

Propozycja systemu usprawniającego
pracę spedytatorów morskich i armatorów
w Polsce (koncepcja POL COMPASS)



Konkurs „Młody Spedytor Roku 2018”

Autor: Dominik Szulc

Firma: Dor-Cel Sp. z o.o.

Uczelnia: SGGW w Warszawie

Spis treści

Sytuacja w polskiej spedycji morskiej	3
Charakterystyka przebiegu procesu spedycji morskiej.....	4
Badanie sprawności obsługi procesu spedycji morskiej.....	5
System POL COMPASS jako narzędzie eliminacji barier w obsłudze procesu spedycji morskiej.....	8
Opłaty za dostęp – konkurencyjność.....	11
• Koncepcja 1 – „każdemu po trochu”	11
• Koncepcja 2 – „wszystko na spedycje”	12
• Konkurencyjność	12
Potencjalne oszczędności	13
Podsumowanie	14

Sytuacja w polskiej spedycji morskiej

Obserwacja branży spedycji morskiej w naszym kraju nawet w tak krótkiej perspektywie czasowej, jaką może posiadać student logistyki, jednoznacznie wskazuje, iż biznes ten rozwija się w dobrym kierunku. Dzieje się to za sprawą całego szeregu czynników, poczynając od stałego wzrostu gospodarczego, rozbudowy korytarzy transportowych do i z trójmiejskich portów, kończąc na inwestycjach w polskie porty, gdzie jako sztandarowy przykład można wymienić Terminal Kontenerowy DCT w Gdańsku.

Oprócz wspomnianych korzystnych warunków makroekonomicznych oraz infrastrukturalnych, istnieją również mniejsze, lecz równie istotne bodźce sprzyjające spedycji morskiej w Polsce. Należą do nich chociażby zdecydowanie niższe stawki za obsługę ładunku w porównaniu do konkurencyjnych portów na Morzu Północnym czy też pojawienie się realnej możliwości odroczenia zapłaty podatku VAT w Polsce (zgodnie z artykułem 33a)¹. Wszystko to sprawia, iż określenie Hamburga jako *największego polskiego portu* zaczyna tracić swoją aktualność.

Naturalnie, branża musi się wciąż zmagać z pewnymi niedogodnościami, jak chociażby braki w infrastrukturze kolejowej, które bezpośrednio wpływają na obniżenie efektywności polskich portów². Sama kolej wyrasta w coraz śmielszy sposób do rangi poważnego konkurenta dla przewozów morskich (szczególnie na linii Polska-Chiny), oferując krótszy czas transportu od armatorów oceanicznych.

Choć same środowisko polskich spedytorów morskich i armatorów może jedynie konsekwentnie lobbować na rzecz rozwoju naszej infrastruktury, to posiada inne rzeczywiste możliwości usprawnienia swojej metodyki pracy, a co za tym idzie, podwyższenia swojej pozycji konkurencyjnej na tyle, by wykorzystać wzrost wypracowany w ostatnich latach i nie oddawać rynku przewoźnikom kolejowym, a przede wszystkim zagranicznym portom w Hamburgu, Bremerhaven czy coraz silniej rozwijającemu się stoweńskiemu terminalowi w Koprze³.

