

Maciej Świeściak

Rachunek ekonomiczny a zapewnienie bezpieczeństwa ładunku w transporcie drogowym

Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu 27, 111-118

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

MACIEJ ŚWIEŚCIAK

Uniwersytet Szczeciński

RACHUNEK EKONOMICZNY A ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ŁADUNKU W TRANSPORCIE DROGOWYM

Streszczenie

Pomimo obserwowanej dywersyfikacji zainteresowań koszty stanowią w dalszym ciągu jeden z głównych przedmiotów dzisiejszej logistyki. Warto więc zwrócić uwagę na fakt, że dość znaczącą pozycję w ogólnym rozliczeniu mogą stanowić koszty, które do tej pory zazwyczaj pozostawały w cieniu kosztów związanych z głównymi procesami logistycznymi. Są to koszty bezpieczeństwa, związane przede wszystkim z zabezpieczeniem ładunku, oraz koszty skutków niedotrzymania odpowiednich warunków jego zabezpieczenia. Największej obniżki kosztów, przyczyniającej się do wzrostu zysków, można by spodziewać się w wyniku zaistnienia efektu synergii, to jest aktywizacji świadomości i wiedzy całego personelu danej organizacji, jak również zastosowania określonych wytycznych w dziale zakupów przedsiębiorstwa. Symulacja ekonomiczna może przyczynić się do optymalizacji decyzji logistycznych w tym obszarze.

Wprowadzenie

Bezpieczeństwo – to zagadnienie, które jest znane właściwie każdemu, kto jest świadomy samego siebie, jak i otaczającego go świata. Jest to niezwykle ważna potrzeba codziennego życia, która przejawia się praktycznie na każdej jego płaszczyźnie. Mimo że bezpieczeństwo jest tak ważne, okazuje się, że bardzo często przytrafiają się sytuacje, które w znaczący sposób mogą wpływać na jego obniżenie. Taka sytuacja związana jest z nieodłączną dziedzicą ludzkiego życia, jaką jest transport zarówno ludzi, jak i różnego rodzaju towarów. Co ciekawe, na terenie Polski oba rodzaje transportu charakteryzują się

różnym stopniem zaangażowania społecznego w poziom bezpieczeństwa. O ile w przypadku transportu drogowego ludzi przykładą się wielką wagę do spraw bezpieczeństwa, to kwestia przewozu ładunków pozostaje nieco na uboczu.

Bezpieczeństwo w transporcie drogowym należy postrzegać nie tylko przez pryzmat aktywnych, jak i pasywnych systemów bezpieczeństwa dzisiejszych środków transportowych, ale również przez pryzmat poziomu zabezpieczenia samego ładunku na czas transportu. Polskie realia pokazują, że kierowcy nie posiadają odpowiedniej wiedzy z zakresu zabezpieczania ładunków, a co za tym idzie, w wielu przypadkach nie posiadają odpowiedniego osprzętu zabezpieczającego. Taka sytuacja jest wynikiem obecnie funkcjonujących rozwiązań legislacyjnych. O ile przepisy mówią o konieczności nauczania o sposobach zabezpieczania ładunków¹, to przepisy ruchu drogowego² nie narzucają konieczności stosowania tej wiedzy w praktyce. Z tego powodu dochodzi do kolizji wymogów prawnych, przez co cierpi ogół społeczeństwa, ze względu na drastycznie niski poziom bezpieczeństwa w transporcie drogowym (z punktu widzenia zabezpieczania ładunków).

