

ANALIZA PROCESU PRZEWOZOWEGO I ZASADY PLANOWANIA OPERACJI TRANSPORTOWEJ NA PODSTAWIE WYBRANEGO PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWEGO PODCZAS PRZEWOZU PŁATÓW RYBNYCH CZĘŚĆ 1

ZAGADNIENIA PRAWNE I CERTYFIKACYJNE PLANOWANEJ OPERACJI PRZEWOZOWEJ

W artykule omówiony został proces planowania drogowej operacji transportowej związanej z transportem ładunku szybko psującego się – na przykładzie ryby mrożonej w postaci filetów – o wadze 21 ton planowanego do przewozu na trasie Otterndorf (Niemcy) – Bydgoszcz (Polska). Artykuł składa się z czterech części. Wszystkie części prezentują elementy procesu planistycznego i przewozowego w transporcie drogowym pod względem prawnym, technicznym oraz ekonomicznym towaru szybko psującego się. Zostały zawarte w niej wszelkie informacje prawne dotyczące przewozu drogowego rzeczy oraz warunki jakie musi spełniać przewoźnik drogowy wykonując tego rodzaju przewóz. Scharakteryzowano pod względem technicznym i prawnym pojazdy do przewozu towarów szybko psujących się. Dokonano również charakterystyki procesu transportowego, technologii transportowych, systemów transportowych oraz stworzono projekt technologiczny procesu przewozowego towaru uwzględniając wszystkie czynności towarzyszące temu procesowi.

WSTĘP

Transport (łac. Transportare – przewieźć, przenieść) dotyczy przewozu rzeczy, bądź ludzi poprzez ich przemieszczenie z jednego miejsca na inne, przy użyciu odpowiednich do tego środków transportowych wybieranych pod względem cech technicznych i warunków przewozu. Jako jedna z gałęzi TSL (Transport – Spedycja – Logistyka), jest w Polsce dynamicznie rozwijającym się działem, świadczącym o wzroście i rozwoju gospodarki narodowej. Transport drogowy odgrywa ważną rolę na całym świecie, mając wpływ na jakość państwowych gospodarek, umożliwiając przy tym skuteczne i efektywne funkcjonowanie wszystkich jej segmentów.[1] Jego rozwój bądź regres objawia się polepszeniem lub pogorszeniem sytuacji gospodarczej. Podobnie jest w sytuacji odwrotnej, gdyż gospodarka sama w sobie ma bezpośredni wpływ na jakość transportu. Obecnie gospodarka wyznacza przed transportem nowe wyzwania z jakimi będzie musiał się zmierzyć, wynikają one ze wzrostu produkcji i jej poziomu kooperacji. Te dwie gałęzie są ściśle od siebie zależne, i wspólnie na siebie mają wpływ, ponieważ w przypadku regresji transportu, produkcja nie będzie mogła się rozwijać, tak samo w sytuacji spadku poziomu produkcji nastąpi regres w transporcie.

Dynamiczny wzrost rozwoju świadczenia usług transportowych w czasach obecnych, wynika z intensywnego wzrostu wymiany towarów na terenie kraju jak i na arenie międzynarodowej, mowa tu zarówno o eksporcie oraz imporcie. Sama usługa transportowa jest podstawowym działaniem występujących przy wykonywaniu usług logistycznych. Można więc rzec, że usługa ta, jest produktem (choć nie ma postaci materialnej), a sam transport procesem produkcyjnym, w którym wyniku wykonywania tejże operacji, powstaje produkt.

Aby dany proces transportowy został wykonany zgodnie z prawem oraz warunkami przewozu, potrzebnych jest kilka kluczowych aspektów, do których przede wszystkim zaliczamy: ludzi odpowiedzialnych za prawidłowy przebieg transportu, środki transportu, infrastrukturę, oraz obowiązujące przepisy i zasady (normujące transport krajowy i międzynarodowy – prawo transportowe), według których dany proces i usługi są realizowane. Osoby kształtujące proces transportowy, wchodzi w skład większych, średnich lub mniejszych przedsiębiorstw. To właśnie te dwa ostatnie rodzaje przedsiębiorstw napędzają polską gospodarkę „stanowią one 99 proc. wszystkich działających firm, tworzą 75 proc. nowych miejsc pracy i generują 67 procent PKB”.

