

Adam SALOMON<sup>1</sup>

## SPEDYCJA A KOMODALNOŚĆ TRANSPORTU

**Streszczenie.** W artykule przedstawiono różne aspekty komodalności transportu z punktu widzenia spedytora/logistyka/operatora transportu multimodalnego. Przedstawiając cele, zadania oraz funkcje polityki transportowej UE i porównując je z podstawami prawnymi spedycji i przedmiotem działalności spedycyjnej zdefiniowano komodalność transportu oraz dokonano syntetycznej oceny transportu i spedycji/logistyki jako obszarów działań umożliwiających uzyskanie przewagi konkurencyjnej.

**Słowa kluczowe.** Spedycja, logistyka, komodalność, transport, transport multimodalny

## THE FREIGHT FORWARDING AND CO-MODALITY OF TRANSPORT

**Summary.** In article shows various aspects of transport's comodality from the point of view of the freight forwarder / logistics / operator of multimodal transport. Presenting objectives, tasks and functions of the EU's transport policy and comparing them with legal bases of freight forwarding, defined comodality and carried out a synthetic assessment of the transport and freight forwarding / logistics as the areas of action to obtain a competitive advantage.

**Keywords.** Freight forwarding, Logistics, Comodality, Transport, Multimodal transport

### 1. WPROWADZENIE

Organizacja i funkcjonowanie europejskiego systemu transportowego nie są optymalne, a wydajność systemu i jego integracja nie są tak zaawansowane, jak mogłyby i powinny być. Szybki rozwój transportu towarowego wraz z wynikającymi z tego zatorami, wypadkami, hałasem i zanieczyszczeniami stanowią problemy gospodarcze, społeczne i środowiskowe, które wymagają rozwiązania. Ponadto, skuteczne planowanie i kontrola łańcuchów jednej formy transportu i łańcuchów multimodalnych oraz zarządzanie nimi za pomocą rozwiązań logistycznych nie są wystarczająco rozwinięte, aby komodalność [6, s. 2] mogła być w pełni realizowana. Komodalność oznacza wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Współcześnie oczekuje się, że transport i przemieszczanie ładunków powinny w większym stopniu przyczynić się do utrzymania i zwiększenia konkurencyjności europejskiej. Potrzebne są nowoczesne rozwiązania spedycyjno-logistyczne, umożliwiające w efekcie przewożenie większej ilości

---

<sup>1</sup> Katedra Transportu i Logistyki, Akademia Morska w Gdyni, 81-225 Gdynia, ul. Morska 81-87, tel. (58) 690-18-38, akademor@onet.pl

towarów przy użyciu mniejszej liczby operacji transportowych. Koleje i szlaki żeglugi śródlądowej, choć wykazują wzrost w ostatnich kilku latach, wciąż pozostają znacznie w tyle pod względem wydajności. Lotniczy transport towarowy powinien zostać lepiej zintegrowany z resztą systemu transportowego, a żegluga morska bliskiego zasięgu, pomimo że osiąga dość dobre wyniki, to jednak nie rozwija się tak szybko, jak wszyscy tego oczekują. Konieczny jest dalszy rozwój transportu dalekomorskiego i jego powiązań z całym transportem lądowym, a nie tylko z jego poszczególnymi ogniwami.

Należy zoptymalizować wydajność i wykorzystanie zasobów w europejskim systemie transportowym dlatego, bo Europa potrzebuje wydajnej spedycji i logistyki transportu towarowego, łączącej w sobie korzyści wszystkich form transportu przy minimalizacji ich wad, w celu utrzymania i zwiększenia konkurencyjności Europy, zgodnie ze strategią lizbońską i śródokresowym przeglądem Białej Księgi w sprawie europejskiej polityki transportowej.

Ogólne cele polityki pod względem oczekiwanych wyników obejmują optymalizację europejskiego systemu transportowego i zwiększenie jego wydajności w celu ograniczenia wspomnianych wyżej niezrównoważonych tendencji. Narzędziami niezbędnymi, by to zrealizować są spedycja i logistyka. Ponadto, spedycja i logistyka wzmacniają spójność i połączenia z obszarami peryferyjnymi i wyspami. Wydajność w spedycji i logistyce może także pomóc w uniknięciu niektórych tendencji, takich jak przenoszenie miejsc pracy poza UE. Co więcej, krajowe władze transportowe coraz częściej poszukują alternatyw, które pomogą im w lepszym zarządzaniu własnymi systemami transportowymi. Konieczne jest jednak zapewnienie integralności jednolitego rynku, aby nie dopuścić do sytuacji, w której w poszczególnych państwach UE rozwiązania krajowe byłyby opracowywane i wdrażane na różne sposoby.

## **2. CELE, ZADANIA ORAZ FUNKCJE POLITYKI TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ**

Fundamentalnym celem polityki Unii Europejskiej jest stworzenie jednolitego rynku wewnątrz wspólnoty. Aby cel ten został osiągnięty, muszą zostać zrealizowane cztery swobody przepływu, mianowicie swoboda przepływu osób, towarów, usług i kapitału. Dwoch pierwszych swobód prawdopodobnie nie uda się w ogóle zrealizować bez udziału transportu. Chcąc zaznaczyć wielkie znaczenie transportu, poświęcono mu jeden z tytułów Traktatu, który został ustanowiony przez Wspólnotę Europejską, a mianowicie Tytuł V Artykuł 70 [21, s. 172], który brzmi następująco: „Cele niniejszego Traktatu, w odniesieniu do kwestii uregulowanych w niniejszym tytule, są realizowane przez Państwa Członkowskie w ramach wspólnej polityki transportowej” [29].

