowanie, oznakowanie, dystrybucja, działania logistyczne;
- włączenie małej przesyłki drobnicowej do przesyłki zbiorowej;
- regulowanie należności z tytułu kosztów przewozu oraz innych czynności i usług zleconych do wykonania przez spedytora, w związku z przemieszczeniem ładunku;
- dochodzenie w imieniu klienta ewentualnych roszczeń wysuwanych w stosunku do wykonawców procesu transportowego.

Tak więc spedytora na podstawie wymagań zleceniodawcy (profesjonalizm operatywność, lojalność, dostępność, dbałość o interesy zleceniodawcy, terminowość, kompleksowość i niezawodność działań itp.), potrzeb ładunku oraz warunków panujących na rynku transportowym, projektuje indywidualny proces transportowy oraz nadzoruje jego realizację.

2. CHARAKTERYSTYKA PRZEPROWADZONYCH BADAŃ

Na potrzeby artykułu wyselekcjonowano badania własne dotyczące analizy czynników wpływających na efektywność usługi transportowej Firmy X (nazwa nie została podana na prośbę kierownictwa firmy). Firma X została założona w 1992 r. przez kierowcę samochodów ciężarowych oraz jego córkę. Zaczęło się od jednego auta ciężarowego do przewożenia materiałów sypkich oraz wykonywania usług jedynie na terenie Polski. W czasie, gdy rynek transportowy prężnie się rozwijał, firma również się powiększała, pozyskiwała nowych klientów i kupowała nowe auta. Na początku 2000 r. postanowili poszerzyć zakres swojej działalności o transport międzynarodowy. Od tamtej pory wykonują usługi transportowe do Niemiec, Francji Hiszpanii oraz Włoch. Transport krajowy zszedł na dalszy plan, obecnie odbywa się on jedynie posiłkowo. Od początku 2014 roku w firmie wprowadzono systemem FMS TRANSICS wspomagający planowanie transportu. Przed wprowadzeniem nowego systemu wszystko odbywało się ręcznie, spedytory ustalali listy wyjazdów na każdy dzień, z rozpisanymi datami i miejscami, gdzie będą znajdowały się auta, z czego tworzone tygodniowe plany. Obecnie, dzięki systemowi TRANSICS spedytora może sprawnie zarządzać transportem, flotą, kierowcami, ładunkami i zamówieniami w skali międzynarodowej.

Przeprowadzono ankietę badawczą, w której pracownicy firm współpracujących z Firmą X określali poziom ważności wyszczególnionych czynników oraz stopień spełniania ich przez Firmę X. W badaniu wzięło udział 16 firm z różnych branż, większość z nich zajmuje się działalnością produkcyjną, jak również handlową. Badania ankietowe przeprowadzono w miesiącach listopad-grudzień 2014 roku. Ankietę wypełniali pracownicy zajmujący stanowiska spedytora, asystentów, logistyków oraz prezesów. W ankiecie uwzględniono takie czynniki, jak: punktualność dostaw, czas realizacji zlecenia, kompletność dostawy, brak uszkodzeń ładunku, gotowość do przyjmowania nagłych i nieplanowanych zleceń, fachowość i kompetencje pracowników, dostępność taboru, pełne

wywiązywanie się ze zobowiązań, kompleksowość usług, zdolność rozwiązywania reklamacji i sporów, możliwości kontaktu z firmą, używane systemy informatyczne.

Każdy z nich został oceniony według pięciostopniowej skali punktowej, której szablon z kwestionariusza ankiety przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Ankieta określająca wpływ poszczególnych czynników na efektywność realizacji usługi transportu