Opisany stan rzeczy w dużym stopniu odnosi się również do głównych użytkowników dróg krajowych, jak i międzynarodowych, a mianowicie do podmiotów operujących w branży transportowej. Nieodpowiednio zabezpieczony ładunek może generować stosunkowo duże koszty pod względem finansowym oraz organizacyjnym. Do obciążeń finansowych należy zaliczyć wszelkie kary w postaci mandatów za powodowanie niebezpieczeństwa na drogach, jak również szkody powstałe w wyniku wypadków drogowych. Uszkodzenie samego środka transportu może stanowić akceptowalny poziom kosztowy, ale uszkodzenie transportowanego ładunku już nie. Jeżeli przedsiębiorca nie ubezpiecza każdego przewozu i dodatkowo nie poświęca odpowiedniej uwagi kwestii zabezpieczenia ładunku, wówczas wszelkie szkody powstałe na ładunku w wyniku wypadku jest zobowiązany pokryć z własnych środków finansowych. W sytuacji gdy przedsiębiorca ubezpiecza swoje przewozy, w chwili wypadku traci on wszelkie naliczone zniżki, a tym samym przyczynia się do wzrostu kosztów działalności podstawowej, aczkolwiek nie musi pokrywać

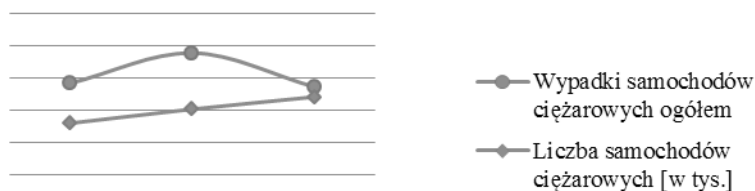
¹ Zob.: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, DzU z 2008 r., nr 124, poz. 805, ze zm.

² Zob.: Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, DzU z 2005 r., nr 108, poz. 908, ze zm., art. 61.

szkód powstałych na ładunku. Należy przy tym zaznaczyć, że ubezpieczyciel może odmówić wypłacenia odszkodowania w związku z niedopełnieniem ogólnych warunków umowy ubezpieczeniowej, jeżeli wykaże, że przewoźnik nie dołożył wszelkich starań, by uniknąć wypadku, poprzez niewystarczające zabezpieczenie ładunku. Ponadto oddzielną kategorię stanowią koszty organizacyjne w postaci strat czasowych, a co za tym idzie – nieterminowych dostaw (kary umowne) – w przypadku strategii *just-in-time*.

1. Bieżący stan bezpieczeństwa na drogach

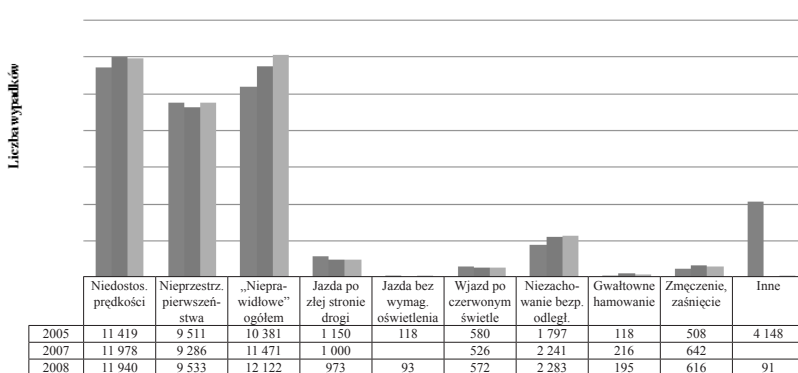
Należy również zaznaczyć, że poziom bezpieczeństwa w transporcie drogowym ma swój określony wymiar statystyczno-ekonomiczny, aczkolwiek stosunkowo ciężko jest go odnieść do samego ładunku. Proces dochodzenia do określonych wniosków jest o tyle złożony, że wymaga uwzględnienia szerokiego zakresu statystyk prowadzonych zarówno przez Policję, Główny Urząd Statystyczny, jak i Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Z analizy statystyk policyjnych wynika, że liczba wypadków powodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych sukcesywnie się zmniejsza (rysunek 1). Jest to dobra informacja, zważywszy na fakt, że z roku na rok na polskich drogach rośnie liczba samochodów ciężarowych oraz coraz więcej młodych i niekoniecznie doświadczonych kierowców zasila rynek pracy.