Za podstawowy cel polityki transportowej uznano „tworzenie podstaw jednolitego rynku transportowego oraz jego trwały, zrównoważony rozwój”. Polityka ta miała wspierać realizację strategii zrównoważonego rozwoju w całej Unii Europejskiej. Nacisk na realizację strategii zrównoważonego rozwoju został jeszcze bardziej zaakcentowany w Strategii Lizbońskiej oraz na szczycie unijnym w Goteborgu w 2001 roku [20, s. 172]. Komisja Europejska zdefiniowała wówczas następujące cele szczegółowe:

- formułowanie jednorodnych zasad organizacji i funkcjonowania rynków transportowych, co oznacza dostosowanie transportu europejskiego do warunków funkcjonowania w ramach wspólnego rynku,
- kształtowanie międzygałęziowych relacji rynkowych,
- ujednoczenie reguł konkurencji między różnymi gałęziami transportu,

- poprawę jakości wydajności oraz bezpieczeństwa usług transportowych,
- rozwój sieci infrastruktury transportu, czyli transeuropejskiej sieci transportowej (Trans-European Network-Transport – TEN-T) [10],
- jednolite reguły postępowania z krajami trzecimi [20, s.173].

Do osiągnięcia pierwszego celu niezbędne było działanie w dziedzinie liberalizacji i deregulacji rynku transportowego. Liberalizacja cechuje się „swobodnym, niedyskryminującym dostępem do unijnego rynku transportowego dla wszystkich podmiotów na jednakowych zasadach” [20, s. 173]. W związku z powyższym, należy usunąć wszelkie przeszkody oraz zagwarantować, aby konkurencja na unijnym rynku transportowym była czysta, uczciwa i wolna od wszelkiej dyskryminacji. Deregulacja zaś oznacza zmniejszenie i ograniczenie liczby wszelkiego rodzaju uregulowań prawnych, ustanawianych przez państwo. Skutkiem tego jest większa swoboda działań na rynku transportowym [24].

Polityka transportowa Unii Europejskiej w odniesieniu do systemu transportowego jest formą regulacji i kształtowania relacji z otoczeniem, ponadto pełni aktualnie następujące funkcje:

- regulacyjno-dostawczą – polityka transportowa jako instrument i forma kształtowania systemów transportowych, narzędzie regulacji rynków transportowych,
- informacyjno-poznawczą – polityka transportowa wskazuje kierunki, tempo, cele oraz narzędzia rozwoju danego systemu transportowego wszystkim zainteresowanym podmiotom,
- stymulacyjną – pobudzanie rozwoju systemów transportowych w aspekcie finansowym w celu osiągnięcia pożądanego stanu równowagi bądź celowego utrzymywania stanu nierównowagi,
- koordynacyjną – koordynacja systemów transportowych w układzie wewnętrznym oraz zewnętrznym, dostosowanie dynamiki rozwoju systemów transportowych do tempa rozwoju gospodarczego,
- prawno-harmonizującą – spójność celów i narzędzi ich realizacji z pozostałymi politykami sektorowymi, horyzontalnymi Wspólnoty wraz z politykami transportowymi innych krajów UE [9, s. 36].

Z powyższych rozważań dostrzec można pewną sprzeczność w europejskiej polityce transportowej, gdyż z jednej strony mówi się o próbach liberalizacji oraz deregulacji na unijnym rynku transportowym, z drugiej zaś Unia Europejska wydaje nowe akty regulujące poszczególne rynki transportowe. Pojawiają się trudności w dojściu do kompromisu między wymogiem efektywności rynku transportowego a wymogiem zrównoważonego rozwoju, u którego podstaw leżą kryteria ekonomiczne i społeczne [22, s. 175].

### 3. PODSTAWY PRAWNE SPEDYCJI

Przewóz ładunków związany jest z koniecznością dokonywania wielu czynności pomocniczych w stosunku do samego transportu. Historycznie rzecz ujmując – wraz z rozwojem poszczególnych gałęzi transportu, rosło zapotrzebowanie na te czynności. Pierwsze przedsiębiorstwa, które dziś można nazwać spedycyjnymi powstały w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej już w początkach XVI wieku. Chociaż pierwotnie działalność takich przedsiębiorstw sprowadzała się do obsługi transportu lądowego, głównie konnego, to jednocześnie rozwijał się handel morski, a wraz z nim przewozy morskie i czynności pomocnicze – czynności spedycyjne. Największy rozwój spedycji datuje się jednak na XIX wiek, co było ściśle związane z potrzebą obsługi transportu kolejowego.

Obecnie spedytor najczęściej nie jest wykonawcą tylko jednej usługi, lecz staje się organizatorem całego kompleksowego procesu transportowego. W pracy spedytora/logistyka obecnie niezbędna jest specjalistyczna wiedza i praktyka zawodowa, które pozwolą na zaspokojenie daleko idących potrzeb i oczekiwań zleceniodawców [14, s. 32]. Są nimi strony kontraktu handlowego sprzedaży lub dostawy towaru, pośrednicy w transakcjach handlowych, inwestorzy, którzy oczekują przejęcia przez osobę trzecią (spedytora lub logistyka) wszelkich obowiązków organizacyjnych oraz niekiedy prawnych, związanych z budową, np. fabryki. Również przewoźnicy poszukują fachowej pomocy w wypełnieniu przestrzeni ładunkowej, w zaaranżowaniu części przewozu innym środkiem transportu itp.