Czynniki wpływające na efektywność realizacji usługi transportu	Proszę zaznaczyć krzyżykiem „X”									
	Wpływ czynnika na efektywność realizacji usługi transportu					Poziom spełnienia czynnika przez Firmę X				
	1 pkt. – czynnik nieważny 2 pkt. – mało ważny 3 pkt. – dosyć ważny 4 pkt. – bardzo ważny 5 pkt. – niezwykle ważny					1 pkt. – poziom znikomy 2 pkt. – słaby 3 pkt. – akceptowalny 4 pkt. – dobry 5 pkt. – bardzo dobry				
1. Punktualność dostaw	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
2. Czas realizacji zlecenia	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
3. Kompletność dostawy	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
4. Brak uszkodzeń ładunku	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
5. Gotowość do przyjmowania nagłych i nieplanowanych zleceń	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
6. Fachowość i kompetencja pracowników	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
7. Dostępność taboru	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
8. Pełne wywiązywanie się z zobowiązań	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
9. Kompleksowość usług	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
10. Zdolność rozwiązywania reklamacji i sporów	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
11. Możliwości kontaktu z firmą	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□
12. Używane systemy informatyczne	1□	2□	3□	4□	5□	1□	2□	3□	4□	5□

Udzielone odpowiedzi pozwoliły uszeregować czynniki wpływające na efektywność usługi transportu według przypisanej im średniej ważności (suma punktów, jaką uzyskał dany czynnik/ilość ankietowanych osób). Uzyskane wyniki przedstawia graficznie rysunek 1.

Z wykresu wynika, że najważniejszymi czynnikami wpływającymi na efektywność usługi transportu są:

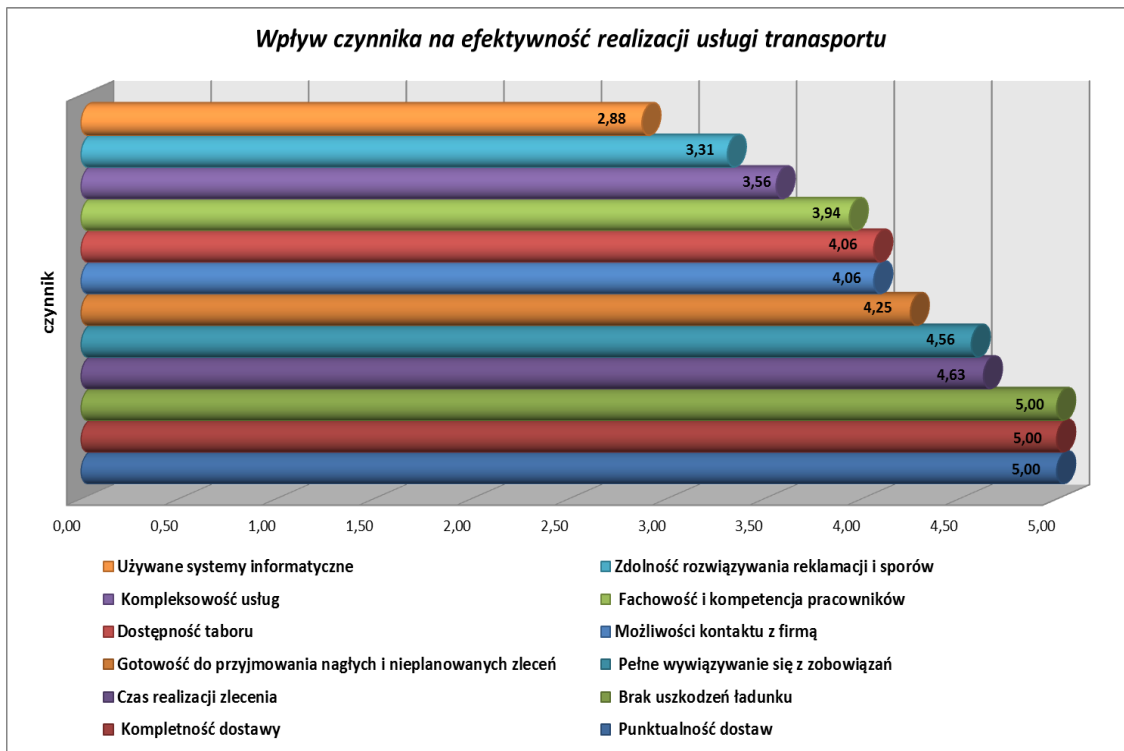
- punktualność dostaw – **5 pkt.**,
- kompletność dostaw – **5 pkt.**,
- brak uszkodzeń ładunku – **5 pkt.**,
- czas realizacji zlecenia – **4,63 pkt.**,
- pełne wywiązywanie się ze zobowiązań – **4,56 pkt.**

