



OAFL
Studenckie czasopismo internetowe

Natalia Janik, Magdalena Nowik

Uniwersytet Opolski

Transport w międzynarodowym łańcuchu dostaw na przykładzie małego przedsiębiorstwa transportowego A

1. Wprowadzenie

Transport jest istotnym elementem współczesnej gospodarki, ponieważ każde przedsiębiorstwo korzysta z jego usług. W niniejszym artykule zostały przedstawione elementy transportu międzynarodowego. Zwrócono również uwagę na sytuację rynku usług transportowych w Polsce, uwzględniając poszczególne grupy ładunków. Druga część artykułu dotyczy studiów przypadku łańcuchów dostaw trzech firm A, X, Y, relacji między nimi oraz procesów zachodzących w tym łańcuchu. Ukazano rolę firmy transportowej A w odniesieniu do całego łańcucha dostaw.

2. Charakterystyka transportu samochodowego. Udział transportu samochodowego w przewozie towarów ogółem

Transport to odpłatny, celowy przewóz osób i towarów, odpowiednim środkiem transportu, przy wykorzystaniu dostępnej infrastruktury. W innym podejściu określany jest jako „wyposażenie materialne służące realizacji czynności transportowych, (...) czyli infrastruktury i taboru”.¹ Należy także zaznaczyć, że sam transport jest częścią gospodarki, wspiera on rozwój i realizację zadań pozostałych jej segmentów. Transport samochodowy charakteryzuje się możliwością dostaw bezpośrednich, stosunkowo szybką i elastyczną ich realizacją, niskimi kosztami, a także zdolnością do jednoczesnego przewozu różnych towarów na krótkie i średnie odległości.² W odniesieniu do innych gałęzi transportu jest wykorzystywany jako ogniwo łączące różne centra (ośrodki) przeładunkowe.

Dzięki infrastrukturze drogowej, transport samochodowy cechuje się bardzo wysoką elastycznością przewozów. Jest to spowodowane ścisłym (zwartym) rozmieszczeniem dróg w porównaniu na przykład do infrastruktury kolejowej. Ponadto możemy wyróżnić dwa typy infrastruktury, tj. liniową i punktową. Pierwsza z wymienionych dotyczy sieci drogowej, która w Polsce obejmuje drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, miejskie, gminne oraz zakładowe, stanowiące drogi publiczne (ogólnodostępne). Natomiast infrastruktura punktowa odnosi się do poszczególnych obiektów wspomagających obsługę transportową i zalicza się do niej: dworce autobusowe, przystanki, wyładowanie, place i punkty przeładunkowe, stacje techniczne i zaopatrzenia samochodów³.

W zależności od typu przewozów, wykorzystuje się różne środki transportu. W przypadku opisywanego w artykule przewozu ładunków są to: tabor silnikowy oraz tabor bezsilnikowy. Pierwszy z nich dotyczy samochodów ciężarowych oraz ciągników samochodowych, a drugi przyczep i naczep⁴.

Należy zwrócić uwagę, że Polska jest „łącznikiem” między wschodnią, a zachodnią Europą, z uwagi na jej korzystne położenie. Znacznie sprzyja to rozwojowi rynku

¹ R. Tomanek, Funkcjonowanie transportu, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, 2004r, s. 13-14

² S. Kauf, E. Płaczek, A. Sadowski, J. Szoltysek, S. Twaróg, Vademecum logistyki. Difin, Warszawa, 2016r, s. 142

³ Red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Transport. Wydanie, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2005r s.39

⁴ Tamże, s.45

transportowego, który jednocześnie jest częścią rynku Unii Europejskiej. Z przynależności do tego rynku wynikają liczne regulacje, ustawy dotyczące przewozu osób i rzeczy, którym firmy transportowe podlegają, ponadto mogą starać się o dofinansowania, pozwalające na założenie firmy lub jej rozwój.

