Janusz NEIDER

# CHARAKTERYSTYKA I PRZEMIANY ORGANIZACYJNO-FUNKCJONALNE W SFERZE USŁUG SPEDYCYJNYCH

Usługi spedycyjne w polskich portach morskich na rzecz ładunków polskiego handlu zagranicznego oraz tranzytu (z wyjątkiem tranzytu czechosłowackiego) są świadczone przez Przedsiębiorstwa Spedycji Międzynarodowej C.HARTWIG z siedzibami w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Usługi te obejmują niemal całość ładunków drobnicowych oraz dużą część ładunków masowych, jednak takie towary, jak ropa naftowa, węgiel i siarka oraz częściowo zboże są obsługiwane spedycyjnie we własnym zakresie przez odpowiednie przedsiębiorstwa handlu zagranicznego. W związku z powyższym, działalność tych trzech przedsiębiorstw reprezentujących typ spedycji morskiej jest przedmiotem poniższej analizy.

Podstawowym ich zadaniem jest reprezentowanie interesów ładunku poprzez zapewnienie mu najkorzystniejszego wariantu przewozu oraz poziomu usług ze strony wszystkich przedsiębiorstw i instytucji świadczących swoje usługi na terenie portu morskiego. Przedsiębiorstwa te są bezpośrednimi zleceniodawcami w stosunku do przewoźników, przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych czy przedsiębiorstw kontrolnych, sprawując jednocześnie nadzór nad wykonawstwem zleconych usług.

Duża liczba przedsiębiorstw i instytucji skupionych w porcie morskim oraz port obsługujących wymaga ścisłego, precyzyjnego i terminowego udzielania zleceń, wiązania ze sobą poszczególnych czynności oraz dbania o to, by wykorzystać w taki sposób istniejący potencjał, aby nie tworzyć wąskich gardeł, zapobiegać przestojom środków transportowych, brygad przeładunkowych, nie blokować powierzchni składowych. Skoordynowanie czasu nadejścia środków dowozowych z czasem nadejścia statku, skompletowanie ładunku, jego odpowiednie przygotowanie do przewozu, wystawienie i skompletowanie licznej dokumentacji, zorganizowanie przeładunku, kontroli ilościowo-jakościowej, odprawy celnej - to podstawowe zadania spedytora na terenie portu morskiego. Wpływają one nie tylko na sprawne przemieszczenie ładunku przez port, ale także na pracę przewoź-

ników, przedsiębiorstw portowych i innych oraz na osiągane przez nie wyniki ekonomiczne.

Port morski jest ważnym węzłem transportowym o wielorakich funkcjach. Można śmiało powiedzieć, iż jest on zwierciadłem stanu gospodarki krajowej i jej międzynarodowych stosunków. Znajdzie to swoje potwierdzenie w dalszych punktach tego opracowania.

W 1981 r. został uchylony ścisły podział kompetencji, określający zakres działania przedsiębiorstw spedycji międzynarodowej w Polsce. Tym niemniej - interesujące nas tutaj trzy przedsiębiorstwa nadal specjalizują się w spedycji portowo-morskiej. Ponadto określona specjalizacja występuje również pomiędzy nimi, oparta na kryterium geograficznym, który jest pochodną rozmieszczenia baz statków linii regularnych oraz baz obsługi towarów masowych w poszczególnych portach.

Przedsiębiorstwa C.HARTWIG zajmują się w zasadzie tylko organizacją transportu, a nie jego fizycznym wykonawstwem. Jedynymi odstępstwami od tej zasady jest świadczenie w niewielkim zakresie usług magazynowych przez C.HARTWIG Gdańsk (magazyn w Pęklewie k.Gdańska) oraz C.HARTWIG (magazyn w Dąbiu k.Szczecina). Natomiast C.HARTWIG Gdynia nabył w 1984 r. 10 samochodowych zestawów kontenerowych marki VOLVO, z których każdy może przewozić 2 kontenery 20-stopowe lub jeden 40-stopowy.

Struktura organizacyjna przedsiębiorstw z Gdyni i Gdańska jest ograniczona do siedziby w danym mieście, bez oddziałów na terenie kraju. Natomiast C.HARTWIG Szczecin posiada swoje placówki terenowe w Świnoujściu i Kołobrzegu. Każde z tych przedsiębiorstw posiada swoje operacyjne placówki na terenie portów.

Przedsiębiorstwa spedycji portowo-morskiej są udziałowcami zagranicznych spółek o charakterze spedycyjnym lub mieszanym. C.HARTWIG Gdynia jest głównym udziałowcem firmy PSA Transport w Londynie, posiada również 60% udziałów spółki spedycyjnej AMERPOL z Nowego Jorku. C.HARTWIG Szczecin posiada 20% udziałów spółki spedycyjno-agencyjnej PSAL w Antwerpii oraz 15% w spółce maklersko-agencyjnej PSAL Nederland.

W omawianym 20-leciu zaszło również szereg zmian organizacyjnych w systemie polskiej spedycji międzynarodowej[1]. Do końca 1969 r. 5 oddziałów C.HARTWIG stanowiło spółkę, a funkcje jej zarządu pełnił Centralny Zarząd Transportu i Spedycji Międzynarodowej, który rozpoczął swoją działalność 1 stycznia 1953 r. Ze względu na złożoność i wagę całej gamy zagadnień związanych z organizacją transportu drogą morską CZTiSM posiadał ekspozyturę w Gdyni. Dyrektor CZTiSM był jednocześnie dyrektorem spółki.

W lipcu 1961 r. powstał Zespół Koordynacyjny oddziałów morskich, którego członkami byli dyrektorzy poszczególnych oddziałów, a przewodniczącym naczelnik ekspozytury CZTiSM. Oddziały miały dużą samodzielność go-

[1] J.Neider, 120 lat firmy C.HARTWIG. Wydawnictwo PSM C.HARTWIG, 1982.

spodarczą i opierały swoją działalność na zasadach rachunku ekonomicznego.

Z dniem 10 lutego 1969 r. CZTiSM przestał pełnić funkcje zarządu spółki. W skład nowego zarządu weszli dyrektorzy 5 oddziałów, a funkcja prezesa zarządu, czyli dyrektora spółki, została przeznaczona dla dyrektora C.HARTWIG Warszawa. Biuro zarządu (sekretariat) przejął od CZTiSM oddział warszawski.