Bardzo ważnymi czynnikami są również: gotowość do przyjmowania nagłych i nieprzewidzianych zleceń **4,25 pkt.** oraz możliwości kontaktu z firmą, czy dostępność taboru, średnia wartości dla tych czynników to **4,06 pkt.**

Duże znaczenie respondenci przywiązują również do takich czynników, jak: fachowość i kompetencje pracowników (**3,94 pkt.**), kompleksowość usług (**3,56 pkt.**), czy zdolność rozwiązywania reklamacji i sporów (**3,31pkt.**).

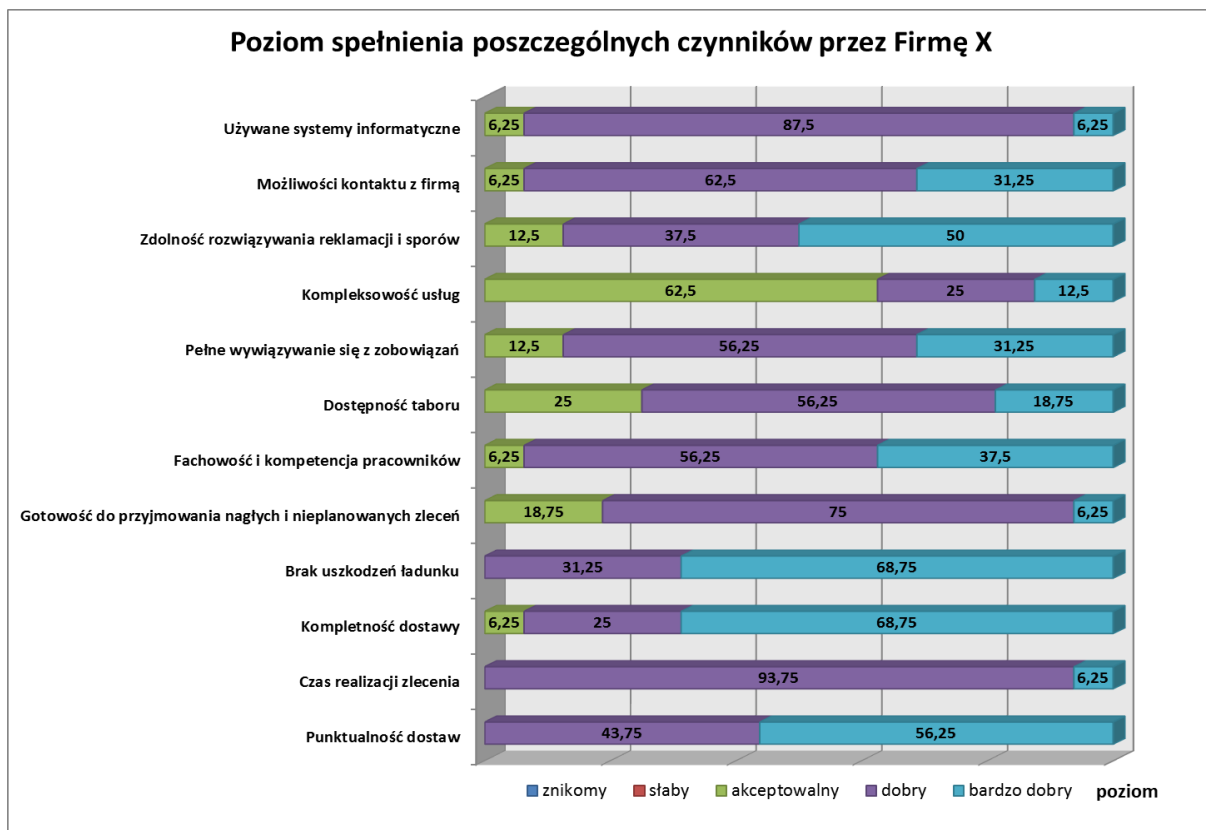
Według respondentów mało ważnym czynnikiem są wspomagające działalność firmy - używane systemy informatyczne (**2,88 pkt.**).