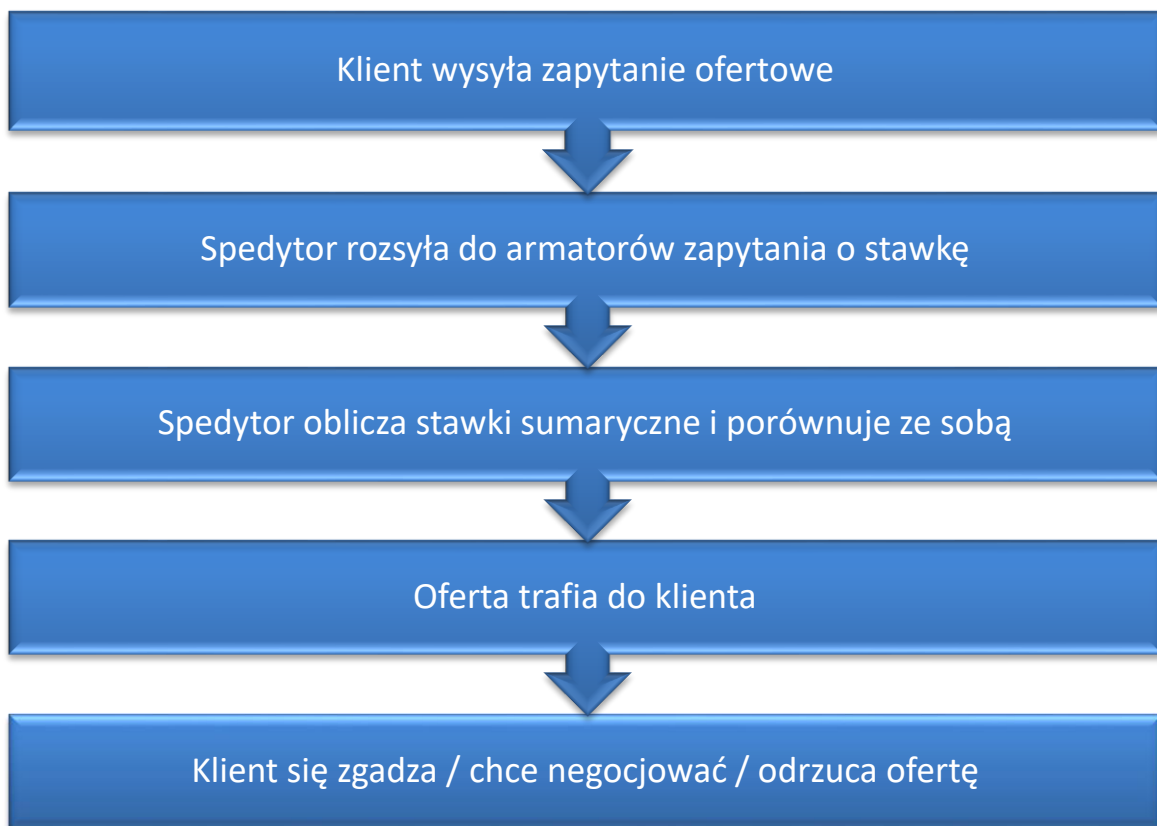
¹ rusak.pl/odroczone-vat

² logistyka.wnp.pl/porty-morskie-w-polsce-zyskaja-dzieki-inwestycjom-na-kolei,323265_1_0_0.html

³ gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/rekordowy-wynik-portu-koper.html

Charakterystyka przebiegu procesu spedycji morskiej

Nie będzie przesady w stwierdzeniu, iż ilość sposobów, wedle których przeprowadzane są procesy spedycyjne, równa się liczbie tego typu przedsiębiorstw. Niemniej jednak, można tu wyróżnić podstawowe czynności, które wykonuje każdy spedytorski niezależnie od swoich zwyczajów, tradycji firmowych czy państwa, w którym się znajduje. Nim kontener zostanie przewieziony i załadowany na pokład statku, musi zaistnieć proces utworzenia oferty obsługi spedycyjnej oraz ewentualnych negocjacji z klientem. W większości przypadków wygląda to tak, jak na poniższym schemacie:



Źródło: opracowanie własne autora

Proces ten odbywa się w niemal wszystkich przypadkach manualnie. Większość armatorów nie publikuje swoich stawek jawnie ani za pomocą taryf (chlubnym wyjątkiem jest OOCL) – zamiast tego, istnieje konieczność wystania maila z prośbą o stawkę do i z każdego portu oddzielnie. Następnie, oferta armatora musi być sprowadzona indywidualnie do sumy, ponieważ niemal żaden z przewoźników nie podaje kosztu sumarycznego. Pracę utrudnia dodatkowo fakt, iż każdy armator

posiada różne dopłaty, co nie pozwala na zastosowanie jednolitego wzoru do szybkiej kalkulacji.

Przez brak standaryzacji ofert armatorów oraz konieczność kontaktu indywidualnego przy niemal każdym zapytaniu (wyjątek to sytuacja, gdzie wykonujemy ofertę na port, o który już w danym miesiącu pytaliśmy), stronami „poszkodowanymi” są zarówno spedytorzy, przedstawiciele armatorów, jak i sami klienci. Spedytorzy muszą poświęcić znaczne nakłady pracy oraz swojego czasu na pozyskanie stawek oraz „ręczne” obliczenie tej najlepszej dla klienta. Armatorzy zaś tworzą sobie dodatkowe obowiązki w postaci codziennego wysyłania stawek kilkunastu, bądź nawet kilkudziesięciu spedycjom. Klienci z kolei otrzymują kolejne wąskie gardła w swoich działaniach logistycznych.