W związku z tymi zmianami uległ rozwiązaniu Zespół Koordynacyjny oddziałów morskich. W to miejsce nowy zarząd powołał dwie instytucje koordynujące:

- kolegium dyrektorów oddziałów morskich C.HARTWIG S.A.,
- kolegium dyrektorów oddziałów lądowych C.HARTWIG S.A.

Miejsce ekspozytury zajął na Wybrzeżu delegat CZTiSM. Centralny Zarząd, sprawujący funkcje typowe dla ministerialnego departamentu, nadal sprawował kontrolę nad oddziałami z ramienia ministra handlu zagranicznego.

Status spółki akcyjnej, przeniesiony w nową rzeczywistość z okresu międzywojennego, stał się wszelako zupełną fikcją. Korzyści polityczne czy reklamowe pod koniec lat sześdziesiątych nie wchodziły już w rachubę, natomiast zupełnie niepotrzebnie komplikowały się sprawy rozliczeń finansowych, zdarzały się też dwuznaczne sytuacje w interpretacji pełnej nazwy przedsiębiorstwa przez zagranicznych kontrahentów. Podstawowa jednak sprzeczność pomiędzy statusem spółki a rzeczywistością polegała na tym, iż była to w całości firma państwowa, a poszczególne oddziały już od lat działały jako samodzielne przedsiębiorstwa[2].

Z dniem 31 grudnia 1969 r. spółka została postawiona w stan likwidacji. W jej miejsce, od 1 stycznia 1970 r. powstało 5 samodzielnych przedsiębiorstw państwowych o wspólnej nazwie PSM C.HARTWIG. Przedsiębiorstwa uzyskały własną osobowość prawną. Rozwiązano zarząd spółki, a nadzór nad pięcioma przedsiębiorstwami kontynuował CZTiSM.

Aby stworzyć nową płaszczyznę współpracy i koordynacji, 8 stycznia 1970 r. minister nadał firmie C.HARTWIG Warszawa status przedsiębiorstwa patronackiego w stosunku do pozostałych przedsiębiorstw. Były sekretariat spółki został przekształcony w biuro przedsiębiorstwa patronackiego, zlikwidowane jednak 1 stycznia 1972 r.

Z dniem 1 marca 1973 r. została również zniesiona funkcja przedsiębiorstwa patronackiego.

W momencie powstania 10 kwietnia 1974 r. Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej zlikwidowano CZTiSM, a kontrolę nad działalnością spedytorów przejął Departament Transportu i Żeglugi.

Organem, którego celem jest zapewnienie właściwej współpracy i wypracowywania wspólnych decyzji, jest powołana 8 lipca 1975 r. Rada Dyrektorów C.HARTWIG.

---

[2] Nie myślano jeszcze wówczas o rozwiązaniach, które stały się popularne na początku lat osiemdziesiątych, kiedy to państwowe przedsiębiorstwa utworzyły różnego rodzaju spółki.

W 1981 r. przedsiębiorstwa spedycyjne powróciły do ponownie utworzonego Ministerstwa Handlu Zagranicznego, w którego strukturze organizacyjnej funkcjonuje Departament Transportu i Spedycji. Dyrektor tego departamentu przewodniczy obradom Rady Dyrektorów.

Wszystkie pięć przedsiębiorstw (w ramach jednej organizacji spedycyjnej C.HARTWIG) są członkami Międzynarodowego Zrzeszenia Spedytorów FIATA, biorąc udział w pracach niektórych komisji tej organizacji. W 1978 r. odbyło się na Wybrzeżu gdańskim posiedzenie zarządu FIATA, połączone z uroczystościami 120-lecia firmy C.HARTWIG, założonej w 1858 r. w Poznaniu przez Carla Hartwiga.

Przedsiębiorstwa te uczestniczą również aktywnie w pracach Konferencji Organizacji Spedycyjnych krajów - członków RWPG. C.HARTWIG Gdynia prowadzi sekretariat Stałej Grupy Roboczej ds. przewozów kontenerowych na szczeblu Konferencji, C.HARTWIG Gdańsk - sekretariat SGR ds. standaryzacji dokumentów, organizacji i techniki pracy spedycyjnej na szczeblu krajowym, C.HARTWIG Szczecin - sekretariat SGR ds. prawnych również na szczeblu krajowym.

Na podkreślenie zasługuje też aktywne włączenie się spedytorów międzynarodowych w organizację przewozów kontenerowych. Dotyczy to szczególnie przedsiębiorstwa gdyńskiego, który operuje na terenie portu, posiadającego jako jedyny z portów polskich bazę z prawdziwego zdarzenia dla obsługi ładunków skonteneryzowanych. W maju 1980 r. C.HARTWIG Gdynia rozpoczął tworzenie kontenerów zbiorowych, wystawiając własne konosamenty spedytorskie, oparte na konosamencie DIATA. Nieco później działalność taką podjął C.HARTWIG Gdańsk.

Przedsiębiorstwa spedycji międzynarodowej charakteryzują się przede wszystkim tym, że w ich działalności podstawową rolę odgrywa człowiek i jego kwalifikacje. Od tego czynnika zależy w głównej mierze realizacja zadań przedsiębiorstw, zarówno w sferze ilościowej, jak i jakościowej.

Tabela 1. Liczba zatrudnionych ogółem w latach 1965 - 1984

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 333 | 344 | 335 | 368 | 332 | 338 | 342 | 348 | 436 | 457 |
| Gdynia | 563 | 570 | 587 | 596 | 542 | 521 | 521 | 522 | 545 | 580 |
| Szczecin | 261 | 287 | 302 | 322 | 295 | 312 | 328 | 339 | 485 | 515 |
| Razem | 1157 | 1201 | 1224 | 1286 | 1169 | 1171 | 1191 | 1209 | 1466 | 1552 |

ciąg dalszy tablicy 1

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 450 | 451 | 445 | 442 | 450 | 438 | 403 | 362 | 351 | 345 |
| Gdynia | 573 | 584 | 594 | 588 | 609 | 597 | 574 | 561 | 562 | 575 |
| Szczecin | 512 | 524 | 530 | 504 | 509 | 483 | 435 | 422 | 412 | 419 |
| Razem | 1535 | 1559 | 1569 | 1534 | 1568 | 1518 | 1412 | 1345 | 1325 | 1339 |

W dwudziestoleciu 1965 - 1984 p r z y r o s t z a t r u d n i e n i a wyniósł tylko 16%. Natomiast porównanie 1984 r. z 1977 r., kiedy to odnotowano najwyższe zatrudnienie, wskazuje na jego 15-procentowy spadek.

