

Joanna Baran¹

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Organizacja transportu w wybranych branżach agrobiznesu²**Wprowadzenie**

Transport obok magazynowania stanowi jedną z podstawowych działalności logistycznych. Transport w łańcuchu logistycznym stanowi ogniwo łączące dostawców surowców i materiałów, producentów półwyrobów i wyrobów gotowych, hurtowników i pośredników, punkty sprzedaży detalicznej i ostatecznych konsumentów. Na istotne znaczenie transportu w działalności przedsiębiorstwa wskazuje również udział kosztów transportu w kosztach całkowitych przedsiębiorstw. W firmach dystrybucyjnych udział ten może osiągnąć nawet 60%, z kolei w firmach produkcyjnych koszty transportu osiągają poziom od kilku do kilkunastu procent całkowitych kosztów działalności ([5]; [7]).

Transport w przedsiębiorstwach przetwórstwa rolno-spożywczego jest determinowany specyfiką zapasów - zarówno surowców jak i wyrobów gotowych. Zapasy przemysłu rolno-spożywczego są nietrwałe, dlatego cechuje je niska podatność magazynowa i transportowa. Niewłaściwy transport tych surowców i wyrobów gotowych może przyczynić się do obniżenia ich jakości a także stanowić istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa zdrowotnego konsumentów. Sprawność przepływów surowcowo – towarowych w dużym stopniu uzależniona jest zatem od właściwej organizacji transportu [2].

Zmieniające się dynamicznie otoczenie polskich przedsiębiorstw agrobiznesu stawia przed nimi poważne wyzwania w zakresie podnoszenia konkurencyjności. Istotnym obszarem poprawy konkurencyjności polskiego agrobiznesu może zatem okazać się logistyka, a w tym w szczególności rozwiązania w zakresie transportu. Lepsza organizacja transportu w przedsiębiorstwach przetwórstwa rolno-spożywczego może prowadzić do obniżenia kosztów oraz podniesienia poziomu obsługi klientów.

Cel i zakres badań

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie poziomu organizacji transportu w zależności od skali działania przedsiębiorstw w wybranych branżach agrobiznesu w Polsce.

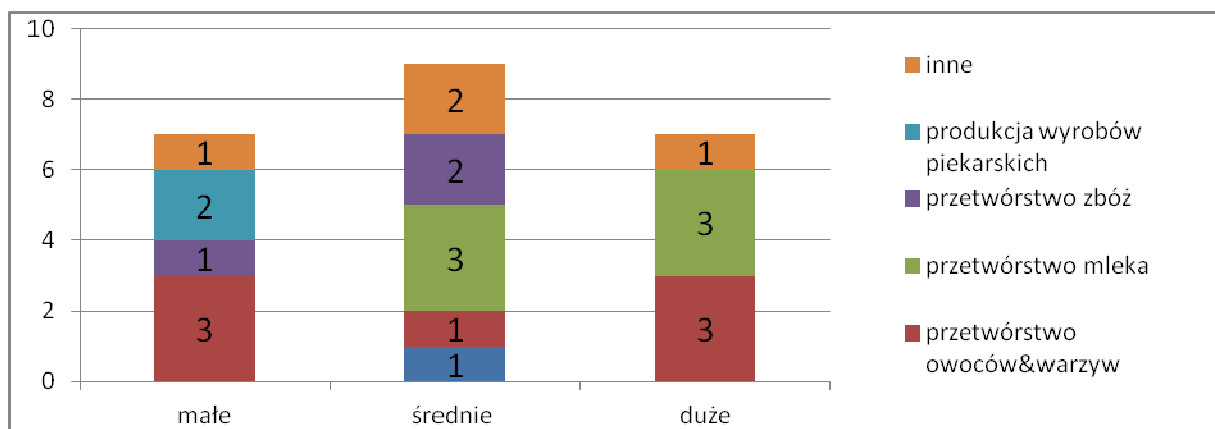
Dane źródłowe pochodzą z wywiadów przeprowadzonych wśród przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego. Wywiady przeprowadzono w okresie od sierpnia 2011 do lutego 2012 r. Łącznie

¹ Dr J. Baran – adiunkt w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Wydział Nauk Ekonomicznych, Zakład Ekonomiki i Inżynierii Logistyki.

² Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637 pt. „Systemy logistyczne w funkcjonowaniu przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego”.

przeprowadzono 23 wywiady z czego 19 obejmowało przedsiębiorstwa z najbardziej znaczących branż agrobiznesu tj.: przetwórstwa mięsa, przetwórstwa mleka, przetwórstwa zbóż, produkcji wyrobów piekarskich i mącznych oraz przetwórstwa owoców i warzyw, a 4 pozostałe obiekty działały w innych niż w/w branżach przetwórstwa rolo-spożywczego. Najliczniej reprezentowaną branżą było przetwórstwo owoców i warzyw, której przedsiębiorstwa stanowiły 30% wszystkich a najmniej liczną przetwórstwo mięsa (4%).

Ze względu na wskazywaną w literaturze zależność między skalą działania a zaawansowaniem rozwiązań w poszczególnych obszarach logistyki ([2]; [3]; [6]) wyniki badań przedstawiono z uwzględnieniem wielkości przedsiębiorstw. Klasyfikację według wielkości przeprowadzono biorąc pod uwagę tylko wielkość zatrudnienia. Wydzielono grupę: małych (do 49 zatrudnionych), średnich (50-249 zatrudnionych) oraz dużych przedsiębiorstw (250 i więcej zatrudnionych). Rozkład liczby przedsiębiorstw zaklasyfikowanych do poszczególnych grup posiada cechy rozkładu normalnego (rysunek 1).

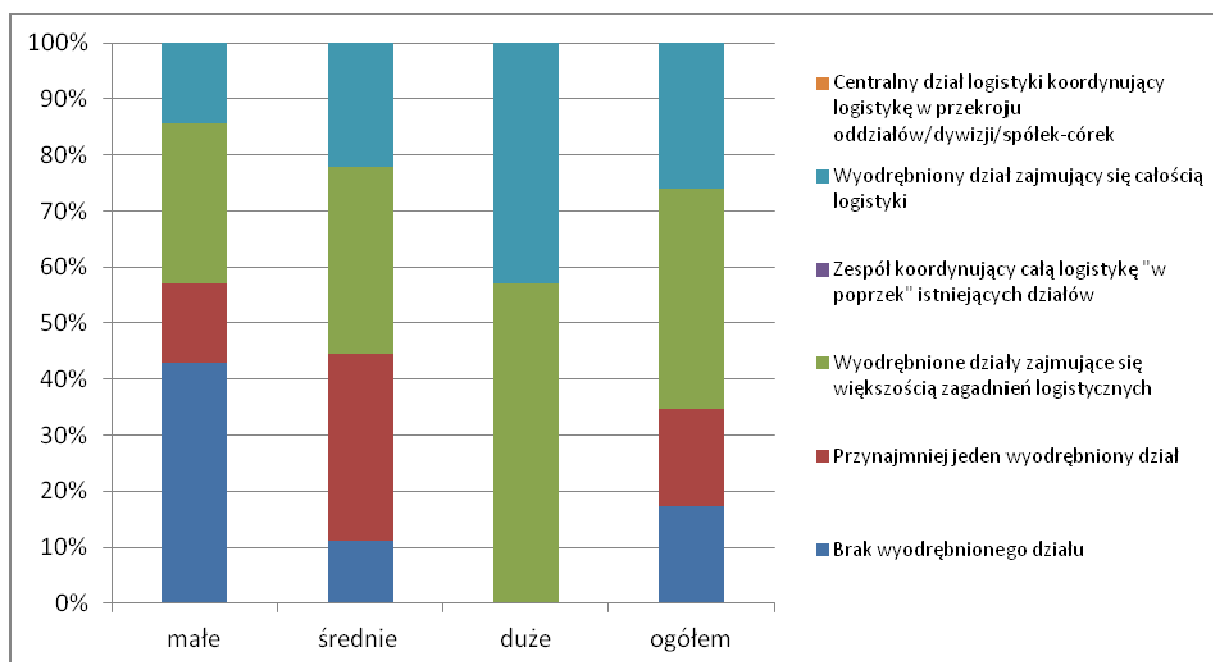


Rys. 1. Rozkład liczby przedsiębiorstw objętych badaniami.

Źródło: Badania własne.

Wyniki badań

W pierwszym etapie badań ustalono, czy w przedsiębiorstwach jest wyodrębniony dział zajmujący się całościowo procesami logistycznymi. Można zauważyć, że występowanie odrębnego działu zajmującego się logistyką było powiązane z wielkością badanych przedsiębiorstw. Tylko 43% małych i 55% średnich przedsiębiorstw deklarowało, że istnieje w nich integracja procesów logistycznych w jednym dziale. W wielu małych przedsiębiorstwach przetwórstwa rolno-spożywczego ze względu na rozmiary prowadzonej działalności istnienie odrębnego działu logistyki nie zawsze było uzasadnione. Z drugiej strony we wszystkich dużych przedsiębiorstwach funkcjonował wyodrębniony dział logistyki zajmujący się procesami logistycznymi (rysunek 1).