W skrócie, typowe bariery w wycenie spedycji morskiej są następujące:

1. Brak jawności stawek u większości armatorów;
2. Konieczność dodatkowej korespondencji mailowej na linii spedytor-armator;
3. Częste podawanie kosztów bez sumy końcowej oraz w różnych walutach;
4. Brak jednolitego dla wszystkich armatorów systemu naliczania cen frachtu;
5. Wysokie nakłady czasu pracy spedytorów oraz przedstawicieli armatorów na procesy, które charakteryzują się wysokim stopniem standaryzacji i regularności

Badanie sprawności obsługi procesu spedycji morskiej


By uwidocznić skalę tego problemu, autor przeprowadził badanie polegające na zmierzeniu czasu upływającego od otrzymania zapytania na spedycję morską FCL (w eksporcie) przez klienta do wysłania oferty.

Założenia badania były następujące:

- Badanie objęło okres od 18.01.2018 do 26.01.2018;
- Wszystkie badane zapytania dotyczyły ładunków neutralnych (general cargo) w standardowych kontenerach 20/40/40HC;
- Zapytania wysyłano do sześciu armatorów;
- Minimum czterech armatorów musiało odpowiedzieć, aby porównać stawki;
- Wszystkie działania wykonano przez autora niezwłocznie po otrzymaniu informacji;

- Jeżeli zapytanie klienta obejmowało także obsługę w kraju trzecim, za koniec procesu uznano obliczenie najlepszej stawki wśród pytaných armatorów;
- Porty wyjścia kontenerów: Gdynia oraz Gdańsk;
- Zapytania dotyczyły eksportu z Polski.

Data	Otrzymanie zapytania	Otrzymanie stawek	Obliczenie najlepszej stawki	Wysłanie oferty	Czas ogólny
18.01.18	09:07	13:28	13:40	13:50	4h 43m
18.01.18	13:12	16:05	16:15	16:25	3h 13m
19.01.18	13:35	15:57	16:07	16:19	2h 44m
19.01.18	13:51	16:34	16:44	16:55	3h 04m
23.01.18	08:14	15:03	15:15	15:25	7h 11m
23.01.18	08:20	14:33	14:45	14:55	6h 35m
25.01.18	10:25	15:10	15:20	15:33	5h 08m
26.01.18	09:17	14:55	15:15	15:26	6h 09m

ŚREDNI CZAS ok. 4h 51m


Źródło: badanie własne autora

Badanie wyraźnie ukazało, że czas oczekiwania klienta na ofertę spedycji morskiej FCL trwa przeciętnie ponad połowę dnia roboczego i tylko pod warunkiem, że zapytanie zostanie wysłane stosunkowo wcześnie. W przeciwnym razie, klient zmuszony jest czekać do dnia następnego.


Mając do czynienia z analogicznym procesem w spedycji lotniczej, można zauważyć zdecydowanie krótszy czas, po którym klient otrzymuje swoją ofertę. Dzieje się tak, gdyż pozyskiwanie informacji o stawkach na fracht lotniczy odbywa się w znacznej mierze w sposób zautomatyzowany. By potwierdzić tę hipotezę, autor przeprowadził pomiar czasu upływającego od otrzymania zapytania na spedycję lotniczą do wysłania oferty.

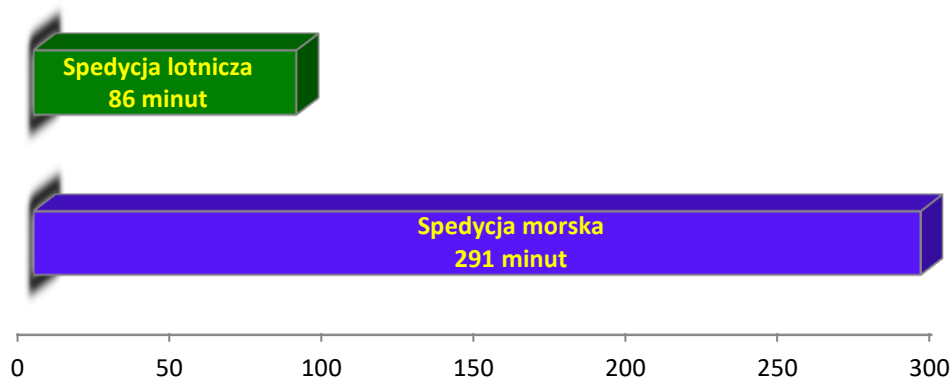
Założenia badania były następujące:

- Badanie objęło okres od 18.01.2018 do 26.01.2018;
- Wszystkie badane zapytania dotyczyły ładunków neutralnych (general cargo);

- Wszystkie działania wykonano przez autora niezwłocznie po otrzymaniu informacji;
- Jeżeli zapytanie klienta obejmowało także obsługę w kraju trzecim, za koniec procesu uznano obliczenie najlepszej stawki za fracht lotniczy;
- Port lotniczy wyjścia: WAW (Warszawa Chopin);
- Zapytania dotyczyły eksportu z Polski.

Data	Otrzymanie zapytania	Otrzymanie stawek	Potwierdzenie najlepszej stawki	Wysłanie oferty	Czas ogólny
18.01.18	08:43	08:50	10:20	10:35	1h 52m
19.01.18	09:39	09:43	10:39	10:50	1h 11m
19.01.18	14:46	14:53	15:30	15:42	0h 56m
19.01.18	14:50	15:00	15:30	15:50	1h 00m
23.01.18	08:52	09:00	11:44	11:55	3h 03m
23.01.18	10:20	10:24	10:45	10:45	0h 25m
26.01.18	08:56	09:01	09:52	10:03	1h 07m
26.01.18	14:24	14:29	16:10	16:15	1h 51m

ŚREDNI CZAS ok. 1h 26m




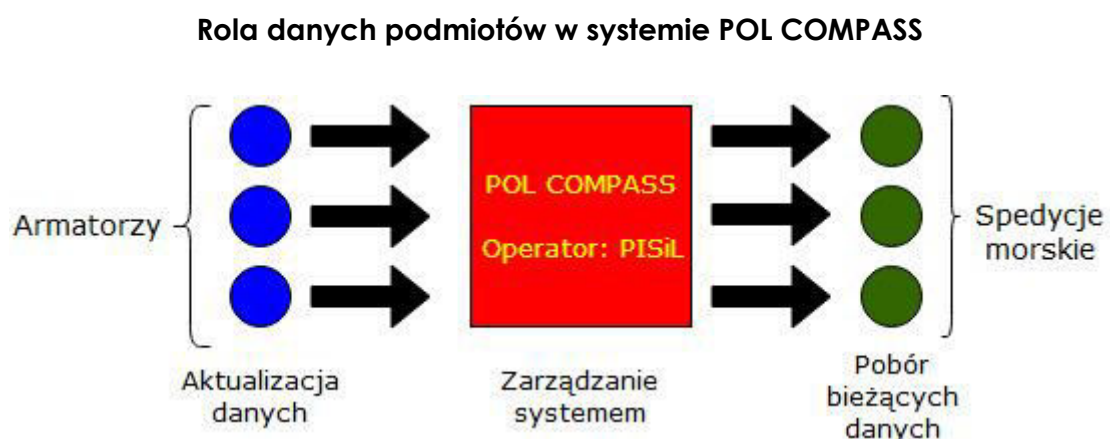
Źródło: badanie własne autora

Analogiczny pomiar czasu koniecznego do sporządzenia oferty na spedycję lotniczą potwierdził hipotezę, iż proces wyceny usługi spedycyjnej przy częściowej automatyzacji jest odczuwalnie sprawniejszy od całkowicie manualnego tworzenia kwotacji, które ma miejsce przy spedycji morskiej FCL. Czynnikiem, który w tym przypadku usprawnił pracę średnio **ponad trzykrotnie**, był program *cargo-office.com*, potocznie nazywany *ramką*.

Program ten przypomina powszechnie stosowane w e-commerce porównywarki cen. Przy tworzeniu wyceny, spedytor wpisuje wagę ładunku oraz kod IATA lotniska docelowego, a program samoczynnie układa listę wszystkich kursujących doń linii lotniczych według najniższej ceny za fracht, podając stawkę za kilogram oraz sumaryczną.