Działalność w zakresie spedycji to działalność gospodarcza, która może być prowadzona w niemal każdej przewidzianej prawem formie, z wyjątkiem spółki partnerskiej. Dotychczas działalność spedycyjna nie była w żaden sposób reglamentowana. Na skutek nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym, (weszła w życie z dniem 1 lipca 2006 roku), prawo do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie spedycji (ale wyłącznie drogowej), zostało ograniczone i obwarowane obowiązkiem uzyskania licencji. Stało się tak poprzez zabieg legislacyjny, sprowadzający się do rozszerzenia definicji pojęcia „transport drogowy” o pojęcie „działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy” (art. 4 pkt 3 lit. b Ustawy o transporcie drogowym) [10].

Definicyjnie spedycja to zorganizowanie przemieszczenia ładunków przy zastosowaniu właściwie dobranych środków i sposobów transportu, w wyniku czego następuje przesłanie ładunków od nadawcy do odbiorcy [25, s.15-16]. W szerszym znaczeniu spedycja obejmuje wykonanie wszelkich czynności składających się na zorganizowanie transportu i przesłanie ładunku z wyłączeniem samego przewozu, natomiast w węższym – wykonywanie tylko takich czynności, które mają charakter organizacyjno-doradczy lub organizacyjno-prawny (tzn. takich czynności, które nie polegają na fizyczno-technicznej manipulacji przesyłanym ładunkiem) [16, s. 290].

Bezpośrednio po zawarciu i uprawomocnieniu się kontraktu handlowego [32], strona mająca gestię transportową [16, s. 261] przystępuje do zorganizowania przemieszczenia towaru od dostawcy do odbiorcy albo poprzez zorganizowanie transportu własnych ładunków we własnym zakresie (spedycja/logistyka własna), albo poprzez skorzystanie z usług podmiotu wyspecjalizowanego w dziedzinie organizacji transportu, tj. spedytora/logistyka [16, s. 294-295].

Spedytor/logistyk, zajmujący się organizacją przemieszczania ładunków między nadawcą a odbiorcą, podejmuje się funkcji pośrednika pomiędzy zleceniodawcą dysponującym towarem a przewoźnikiem (i innymi przedsiębiorstwami i instytucjami) po to, aby dany towar, zgodnie z życzeniem i w interesie zleceniodawcy, został dostarczony do miejsca przeznaczenia. Spedytor/logistyk występuje więc wobec zleceniodawcy dysponującego towarem w roli usługodawcy, oferując swój potencjał organizacyjny dla sprawnego zorganizowania procesu spedycyjno-logistycznego [25, s. 7-8].

#### **4. PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI SPEDYCYJNEJ**

Zgodnie z regulacjami, wynikającymi z polskiego prawa, wykonywanie działalności spedycyjnej polega na dokonywaniu czynności, związanych z zakresem funkcjonowania przedsiębiorstwa spedytora, a polegających na wysyłaniu lub odbiorze przesyłki albo na dokonywaniu innych usług związanych z jej przewozem. Spedytor może występować w imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie [15].

FIATA [8] oraz CLECAT [4] wspólnie opracowały i wprowadziły w życie w 2004 roku oficjalne określenie działalności spedycyjnej i logistycznej (FIATA Sekretariat Doc. CL04/06). W świetle tego określenia, usługi spedycyjne i logistyczne oznaczają związaną z transportem – przy użyciu jednej gałęzi lub transportu multimodalnego – działalność każdego rodzaju, w tym konsolidację, składowanie, przeładunek, pakowanie lub dystrybucję towarów, jak również inne usługi komplementarne, doradcze i pomocnicze z tym związane, w tym – ale nie wyłącznie – usługi związane ze sprawami celnymi i skarbowymi, przedstawianie towarów dla celów urzędowych, aranżowanie ubezpieczenia towarów, przyjmowanie lub zajmowanie się płatnościami lub dokumentami związanymi z towarem [14, s. 33]. Pojęcie czynności spedycyjnych obejmuje także świadczenie usług logistycznych przy użyciu nowoczesnych źródeł informacji, technologii i komunikacji w powiązaniu z transportem, przeładunkiem lub składowaniem towarów i – *de facto* – wiąże się z zarządzaniem całym łańcuchem dostawy towarów.

Jak się może wydawać, pojęcie usług spedycyjnych, w ujęciu prezentowanym przez organizacje międzynarodowe, jest znacznie szersze niż pozornie wąska, kodeksowa regulacja spedycji w polskim systemie prawnym. Nie oznacza to wszakże, że strony umowy spedycji, opartej na prawie polskim, nie mogą wzbogacić nawiązywanego stosunku prawnego o inne elementy dla nich istotne, a związane z procesem dostawy towaru. Regulacja kodeksowa pozwala na to, albowiem w odniesieniu do spedycji używa szerokiego pojęcia „innych usług związanych z przewozem towaru”. Usługi te wpisują się w katalog czynności spedycyjno-logistycznych, skonstruowanych przez FIATA I CLECAT. Katalog ten może obejmować takie czynności spedytora jak, np. [14, s. 43-44]:

- udzielanie instrukcji i porad w zakresie warunków przewozu, wyboru środka transportu oraz trasy przewozu przesyłek,
- opracowanie instrukcji wysyłkowej,
- przygotowanie przesyłek do przewozu, np. pakowanie, konfekcjonowanie, kontrola ilościowa, jakościowa, wagowa, znakowanie przesyłek, załadunek, wyładunek, przeładunek,
- organizowanie czynności ładunkowych, przewozowych, konwojowania, składowania i innych czynności związanych z przemieszczaniem przesyłek,
- zawieranie umów o przewóz, umów przechowania, składowania oraz innych umów związanych z dostawą towaru lub wynikających ze zlecenia spedycyjnego oraz monitorowanie wykonywania tych umów przez osoby trzecie,
- sporządzanie, wystawianie i przysyłanie dokumentów przewozowych,
- zgłaszanie przesyłek do ubezpieczenia – na życzenie zleceniodawcy,
- aranżowanie odprawy celnej i zastępowanie zleceniodawcy w tych czynnościach na mocy udzielonego upoważnienia,
- występowanie do właściwych urzędów o pozwolenia na przywóz przesyłek bądź ich wprowadzenie na obszar celny Unii Europejskiej,
- składowanie przesyłek,
- opieka nad przesyłką w czasie przewozu, w tym informowanie zleceniodawcy o przeszkodach w jego wykonaniu,
- podejmowanie czynności potrzebnych do uzyskania zwrotu nienależnie pobranych sum z tytułu przewoźnego, cła i innych należności związanych z przewozem przesyłki,
- podejmowanie czynności w celu zabezpieczenia praw zleceniodawcy lub osoby przez niego wskazanej względem osób trzecich, działających na zlecenie spedytora lub w inny sposób związanych z przewozem przesyłki, w szczególności poprzez sporządzenie dokumentacji szkodowej i wymaganych reklamacji,

- współpraca z drugą - w stosunku do zleceniodawcy spedytora - stroną kontraktu handlowego lub innymi osobami, pośrednikami, związanymi z dostawą towaru, w celu ustalenia jak najkorzystniejszej dla zleceniodawcy opcji dostawy,
- świadczenie innych czynności, nawet niewymienionych w zleceniu spedycyjnym, jeśli są one niezbędne dla jego prawidłowego wykonania.

Należy podkreślić, że w kodeksie cywilnym nie zawarto wprost definicji usług spedycyjnych, lecz wprowadza się definicję umowy spedycji [15]. Istotą takiej umowy jest odpłatne wysłanie i/lub odbiór przesyłki i/lub dokonywanie innych usług związanych z przewozem towaru. W przypadku braku jednego z powyższych elementów zawarta umowa nie będzie umową spedycji, lecz wyłącznie umową zlecenia. Nawet mimo wystąpienia jednego z trzech elementów spedycji w umowie stron, zawarta umowa nie będzie mogła być uznana za umowę spedycji, jeśli osobą zobowiązaną do świadczenia tychże usług nie będzie przedsiębiorca.

Spedytorem jest przedsiębiorca, który zobowiązuje się (za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa) do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem, działając w imieniu własnym bądź też imieniu swego zleceniodawcy [22, s. 1].

## 5. POJĘCIE KOMODALNOŚCI W TRANSPORCIE

Komodalność jest terminem wprowadzonym do unijnej polityki transportowej w 2006 roku dla określenia systemu działań na rzecz współistnienia i współpracy różnych gałęzi transportu, w celu uzyskania optymalnego wykorzystania istniejących zasobów infrastrukturalnych i wszystkich pozostałych zasobów całego systemu transportowego globalizującej się Europy. Oznacza to jednocześnie porzucenie, w dotychczasowej polityce transportowej Unii Europejskiej, nakreślonego w Białej Księdze z 2001 roku, dążenia do zrównoważonego rozwoju transportu poprzez lansowanie tak zwanego *modal shift policy* [12], a więc tak naprawdę poprzez przeciwstawianie transportowi drogowemu wszystkich pozostałych gałęzi transportu [3]. Dziś celem nadrzędnym jest poszukiwanie optimum w całej sferze funkcjonowania wszystkich gałęzi transportu, w tym również w przewozach multimodalnych.

Pojęcie komodalności obejmuje swoim znaczeniem intensyfikację wykorzystania różnych koncepcji realizacji transportu, zarówno nowych, jak i już realizowanych. Do stosunkowo nowych rozwiązań zaliczyć należy w szczególności dwa systemy: *Modular Concept* [2] oraz obsługę naczep siodłowych o długości 14920 mm - a więc przedłużonych o 1300 mm w porównaniu ze standardowymi - *Big MAXX* firmy Kögel [13]. Zadaniem komodalności jest również zwiększanie efektywności ekonomicznej koncepcji dotychczas realizowanych, czyli przewozów intermodalnych i multimodalnych, wykorzystywanych choćby z powodu dużych odległości przewozów lub różnych warunków naturalnych dzielących państwa czy całe kontynenty. Podstawowym kryterium oceny efektywności wszystkich dostępnych lub proponowanych rozwiązań musi być jednak zawsze rachunek ekonomiczny, prowadzony kompleksowo zarówno w ujęciu mikro (na poziomie klienta), jak i makro (sektora transportu), szeroko ujmujący zagadnienia ekonomiczne, ekologiczne, społeczne itd. Nie bez znaczenia są tu również wszelkie koszty dodatkowe, związane na przykład z tworzeniem nowych elementów infrastruktury, zwłaszcza punktowej.

Od końca lat 80. ubiegłego wieku rozwój gospodarczy coraz silniej ulegał procesowi globalizacji w skali ogólnoeuropejskiej, a następnie ogólnoświatowej. Rynek światowy stawał się coraz bardziej jednorodny, a jego liderzy coraz intensywniej poszukiwali optymalnych

lokalizacji dla swojej działalności gospodarczej. Proces ten nieuchronnie prowadził do ogromnego wzrostu nie tylko potrzeb w sferze handlu i transportu, ale także specyficznych wymagań klientów. W świetle dynamicznie zmieniających się uwarunkowań gospodarczych w kolejnych częściach świata, zapewnienie poziomu usług przewozowych na wystarczająco wysokim poziomie staje się coraz większym wyzwaniem wobec współczesnego systemu transportowego, ponieważ:

- transport morski, głównie kontenerowy, przewozi ponad 80% masy towarowej w handlu światowym, wykorzystując do tego celu ogromne kontenerowce o pojemności ponad 14000 TEU i zaledwie około 40 największych portów świata,
- transport kolejowy, przede wszystkim z racji niedostosowania kolei do wymagań i standardów współczesnej gospodarki i handlu globalnego, przewozi zaledwie około 5% wolumenu ładunków objętych międzynarodową wymianą handlową,
- transport drogowy, chociaż wykazujący znaczną dynamikę wzrostu, z racji słabo rozwiniętych usług Ro-Ro i małej efektywności multimodalnych przewozów kolejowo-drogowych nie może w pełni korzystać z możliwości stwarzanych przez upowszechnianie komodalności.