Największym przedsiębiorstwem pod względem zatrudnienia w całym dwudziestoleciu był C.HARTWIG Gdynia, gdzie w 1984 r. pracowało 43% osób z całej branży. Od 1973 r. na drugim miejscu znajduje się C.HARTWIG Szczecin (31% ogółu zatrudnionych w 1984 r.).

Przyrost zatrudnienia w 20-leciu wyniósł: w Gdańsku - 4%, w Gdyni - 2%, w Szczecinie - 61%. Był więc bardzo nierównomierny. Najniższy spadek zatrudnienia odnotowujemy w Gdyni (1984 : 1979) wynoszący 6%, następnie w Szczecinie (1984 : 1977) - 21% oraz w Gdańsku (1984 : 1974) - 25%.

Rok 1984 przynosi pierwszy od 1979 r. niewielki przyrost zatrudnienia, z wyjątkiem C.HARTWIG Gdańsk.

Duże przyrosty zatrudnienia w Gdańsku i Szczecinie w 1973 r. były efektem przejęcia przez te przedsiębiorstwa działalności w zakresie magazynowania po zlikwidowanym z końcem 1972 r. przedsiębiorstwie MAGHAZET.

Poniższe dane wskązują na to, iż w przedsiębiorstwach spedycyjnych zatrudniona jest wysoko w y k w a l i f i k o w a n a k a d r a. W 1984 r. liczba osób nie mających średniego wykształcenia wynosiła tylko 19%, podczas gdy w 1965 r. - 28%. Następował c i ą g ł y w z r o s t udziału pracowników z wykształceniem wyższym (z 8% do 19%) przy dość wyraźnej stabilizacji w grupie pracowników z wykształceniem średnim.

Najkorzystniej wskaźnik ten wygląda w Gdyni, gdzie pracowało w 1984 r. tylko 15% osób nie mających średniego wykształcenia, a udział osób z wyższym wykształceniem był najwyższy - 23%.

Odnotowane w latach poprzednich spadki zatrudnienia nie naruszyły praktycznie w niczym utrzymujących się tendencji w kształtowaniu się struktury zatrudnienia według wykształcenia.

Tabela 2. Struktura zatrudnienia według wykształcenia (w %)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | | | | | | | | | | |
| wyższe | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 13 | 12 | 13 |
| średnie | 59 | 60 | 62 | 60 | 61 | 64 | 65 | 64 | 60 | 57 |
| Gdynia | | | | | | | | | | |
| wyższe | 8 | 8 | 8 | 9 | 11 | 12 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| średnie | 60 | 60 | 57 | 57 | 56 | 58 | 58 | 57 | 59 | 59 |
| Szczecin | | | | | | | | | | |
| wyższe | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 6 | 8 |
| średnie | 77 | 74 | 73 | 72 | 71 | 70 | 67 | 71 | 59 | 60 |
| Razem | | | | | | | | | | |
| wyższe | 8 | 8 | 8 | 8 | 10 | 11 | 12 | 13 | 12 | 13 |
| średnie | 64 | 63 | 63 | 62 | 61 | 63 | 63 | 63 | 59 | 59 |

ciąg dalszy tablicy 2

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | | | | | | | | | | |
| wyższe | 14 | 15 | 15 | 17 | 18 | 18 | 21 | 22 | 23 | 22 |
| średnie | 61 | 63 | 64 | 63 | 62 | 63 | 59 | 58 | 56 | 57 |
| Gdynia | | | | | | | | | | |
| wyższe | 17 | 19 | 18 | 19 | 21 | 22 | 22 | 23 | 23 | 23 |
| średnie | 58 | 61 | 62 | 63 | 63 | 62 | 62 | 63 | 62 | 62 |
| Szczecin | | | | | | | | | | |
| wyższe | 8 | 8 | 7 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| średnie | 60 | 61 | 63 | 63 | 64 | 64 | 64 | 62 | 62 | 62 |
| Razem | | | | | | | | | | |
| wyższe | 13 | 14 | 14 | 16 | 16 | 17 | 18 | 19 | 19 | 19 |
| średnie | 60 | 61 | 63 | 63 | 64 | 64 | 64 | 62 | 62 | 62 |

Należy zaznaczyć, iż w przedsiębiorstwach spedycji międzynarodowej dominują pracownicy umysłowi, stanowiąc w 1984 r. średnio 88% zatrudnionych (Gdynia - 92%, Gdańsk - 87%, Szczecin - 84%).

Z n a j o m o ś ć j ę z y k ó w o b c y c h jest bardzo istotna ze względu na charakter działalności przedsiębiorstw spedycyjnych.

Tabela 3. Udział w zatrudnieniu osób ze znajomością co najmniej 1 języka obcego (w %)[*)]

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 28 | 29 | 29 | 27 | 27 | 31 | 35 | 36 | 27 | 29 |
| Gdynia | 42 | 42 | 41 | 40 | 40 | 40 | 37 | 37 | 32 | 32 |
| Szczecin | 35 | 35 | 34 | 37 | 37 | 35 | 36 | 38 | 24 | 28 |
| Razem | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 36 | 37 | 28 | 30 |

ciąg dalszy tablicy 3

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 29 | 29 | 27 | 27 | 24 | 23 | 23 | 27 | 20 | 22 |
| Gdynia | 35 | 34 | 37 | 38 | 37 | 59 | 60 | 55 | 53 | 53 |
| Szczecin | 25 | 25 | 23 | 25 | 20 | 13 | 18 | 16 | 16 | 15 |
| Razem | 30 | 29 | 30 | 31 | 28 | 34 | 36 | 35 | 33 | 33 |

[*)] Znajomość języka obcego potwierdzona egzaminem.