Rys. 1. Stosunek liczby wypadków do liczby samochodów

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce 2005, 2007 i 2008*, <http://www.policja.pl/porta/polski/71/Statystyki.html>; por.: *Mały rocznik statystyczny Polski 2009*, GUS, Warszawa, s. 369.

Koniecznym dopełnieniem przedstawionych danych są statystyki ujawniające przyczyny wypadków w ruchu drogowym (rysunek 2). Mimo szerokiego spektrum wyszczególnionych przyczyn nie ujęto w nich niezwykle istotnego kryterium, jakim jest nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku.



Rys. 2. Przyczyny wypadków

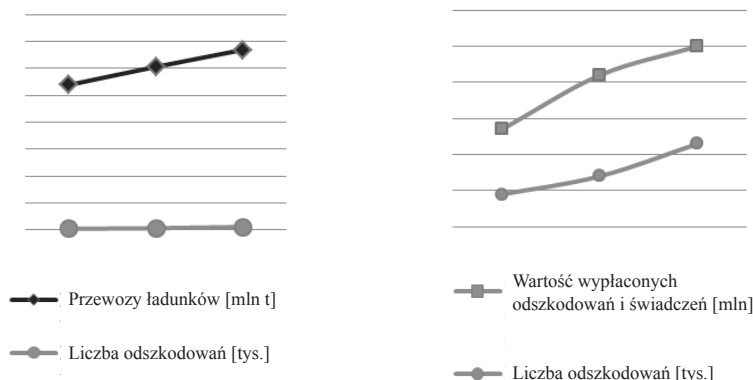
Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce..., op.cit.*

Według zaś statystyk europejskich ocenia się, że blisko 25% wypadków z udziałem samochodów ciężarowych jest skutkiem właśnie nieodpowiednio zabezpieczonego ładunku³. Niestety, danych europejskich nie można odnieść do danych krajowych (brak odpowiednich statystyk), co też zaciemnia obraz ogólnej sytuacji w skali całej Polski. Sytuacja ta wynika z faktu, że polskie przepisy drogowe oraz kodeks cywilny nie obejmują w dostatecznie szerokim zakresie zagadnień związanych z zabezpieczaniem ładunków. Niemniej jednak z powodzeniem można wskazać pierwotne przyczyny dla wspomnianych wyżej 25% wypadków, mianowicie wynikają one z braku czasu, braku wiedzy oraz nacisków pracodawców.

Biorąc pod uwagę fakt ciągle rosnącej liczby samochodów ciężarowych, liczby nowych kierowców, a tym samym wzrostu ilości przewiezionych ładunków, wcale nie dziwi, że rośnie liczba wypłaconych odszkodowań, jak również wartość globalnych wydatków z tytułu wypłacanych odszkodowań (rysunek 3). Z danych wynika, że przyrost liczby odszkodowań i świadczeń w roku 2007 kształtował się na poziomie około 33% (w stosunku do 2005 r.), zaś w roku 2008 – około 65% (w stosunku do 2007 r.). A wartość wypłaconych odszkodowań i świadczeń wynosiła odpowiednio: około 55% (w stosunku do 2005 r.) i około 20% (w stosunku do 2007 r.). Przy tym warto wziąć pod

³ Por.: *Wytyczne odnośnie do europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym*, Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu UE, 2006, s. 2.

uwagę, że odnotowany wzrost przewiezionej masy ładunków w 2007 wynosił około 12% (w stosunku do 2005 r.), zaś w 2008 – około 10,5% (w stosunku do 2007 r.). Należy zaznaczyć, że sprawa dużej liczby uszkodzonych ładunków została rozwiązana w postaci polubownych uzgodnień na linii zleceniodawca – przewoźnik – odbiorca.



Rys. 3. Wykresy zależności

A – Stosunek masy przewiezionych ładunków do liczby odszkodowań.