1. METODA BADAŃ NAUKOWYCH

Prezentowany artykuł jest pierwszą częścią cyklu artykułów dotyczących problematyki zasad planowania operacji transportowych pod kątem przewozu towarów szybko psujących się (żywność) i wykorzystania w tym celu różnych technologii przewozowych. W tym artykule wybrano metodę analizy prawnej wspartą metodą wyboru kryteriów i metodę TUL (Transport, Umschlag, Lagerung), która jest podstawowym narzędziem analizy usługi transportowej realizowanym na rynku TSL. Do podstawowych kryteriów wyboru zaliczyć należy: czas, wygodę, dostępność środka transportu, częstotliwość, koszt, bezpieczeństwo, prędkość i pewność. [3]

1.1. Uregulowania prawne planowanej operacji transportowej

Projekt operacji transportowej jest związany z przewozem drogowym ładunku – ryby mrożonej w postaci filetów – o wadze 21 ton na trasie Otterndorf (Niemcy) – Bydgoszcz (Polska).

Do podstawowych przepisów regulujących zasady wykonywania zaplanowanej drogowej operacji transportowej na terenie

Wspólnoty Europejskiej dotyczących specjalności przewozu rzeczy i żywności (ładunków) należą:

a) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 roku ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego weszło w życie 04.12.2009 roku, lecz zaczęło obowiązywać dopiero 04.12.2011 roku. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 reguluje podstawowe kwestie z zakresu:[7]

- ustanowienia osoby zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie,
- posiadania siedziby firmy jako wymóg konieczny prowadzenia przedsiębiorstwa,
- licencji wspólnotowej, dokument jest identyczny dla wszystkich państw członkowskich,
- dobrej reputacji,
- dokumentowanie sytuacji finansowej,
- zasady dotyczące pozyskiwania, zawieszania i cofania licencji wspólnotowej.

Bardzo ważną zmianą jaką wprowadziło rozporządzenie było całkowite unormowanie funkcji osoby zarządzającej transportem (manager transportu). Oprócz posiadania Certyfikatu Kompetencji Zawodowych zarządzający musi również uczestniczyć w funkcjonowaniu transportu w praktyce, co za tym idzie musi zarządzać operacjami transportowymi w sposób rzeczywisty i ciągły w imieniu przedsiębiorcy. Posiada również rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, czyli jest pracownikiem, właścicielem lub dyrektorem oraz jego miejsce zamieszkania znajduje się na terenie Wspólnoty.

Kolejnym warunkiem, aby przedsiębiorstwo transportowe mogło funkcjonować, jest według rozporządzenia 1071/2009 spełnienie wymogu dobrej reputacji. Zarządzający transportem oraz przedsiębiorca nie mogą posiadać poważnych zarzutów takich jak wyroki skazujące, czy sankcje w dziedzinach przepisów krajowych:[7]

- prawo handlowe,
- prawo o ruchu drogowym,
- prawo upadłościowe,
- płace i warunki zatrudnienia w zawodzie,
- odpowiedzialność zawodowa,
- handel narkotykami i ludźmi.

b) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 roku dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych weszło w życie tak samo jak rozporządzenie 1071/2009 dnia 04.12.2009 roku, lecz zaczęło obowiązywać dopiero 04.12.2011 roku. Rozporządzenie 1072/2009 reguluje podstawowe zmiany dotyczące:[7]

- licencji wspólnotowej na wykonywanie przewozów międzynarodowych,
- świadectwa kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego,
- przewozów kabotażowych.