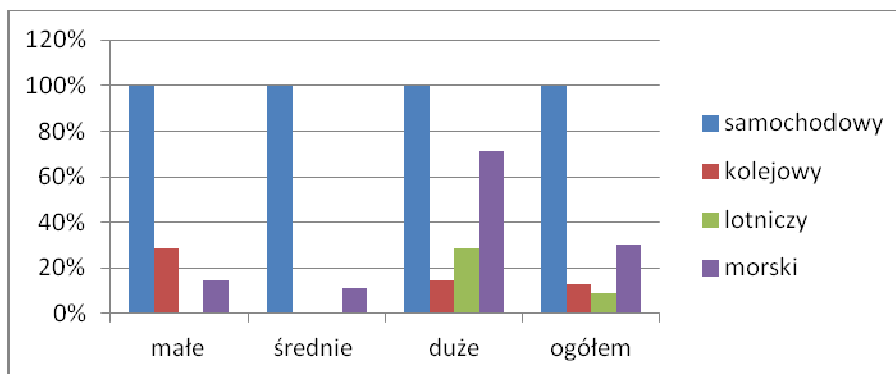


Rys. 2. Częstość występowania odrębnego działu logistyki w przedsiębiorstwach przetwórstwa rolno-spożywczego.

Źródło: Badania własne.

Na sposób organizacji transportu w przedsiębiorstwach agrobiznesu będzie wpływał m.in. zasięg geograficzny rynków zaopatrzenia i zbytu. Położenie rynków zaopatrzenia i zbytu przedsiębiorstw agrobiznesu jest ściśle związane z wielkością tych przedsiębiorstw. Według wcześniejszych badań autorki [2] małe przedsiębiorstwa zaopatrują się u lokalnych podmiotów, z kolei przedsiębiorstwa średnie pozyskują surowce i materiały głównie od dostawców regionalnych, a w dalszej kolejności od dostawców ogólnokrajowych i europejskich. W przypadku dużych przedsiębiorstw główne rynki zaopatrzenia znajdują się zagranicą. W odniesieniu do zasięgu geograficznego rynków zbytu zaobserwujemy podobną sytuację jak w przypadku rynku zaopatrzenia. Małe przedsiębiorstwa prowadzą dystrybucję swoich produktów głównie na rynkach lokalnych, średnie na regionalnych, a duże firmy na rynku krajowym i międzynarodowym.

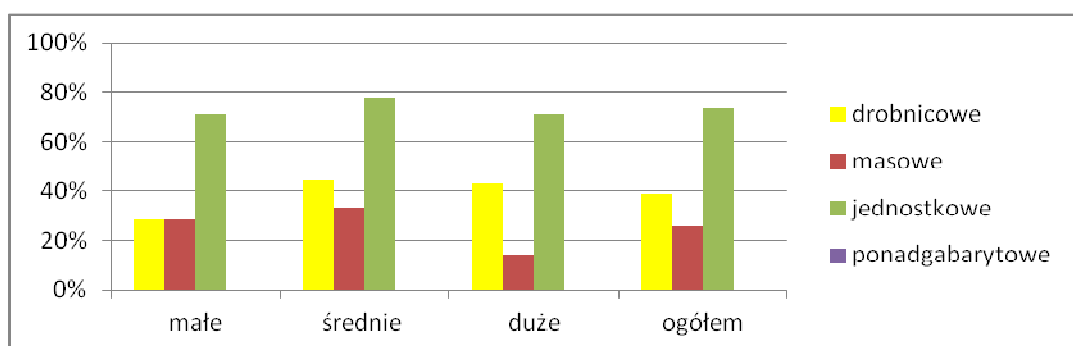
Z przeprowadzonych badań wynika, że niezależnie od zasięgu geograficznego rynków zaopatrzenia i zbytu w firmach agrobiznesu wykorzystuje się głównie transport samochodowy (rysunek 3). Wszystkie badane grupy przedsiębiorstw wskazywały również na korzystanie z transportu morskiego. Dodatkowo małe i duże firmy korzystają z transportu kolejowego odpowiednio 29% i 43%. Z kolei transport lotniczy wykorzystują jedynie największe przedsiębiorstwa agrobiznesu (29%).



Rys. 3. Wykorzystywane gałęzie transportu.

Źródło: Badania własne.