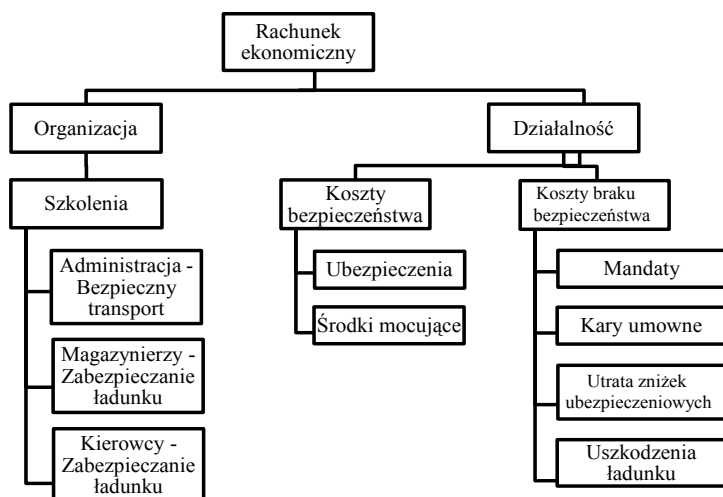
B – Stosunek liczby odszkodowań do wartości wypłaconych odszkodowań i świadczeń

Źródło: Por.: *Mały rocznik statystyczny...*, *op.cit.*, s. 361 i 422.

Z powyższej analizy wynika, że przy obecnym (2008) mniej dynamicznym wzroście przewiezionych dóbr obserwuje się rosnącą liczbę samochodów ciężarowych, rosnącą liczbę przyznanych odszkodowań i świadczeń oraz rosnącą wartość wypłaconych odszkodowań i świadczeń. Konkludując, wynika z tego, że drogowy transport ładunków staje się coraz bardziej kosztowny przy jednoczesnym wyhamowywaniu/spowolnieniu rynku transportowego (mniejsza podaż ładunków), a tym samym można z dość dużym prawdopodobieństwem założyć, że firmy transportowe mimo wszystko odnotowują coraz mniejsze zyski. Sytuacja ta zmusza przedsiębiorców do wprowadzania coraz to bardziej skutecznych strategii kształtowania przewagi konkurencyjnej. Rezultaty osiąga się poprzez efektywniejsze zarządzanie, podwyższanie jakości oferowanych usług oraz cięcie niepotrzebnych kosztów. Należy także pamiętać, że wyniki za rok 2008 ze względu na panujący kryzys stanowią niejako korektę dla wcześniejszego rozwoju gospodarki europejskiej.

2. Podstawy rachunku ekonomicznego

Jak już wspomniano, koszty ubezpieczeń i odszkodowań stanowią znaczący udział w globalnych kosztach działalności. Ponadto należy również uwzględnić koszty uszkodzonych pojazdów, powstałych opóźnień (w wyniku wypadków) oraz kar umownych za nieterminowe dostawy towaru. Przynajmniej części z tych kosztów można uniknąć, wprowadzając odpowiednią politykę jakości w zakresie bezpieczeństwa, w tym prawidłowe zabezpieczanie ładunków (kryterium to stanowi około 25% wszystkich wypadków samochodów ciężarowych). Poprzez odpowiednią politykę jakości należy rozumieć uruchomienie odpowiednich narzędzi kontroli w postaci rachunku ekonomicznego, który obejmowałby czynniki organizacyjne wpływające na poziom bezpieczeństwa wykonywanych usług (rysunek 4). Największej obniżki kosztów, przyczyniającej się do wzrostu zysków, można by spodziewać się w wyniku zaistnienia efektu synergii, to jest aktywizacji świadomości i wiedzy całego personelu danej organizacji, jak również zastosowania określonych wytycznych w dziale zakupów/handlowym przedsiębiorstwa. Symulacja ekonomiczna może przyczynić się do optymalizacji decyzji logistycznych w tym obszarze.