Licencja wspólnotowa wydawana jest przez Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego przy Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego na okres nie dłuższy niż 10 lat z możliwością przedłużenia. Przewoźnik otrzymuje oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany w siedzibie przedsiębiorstwa oraz na wniosek przewoźnika taką liczbę uwierzytelnionych wypisów z licencji, jaką liczbę pojazdów posiada – po jednym wypisie na

pojazd bez względu na to czy pojazdy są użytkowane na podstawie umowy wynajmu, leasingu czy też umowy ratalnej.

c) Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 561/2006

Rozporządzenie 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego jest podstawowym unijnym aktem prawnym, który reguluje czas jazdy oraz odpoczynku kierowcy. Kierowca nie może odpoczywać krócej ani prowadzić pojazdu dłużej niż przewiduje to rozporządzenie, przez co w razie nieprzestrzegania norm i instrukcji przez przedsiębiorcę i kierowcę zawartych w rozporządzeniu może przyczynić się do nałożenia licznych i wysokich kar.

Rozporządzenie swoje zastosowanie ma wyłącznie przy przewozie drogowym rzeczy (towarów) jeżeli masa całkowita pojazdu wraz z naczepą lub przyczepą przekracza 3,5 t oraz w przypadku przewozu osób, jeżeli pojazd przystosowany jest do przewozu więcej niż 9 osób wraz z kierowcą. [5]

d) Ustawa o czasie pracy kierowców

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.) reguluje bardzo ważną kwestię dotyczącą systemów czasu pracy kierowcy. Przepisy uregulowane są w całości, dlatego nie stosuje się systemów czasu pracy innych uregulowanych w kodeksie pracy, chyba że jakaś kwestia nie została uregulowana w ustawie o czasie pracy kierowców. [5]

e) Umowa CMR

Umowa o międzynarodowym przewozie drogowym towarów CMR (International Consignment Note) została podpisana w Genewie w 1956 roku. Polska natomiast ratyfikowała ją w 1962 roku stając się równocześnie stroną w handlu drogowym międzynarodowym u boku innych państw europejskich. Umowa ta wprowadziła i uściśliła warunki dotyczące przewozu towarów oraz dokumentacji przewozowej. Zastosowanie umowy odnosi się jedynie do usług odpłatnych w międzynarodowym przewozie drogowym towarów przez odpowiednich profesjonalnych przewoźników, którzy uzyskali odpowiednie uprawnienia w państwie.[5]

Najważniejszym dokumentem umowy jest list przewozowy CMR wystawiany w trzech kolorowych egzemplarzach, które kolejno przeznaczone są w kolorze czerwonym dla nadawcy, w kolorze niebieskim dla odbiorcy i w kolorze zielonym dla przewoźnika. Zasady stosowania kolorystyki dokumentów nie zostały opisane w konwencji, dlatego nie ma obowiązku ich stosowania, lecz warto ją stosować. Oprócz trzech oryginalnych egzemplarzy w praktyce stosowanych jest dodatkowo jeden, dwa lub więcej kopii listów przewozowych. Jeżeli towar ma być załadowany na kilka pojazdów bądź przewiezionych ma zostać kilka partii towaru, wtedy nadawca i przewoźnik mogą wymagać tyle listów przewozowych ile pojazdów zostało wykorzystanych w operacji lub ile partii towaru zostało przewiezionych. Dodatkowe listy przewozowe, przeważnie w kolorze szarym, przeznaczone są dla spedycji i w kolorze czarnym dla urzędów administracyjnych. List przewozowy posiada odpowiednio ponumerowane 24 rubryki, które wskazane wypełnia nadawca, przewoźnik i odbiorca towaru. Listy CMR wystawia się przeważnie w języku polskim i angielskim.[4]

W oparciu o konwencję CMR strony przewozu nie muszą zawierać umowy w formie pisemnej, gdyż najważniejszym dokumentem jest właśnie list przewozowy, który jest dowodem zawarcia umowy przewozu, jej warunków oraz przyjęciem towaru przez przewoźnika, jeżeli nie zostały zaznaczone jakiejkolwiek przeciwskazania lub niezgodności towaru pod względem ilości sztuk,

oznaczeń, numerów oraz uszkodzenia towaru lub jego opakowania zgodnie z wypełnionym listem przewozowym.