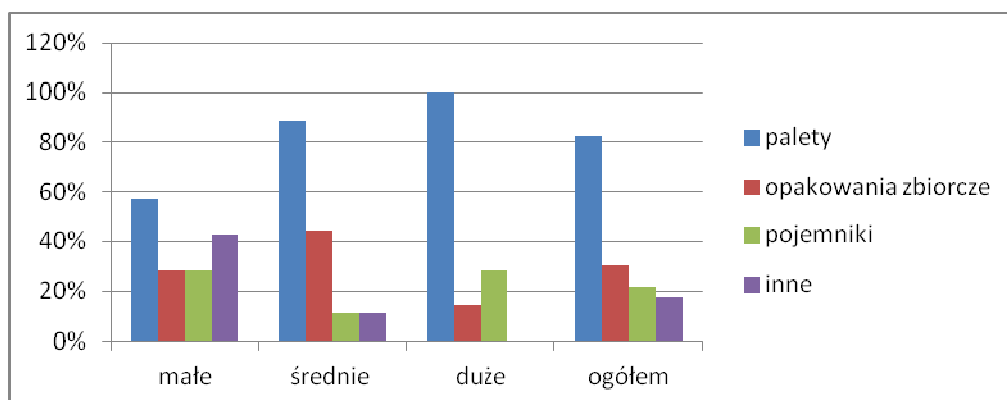
Biorąc pod uwagę rodzaj przewożonych ładunków we wszystkich badanych grupach przedsiębiorstw można zaobserwować podobny rozkład wskazań. Niezależnie od skali działania firmy najczęściej przewożą towary jednostkowe (ponad 70% badanych firm). Około 40% respondentów wskazywało na przewożenie ładunków drobnicowych a 26% na transport ładunków masowych. Żadna z badanych firm nie wskazała na przewożenie ładunków ponadgabarytowych.



Rys. 4. Rodzaj przewożonych ładunków.

Źródło: Badania własne.

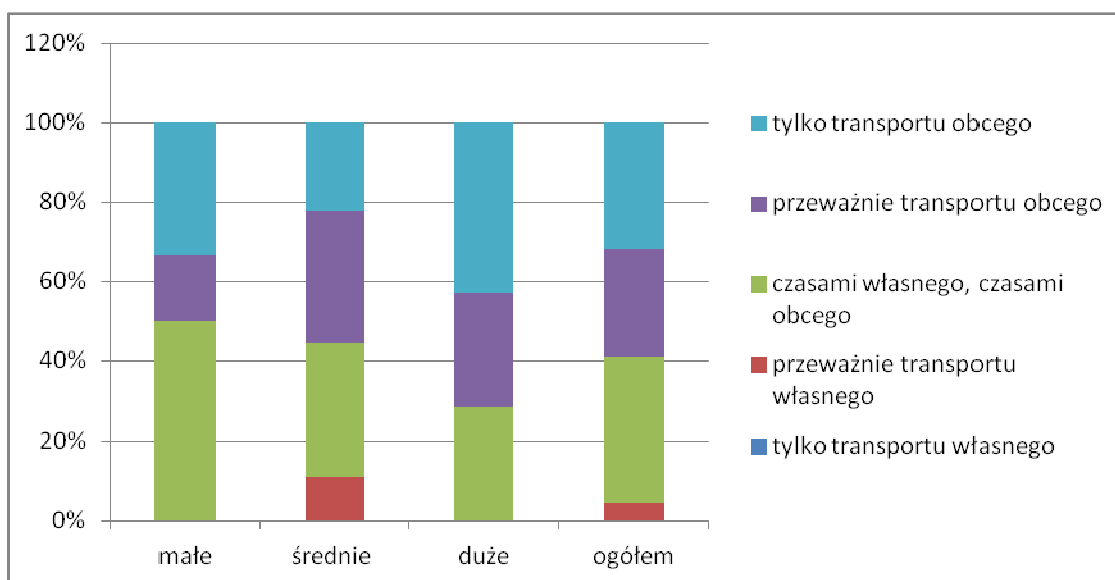
Analizując z kolei rodzaj jednostek ładunkowych stosowanych w transporcie wyrobów gotowych respondenci niezależnie od rozmiarów przedsiębiorstwa najczęściej wskazywali na wykorzystywanie palet (80% wskazań) oraz opakowań zbiorczych (30% wskazań) - rysunek 5.



Rys. 5. Rodzaj wykorzystywanych jednostek ładunkowych.

Źródło: Badania własne.