W świetle powyższego oraz w rezultacie globalizacji gospodarki światowej i wynikających stąd zmian w procesach produkcji i dystrybucji dóbr materialnych, a co za tym idzie zmian w łańcuchach logistycznych, współczesny transport drogowy nie jest w stanie spełniać oczekiwań handlu, szczególnie międzynarodowego. Nie radzi on sobie także z rosnącą kongestią na drogach, kolejkami na granicach między obszarami celnymi i brakiem wysoko wykwalifikowanych, doświadczonych kierowców. Aby zaspokoić stale rosnące potrzeby w zakresie mobilności rzeczy nie wystarczy dziś zwiększać liczbę ciężarowych pojazdów drogowych i poprawiać stan infrastruktury drogowej. Potrzebna jest rzeczywista komodalność, a więc nowe rozwiązania, zarówno w sferze optymalizacji wykorzystania poszczególnych gałęzi transportu, jak i skutecznej promocji przewozów wielogałęziowych, szczególnie multimodalnych.

## **6. TRANSPORT I SPEDYCJA/LOGISTYKA JAKO OBSZARY DZIAŁAŃ UMOŻLIWIAJĄCE UZYSKANIE PRZEWAGI KONKURENCYJNEJ**

W swoich paradygmatach zarządzania na XXI wiek, opublikowanych na łamach magazynu "Forbes", Peter Ferdinand Drücker wskazuje na przynajmniej dwie okoliczności, które tworzą osnowę do rozważań na temat powiązań transportu komodalnego ze spedycją/logistyką. Po pierwsze, Drücker twierdzi, że technologie, rynki i zastosowania nie są już ograniczone do danej dziedziny gospodarki, ale się wzajemnie przenikają i łączą – co skutkuje skróceniem głębokości produkcji, wyższym stopniem specjalizacji, jak również rozdrobnieniem produkcji i rosnącą rolą transportu w pokonywaniu luki czasowo-przestrzennej, dzielącej wytwórców oraz konsumentów. Po drugie, Drücker zauważa, że następuje globalizacja gospodarki, a co zatem idzie, odległości, jakie trzeba pokonać, by wyroby wielu producentów stworzyły gotowy produkt i następnie dotarły do konsumentów, wywołują konieczność łączenia przewozów różnymi gałęziami transportu, wymagają coraz większych umiejętności, by tak organizować procesy transportowe, żeby zapewnić ich sprawność i niską cenę przy wysokiej jakości obsługi [25, s. 48-52].

Niezależnie od rodzaju wytwarzanych produktów, odległości od źródeł pozyskania surowców, lokalizacji miejsc produkcji względem rynków zbytu oraz innych uwarunkowań zawsze występuje tak zwana luka czasowo-przestrzenna. Procesy globalizacji, charakteryzujące naturę współczesnej gospodarki powodują, że ta luka w wymiarze

przestrzennym znacznie wzrasta. Powoduje ona, że prowadzenie działań mających zapewnić dostarczenie surowców do miejsc ich przetworzenia na wyroby finalne, a tych zaś do miejsc zużycia i konsumpcji wymaga szczególnie dobrego zaplanowania działań od strony logistycznej. Kryzys gospodarczy powoduje, że uczestnicy rynku poszukują możliwości zmniejszania kosztów funkcjonowania na wszystkich etapach wytwarzania dóbr lub świadczenia usług. Europa już na początku 2009 roku znalazła się w szczególnej sytuacji konieczności wzmocnienia swojej atrakcyjności gospodarczej w obliczu stosowania przez USA, Kanadę czy niektóre duże państwa azjatyckie elementów protekcjonizmu w ich gospodarkach narodowych. W tych działaniach logistyka wciąż może okazać się kluczową kompetencją.

Logistyka zapewnia fizyczną dostępność materiałów, półproduktów i wyrobów finalnych w drodze obsługi logistycznej dostawców i odbiorców, określanej często mianem logistycznej obsługi klienta. Do głównych celów makro- i mikrologistyki zaliczamy: skrócenie czasu realizacji dostaw, wysokie wykorzystanie infrastruktury i personelu, szybki i bezawaryjny przepływ informacji, usprawnienie procesu zarządzania, zmniejszenie zapasów, eliminację ogniw pośrednich, poprawę poziomu obsługi klienta oraz obniżenie kosztów przepływu dóbr [5, s. 80]. Te efekty często nie są jednak możliwe do uzyskania bez właściwie zorganizowanego procesu transportu. Stopień zsynchronizowania i skoordynowania procesów transportowych może znacząco wpłynąć na wspomniany już poziom obsługi klienta, co z kolei przekłada się na pozycję konkurencyjną nie tylko poszczególnego przedsiębiorstwa, lecz całych gospodarek. Stąd też we współczesnej logistyce wzrasta znaczenie sprawnego transportu. Szybko rosną wymagania zarówno nadawców, jak i odbiorców odnośnie jakości usług transportowych, w tym zwłaszcza w zakresie skrócenia czasu przewozu, zwiększenia bezpieczeństwa ładunków oraz zapewnienia procesowi przewozowemu cech multimodalności, czyli sprawnej i efektywnej ekonomicznie obsługi przez poszczególne gałęzie transportu.