f) Umowa ATP

Umowa międzynarodowa o przewozach szybko psujących się towarów i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów ATP (Accord, Transports, Perishables) jest dokumentem o najbardziej rozbudowanej i obszernej strukturze pod względem szczegółowym realizacji warunków transportu towarów wymagających kontrolowanej temperatury. Umowa obowiązuje od 1970 roku, natomiast w 1984 roku została uznana i podpisana przez Polskę. Umowa składa się z 20 artykułów rozpisanych w 4 rozdziałach oraz 3 załączników. Ujęte są w niej między innymi: [6,8]

- jakie rodzaje produktów żywnościowych podatne są na szybkie zepsucie,
- wysokość temperatury jaka wymagana jest podczas przewozu,
- warunki szczególne jakie powinny spełniać pojazdy do przewozu artykułów tam wymienionych,
- jakie badania i oznaczenia powinien posiadać pojazd.

Umowa wytycza dwa główne cele:

- zachowanie jakości oraz polepszenie warunków transportu produktów szybko psujących się, szczególnie w handlu międzynarodowym,
- przyczynienie się do wzrostu rozwoju handlu takim rodzajem ładunku.

Pojazdy do przewozu towarów szybko psujących się powinny spełniać określone warunki zawarte u umowie ATP, dotyczą one między innymi:[3]

- pojazdów ogrzewanych, które dzięki wykorzystaniu urządzeń grzewczych są w stanie podtrzymywać temperaturę na stałym poziomie wewnątrz nadwozia nawet do 12 godzin,
- pojazdów chłodzonych mechanicznie, w których urządzenie chłodnicze pozwala na obniżenie temperatury oraz utrzymanie jej na stałym poziomie wewnątrz nadwozia w przedziale temperatur: od +12 [°C] do 0 [°C], od +12 [°C] do -10 [°C], od +12 do -20 [°C],
- pojazdów izolowanych cieplnie.

W trakcie przygotowywania przewozu organizator transportu powinien być zorientowany w kwestii przedziału temperatur dla poszczególnych towarów, przez co wybór powinien odbywać się z przedziału czterech grup pojazdów uznanych przez umowę ATP:[9]

- izolowanych cieplnie,
- chłodzonych mechanicznie,
- chłodzonych nie mechanicznie,
- ogrzewanych.

g) Międzynarodowy Standard Żywności IFS

Międzynarodowy Standard Żywności IFS (International Food Standard) jest odpowiedzią na podnoszące się wymagania. Przedsiębiorstwa zrzeszone w HDE – Główny Związek Niemieckiego Handlu Detalicznego, w FCD – Fédération des Entreprises du Commerce et de la Distribution oraz we Włoskich Związkach Handlu Detalicznego CONAD, COOP i Federdistribuzione stworzyły standard służący jednolitej kontroli bezpieczeństwa i poziomu jakości producentów środków spożywczych. Standard IFS ma zastosowanie do wszystkich etapów wytwarzania w produkcji rolnej, w których żywność poddawana jest obróbce. W pierwszej fazie IFS skierowany był do własnych marek w handlu. Obecnie handlowcy w krajach takich jak Polska, Hiszpania, Austria i nie należąca do Unii Europejskiej Szwajcaria wykorzystują IFS jako swój standard bezpieczeństwa żywności. International Food Standard stawia za cel:

- wspólny standard oparty jednolitym systemie oceniania;

- dopuszczenie posiadających akredytację wykwalifikowanych placówek certyfikacyjnych oraz audytorów;
- stworzenie porównywalności i przejrzystości w obrębie wspólnego łańcucha dostawczego;
- obniżenie kosztów zarówno po stronie dostawców jak i w handlu.

IFS składa się z czterech części:[8]

Cześć 1: Protokół z audytu (ocena audytu, przeprowadzenie audytu, różne kroki zmierzające do wystawienia certyfikatu itd.)

Cześć 2: Wymogi techniczne: lista zawierająca 250 wymogów ujętych w 5 rozdziałach:

- Odpowiedzialność przedsiębiorstwa,
- Zarządzanie jakością,
- Zarządzanie personelem,
- Proces produkcji/ Proces wytwarzania,
- Działania zaradcze, analizy, ulepszenia.