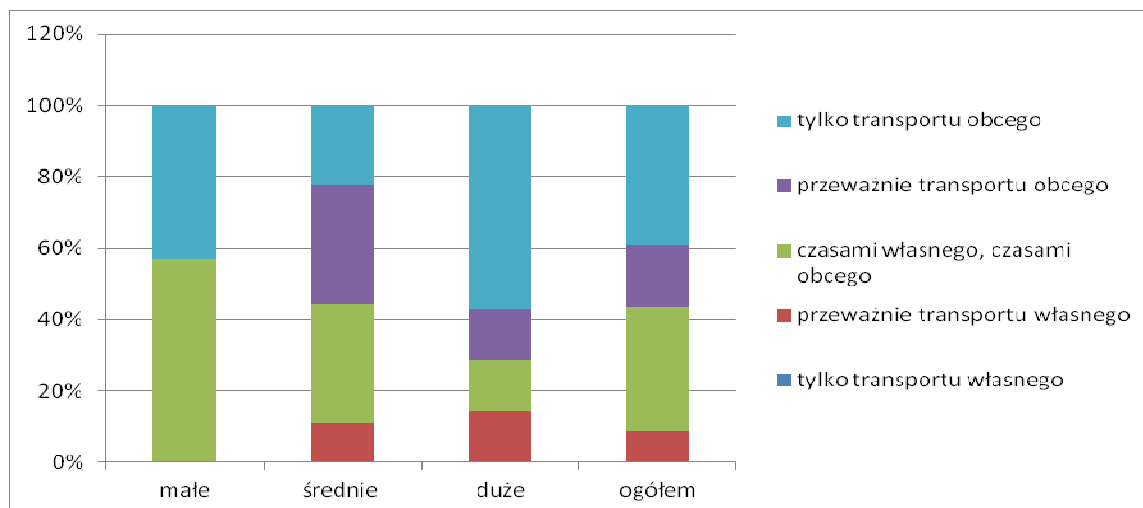
Z przeprowadzonych badań wynika, że transport surowców i materiałów do przedsiębiorstw agrobiznesu najczęściej odbywa się z wykorzystaniem transportu obcego (rysunek 6). Najczęściej transport obcy wykorzystywano w firmach w branży przetwórstwa zbóż oraz branży przetwórstwa owoców i warzyw. Wynika to prawdopodobnie z dużej sezonowości zapotrzebowania na usługi transportowe w okresie zbiorów zbóż, czy warzyw. Stałe utrzymywanie taboru byłoby w tych firmach nieopłacalne, tym bardziej, że trwałość surowca pozwala na dalekie, ale nieregularne przewozy, gdyż w tych branżach baza surowcowa może być rozproszona [4]. Inaczej jest w skupie mleka, gdzie transport jest jednym z ważniejszych elementów kosztów pozyskania surowca i od jego sprawności zależy w dużej mierze jakość surowca. Obszar działania zwykle jest też tu stały i ograniczony. Inne badania pokazują zaś, że w branży mleczarskiej optymalizacja transportu może prowadzić do znacznych oszczędności, więc firmy mogą być zainteresowane utrzymywaniem tylko w pełni wykorzystywanej na stałych trasach własnej bazy transportowej [1].



Rys. 6. Rodzaj wykorzystywanego transportu w zakresie zaopatrzenia.

Źródło: Badania własne.

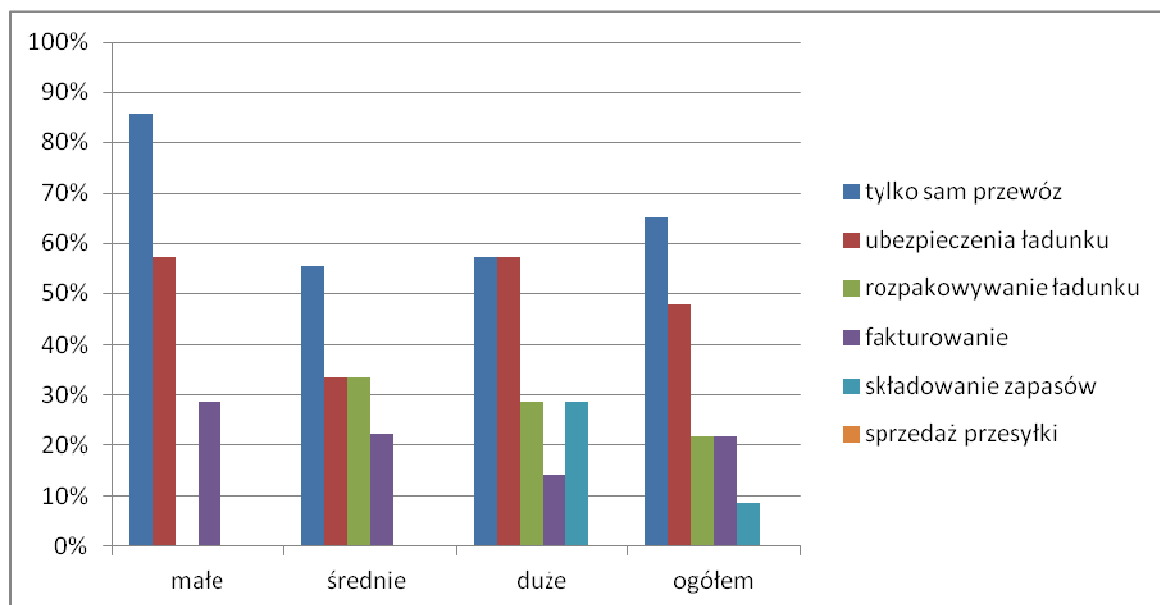
Zauważono również, że w dystrybucji produktów wraz ze wzrostem rozmiarów działalności przedsiębiorstw dominują obce środki transportu (rysunek 7). Przyczyny takiego stanu rzeczy mogą wynikać z faktu, że zarówno w zaopatrzeniu, jak i w zbyciu wymagane są specjalistyczne środki transportu (cysterny do mleka i materiałów sypkich, izotermy, chłodnie), co do których korzystanie z usług wiąże się z większymi trudnościami w zapewnieniu prawidłowej obsługi transportowej.