W dobie wzrastającego wolumenu przewozów ładunków, braku czasu na organizację tych przewozów przez załadowców, rosnącej konkurencji dotyczącej szybkości dostaw, rosnącego zanieczyszczenia środowiska, zatłoczenia dróg i przejść granicznych jedynym rozsądnym rozwiązaniem staje się rozwój właśnie przewozów multimodalnych. Załadowca przekazując swój ładunek operatorowi przewozów multimodalnych może być w zasadzie spokojny o to, czy jego ładunek dotrze do celu i czy nie zostanie przetrzymany na granicy – tym wszystkim zajmie się operator transportu multimodalnego. Transport multimodalny jest najczęściej stosowanym rozwiązaniem w świecie międzynarodowych przewozów jednostek ładunkowych w relacji dom-dom, gdyż tylko w tym systemie ładunek może dotrzeć prosto od producenta do odbiorcy.

Współczesne podejście do transportu wymaga kompleksowego spojrzenia na cały łańcuch transportowy. Należy odejść od gałęziowego oceniania transportu, a spojrzeć nań jako na jedną wielką całość. Takim właśnie współczesnym wyrazem tendencji występujących w nowoczesnym transporcie jest transport multimodalny (przewozy multimodalne).

Międzynarodowy transport multimodalny polega na przewozie zunifikowanych jednostek ładunkowych (kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe dostosowane do przeładunku pionowego) różnymi środkami transportu (wagon kolejowy, statek morski lub śródlądowy, samochód ciężarowy) przez terytorium co najmniej dwóch krajów, na podstawie jednego dokumentu przewozowego [19, s. 5-6]. Jednak obok transportu multimodalnego wyróżnia się także transport intermodalny, transport kombinowany oraz transport łamany. Poniżej przedstawiono ich definicje, umożliwiające rozróżnienie tych pojęć.

- Transport multimodalny (*Multimodal transport*) – przewóz towarów za jednym dokumentem przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu (w tym samym momencie).



- Transport intermodalny (*Intermodal transport*) – przewóz towarów za jednym dokumentem w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe, przy użyciu sukcesywnie różnych gałęzi transportu i bez przeładunku samych towarów w zmieniających się gałęziach transportu.
- Transport kombinowany (*Combined transport*) – przewóz towarów przez co najmniej dwa różne środki transportowe, w którym umowy o przewóz są podpisywane przez spedytora (lub nawet zleceniodawcę) z poszczególnymi przewoźnikami, z których każdy odpowiada za wykonanie bezpiecznego przewozu na swoim odcinku trasy. Główną część europejskiej podróży wykonuje transport morski, kolejowy lub żegluga śródlądowa, a każdy dowóz/odwóz jest wykonywany przez transport samochodowy na możliwie najkrótszych odległościach (do 150 km w relacjach do/z portów morskich i śródlądowych oraz do 100 km w relacjach do/z terminali lądowych).
- Transport łamany – przewóz towarów przez co najmniej dwa różne środki transportowe pochodzące z tej samej gałęzi transportu.

W definicjach tych występują cztery elementy, warunkujące zaistnienie transportu multimodalnego:

1. konieczność użycia środków transportowych, pochodzących z co najmniej dwóch gałęzi transportu,
2. konieczność wystąpienia tylko jednej umowy o przewóz multimodalny,
3. konieczność zaangażowania tylko jednego organizatora odpowiedzialnego za przebieg dostawy towaru i posługującego się dokumentem przewozowym obejmującym całą trasę dostawy,
4. konieczność zjednostkowania ładunku, co oznacza, że towar podlega manipulacjom przeładunkowo-składowym w całości wraz z kontenerem lub środkiem transportowym [26, s.151].

Idea multimodalizmu obejmuje następujące wyróżniki [7]:

1. świadczenie szerokiego wachlarza usług kompleksowych,
2. przejęcie wielu funkcji związanych z organizacją, koordynacją, realizacją i zarządzaniem procesami transportowymi przez operatora transportu multimodalnego,
3. zmniejszenie ogólnego czasu transportu,
4. zmniejszenie zintegrowanych kosztów transportu,
5. uproszczenie procedur związanych z przemieszczeniem towarów.

Realizacja celów systemowych multimodalizmu dokonuje się według następujących warunków: technicznych (unifikacja jednostek ładunkowych, środków transportu oraz środków w stacjach i węzłach transportowych), technologicznych (technologie przeładunków, przewozów i obsługi w stacjach i węzłach transportowych), organizacyjnych (operator multimodalnego systemu transportowego jako instytucja multimodalizmu, rozwinięte systemy logistyczne systemu, centrum i punkty zarządzania systemem, techniczno-technologiczne oraz organizacyjno-ekonomiczne projektowanie systemu), prawnych (jedna umowa na przewóz multimodalny, jednolita odpowiedzialność operatora za realizację dostawy, umowy operatora z przewoźnikami odcinkowymi), ekonomicznych (jedna cena za przewóz multimodalny, podział kosztów i ryzyka między uczestników łańcucha, kontrola kosztów transportu), dokumentacyjnych (jeden dokument na przewóz multimodalny, uproszczenie procedur i dokumentacji, informatyzacja opracowywania i transmisji dokumentów), informacyjnych (informacje dotyczące fizycznego ruchu kontenerów i usług świadczonych na ich rzecz, informatyzacja informacji), zarządzania (centrum zarządzania systemem multimodalnym, punkty logistyczne w łańcuchu multimodalnym, zarządzanie logistyczne systemem multimodalnym) oraz logistycznych (projektowanie łańcucha transportowego, sprzętowe zabezpieczenie łańcucha transportowego, usługowe zabezpieczenie łańcucha – zasada „just-in-time”) [17, s. 145-147].