Cześć 3: Wymogi dotyczące placówek akredytacyjnych, placówek certyfikacyjnych oraz audytorów.

Cześć 4: Istota relacjonowania (wytyczne dla layoutu, sprawozdanie, plan działań, certyfikat).

Następną normą pochodną IFS Food jest norma IFS Logistic. Opracowana ona została dla poprawy bezpieczeństwa środków spożywczych w procesach logistycznych takich jak: magazynowanie, transport i inne operacje logistyczne. Norma zawiera wymagania dotyczące rozładunku i załadunku, składowania, przewozu żywności zarówno tej która wymaga warunków w temperaturze kontrolowanej jak i żywności o stabilnej charakterystyce.[6].

h) Zasady Dobrej Praktyki Produkcyjnej (GMP) i Higienicznej (GHP)

Dwa podstawowe systemy, których celem jest utrzymanie odpowiedniej kontroli higieny środowiska pracy i procesów technologicznych jakie zachodzą w firmie branży żywnościowej to GHP (Good Hygienic Practice) i GMP (Good Manufacturing Practice) czyli Dobra Praktyka Higieniczna i Dobra Praktyka Produkcyjna stanowią podstawę do wdrożenia w przedsiębiorstwie systemu HACCP. Działania w ramach systemów GMP i GHP to działania zapobiegawcze dla zagrożeń bezpieczeństwa zdrowotnego żywności wykorzystywane przez system zarządzania HACCP. Wszystkie stosowane w przedsiębiorstwie metody pracy, techniki, oraz zalecenia powinny być opisane szczegółowymi instrukcjami lub procedurami, do których przestrzegania zobligowani są wszyscy pracownicy przedsiębiorstwa. Instrukcje i procedury powinny być opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa międzynarodowego i krajowego. Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, przedsiębiorstwa zajmujące się transportem żywności zmuszone zostały do dostosowania swojej działalności przewozowej do nowych przepisów. Przewoźnicy żywności w zakresie bezpieczeństwa i higieny żywności traktowani są na równi z producentami. W związku z tym obligatoryjne stało się stosowanie dobrej praktyki transportowej opartej na systemie HACCP, a co za tym idzie stworzenie i wdrożenie GHP i GMP. Do głównych zasad funkcjonowania transportu w oparciu o systemy dobrej praktyki należą:[6]

- zachowanie czystości środków transportu, pojemników i opakowań,
- zachowanie możliwie najkrótszego czasu przewozu,
- zabezpieczenie przed wspólnym przewozem wyrobów gotowych, zużytych opakowań oraz odpadów,
- zabezpieczenie żywności przed zanieczyszczeniem,
- zapewnienie odpowiedniej i kontrolowanej temperatury (jeżeli konieczne),
- zabezpieczenie przewożonych produktów przed wtórnym zanieczyszczeniem mikrobiologicznym, chemicznym i fizycznym,

- zabezpieczenie przed zanieczyszczeniem żywności przed zanieczyszczeniem przez same środki transportu, pojemniki czy opakowania.

i) Norma ISO 22000:2005

Bezpieczeństwo żywności jako zapewnienie, że żywność nie wywrządzi szkody konsumentowi, we wszystkich etapach łańcucha żywnościowego (od produkcji po ostatecznego konsumenta) narażone jest na cały szereg różnych zagrożeń. Norma ISO 22000:2005 została ustanowiona 1 września 2005 r. pod nazwą „System Zarządzania Bezpieczeństwem Żywności – Wymagania dla każdej organizacji należącej do łańcucha żywnościowego” w celu ustanowienia międzynarodowego standardu bezpieczeństwa zdrowotnego produkowanej żywności dla wszystkich uczestników łańcucha. Jest połączeniem zasad systemu Analizy Zagrożeń i Krytycznych Punktów Kontroli (HACCP) i etapów wdrożenia opracowanych przez Codex Alimentarius Commission oraz normy zarządzania jakością ISO 9001:2000 będącej wzorcem dla ISO 22000:2005. W założeniu normy najbardziej skuteczne systemy bezpieczeństwa żywności są ustanowione, wdrożone i aktualizowane w ramach zbudowanego systemu zarządzania oraz włączone do całości działań w zakresie zarządzania organizacją-ogniwem łańcucha żywnościowego. Niniejsza norma wymaga, aby wszystkie występujące w łańcuchu zagrożenia przewidzieć, zidentyfikować, ocenić i stworzyć dokumentację w celu ich zapobiegania i eliminacji.