Rys. 7. Rodzaj wykorzystywanego transportu w zakresie zbytu.

Źródło: Badania własne.

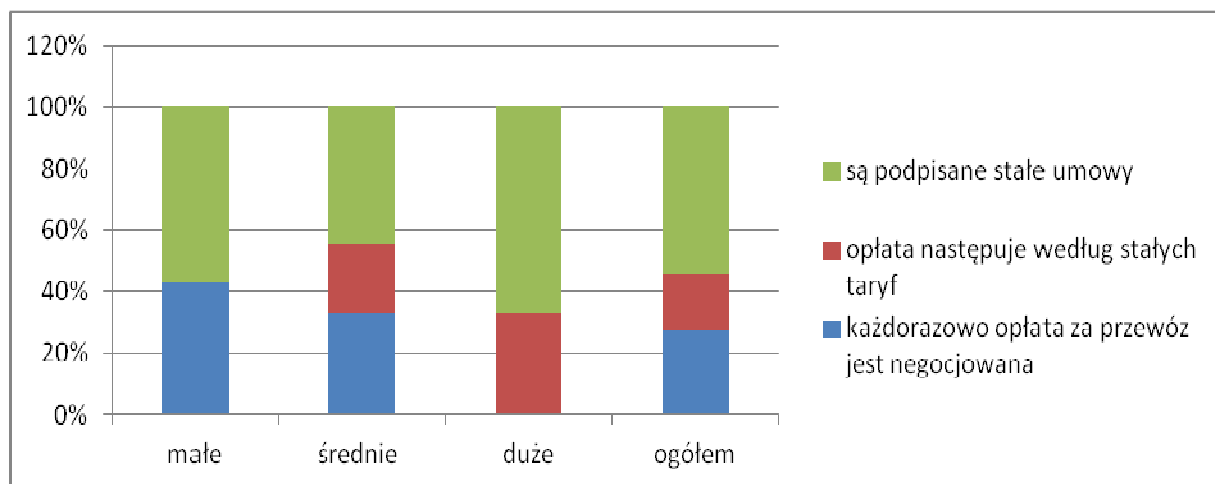
Przedsiębiorstwa korzystające z usług spedytorów korzystają z różnego zakresu tych usług. Z przeprowadzonych badań wynika, że wraz ze wzrostem rozmiarów przedsiębiorstwa wykorzystują szerszy zakres usług. Małe firmy korzystają głównie z samego przewozu, ubezpieczenia ładunku i fakturowania, z kolei średnie i duże przedsiębiorstwa dodatkowo korzystają z rozpakowywania ładunków i składowania (rysunek 8).



Rys. 8. Zakres wykorzystywanych usług transportowych.

Źródło: Badania własne.