Przedstawione powyżej wielkości można uznać za korzystne, szczególnie w C.HARTWIG Gdynia. Pewien niepokój budzi jednak relatywny spadek liczby osób znających języki obce, zwłaszcza w kontekście wzrostu zatrudnienia osób z wyższym i średnim wykształceniem. Odnotować również można dość gwałtowne spadki i wzrosty tego wskaźnika w poszczególnych latach.

Jeżeli chodzi o Gdynię to szczegółowy podział w 1984 r. przedstawiał się następująco: 28% osób znało 1 język, 19% osób znało 2 języki, 6% osób znało 3 języki.

U d z i a ł k o b i e t w zatrudnieniu wykazuje rendencję rosnącą. Wyjątkiem jest C.HARTWIG Szczecin, gdzie nastąpił w 20-leciu wyraźny spadek zatrudnienia kobiet. Najwyższy stopień feminizacji wykazuje od 1972 r. C.HARTWIG Gdynia, zatrudniający w 1984 r. tylko 34% mężczyzn.

Tabela 4. Udział kobiet w zatrudnieniu (w %)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 48 | 51 | 53 | 50 | 53 | 54 | 55 | 54 | 53 | 54 |
| Gdynia | 52 | 55 | 57 | 57 | 58 | 58 | 57 | 57 | 59 | 62 |
| Szczecin | 62 | 60 | 60 | 59 | 60 | 59 | 58 | 56 | 56 | 61 |
| Razem | 53 | 55 | 57 | 55 | 57 | 57 | 57 | 56 | 56 | 60 |

ciąg dalszy tablicy 4

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 54 | 53 | 56 | 57 | 58 | 59 | 57 | 59 | 59 | 60 |
| Gdynia | 64 | 64 | 64 | 63 | 65 | 65 | 65 | 66 | 65 | 66 |
| Szczecin | 58 | 58 | 59 | 60 | 59 | 60 | 56 | 55 | 55 | 56 |
| Razem | 59 | 59 | 60 | 61 | 61 | 62 | 60 | 61 | 60 | 61 |

W latach 1965 - 1980 ś r e d n i a p ł a c a wzrosła o 120%, natomiast w latach 1965 - 1984 aż o 644%. Jest to rezultat ostatnich lat, bowiem w okresie 1980 - 1984 wzrost średniej płacy wyniósł 237%. Jest to wszakże odbiciem inflacyjnej galopady płacowej, jaka odbywa się w całej gospodarce, niezależnie od jakichkolwiek wyników gospodarczych.

Tabela 5. Średnia płaca (w zł)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 2505 | 2540 | 2607 | 2665 | 2771 | 2823 | 2904 | 3014 | 3173 | 3249 |
| Gdynia | 2541 | 2601 | 2639 | 2671 | 2800 | 2905 | 2931 | 3014 | 3154 | 3339 |
| Szczecin | 2514 | 2582 | 2654 | 2728 | 2848 | 2884 | 2916 | 3097 | 3119 | 3905 |
| Razem | 2520 | 2574 | 2633 | 2688 | 2806 | 2870 | 2917 | 3041 | 3148 | 3497 |

ciąg dalszy tablicy 5

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 3611 | 4197 | 4437 | 4716 | 5009 | 5566 | 7270 | 9544 | 14050 | 17940 |
| Gdynia | 3688 | 4054 | 4468 | 4788 | 4962 | 5524 | 7294 | 9363 | 16020 | 19000 |
| Szczecin | 4257 | 4501 | 4323 | 4787 | 4977 | 5584 | 7484 | 9593 | 16267 | 19308 |
| Razem | 3852 | 4251 | 4409 | 4764 | 4983 | 5558 | 7349 | 9500 | 15446 | 18749 |

Średnia płaca w dpedycji międzynarodowej oscyluje wokół średniej krajowej. Różnice pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami są niewielkie.

W latach 1965 - 1980 obserwujemy nieustanny przyrost obsłużonej masy towarowej, który wyniosł 140%. Następne dwa lata - to gwałtowny spadek, po czym w 1984 r. odnotowujemy znaczny wzrost. Wielkość masy towarowej obsłużonej w 1984 r. kształtuje się na poziomie 1974 r. Od 1969 r. największą masę ładunkową obsługuje C.HARTWIG Szczecin - 48% całości obrotów w 1984 r.

Obroty ładunkowe w 1982 r. stanowiły tylko 57% wielkości z 1980 r. Najbardziej (o 52%) spadły obroty C.HARTWIG Gdynia i C.HARTWIG Gdańsk (w porównaniu z 1978 r.) w Szczecinie natomiast odnotowano spadek o 36% (1983:1980).

Tabela 6. Ilość obsłużonej masy towarowej ogółem (w mln ton)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 2,9 | 2,7 | 2,9 | 3,5 | 3,7 | 4,6 | 4,6 | 4,7 | 4,7 | 5,0 |
| Gdynia | 4,4 | 4,1 | 4,2 | 4,4 | 4,3 | 4,3 | 4,1 | 4,6 | 4,8 | 5,3 |
| Szczecin | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 4,4 | 4,5 | 5,3 | 5,9 | 6,3 | 6,9 | 8,0 |
| Razem | 11,1 | 10,6 | 10,9 | 12,3 | 12,5 | 14,2 | 14,6 | 15,6 | 16,4 | 18,3 |

ciąg dalszy tablicy 6

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 5,1 | 5,9 | 7,0 | 7,5 | 7,4 | 7,0 | 5,0 | 3,6 | 3,8 | 4,4 |
| Gdynia | 5,4 | 5,9 | 6,3 | 7,7 | 7,5 | 8,1 | 5,7 | 3,9 | 4,7 | 5,1 |
| Szczecin | 8,2 | 9,1 | 9,6 | 10,8 | 11,4 | 11,6 | 8,9 | 7,8 | 7,4 | 8,7 |
| Razem | 18,7 | 20,9 | 22,9 | 26,0 | 26,3 | 26,7 | 19,6 | 15,3 | 15,9 | 18,2 |

W s t r u k t u r z e k i e r u n k o w e j dominuje relacja importowa: w 1965 r. - 52%, w 1980 r. - 66%, w 1984 r. - 55% całości obrotów. W tej relacji nastąpił najgwałtowniejszy przyrost obrotów w latach siedemdziesiątych ale też i największy spadek po 1980 r. Przyrost w latach 1965 - 1980 wyniósł 203%. Wielkość obsłużonej masy towarowej w imporcie w 1984 r. była na poziomie 1973 r.