Międzynarodowy standard ISO 22000:2005 ustanawia wymagania umożliwiające organizacji:[8]

- planowanie, wdrażanie, działanie, utrzymywanie i aktualizowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem żywności mającego na celu dostarczanie wyrobów takich, które zgodnie z ich zamierzonym użyciem, są bezpieczne dla konsumenta,
- wykazywanie zgodności z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa żywności zapisanymi w ustawach i przepisach,
- ocenianie i szacowanie wymagań klienta i wykazywania zgodności z tymi wzajemnie uzgodnionymi, które dotyczą bezpieczeństwa żywności w celu poprawienia satysfakcji klienta,
- skuteczne komunikowanie kwestii dotyczących bezpieczeństwa żywności swoim dostawcom, klientom i innym zainteresowanym stronom w łańcuchu dostaw żywności,
- zapewnienie, że organizacja stosuje się do ustalonej polityki bezpieczeństwa żywności,
- wykazywanie takiej zgodności zainteresowanym stronom,
- zmierzanie do certyfikacji lub rejestracji własnego systemu zarządzania bezpieczeństwem żywności przez organizację zewnętrzną, lub przeprowadzania własnych ocen lub deklaracji zgodności z niniejszą międzynarodową normą.

Wymagania podane w normie skierowane są do stosowania przez wszystkie przedsiębiorstwa mające związek bezpośredni bądź pośredni z dystrybucją żywności bez względu na ich strukturę organizacyjną czy rozmiar.

j) System zarządzania bezpieczeństwem żywności HACCP

Zgodnie z rozporządzeniem WE nr 853/2004 od 1 stycznia 2006 roku, każdy przewoźnik prowadzący działalność w zakresie transportu żywności obowiązany jest wdrażać system HACCP (System Analizy Zagrożeń i Krytycznych Punktów Kontroli). System zapewnia bezpieczeństwo zdrowotne żywności poprzez kontrolę całego łańcucha żywnościowego obejmującego:[6]

- produkcje surowca,
- przetwórstwo,
- pakowanie i przechowywanie wyrobu gotowego,
- dystrybucję gotowego wyrobu,

- obrót detaliczny i spożycie.

System HACCP obejmuje siedem zasad:[8]

- Ustalenie wszystkich typów zagrożeń, którym trzeba zapobiegać, które trzeba eliminować lub redukować do akceptowalnego poziomu (analiza zagrożeń);
- Ustalenie krytycznych punktów kontroli na etapie (ach), na którym(ch) kontrola ma zasadnicze znaczenie dla zapobiegania lub eliminowania zagrożeń, bądź dla jego redukcji do akceptowalnego poziomu;
- Ustanowienia limitów krytycznych w krytycznych punktach kontroli, które oddzielają dopuszczalność lub niedopuszczalność zapobiegania, eliminacji lub redukcji zidentyfikowanych zagrożeń;
- Ustanowienia i wprowadzenia efektywnych procedur monitoringu w krytycznych punktach kontroli;
- Ustanowienia działań korekcyjnych przy wskazaniu braku kontroli w krytycznych punktach kontroli;
- Ustanowienia procedur, które będą regularnie przeprowadzane, celem weryfikacji czy środki podane w paragrafach 1 do 6 działają prawidłowo;
- Ustanowienia dokumentów i zapisów współmiernych z charakterem i rozmiarem przedsiębiorstw sektora spożywczego w celu pokazania efektywnego zastosowania powyższych środków..