Polski rynek usług transportowych można podzielić biorąc pod uwagę kryterium przedmiotu przewozu na rynek drogowych przewozów ładunków i rynek drogowych przewozów osób. W odniesieniu do rynku przewozu ładunków wyróżniamy usługi transportowe:

- świadczone przez przewoźników krajowych na rzecz wewnątrz krajowych potrzeb logistycznych,
- świadczone przez przewoźników zagranicznych na rzecz wewnątrz krajowych potrzeb logistycznych,
- świadczone przez polskich przewoźników na rzecz polskiego handlu zagranicznego,
- świadczone przez przewoźników zagranicznych na rzecz polskiego handlu zagranicznego,
- świadczone przez polskich przewoźników na rzecz ładunków obcych,
- pomocnicze usługi transportu drogowego (spedycja i logistyka drogowa)⁵.

Według danych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny, w 2015 roku, w Polsce istniało 3989 przedsiębiorstw transportowych o charakterze zarobkowym, w tym największą liczbę, tj. 1860 stanowiły przedsiębiorstwa posiadające od 10 do 19 samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych. Najmniejszy udział w rynku wykazywały firmy o liczbie 100 lub więcej samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych, jedynie 98. Na podstawie przytoczonych danych można wywnioskować, że przeważająca liczba przedsiębiorstw to małe i średnie firmy.⁶ Procentowy udział przewozów transportem samochodowym według grup ładunków zaprezentowany jest na wykresie nr 1. Największy odsetek przewożonych artykułów stanowiły produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe – 15,5% wszystkich przewozów. Kolejnymi pod względem największego udziału w przewozach są chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe (10,6%) oraz drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru

⁵ Red. D. Rucińska, Rynek usług transportowych w Polsce, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015r, s.176

⁶ Główny Urząd Statystyczny, Wyniki działalności w 2015r, Warszawa, 2016r, s.203

(10,5%). Natomiast najmniejszą liczbę przewozów stanowiły wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane, jedynie 0,8%.

3. Studium przypadku – łańcuch dostaw na przykładzie firm A, X, Y

3.1. Charakterystyka firm

Przedsiębiorstwo A powstało w 1995 roku i zajmuje się transportem towarów głównie do krajów Europy Środkowej, takich jak: Węgry, Czechy, Słowacja, ale także do Chorwacji. Forma organizacyjno – prawna to osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą. Jest to mała, rodzinna firma zatrudniająca 4 osoby, w tym dwóch kierowców i pracownika administracyjnego. Czwartą osobą jest sam właściciel, który oprócz zarządzania firmą zajmuje się także przewozem ładunków. Przedsiębiorstwo dysponuje trzema ciągnikami siodłowymi, standardowymi dwuosiowymi z naczepą uniwersalną, których DMC wynosi 40 ton. Do grup ładunków przewożonych zalicza się m.in. artykuły spożywcze, elementy wytwarzane w przemyśle motoryzacyjnym, meble, panele podłogowe, drzwi i wyroby metalowe (stalowe). W artykule zaprezentowane zostały badania dotyczące istoty transportu wyrobów stalowych w łańcuchu dostaw.

Firma X świadczy usługi transportowe i logistyczne w ponad 80 krajach, w tym także w Polsce. W ramach swojej działalności prowadzi logistykę magazynową, spedycję i transport oraz obsługę finansowo – administracyjną. Firma w Polsce zatrudnia ok. 1200 pracowników. Przedsiębiorstwo oprócz dysponowania własną flotą, zleca podwykonawstwo zewnętrznym firmom.