W relacji eksportowej nastąpił w latach 1965 - 1980 wzrost o 66%, aby osiągnąć w 1984 r. poziom z roku 1977 (z wyjątkiem Szczecina, który w 1984 r. odnotował najwyższe w 20-leciu obroty eksportowe).

Jeżeli chodzi o tranzyt, to w latach 1965 - 1980 nastąpił jego wzrost o 92%. W 1984 r. masa tranzytowa w Gdyni niewiele różniła się swoim poziomem od lat poprzednich, wykorzystywano bowiem do jej obsługi wolne moce przeładunkowe portu. Gwałtowny spadek tranzytu nastąpił w obrotach C.HARTWIG Gdańsk, natomiast w C.HARTWIG Szczecin w latach 1981 - 1984 mamy do czynienia z najwyższymi obrotami tranzytowymi w 20-leciu. Jest to zasługą dużego kontraktu austriacko-szwedzkiego dotyczącego importu rudy przez port szczeciński.

Tabela 7. Struktura kierunkowa obsłużonej masy towarowej (w mln ton)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | | | | | | | | | | |
| eksport | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 2,0 | 2,1 | 2,7 | 2,4 | 2,0 | 1,9 | 1,4 |
| import | 1,2 | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,8 | 1,9 | 2,5 | 2,6 | 3,4 |
| tranzyt | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Gdynia | | | | | | | | | | |
| eksport | 1,4 | 1,6 | 1,7 | 1,9 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,0 | 1,2 |
| import | 2,7 | 2,1 | 2,2 | 2,0 | 2,3 | 2,3 | 2,5 | 2,9 | 3,4 | 3,6 |
| tranzyt | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| Szczecin | | | | | | | | | | |
| eksport | 1,1 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 2,0 |
| import | 1,9 | 2,0 | 1,8 | 2,3 | 2,4 | 2,7 | 3,0 | 3,6 | 4,2 | 5,3 |
| tranzyt | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 1,1 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,7 |
| Razem | | | | | | | | | | |
| eksport | 4,1 | 4,1 | 4,5 | 5,4 | 5,1 | 5,7 | 5,4 | 5,1 | 4,8 | 4,6 |
| import | 5,8 | 5,2 | 5,2 | 5,6 | 6,2 | 6,8 | 7,4 | 9,0 | 10,2 | 12,3 |
| tranzyt | 1,2 | 1,3 | 1,2 | 1,3 | 1,2 | 1,7 | 1,8 | 1,5 | 1,4 | 1,4 |

ciąg dalszy tablicy 7

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | | | | | | | | | | |
| eksport | 1,3 | 1,5 | 2,1 | 2,5 | 2,5 | 2,2 | 1,9 | 1,6 | 1,8 | 2,3 |
| import | 3,7 | 3,8 | 3,5 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 3,0 | 1,9 | 1,9 | 2,0 |
| tranzyt | 0,1 | 0,6 | 1,4 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Gdynia | | | | | | | | | | |
| eksport | 1,1 | 1,6 | 2,0 | 2,1 | 1,9 | 2,5 | 1,0 | 0,9 | 1,2 | 1,5 |
| import | 3,9 | 4,0 | 4,0 | 5,2 | 5,1 | 5,2 | 4,4 | 2,7 | 3,1 | 3,1 |
| tranzyt | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,5 |
| Szczecin | | | | | | | | | | |
| eksport | 1,5 | 1,7 | 1,9 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 1,3 | 1,3 | 1,7 | 2,2 |
| import | 6,0 | 6,7 | 6,9 | 8,0 | 8,6 | 8,7 | 6,0 | 5,5 | 4,4 | 5,0 |
| tranzyt | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 1,6 | 1,0 | 1,3 | 1,5 |
| Razem | | | | | | | | | | |
| eksport | 3,9 | 4,8 | 6,0 | 6,7 | 6,5 | 6,8 | 4,2 | 3,8 | 4,7 | 6,0 |
| import | 13,6 | 14,5 | 14,4 | 17,1 | 17,5 | 17,6 | 13,4 | 10,1 | 9,4 | 10,1 |
| tranzyt | 1,2 | 1,6 | 2,5 | 2,2 | 2,3 | 2,3 | 2,0 | 1,4 | 1,8 | 2,1 |

Tabela 8. Atruktura rodzajowa obsłużonej masy towarowej (w mln ton)*)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | | | | | | | | | | |
| masowe | 1,8 | 1,5 | 1,6 | 2,0 | 2,3 | 3,2 | 3,2 | 3,0 | 2,8 | 3,2 |
| drobnica | 1,0 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,7 | 1,9 | 1,8 |
| w kontenerach | | | | | | | 3 | 1 | 5 | 17 |
| Gdynia | | | | | | | | | | |
| masowe | 1,9 | 1,6 | 1,6 | 1,5 | 1,7 | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 2,0 | 2,2 |
| drobnica | 2,6 | 2,5 | 2,6 | 2,9 | 2,6 | 2,7 | 2,4 | 2,8 | 2,8 | 3,1 |
| w kontenerach | | | | | 8 | 9 | 18 | 48 | 114 | 164 |
| Szczecin | | | | | | | | | | |
| masowe | 2,4 | 2,6 | 2,4 | 2,8 | 3,0 | 3,7 | 4,2 | 4,2 | 4,5 | 5,5 |
| drobnica | 1,4 | 1,3 | 1,4 | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 2,0 | 2,5 | 2,5 |
| w kontenerach | | | | | 1 | 1 | 1 | 4 | 5 | 12 |
| Razem | | | | | | | | | | |
| masowe | 6,1 | 5,7 | 5,6 | 6,3 | 7,0 | 8,5 | 9,1 | 8,9 | 9,3 | 10,9 |
| drobnica | 5,0 | 5,0 | 5,3 | 6,0 | 5,5 | 5,7 | 5,5 | 6,5 | 7,2 | 7,4 |
| w kontenerach | | | | | 9 | 10 | 22 | 53 | 124 | 193 |