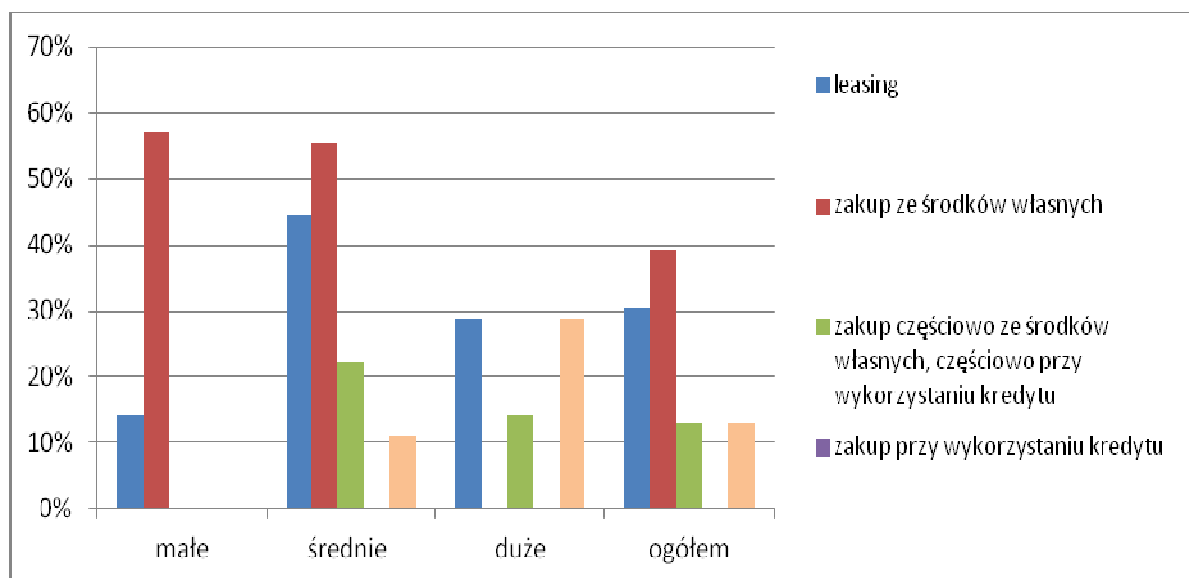
Analizując sposób zawierania umowy na usługi transportowe można zaobserwować, że ponad 40% badanych małych i 33% średnich firm każdorazowo negocjuje opłatę za przewóz. W dużych firmach nie stosuje się tego podejścia, gdyż w większości przebadanych przedsiębiorstw podpisane są stałe umowy lub opłata za usługi transportowe następuje według stałych taryf (rysunek 9).



Rys. 9. Sposób zawierania umowy na transport.

Źródło: Badania własne.

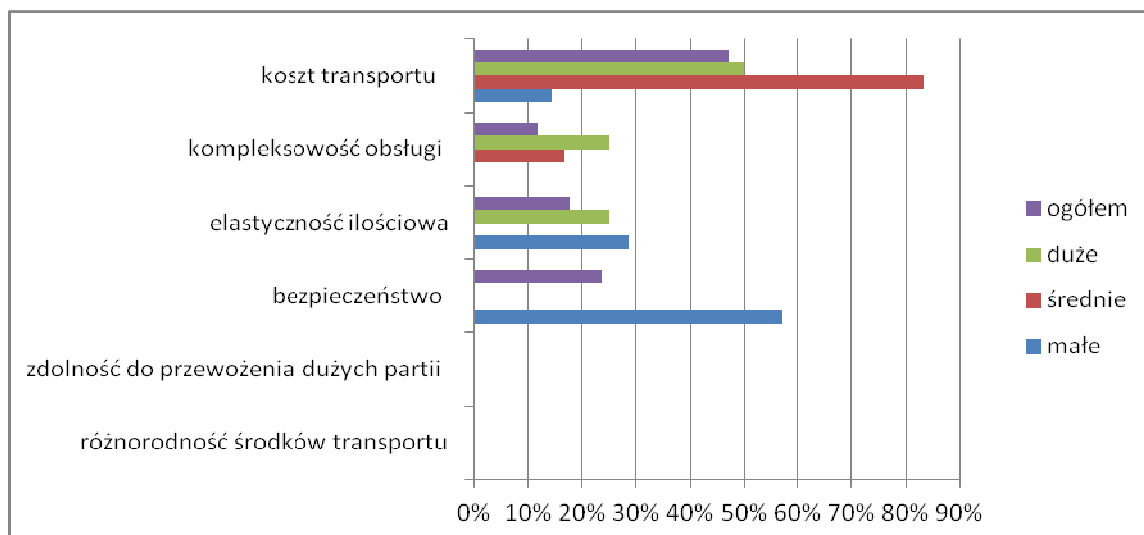
Biorąc pod uwagę przedsiębiorstwa agrobiznesu, które w większości korzystają jednak z własnych środków transportu warto przeanalizować jakie są źródła finansowania taboru. Z przeprowadzonych badań wynika, że małe i średnie przedsiębiorstwa najczęściej korzystają z zakupu taboru ze środków własnych lub leasingu. Z kolei wśród dużych firm dominuje zakup przy wykorzystaniu funduszy z UE oraz leasing (rysunek 10). Najmniej popularną formą finansowania własnych środków transportu jest zakup przy wykorzystaniu kredytu.