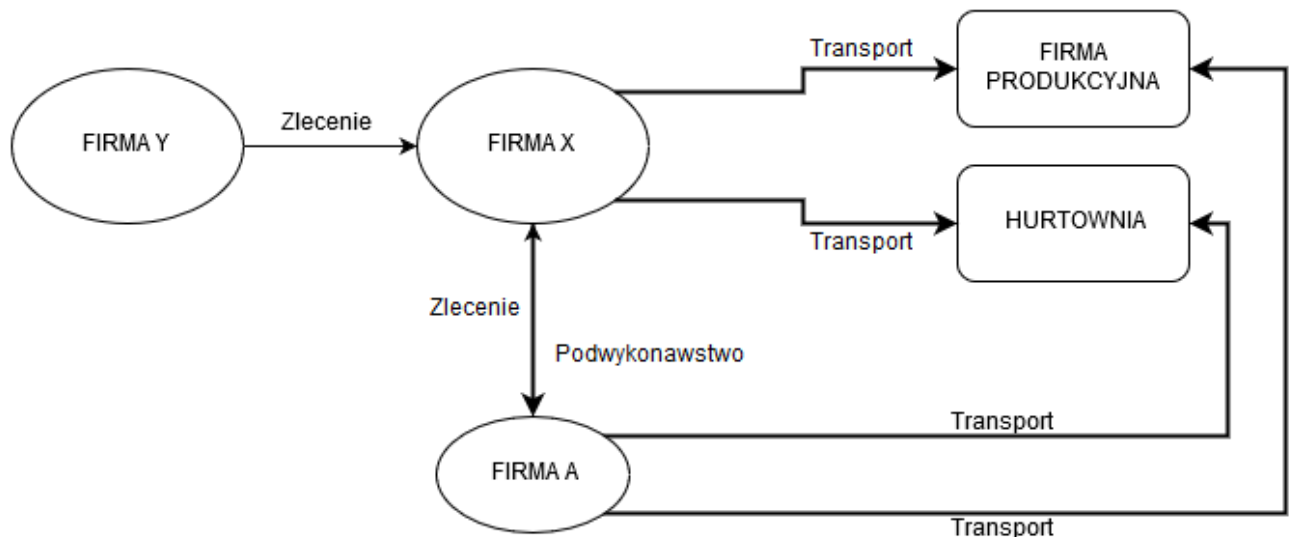
Spółka akcyjna Y jest największym producentem stali i wyrobów stalowych na świecie. W skład grupy wchodzi wiele oddziałów, które znajdują się m.in. w Polsce. W spółce zatrudnionych jest niemal 250 000 pracowników. Polska filia skupia ok. 70% potencjału przemysłu hutniczego w kraju. Jako najnowocześniejszy producent stali w Europie oferuje produkty do przemysłu motoryzacyjnego, górniczego, transportu szynowego i budownictwa.

3.2. Charakterystyka łańcucha dostaw A, X, Y

Firma Y wytwarzając produkty stalowe wynajmuje przedsiębiorstwa zewnętrzne oferujące transport towarów, ponieważ sama nie dysponuje zapleczem transportowym. W związku z tym korzysta z usług firmy X, która zajmuje się przewozem wytwarzanych przez

nich towarów z poszczególnych oddziałów do firm produkcyjnych lub hurtowni. Średnia rotacja samochodów ciężarowych z wyrobami stalowymi każdego dnia wynosi od 150 do 200. Poprzez dział marketingu firma Y dokonuje transakcji z firmą X, która następnie przekazuje informacje do firmy A, ze względu na duże zapotrzebowanie ze strony kupującego i niewystarczającą wielkość floty, aby obsłużyć całe zamówienie. Zazwyczaj zamówienie do firmy A składane jest z 3 – 4 dniowym wyprzedzeniem. Wszystkie umowy zawierane są na podstawie Incoterms – EXW (EXWORKS), to znaczy, że sprzedający, w tym przypadku firma Y jest zobowiązana do udostępnienia towaru na terenie swojej siedziby, najczęściej jest to magazyn. W momencie odbioru tego ładunku przez kupującego lub wynajętego przez niego przewoźnika, koszty i ryzyko ponosi kupujący. Każdorazowo dostarczenie ładunku do odbiorcy wiąże się z przeprowadzeniem przez niego kontroli ilościowej i jakościowej, polegającej na sprawdzeniu stanu towaru. Z reguły jest ona przeprowadzana bezpośrednio przez magazyniera, który to zdaje natychmiastowy raport odpowiednim jednostkom administracyjnym, a te zatwierdzają odbiór i zgodność z wymaganiami. Następnie wystawiają właściwy dokument firmie A oraz podpisują list przewozowy. Na rysunku 1 zaprezentowano uproszczony łańcuch dostaw firm A, X, Y.