Zunifikowanie jednostek ładunkowych spowodowało ujednoczenie sposobów i warunków przewozu statkami, koleją i samochodami. W związku z tym nasiliło się zjawisko wewnętrznej integracji procesów transportowych, przebiegające na trzech płaszczyznach:

1. techniczno-technologicznej, polegającej na przystosowaniu infrastruktury liniowej i punktowej, środków transportowych oraz urządzeń przeładunkowych do obsługi tej samej, zunifikowanej jednostki ładunkowej,
2. organizacyjnej, polegającej na powstaniu specjalistycznych struktur organizacyjnych, realizujących funkcje operatorów zatrudnionych do obsługi kompleksowych procesów transportowych,
3. handlowo-eksploatacyjnej, polegającej na stosowaniu jednego dokumentu transportowego na całą trasę dostawy, wprowadzaniu jednolitych zasad ustalania cen za przewóz jednostek ładunkowych różnymi środkami transportu, oferowaniu klientom łącznej stawki obejmującej cały proces dostawy oraz tworzeniu jednolitego systemu prawnego, regulującego warunki dostaw oraz odpowiedzialność stron umowy o przewóz.

Dopiero spełnienie powyższych elementów uprawnia do posługiwania się pojęciem transport multimodalny z elementami komodalności, którego idea polegająca na przewozach w relacji dom-dom (door-to-door) jednostek ładunkowych opiera się na formule „jeden partner, jedna cena, jeden dokument, jednolita odpowiedzialność” [19, s. 152].

Podłożem rozwoju przewozów multimodalnych na świecie było dążenie do usprawnienia procesów przemieszczania ładunków, przy czym jako najistotniejsze wymienia się: przyspieszenie i uproszczenie manipulacji przeładunkowych, redukcję liczby czynności ładunkowych na drodze przewozu ładunku, redukcję pracochłonności i zatrudnienia przy czynnościach przeładunkowych, lepsze wykorzystanie drogowego taboru przewozowego (głównie silnikowego), oszczędność paliw płynnych w transporcie drogowym, obniżenie jednostkowych kosztów transportu, odciążenie dróg kołowych, możliwość realizacji usługi transportowej w relacji „dom-dom”, ściągnięcie z powrotem na kolej utraconej w ostatnich latach masy towarowej przewożonej dotychczas przez transport drogowy oraz większą niezawodność transportu kolejowego w okresie zimowym. W poszczególnych krajach wymienione cechy występują z różną ostrością [18].

Te działania w obszarze transportu wpisują się w inne ustalenia Komisji Europejskiej, jak na przykład: „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” [1], „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” [22], „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” z 2007 r. oraz „Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej” z 2008 r. [30].

Strategię Unii Europejskiej nakreślają kierunki rozwoju ustalone przez Parlament Europejski w „Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie” [29, s. 80-83]. W Rezolucji stwierdza się między innymi, „że już osiągnięto najwyższy poziom wykorzystania głównych części sieci; w związku z tym wzywa się ministrów transportu odpowiedzialnych za główne europejskie korytarze do podjęcia kwestii inwestycji w infrastrukturę oraz przynajmniej do osiągnięcia porozumienia w sprawie koordynacji swoich krajowych planów inwestycyjnych w odniesieniu do swoich odpowiednich korytarzy” [29, s. 80-83].

W realizację tego postulatu wpisuje się realizowana aktualnie koncepcja autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona oraz modernizacja infrastruktury obu portów. W odniesieniu do portów stwierdza się, „że lepsze połączenia portów morskich i śródlądowych z siecią kolejową w głębi ładu stanowią istotny element infrastruktury logistycznej”. Ten postulat wykonywany jest w Gdańsku poprzez budowę nowego mostu kolejowego, łączącego infrastrukturę krajową z portową, a także modernizację krajowej sieci kolejowej (między

innymi E75). Jako ważny kierunek działań Parlament Europejski dostrzegł „stworzenie europejskiego obszaru transportu bez granic”, czemu sprzyjają między innymi działania w ramach projektów StarDust i MarChain [29, s. 80-83]. Jednak w wielu przypadkach cały ciężar dostosowania portów i otaczających je infrastruktury do komodalności (współmodalności) spoczywa na poszczególnych regionach.

## 7. PODSUMOWANIE

Spedycja jest w zasadzie pośrednictwem pomiędzy przedsiębiorstwem transportowym wykonującym usługi w zakresie przewozu rzeczy a klientem, który zleca ładunek do przewiezienia pod wskazany adres. Firmy, które w dużym stopniu wykorzystują usługi transportowe, mają własne oddziały spedycyjne. Natomiast funkcjonują także przedsiębiorstwa, które z różnych przyczyn (np. na zasadzie outsourcingu) preferują korzystanie z usług firmy spedycyjnej. Powierzają spedytorowi/logistykowi ładunek do dostarczenia pod wskazany adres, a wszystkimi innymi czynnościami zajmuje się już sam spedytor/logistyk. Komodalność – z punktu widzenia spedycyjnego – w ujęciu mikroekonomicznym jest realizowana już od momentu wyodrębnienia się samodzielnego spedytora (wówczas – frachtera, Bazylea 1522 r.). Od samego początku, jeśli zleceniodawca na to pozwalał (a najczęściej pozwalał), spedytor, jakkolwiek by się nie nazywał (frachter, ekspedytor, spedytor, logistyk, operator), sam wybierał odpowiedni środek transportu i inne elementy (drogę przewozu, opakowanie, czasami też termin i sposób dostawy). Można zatem stwierdzić, że komodalność transportu realizowana jest w spedycji/logistyce od zawsze. Czasem występują jednak drobne ograniczenia, np. związane z ilością przewożonego ładunku, co zawęża wykorzystywane w określonym zleceniu spedycyjnym gałęzie transportu. Zawsze jednak najważniejszą zasadą w spedycji jest lub być może powinna być, tak jak w medycynie, PRIMUM NON NOCERE – przede wszystkim nie szkodzić.