PODSUMOWANIE

Wraz z rozwojem globalizacji równomiernie wzrasta potrzeba transportu. Rozwój infrastruktury drogowej pod względem powstania coraz to bardziej gęstych sieci dróg stawia transport drogowy jako bardzo znaczący element poprawiający wzrost gospodarczy wielu państw. Możliwość dowiezienia ładunku lub pasażerów dołądnie w miejsca przeznaczenia dzięki zasadzie „od drzwi do drzwi” czyni transport drogowy jedną z najważniejszych gałęzi transportu. Potrzeba przewożenia coraz to większych ilości towaru oraz rozwój gospodarki wolnorynkowej przyczyniły się do powstania wielu firm świadczących usługi przewozowe. Towary podzielone są na grupy, co wskazuje na to jakie warunki musi spełnić przewoźnik, aby móc podjąć się określonego przewozu. Jedną z takich grup są towary łatwo psujące się. Zakres i rodzaj przewożonych ładunków jest bardzo duży od towarów głęboko mrożonych, przez towary świeże schłodzone, kończąc na ładunkach wymagających ogrzewania. Przewóz towarów łatwo psujących się jest trudnym zadaniem, dlatego planując przewóz takich towarów przewoźnik musi wziąć pod uwagę wiele czynników jak zakres temperatur przewożonego towaru, wilgotność powietrza, czas trwania przewozu oraz dobranie odpowiedniego środka transportu. Nieprzestrzeganie choć jednej z tych wytycznych może doprowadzić do zepsucia towaru, który nie będzie już nadawał się do spożycia i narazić konsumenta na niebezpieczeństwo, natomiast przewoźnika na ogromne straty finansowe.

BIBLIOGRAFIA

1. Stajniak M., Hajduk M., Foltiński M., Krupa A., Transport i spedycja. Podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyk, Wydawnictwo: Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007,
2. Starkowski D., Bieńczyk K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Kompendium wiedzy praktycznej. Zabezpieczenia ładunków oraz zagadnienia techniczno – eksploatacyjne w transporcie drogowym. Tom 1, Systherm 2010.

3. Salomon A., Podstawowa dokumentacja spedycyjno-transportowa w pracy spedytora międzynarodowego, „Współczesna Gospodarka”, 3/2014 Gdańsk.
4. Górski W., Mendyk E., Prawo transportu lądowego, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2006.
5. Starkowski D., Bieńczak K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Przepisy prawne. Tom 2, Systherm 2011.
6. Starkowski D., Bieńczak K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Środowisko pracy kierowcy i logistyka. Tom 3, Systherm 2011.
7. Starkowski D., Bieńczak K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Przepisy w transporcie drogowym. Tom 4, Systherm 2011.
8. Starkowski D., Bieńczak K., Zwierzycki W., Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Transport kołowo-drogowy. Tom 5, Systherm 2012.
9. Rześny-Cieplińska J., Organizatorzy transportu: rynki-operacje-strategie, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.

Analysis of imported process and principles of planning of transport operations on base of chosen transport enterprise during transportation fish payments Part 1

Requirement of transport grows along with development of evolution of globalization evenly. It puts development of (evolution of) road infrastructure as very thick network of

way road transport element economic growth many state in respect generation more significant improving correcting. Capability to bringing of load or road transport makes one of most important branch of transport to exact places of allocations (destinations) due to principle from doors for doors passengers „ ”. Requirement of transporting it more of commodity more and have contributed to revolt of many firm development of evolution free-market economy showing testify favor services imported. Commodities divided on groups indicate this that that conditions be must grant carrier, in order to be able definite transportation take (undertake) . Commodities simply (easily) are one of such group perishable. Range and kind of transported load is deep-frozen from commodities by fresh commodities on loads cool outsized deeply finishing requiring warm. Transportation of perishable commodity simply (easily) is hard task, so, take many factors as ranges of temperatures of transported commodities under note planning transportation such commodity carrier must, humidity of air, duration of transportation and selecting of center of proper transport. Observance not though cause one of this directions (guideline) spoiling commodity can, it will not be transmitted which for consuming already and expose consumer on danger, however, on huge financial losses carrier.

Autorzy:

Dariusz Starkowski – dr inż. starszy wykładowca Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Piłi, Instytut Inżynierii Mechanicznej Transportu, 64-920 Piła, ul. Podchorążych 10.