ciąg dalszy tablicy 8

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | | | | | | | | | | |
| masowe | 3,5 | 4,0 | 5,3 | 5,8 | 5,8 | 5,6 | 4,1 | 2,7 | 2,9 | 3,3 |
| drobnica | 1,6 | 1,9 | 1,7 | 1,7 | 1,6 | 1,3 | 0,9 | 0,8 | 0,9 | 1,0 |
| w kontenerach | 22 | 20 | 5 | 6 | 8 | 13 | 12 | 13 | 11 | 11 |
| Gdynia | | | | | | | | | | |
| masowe | 2,3 | 2,5 | 5,1 | 6,4 | 5,7 | 5,0 | 4,5 | 2,7 | 2,6 | 2,7 |
| drobnica | 3,2 | 3,3 | 0,9 | 1,0 | 1,5 | 2,6 | 0,8 | 0,7 | 1,7 | 1,9 |
| w kontenerach | 196 | 274 | 283 | 321 | 356 | 415 | 358 | 437 | 470 | 491 |
| Szczecin | | | | | | | | | | |
| masowe | 5,8 | 6,3 | 6,7 | 8,0 | 8,8 | 9,2 | 7,3 | 6,3 | 5,9 | 6,9 |
| drobnica | 2,4 | 2,9 | 2,8 | 2,8 | 2,6 | 2,4 | 1,6 | 1,5 | 1,5 | 1,8 |
| w kontenerach | 22 | 71 | 81 | 90 | 84 | 73 | 63 | 32 | 32 | 36 |
| Razem | | | | | | | | | | |
| masowe | 11,6 | 12,8 | 17,1 | 20,2 | 20,3 | 19,8 | 15,9 | 11,7 | 11,4 | 12,9 |
| drobnica | 7,2 | 8,1 | 5,4 | 5,5 | 5,7 | 6,3 | 3,3 | 3,0 | 4,1 | 4,7 |
| w kontenerach | 240 | 365 | 369 | 417 | 448 | 501 | 433 | 482 | 513 | 538 |

*) Ładunki w kontenerach w tys. ton, pozycja oddzielna od drobnicy.

Jeżeli chodzi o s t r u k t u r ę r o d z a j o w ą, to zdecydowanie pod względem ilości dominują w obsłudze spedycyjnej ładunki masowe. W 1980 r., kiedy odnotowano najwyższe obroty ogółem w badanym 20-leciu, ładunki masowe stanowiły 74%, a w 1984 r. - 71% obsłużonej masy towarowej.

Poziom osiągnięty w 1984 r. w zakresie ładunków masowych jest zbliżony do 1976 r., natomiast w zakresie ładunków drobnicowych obroty z 1984 r. nadal nie dorównują żadnemu z lat poprzedzających 1980 r. Trzeba tu również odnotować fakt, iż najwyższe obroty drobnicowe odnotowano w 1976 r. we wszystkich trzech przedsiębiorstwach.

Najmniejszemu spadkowi poddały się ładunki skonteneryzowane. Już w 1983 r. osiągnięto wynik lepszy niż w 1980 r.

Najważniejszą rolę odgrywają ładunki masowe w C.HARTWIG Szczecin - 79% w 1984 r., w Gdańsku ich udział w tym samym roku wyniósł 75%, a w Gdyni - 53% (w Gdyni do 1976 r. przeważały w obsłudze ładunki drobnicowe).

C.HARTWIG Gdynia ma natomiast zdecydowanie wiodącą pozycję w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. Bardzo poważny spadek w tej grupie odnotowujemy w Szczecinie spowodowany między innymi niezawijaniem do tego portu statku „Inowrocław", obsługującego linię angielską.

Jeżeli chodzi o s p r z e d a ż u s ł u g, to przede wszystkim warto zwrócić uwagę na lata 1971 - 1976. Był to okres stosowania przez spedytorów taryfy zryczałtowanej, a wówczas zarówno do kosztów, jak i do wpływów zaliczano wydatki poniesione przez spedytora na opłacenie usług portowych (przeładunkowych, składowych, kontrolnych).

Tabela 9. Sprzedaż usług - wpływy (w mln zł)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 211 | 208 | 208 | 237 | 230 | 268 | 1408 | 1626 | 1912 | 2797 |
| Gdynia | 275 | 284 | 293 | 299 | 296 | 309 | 3097 | 3766 | 4169 | 6274 |
| Szczecin | 152 | 172 | 152 | 170 | 183 | 230 | 1394 | 1614 | 2042 | 2608 |
| Razem | 638 | 664 | 653 | 706 | 709 | 807 | 5899 | 7006 | 8123 | 11679 |

ciąg dalszy tablicy 9

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 2963 | 3068 | 103 | 106 | 108 | 129 | 98 | 166 | 255 | 599 |
| Gdynia | 6715 | 6816 | 315 | 357 | 376 | 384 | 594 | 961 | 2395 | 2940 |
| Szczecin | 3300 | 3651 | 223 | 245 | 251 | 252 | 289 | 477 | 480 | 869 |
| Razem | 12978 | 13535 | 641 | 708 | 735 | 765 | 981 | 1604 | 3120 | 4408 |

W 1981 r. spedytorzy zyskali dużą swobodę w zakresie kształtowania cen za swe usługi. Są one, generalnie rzecz biorąc oparte na taryfach hamburskich spedytorów. C.HARTWIG ma obecnie możliwość udzielania swoim klientom rabatów, a istotne jest także i to, iż spedytorzy oferują aktualnie zleceniodawcom zarówno stawki obejmujące wyłącznie prowizję spedycyjną, jak i stawki zryczałtowane. Szczególnie C.HARTWIG stosuje na szeroką skalę ryczałt.

Najwyższe wpływy w całym 20-leciu wykazuje C.HARTWIG Gdynia, dzięki obsłudze dużej liczbie wysoko płatnych ładunków drobnicowych (w tym w kontenerach).

W pozycji „razem" nie odnotowujemy żadnego spadku, a wręcz odwrotnie, gwałtowny przyrost dochodów. Wpływy spadły jedynie w Gdańsku w 1981 r.