Rys. 4. Grupy czynników wpływających na potrzebę wprowadzenia rachunku ekonomicznego

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

Należy zwrócić uwagę na fakt, że wprowadzenie wyższej jakości bezpieczeństwa początkowo będzie wymagać określonych nakładów finansowych, co w pierwszym roku wdrażania może nie przynieść żadnych widocznych efektów, biorąc pod uwagę ogólne rozliczenie kosztów. Jednakże proces ten z całą pewnością znajdzie zakładane pozytywne efekty w podsumowaniach za kolejne lata działalności zarówno w ujęciu ekonomicznym, jak i funkcjonalnym (skrócenie czasu określonych operacji logistycznych).

Zanim jednak proces kształtowania jakości bezpieczeństwa w transporcie stanie się powszechny, najpierw państwo polskie musi podjąć określone środki zaradcze oraz wspomagające rozwój świadomości społecznej w zakresie bezpieczeństwa w transporcie. Z inicjatywy Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powstał program o nazwie GAMBIT 2005, który porusza kwestie związane między innymi z kształtowaniem świadomości społeczeństwa⁴. Ponadto Polska jest czynnym uczestnikiem programu funkcjonującego pod nazwą Biała księga, który skupia się na zagadnieniach związanych z rozwojem transportu na obszarze Unii Europejskiej. Zgodnie z literą Białej księgi w części trzeciej zostały określone priorytety dla UE w zakresie niebezpieczeństwa na drogach, gdzie zwraca się uwagę między innymi na nowe technologie istotne dla poprawy bezpieczeństwa drogowego. Poprzez nowe technologie należy również rozumieć wszelkiego rodzaju środki zabezpieczające ładunki na czas transportu.

Wyszczególnione dokumenty tworzą jednocześnie dobre wytyczne dla instytucji państwowych oraz prywatnych do tworzenia odpowiednich programów informacyjnych, nauczania oraz szkoleń z zakresu bezpieczeństwa w transporcie (w tym szeroko pojęte zabezpieczanie ładunków). Państwo polskie powinno dążyć do wyeliminowania wtórnego charakteru powyższej wiedzy. Osiągnięcie pierwotnego charakteru, poprzez szerzenie tej wiedzy na poziomie akademickim (szkoły zawodowe oraz uczelnie wyższe), pozwoli na łatwiejsze i szybsze przyswajanie dodatkowej wiedzy z tego zakresu w okresie późniejszym (szkolenia uzupełniające w zakładach pracy). Warto zwrócić uwagę na fakt, że powaga powyższych zagadnień została już dostrzeżona przez taką instytucję jak Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna

⁴ Zob.: http://www.krbrd.gov.pl/gambit/gambit_2005.htm (7.12.2009).

(*International Organization for Standardization – ISO*) – wydała ona cały zestaw norm, ISO:28000, który obejmuje bezpieczeństwo łańcucha dostaw.

Ogólny wzrost świadomości społeczeństwa, w tym sektora przedsiębiorstw prywatnych, może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa na krajowych, jak i zagranicznych szlakach komunikacyjnych, co w dłuższej perspektywie przyniesie wymierne skutki dla całego łańcucha dostaw.

ECONOMIC ACCOUNT CONSIDERING NECESSITY OF CARGO SECURING AFFIRMATION IN ROAD TRANSPORT

Summary

In spite of observed diversification of interests, costs are still one of the major objects of nowadays logistic. It is worth to take into account a matter, that a quite big position in general settlement can constitute the costs, which to the present days have usually stayed in the shadow of costs related to the main logistic processes. They are the costs of securing (mostly related to cargo securing) and costs of breach side effects of sufficient conditions of cargo securing. The biggest cost reduction, which will contribute to the incomes increase could be expected as a result of synergy effect happening, that means activation of awareness and knowledge of entire staff of specified organization, as well as applying specified directives in purchasing department. The economic simulation can contribute to optimisation of logistic decisions at this field.

Translated by Maciej Świeściak