Warto zauważyć, iż przedsiębiorstwa biorące udział w badaniu uznały, że wszystkie zaproponowane czynniki w mniejszym bądź większym stopniu wpływają na efektywność usługi transportu, ponieważ żaden z czynników nie uzyskał oceny poniżej **2 pkt.**, co oznaczałoby, iż jest on nieważny.



Rys. 1. Zestawienie czynników wpływających na realizację usługi transportu

Analizując kolejno, w jakim stopniu dane czynniki są realizowane w Firmie X, otrzymano następujące wyniki przedstawione na rysunku 2.



Rys. 2. Zestawienie poziomu spełnienia poszczególnych czynników przez Firmę X

Pytanie o ocenę poziomu spełnienia poszczególnych czynników przez Firmę X miało na celu przedstawienie tych czynników, na które przedsiębiorstwo powinno zwrócić szczególną uwagę, aby poprawić efektywność swoich usług.

Z badań wynika, iż najczęściej zastrzeżeń wśród respondentów budziła kompleksowość usług, aż **62,5%** ankietowanych uznało ją jedynie, jako akceptowalną. Na drugim miejscu czynników zaledwie akceptowalnych znalazła się dostępność taboru (**25%**). Innymi czynnikami do poprawy według respondentów są gotowość do przyjmowania nagłych i nieplanowanych zleceń (**18,75%** - poziom akceptowalny) oraz pełne wywiązywanie się z zobowiązań (**12,5%** - poziom akceptowalny).

Należy zwrócić uwagę na to, iż zdecydowana większość czynników związanych z obsługą zleceń (punktualność dostaw, czas realizacji zlecenia, kompletność dostaw, brak uszkodzeń ładunku) została uznana, jako bardzo dobre lub dobre. Warto zaznaczyć, iż żaden czynnik nie został oceniony na poziomie znikomym ani słabym, przez co można powiedzieć, że oferowane przez Firmę X usługi są na dobrym poziomie i wymagają niewielkich ulepszeń.

WNIOSKI

Analizując przeprowadzone badania własne sformułowano następujące wnioski końcowe:

- najważniejszymi czynnikami wpływającymi na efektywność usługi transportu są:
 - punktualność dostaw – **5 pkt.**,
 - kompletność dostaw – **5 pkt.**,
 - brak uszkodzeń ładunku – **5 pkt.**,
 - czas realizacji zlecenia – **4,63 pkt.**,
 - pełne wywiązywanie się z zobowiązań – **4,56 pkt.**,
 - gotowość do przyjmowania nagłych i nieprzewidzianych zleceń – **4,25 pkt.**;
- bardzo ważnymi czynnikami są:
 - gotowość do przyjmowania nagłych i nieprzewidzianych zleceń – **4,25 pkt.**,
 - możliwości kontaktu z firmą – **4,06 pkt.**,
 - dostępność taboru – **4,06 pkt.**;
- duże znaczenie mają:
 - fachowość i kompetencje pracowników – **3,94 pkt.**,
 - kompleksowość usług – **3,56 pkt.**,
 - zdolność rozwiązywania reklamacji i sporów – **3,31pkt.**;
- mało ważnym czynnikiem są używane systemy informatyczne – **2,88 pkt.**

W odniesieniu do Firmy X można powiedzieć, iż realizuje dane czynniki w stopniu dobrym. Musi jedynie wprowadzić niewielkie zmiany m.in. poprawić ocenioną, jako akceptowalną, przez **62,5 %** respondentów – kompleksowość usług. Korzystne byłoby również zwiększenie taboru, ocenionego, jako akceptowalny przez **25%** ankietowanych. Przyczyniłoby się to do zwiększenia gotowości do przyjmowania nagłych i nieplanowanych zleceń (**18,75%** - poziom akceptowalny). Istotne dla wizerunku Firmy X, byłoby również poprawienie pełnego wywiązywania się ze zobowiązań (**12,5%** - poziom akceptowalny).