Rys. 10. Źródła finansowania własnych środków transportu.

Źródło: Badania własne.

Respondentów poproszono również o wskazanie najważniejszych cech przewozu. Na podstawie otrzymanych odpowiedzi można stwierdzić, że najważniejszym elementem przewozu niezależnie od rozmiarów przedsiębiorstwa agrobiznesu są koszty transportu. Dla badanych przedsiębiorstw istotna jest jeszcze kompleksowość obsługi, elastyczność ilościowa oraz bezpieczeństwo transportu (rysunek 11).



Rys. 11. Najważniejsze cechy przewozu wskazane przez respondentów.

Źródło: Badania własne.

Podsumowanie

Podsumowując przeprowadzone badania można stwierdzić, że poziom zaawansowania rozwiązań organizacyjno-technicznych w zakresie transportu wzrasta wraz z wielkością przedsiębiorstw agrobiznesu. Małe przedsiębiorstwa, które działają głównie na lokalnym rynku i posiadają mało rozbudowaną bazę dostawców oraz odbiorców rzadko mają wyodrębnione działy/komórki odpowiedzialne za zarządzanie logistyką, wykorzystują głównie własne środki transportu a jeżeli korzystają z usług przewoźników to często każdorazowo negocjują opłaty za przewóz.

Duże przedsiębiorstwa agrobiznesu posiadają bardziej zaawansowane rozwiązania w zakresie transportu. Częściej funkcjonują w nich odrębne działy logistyki i częściej korzystają z szerokiego zakresu usług transportowych.

Niezależnie od rozmiarów prowadzonej działalności istotną cechą transportu dla przedsiębiorstwa agrobiznesu są koszty transportu. Można zatem przypuszczać, że przedsiębiorstwa te dążą do racjonalizacji kosztów transportu. Biorąc pod uwagę przeprowadzone badania można stwierdzić, że w sektorze agrobiznesu istnieje duży potencjał do wdrożenia nowoczesnych rozwiązań w zakresie transportu. Mając powyższe na uwadze warto zarekomendować przedsiębiorstwom przetwórstwa mleka działanie w kategoriach zintegrowanego łańcucha dostaw, a w szczególności takie rozwiązania które wpłyną na ekonomię skali w transporcie tj.: wspólne centra dystrybucyjne i organizacje przewozów.

Streszczenie

W artykule przedstawiono wybrane rozwiązania w zakresie transportu w polskich przedsiębiorstwach przetwórstwa rolno-spożywczego. Poziom organizacji transportu przedstawiono w zależności od skali działania badanych przedsiębiorstw. Wyniki badań wskazują, że najbardziej zaawansowane rozwiązania w zakresie transportu posiadają duże przedsiębiorstwa agrobiznesu – co potwierdza m.in. wyodrębnienie w nich działu logistyki, czy korzystanie głównie z obcych środków transportu.

Level diversification of transport in agribusiness companies**Summary**

The paper presents some organizational solutions in transport in Polish agribusiness companies. The level of transport organizations were evaluated depending on the size of firms. The analysis shows that the most advanced solutions in transport have large enterprises, which include mostly to the existence of separate departments of logistics and use of transport services.

Literatura

- [1].Baran J. (2009), Metody uzupełniania zapasów w spółdzielni mleczarskiej – studium przypadku. Roczniki Naukowe SERiA, tom XI, z. 1, s. 18-23.
- [2].Baran J. (2012), Skala działania a rozwiązania w zakresie magazynowania i transportu w przedsiębiorstwach przetwórstwa mleka, Logistyka nr 2, publikacja elektroniczna.
- [3].Baran, J., Pietrzak, M. (2010), Skala działalności przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego a rozwiązania w zakresie gospodarowania zapasami, „Logistyka” nr 3, publikacja elektroniczna.
- [4].Komor A. (2008), Regionalna baza surowcowa jako źródło przewag konkurencyjnych przedsiębiorstw mleczarskich. Roczniki Naukowe SERiA tom X, z. 4, 2008. s. 171-176.
- [5].Kisperska – Moroń D., Krzyżaniak S. (2009), *Logistyka*, I LiM, Poznań, s. 142.
- [6].Wicki, L., Rokicki, T. (2010), Skala działalności, obszar działania a wymagania w zakresie logistyki w przedsiębiorstwach sektora rolno-spożywczego. Logistyka, nr 3, publikacja elektroniczna.
- [7].Wicki, L., Rokicki, T. (2011), Organizacja zaopatrzenia i koszty działań logistycznych w przedsiębiorstwach agrobiznesu. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, *Ekonomia*, nr 166, s. 634-646.