RYСУNEK 1. ŁAŃCUCH DOSTAW FIRM A, X, Y



Źródło: Opracowanie własne

Obecnie zarządzanie transportem nie ogranicza się wyłącznie do organizacji przewozu ładunków, lecz zawiera w sobie wiele innych procesów i powinno zwracać szczególną uwagę na podtrzymywanie relacji z klientami, znajomość sytuacji gospodarczej w kraju, a także

na świecie. Niezbędne jest również posiadanie wiedzy na temat rynku usług transportowych (zarówno lokalnego, krajowego jak i globalnego) i konkurencji na nim występującej. Bardzo istotna z punktu widzenia prowadzenia działalności jest również minimalizacja kosztów, przy jednoczesnym podwyższaniu jakości z uwzględnieniem założeń zrównoważonego rozwoju. W odniesieniu do planowania, czy rozwoju firmy powinna być wybierana najbardziej korzystna lokalizacja (znajdująca się jak najbliżej centrów przeładunkowych, logistycznych i sieci dróg).

W nawiązaniu do przedstawionych wyżej przykładów łańcucha dostaw firm A, X, Y można wyciągnąć następujące wnioski:

- przedsiębiorstwa te muszą dbać o wzajemne relacje, które są podstawą budowania trwałej współpracy. Jest to możliwe wtedy, gdy firmy kierują się podobnymi wartościami w odniesieniu do strategii całego łańcucha.
- z punktu widzenia organizacji procesu transportowego i jego koordynacji, bardziej korzystna dla producenta towarów byłaby współpraca z jednym, dużym operatorem logistycznym ze względu na łatwiejszą wymianę informacji bezpośrednio z tą firmą, co przekłada się na skrócenie czasu pozyskiwania tychże informacji, niż przez pośredników tak jak w przypadku firm Y i X.

Przedsiębiorstwo Y ma ograniczoną możliwość wyboru, ponieważ na polskim rynku usług transportowych firm o flocie większej niż 100 ciężarówek jest stosunkowo niewiele. Ponadto firmy te mogą niechętnie podejmować współprace wyłącznie z jednym klientem, ze względu na znaczące ryzyko zerwania umowy, a tym samym utratę jedyne go zleceniodawcy. W wielu przypadkach jednak to małe przedsiębiorstwa odznaczają się większą dbałością o klienta i lepszymi relacjami, co wynika z obsługi niewielkiej liczby kontrahentów oraz faktu, że struktura organizacyjna nie jest rozbudowana jak w dużych przedsiębiorstwach (łatwiej jest w nich uzyskać informacje, lepsza jest też komunikacja między pracownikami). Są one zarządzane przez jedną osobę – właściciela, który nadzoruje pracę swoich podwładnych, wiedząc, że nie może dopuścić do wystąpienia żadnych błędów i zaniechań, gdyż może to doprowadzić do znacznych problemów finansowych, a w ostateczności do upadku firmy. Ponadto mogłoby to negatywnie wpłynąć na wizerunek przedsiębiorstwa i pogorszenie relacji z usługobiorcami, a nawet ich utratę.