Reasumując, najistotniejsze dla klientów firm transportowych jest to, aby ich ładunek był kompletny, nieuszkodzony oraz dotarł na czas do miejsca docelowego. Jeśli firmy oferujące usługi transportowe skupią się na tych czynnikach, jednocześnie nie zapominając o pozostałych równie ważnych wytycznych, mogą uzyskać silną pozycję na rynku.

Streszczenie

W artykule przedstawiono rolę transportu w działalności przedsiębiorstw oraz jego aspekty prawne. Szczegółowo opisano transport międzynarodowy wraz z jego uczestnikami rynkowymi. Scharakteryzowano podstawowe ustawy i konwencje określające ramy prawne działalności transportowej i spedycyjnej, które opisano według występujących gałęzi transportu. Przeprowadzono badania własne na grupie 16 firm, głównie produkcyjnych, ale również handlowych. Określiły one poziom kształtowania się wyodrębnionych głównych czynników, wpływających na efektywność realizacji usługi transportowej przez Firmę X. Dokonana analiza otrzymanych wyników pozwoliła sprecyzować cztery grupy czynników, mających wpływ na wybór firmy

transportowej. Najistotniejszymi z nich okazały się punktualność i kompletność dostaw. Przeprowadzone badania dają podstawę do mniemania, iż większość firm, działających w podobnej branży, korzystających z usług transportowych zewnętrznych, potwierdziłaby również podobne znaczenie poszczególnych, wyodrębnionych czynników.

Słowa kluczowe: transport międzynarodowy, dostawy, efektywność, usługi transportowe

The effectiveness of delivery in international transport - a case study

Abstract

The article presents the role of transport in business operations and its legal aspects. International transport are described in detail along with its market participants. Characterized the basic laws and conventions defining the legal framework for transport and forwarding activities, which are described by existing modes of transport. Own research was conducted on a group of 16 companies, mainly manufacturing, but also commercial. Determined the level of development of the separate main factors affecting the efficiency of the implementation of the transport service by Company X. The analysis of the results made it possible four groups of factors that affect the choice of the transport company. The most important of them turned out to be punctual and complete deliveries. The studies provide a basis for believing that the majority of companies of similar industry, using external transport services would confirm the similar meaning individual, separate factors.

Keywords: international transport, delivery, the efficiency, transport services

BIBLIOGRAFIA

1. Dz. U. 2001 Nr 123 poz. 1371 [pdf]
<http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU20011251371&type=3>
2. Gołębska E., *Logistyka w gospodarce światowej*. Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009.
3. Gołębska E., *Podstawowe problemy logistyki globalnej, międzynarodowej, eurologistyki*. Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Kupieckiej, Łódź 2007.
4. <http://www.klasyfikacje.gofin.pl/pkd/5,1,1516,transport-i-gospodarka-magazynowa.html#sekcja>
5. <http://www.epodatnik.pl/klasyfikacje/objasnienia.php?id=1&stat=pkd>
6. Januła E., Truś T., Gutowska Ż., *Spedycja*. Difin, Warszawa 2011.
7. Kordel Z., *Transport samochodowy w systemach logistycznych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
8. Kozłowski R., Sikorski A (pod red.), *Podstawowe zagadnienia współczesnej logistyki*. Wolters Kluwer Business, Warszawa 2013.
9. Mindur L. (por red.), *Technologie transportowe XXI wieku*. Wyd. ITE, Radom 2008 [w:] Niziński S., Żurek J., *Logistyka ogólna*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2011.
10. Neider J., *Transport międzynarodowy*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.
11. Niziński S., Żurek J., *Logistyka ogólna*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2011.
12. PKP Cargo: RID Część 1 Przepisy ogólne; http://www.pkp-cargo.pl/pl/media/downloads_doc/Czesc_1_RID.2013_.pdf.html
13. Stajniak M., Hajdul M., Foltyński M., Krupa A., *Transport i spedycja*. Biblioteka Logistyka, Poznań 2008.
14. Szczepaniak T. (pod red.), *Transport międzynarodowy*. Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1996.
15. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., *Transport wodny śródlądowy*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.