W a r t o ś ć posiadanego przez przedsiębiorstwa spedycyjnego m a j ą t k u t r w a ł e g o jest nieduża. W 1973 r. nastąpił jego znaczniejszy wzrost w C.HARTWIG Gdańsk i C.HARTWIG Szczecin na skutek przejęcia przez te przedsiębiorstwa majątku od MAGHAZET w postaci magazynów. Następny skok odnotowujemy w 1983 r., co miało jednak związek wyłącznie z przeliczeniem majątku, dokonywanym w całej gospodarce. W 1984 r. nastąpił znaczny wzrost majątku trwałego w Gdyni, na co wpłynął zakup 10 samochodowych zestawów kontenerowych marki VOLVO.

Tabela 10. Wartość środków trwałych (w mln zł)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 11,5 | 11,5 | 11,7 | 11,9 | 12,0 | 12,2 | 11,8 | 12,1 | 44,5 | 44,0 |
| Gdynia | 6,4 | 6,7 | 6,9 | 7,0 | 7,4 | 7,9 | 3,6 | 4,2 | 5,3 | 5,7 |
| Szczecin | 2,7 | 2,7 | 2,8 | 2,9 | 3,2 | 3,5 | 3,3 | 3,7 | 61,4 | 61,1 |
| Razem | 20,5 | 20,9 | 21,3 | 21,8 | 22,6 | 23,6 | 18,7 | 20,1 | 111,3 | 110,8 |

ciąg dalszy tablicy 10

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 42,5 | 37,0 | 36,1 | 36,2 | 40,0 | 41,0 | 41,6 | 41,0 | 153,9 | 153,2 |
| Gdynia | 5,9 | 6,8 | 14,4 | 14,9 | 15,1 | 15,9 | 16,2 | 16,8 | 25,9 | 119,3 |
| Szczecin | 62,9 | 67,0 | 67,5 | 67,2 | 67,5 | 68,7 | 76,2 | 76,6 | 290,4 | 296,8 |
| Razem | 111,3 | 110,8 | 118,0 | 118,3 | 122,7 | 125,6 | 134,0 | 134,4 | 470,2 | 569,3 |

Jeżeli chodzi o liczbę ton obsłużonych przez 1 zatrudnionego, to w tym zakresie w y d a j n o ś ć p r a c y rosła do 1980 r., po czym dość raptownie spadła. W latach 1965 - 1980 osiągnięto 64-procentowy

wzrost wydajności pracy. Wydajność z 1984 r. była zbliżona do poziomu z 1976 r.

Tabela 11. Liczba obsłużonych ton przez 1 zatrudnionego (w tys.ton)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 8,6 | 7,9 | 8,6 | 9,6 | 11,1 | 13,7 | 13,5 | 13,5 | 10,8 | 10,9 |
| Gdynia | 8,0 | 7,2 | 7,2 | 7,4 | 7,9 | 8,2 | 7,8 | 8,7 | 8,8 | 9,1 |
| Szczecin | 14,5 | 13,6 | 12,5 | 13,7 | 15,3 | 17,1 | 18,1 | 18,4 | 14,3 | 15,6 |
| Razem | 10,7 | 8,9 | 8,9 | 9,6 | 10,7 | 12,1 | 12,3 | 12,8 | 11,2 | 11,8 |

ciąg dalszy tablicy 11

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 11,3 | 13,0 | 15,6 | 16,9 | 16,5 | 15,9 | 12,4 | 9,9 | 10,8 | 12,7 |
| Gdynia | 9,5 | 10,0 | 10,6 | 13,0 | 12,4 | 13,5 | 9,9 | 6,9 | 8,5 | 8,9 |
| Szczecin | 15,9 | 17,4 | 18,0 | 21,5 | 22,4 | 24,0 | 20,5 | 18,5 | 17,9 | 20,9 |
| Razem | 12,2 | 13,2 | 14,6 | 16,9 | 16,8 | 17,6 | 13,9 | 11,3 | 12,0 | 13,6 |

Najwyższą wydajnością legitymuje się w całym badanym okresie C.HARTWIG Szczecin. Zapewne wpływ na to miał wysoki udział w obrotach mało pracochłonnych ładunków masowych.

Tabela 12. Liczba operacji spedycyjnych przypadających na 1 zatrudnionego

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 158 | 159 | 138 | 125 | 321 | 682 | 675 | 672 | 557 | 545 |
| Gdynia | 212 | 225 | 222 | 214 | 237 | 253 | 624 | 663 | 676 | 676 |
| Szczecin | 100 | 100 | 105 | 119 | 139 | 146 | 819 | 835 | 636 | 662 |
| Razem | 169 | 176 | 170 | 165 | 236 | 345 | 692 | 714 | 627 | 633 |

ciąg dalszy tablicy 12

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 515 | 505 | 488 | 509 | 500 | 450 | 400 | 318 | 422 | 486 |
| Gdynia | 654 | 651 | 662 | 702 | 650 | 595 | 465 | 469 | 542 | 470 |
| Szczecin | 612 | 638 | 629 | 677 | 727 | 710 | 745 | 481 | 496 | 573 |
| Razem | 599 | 546 | 601 | 638 | 632 | 590 | 533 | 432 | 496 | 506 |

Jeżeli chodzi o liczbę operacji spedycyjnych przypadających na 1 zatrudnionego, to najwyższą wydajność osiągnięto w 1972 r. Oznaczało to wówczas, iż jeden pracownik zrealizował dwie operacje spedycyjne dziennie. W następnych latach wskaźnik ten podlegał stosunkowo niewielkim wahaniom, osiągając najniższy poziom w 1982 r. Wyraźnie jednak widać, iż lata siedemdziesiąte różnią się zdecydowanie w tym względzie od lat sześćdziesiątych.

Badając wskaźnik liczby operacji na 1 zatrudnionego trudno stwieddzić, aby jakieś przedsiębiorstwo miało tu wyraźną przewagę w całym okresie. Najlepszym wskaźnikiem tak ujętej wydajności pracy legitymowały się różne przedsiębiorstwa w różnych latach.