W przedstawionym studium przypadku korzystanie z usług firmy A nie wiąże się ze znacznymi utrudnieniami dla Y, ponieważ koordynacją całego procesu przewozowego

zajmuje się firma X, sam podwykonawca ze swojej strony gwarantuje i zapewnia wysoką jakość i terminowość dostaw, jednocześnie racjonalnie podchodząc do planowania trasy przejazdu poprzez zmniejszenie pokonywanych kilometrów i skrócenie jego czasu, czy też redukcję pustych przebiegów. Z przeprowadzonego wywiadu z firmą A wynika, że jak dotąd nie doszło do żadnych poważnych błędów i problemów, które zaważyłyby na kooperacji przedsiębiorstw, co potwierdza wysoką jakość świadczonych usług, skrupulatność, bardzo dobrą komunikację w łańcuchu oraz koordynację procesów.

4. Podsumowanie

Transport to kluczowy element działalności przedsiębiorstw, ponieważ jest częścią procesu transformacji pod względem miejsca. Bez niego firmy nie są w stanie realizować swoich celów, dlatego, że jest nieodłączną częścią większości działań, które w nim zachodzą. Odpowiednio zarządzany transport przyczynia się do sprawnej i efektywnej organizacji pracy w firmie, w opisanym przykładzie dotyczy to produkcji wyrobów stalowych. Na przykładzie firmy X można zauważyć, że nie zawsze możliwe jest zaspokojenie potrzeb klienta własnymi zasobami, dlatego czasami konieczne jest zlecenie podwykonawstwa, które nie wpływa negatywnie na działalność firmy Y, a jednocześnie jest istotne dla funkcjonowania firmy A.

Streszczenie

Transport jest nieodzownym elementem funkcjonowania każdego przedsiębiorstwa. W niniejszym artykule przedstawione zostały relacje między przedsiębiorstwem produkcyjnym, operatorem logistycznym i firmą transportową. W ukazanych łańcuchach dostaw zaprezentowano cechy, wady i zalety stosowanych rozwiązań. Ponadto wskazano rolę małej firmy transportowej w kooperacji z pozostałymi uczestnikami łańcucha dostaw.

Słowa kluczowe: łańcuch dostaw, transport, przedsiębiorstwo produkcyjne, infrastruktura, rynek usług transportowych, logistyka, przewoźnik.

Abstract

Transport is one of the important things for functioning enterprises. This article is about relations between manufacturer, logistics operator and transportation company. In this supply chain were indicated features, advantages and disadvantages about solutions which were presented. Furthermore article pointed at role of small transportation firm in cooperation with other participants of supply chain.

Key words: supply chain, transport, manufacturer, infrastructure, transportation market, logistics, carrier.

Bibliografia:

1. K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, J. Waśkiewicz, „Polski transport samochodowy. Rynek, koszty, ceny”, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2012
2. S. Germa, „Organizacja i zarządzanie współczesnym przedsiębiorstwem transportowym. Wybrane problemy teorii i praktyki”, Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Ks. Bronisława Markiewicza w Jarosławiu, Jarosław 2010
3. Główny Urząd Statystyczny, „Wyniki działalności w 2015 r.”, Warszawa 2016
4. S. Kauf, E. Płaczek, A. Sadowski, J. Szoltysek, S. Twaróg, „Vademecum logistyki”, Wyd. Difin, Warszawa 2016
5. E. Mendiak, „Ekonomika transportu”, Wydanie II, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu, Poznań 2009
6. Red. D. Rucińska, „Rynek usług transportowych w Polsce”, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2015
7. Red. W. Rydzikowski, K. Wojewódzka-Król, „Transport”, Wydanie IV, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005
8. M. Stajniak, M. Hajdul, M. Foltyński, A. Krupa, „Transport i spedycja”, Wydanie II, Wyd. Instytutu Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008
9. R. Tomanek, „Funkcjonowanie transportu”, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, 2004
10. Red. I. Urbanyi-Popiołek, „Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu”, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013
11. T. Wierzejski, M. Kędzior-Laskowska, „Transport i spedycja”, Wyd. Expol, P. Rybiński, J. Dąbek, Olsztyn 2014