## Bibliografia

1. Agenda UE w sprawie transportu towarowego: poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie, COM(2007)0606, Bruksela 2007.
2. Aurell J., Wadman T.: Vehicle combinations based on the modular concept. Background and analysis. Report no. 1/2007, <http://www.nvfnorden.org/lisalib/getfile.aspx?itemid =1589> (2012-05-14).
3. CE Delft: Potential of modal shift to rail transport. TRT Transporti E Territorio SRL, March 2011, [http://www.cedelft.eu/?go=home.downloadPub&id=1163&file=4255\\_finalreportEdBSD\\_1308903130.pdf&PHPSESSID=a58ffc35806391026753720a35065ee6](http://www.cedelft.eu/?go=home.downloadPub&id=1163&file=4255_finalreportEdBSD_1308903130.pdf&PHPSESSID=a58ffc35806391026753720a35065ee6) (2012-05-14).
4. Comité de liaison european des commissionaires et auxiliaires de transport (Europejska Organizacja ds. Spedycji i Logistyki), <http://www.clecat.org> (2012-05-14).
5. Daroń M., Wilk M.: Wybrane zagadnienia dystrybucji na przykładzie przedsiębiorstw sektora odzieżowego, [w:] Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, Zarządzanie nr 4, (red.): Kościelniak H., Częstochowa 2011.
6. Dodatek do Załącznika do komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności, Bruksela 28.6.2006, SEC(2006) 820.

7. Facing the challenge of integrated transport services. Report by the UNCTAD Secretariat, UNCTAD/SDD/MT/7.
8. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (Międzynarodowy Związek Spedytorów), <http://www.fiata.com> (2012-05-14).
9. Grzelakowski A., Matczak M., Przybyłowski A.: *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.
10. <http://drogipubliczne.eu/ten-t> (2012-05-14).
11. <http://www.eu-go.gov.pl/pl/dla-przedsiębiorcy/procedury/procedura/109/?tmpl=print&layout=print&trans=0> (2012-05-14).
12. <http://www.fondazionevilupposostenibile.org/f/News/Brochure+Modal+Shift+Techno.pdf> (2012-05-14).
13. <http://www.koegel-trailer.com/de/produkte/speditionsgewerbe/koegel-euro-trailer.html> (2012-05-14).
14. Janicka B.: *Podstawy prawne spedycji*, [w:] *Podręcznik spedytora*, (red.): Marciniak-Neider D., Neider J. PISiL, Gdynia 2006.
15. Kodeks Cywilny, Tytuł XXVI – umowa spedycji, artykuły 794-804, [http://www.policja.swinoujscie.pl/pomocnik/data/lex.kod/kodeks\\_cywilny/kc%2875%29.html](http://www.policja.swinoujscie.pl/pomocnik/data/lex.kod/kodeks_cywilny/kc%2875%29.html) (2012-05-14).
16. Krasucki Z. (red.): *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
17. Kubicki J., Urbanyi-Popiołek I., Miklińska J.: *Transport międzynarodowy i multimodalne systemy transportowe*, Wydawnictwo WSM w Gdyni, Gdynia 2000.
18. Masterplan. Güterverkehr und Logistik, Die Bundesregierung vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2008, <http://www.verkehrsrundschau.de/ramsauer-legt-aktionsplan-gueterverkehr-und-logistik-vor-988269.html> (2012-05-14).
19. Neider J.: *Przewozy intermodalne w handlu międzynarodowym*. PWE, Warszawa 1995.
20. Neider J.: *Transport międzynarodowy*. PWE, Warszawa 2011.
21. PISiL: *Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010*. Gdynia 2010, [http://www.pisil.pl/images/artykuly/2008/OPWS\\_2010.pdf](http://www.pisil.pl/images/artykuly/2008/OPWS_2010.pdf) (2010-05-14).
22. *Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego*, COM(2007)0607, Bruksela 2007.
23. Rakowska J.: *Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE*, <http://jrakowska.wne.sggw.pl/wp-content/uploads/file/logist-Transformacja-WPT.pdf> (2012-05-14).
24. Salomon A.: *Spedycja – teoria, przykłady, ćwiczenia*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2011.
25. Salomon A.: *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004.
26. Szczepaniak T. (red.): *Transport międzynarodowy*. PWE, Warszawa 1996.
27. Szołtysek J.: *Transport komodalny w realizacji celów zrównoważonej logistyki*, „Logistyka” nr 2, 2009.
28. *Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską – Tekst Skonsolidowany*, s.70, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pl/oj/2006/ce321/ce32120061229pl00010331.pdf> (2012-05-14).
29. *Transport towarowy w Europie P6\_TA(2008)0409*, Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie (2008/2008(INI)), *Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej*, 4.12.2009 PL.
30. *Wieloletnie umowy dotyczące jakości infrastruktury kolejowej*, COM(2008)0054, Bruksela 2008.
31. WIEM: <http://portalwiedzy.onet.pl/61609,haslo.html> (2012-05-14).