Tabela 13. Wielkość wpływów przypadająca na 1 zatrudnionego (w tys. zł)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 643 | 605 | 621 | 643 | 694 | 805 | 4117 | 4671 | 4385 | 6121 |
| Gdynia | 497 | 498 | 499 | 501 | 547 | 611 | 5945 | 7215 | 7650 | 10818 |
| Szczecin | 610 | 600 | 503 | 528 | 620 | 781 | 4249 | 4762 | 4209 | 5065 |
| Razem | 556 | 553 | 534 | 548 | 607 | 712 | 4953 | 5795 | 5541 | 7525 |

ciąg dalszy tablicy 13

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 6596 | 6802 | 518 | 747 | 658 | 771 | 554 | 701 | 726 | 1737 |
| Gdynia | 11748 | 11672 | 1001 | 1271 | 1700 | 1537 | 1669 | 2178 | 4261 | 5113 |
| Szczecin | 6478 | 6967 | 1105 | 1308 | 1249 | 1335 | 2666 | 2136 | 1165 | 2074 |
| Razem | 8480 | 8682 | 899 | 1132 | 1254 | 1252 | 1628 | 1768 | 2362 | 3291 |

W latach 1965 - 1970 w a r t o ś ć w p ł y w ó w wypracowanych przez jednego pracownika najpierw spadła, a potem lekko wzrosła. Lata 1971 - 1976 przynoszą zupełnie odmienne rezultaty, związane z obowiązywaniem taryfy zryczałtowanej.

Od roku 1977 następuje dalszy wzrost tego wskaźnika, szczególnie szybki po 1980 r. Ta ogólna ocena jednak zależy wyłącznie od rezultatów osiągniętych w Gdyni, bowiem zarówno w Gdańsku, jak w Szczecinie nastąpił spadek wydajności pracy w latach 1981 - 1983.

Na szybki wzrost wydajności pracy w ujęciu wartościowym w Gdyni miało też wpływ w ostatnich latach stosowanie w szerokim zakresie opłat zryczałtowanych.

W s k a ź n i k t e c h n i c z n e g o u z b r o j e n i a p r a c y wyraźnie wskazuje na niewielkie znaczenie środków trwałych w działalności spedytorów międzynarodowych. Wartość majątku trwałego, przypadająca na 1 zatrudnionego, nie przekraczała do 1982 r. 100 tys.zł.

Tabela 14. Techniczne uzbrojenie pracy
(w tys. zł na 1 zatrudnionego)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 34 | 33 | 35 | 32 | 36 | 36 | 34 | 35 | 102 | 96 |
| Gdynia | 11 | 12 | 12 | 12 | 14 | 15 | 7 | 8 | 10 | 10 |
| Szczecin | 10 | 9 | 9 | 9 | 11 | 11 | 10 | 11 | 127 | 119 |
| Razem | 15 | 17 | 17 | 17 | 19 | 20 | 16 | 17 | 76 | 71 |

ciąg dalszy tabeli 14

| | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | 94 | 82 | 81 | 82 | 89 | 94 | 103 | 113 | 438 | 444 |
| Gdynia | 10 | 12 | 24 | 25 | 25 | 27 | 28 | 30 | 46 | 208 |
| Szczecin | 123 | 128 | 127 | 133 | 133 | 142 | 175 | 181 | 705 | 708 |
| Razem | 72 | 65 | 75 | 77 | 78 | 83 | 95 | 100 | 355 | 425 |

Zmiany, które zaszły w kształtowaniu się tego wskaźnika po 1982 r. są rezultatem czynników, przedstawionych już przy okazji omawiania majątku trwałego przedsiębiorstw.

* * *

Dokonując krótkiego podsumowania charakterystyki sfery usług spedycyjnych, reprezentowanej w polskich portach przez przedsiębiorstwa C.HARTWIG, można stwierdzić, iż:

- podstawową rolę w spedycji międzynadodowej odgrywają ludzie - wartość majątku trwałego w przeliczeniu na 1 zatrudnionego jest niewielka;
- kwalifikacje zatrudnionej kadry są wysokie, wskazuje na to zarówno struktura jej wykształcenia, jak i liczba osób znających języki obce;
- usługi spedycji międzynarodowej charakteryzują się wysokim udziałem zatrudnionych kobiet i niskim udziałem pracowników fizycznych;
- po 1980 r. spadła bardzo wyraźnie obsłużona masa towarowa (szczególnie w imporcie), natomiast wpływy wykazywały w dalszym ciągu wysoką tendencję rosnącą. Ten rozdźwięk jest charakterystyczny przy porówna-

niach wszystkich wielkości ilościowych i wartościowych, charakteryzujących działalność gospodarczą. Podobnie wygląda to przy porównaniu spadkowych wyników w zakresie wydajności pracy z gwałtownie rosnącą średnią płacą. Trudno jednak czynić z tego zarzut akurat spedytorom międzynarodowym. Zjawiska te są odbiciem niekontrolowanej fali inflacji, jaka ogarnęła całą gospodarkę po 1980 r.;

- na wpływy dewizowe uzyskiwane przez spedytorów międzynarodowych składają się takie pozycje, jak prowizje bukingowe od armatorów obcych, wpływy z tranzytu, prowizje od spółek i agentów, wpływy za usługi na rzecz kontrahentów obcych i inne. Wpływy dewizowe są oddzielną pozycją od wpływów ze sprzedaży usług. Razem tworzą wpływy ogółem. Udział wpływów dewizowych we wpływach ogółem w latach 1977 - 1981 kształtował się średnio dla trzech przedsiębiorstw w granicach 0,54 - 0,63. Wzrost wpływów złotówkowych ze sprzedaży usług, spowodowany wzrostem poziomu stawek taryfowych, wraz z ponownym stosowaniem stawek zryczałtowanych przyniosło w latach następnych wyraźne obniżenie tego wskaźnika.

Janusz Neider

## CHARACTERISTICS AND ORGANIZATIONAL - FUNCTIONAL CHANGES IN THE FIELD OF FORWARDING SERVICES

S u m m a r y

After discussing organization and the range of activity of international forwarding enterprises in Poland and characteristics of their general activities, detailed data for the years 1965 - 1984 were presented concerning the level and the structure of employment, average wages, the quantity of the bulk of cargo with regard to its geographical (directional) structure, the volume of sale of forwarding services, productivity of labour and technical development of labour.