System POL COMPASS jako narzędzie eliminacji barier w obsłudze procesu spedycji morskiej

Proponowane przez autora rozwiązanie to system porównywania stawek na fracht morski o roboczej nazwie POL COMPASS dedykowany przede wszystkim spedytorom morskim, lecz również usprawniający pracę armatorów. Właścicielem oraz organem zarządzającym systemem byłby Polski Związek Spedycji i Logistyki, zaś dane aktualizowałoby bezpośrednio armatorzy/przedstawiciele armatorów.



Źródło: opracowanie własne autora

Zgodnie z założeniami systemu POL COMPASS, zarejestrowani w nim armatorzy aktualizują stawki general cargo do (priorytetowo do, by wspomagać eksport) i z obsługiwanych przez siebie portów w wybranym przez siebie cyklu (na przykład na dany miesiąc). By termin ważności stawki był wyraźnie widoczny, armator podaje ostatni dzień jej obowiązywania w rubryczce „ważne do”.

Polski Związek Spedycji i Logistyki, jako operator systemu POL COMPASS zapewniałby opiekę informatyczną systemu oraz pobierał wyznaczone przez siebie opłaty od posiadaczy kont.

Spedytorzy posiadający dostęp do POL COMPASS uzyskują dostęp do stawek przez podanie następujących danych:

- Kod UN portu wyjścia (np. PL GDY / PL GDN / PL SZZ);
- Kod UN portu wejścia (np. AE JEA, czyli Jebel Ali w Zj. Emiratach Arabskich);
- Rozmiar kontenera (np. 20/40/40HC);
- Liczba kontenerów;
- Waluta, w której ma być obliczona stawka (PLN/EUR/USD);
- Uwzględnienie serwisu dodatkowego (np. OTHC, DTHC).

Z perspektywy użytkownika (spedytora) system wyglądałby następująco:

Źródło: opracowanie własne autora

Program przelicza i pokazuje następującą tabelę (armatorzy oraz stawki w pełni fikcyjne):

POL COMPASS

WYLOGUJ POMOC ENGLISH

Zalogowano: DSzulc (DOR-CEL)

PL GDY | AE JEA | 40 | 1 | PLN | + OTHC

POLSKA IZBA SPEDYCYJNO-LOGISTYCZNA

Armator	Stawka
EVERBLUE	6775,53 PLN
MARESK	6852,29 PLN
FAPAG-HOYD	7453,20 PLN
COSKO	7478,17 PLN
MSQ	7532,90 PLN
CNA-GCM	8116,88 PLN
SIFMARINE	9276,94 PLN

SZCZEGÓŁY WYBRANEJ STAWKI

KOLEJNE ZAPYTANIE

Pol Compass

Źródło: opracowanie własne autora

Po wybraniu szczegółów danej stawki wyświetlają się szczegółowe informacje, z jakich elementów się składa wraz z ich oryginalnymi walutami. Dodatkowo, otrzymujemy powiadomienie o wyznaczonym przez armatora terminie ważności stawki oraz czasie trwania transportu.

POL COMPASS

WYLOGUJ POMOC ENGLISH

Zalogowano: DSzulc (DOR-CEL)

POLSKA IZBA SPEDYCYJNO-LOGISTYCZNA

EVERBLUE PL GDY -> AE JEA				
Suma	Za	Oryginalnie	Jednostka	Ilość
5427.00 PLN	OCEAN FREIGHT	1620.00 USD	CNTR 40	1
391.50 PLN	LSS	45.00 USD	TEU	2
33.04 PLN	ISPS	8.00 EUR	CNTR	1
150.00 PLN	DOC FEE	150.00 PLN	SHIPMENT	1
773.99 PLN	OTHC GDYNIA	180.00 EUR	CNTR	1
CAŁOŚĆ 6775,53 PLN				

Ważne do: 28/02/18

TT: 21 dni

KONTAKT Z ARMATOREM

WSTECZ

Źródło: opracowanie własne autora

By uzyskać dostęp do systemu, użytkownicy nie będą musieli instalować żadnego oprogramowania. Założeniem systemu jest praca w oparciu o technologię SaaS (Software as a Service), czyli dostęp bezpośrednio ze standardowych przeglądarek internetowych (Chrome, Firefox, Internet Explorer). Celem umieszczenia programu w tak zwanej chmurze jest maksymalne uproszczenie całego procesu oraz usunięcie ewentualnego czynnika mogącego zniechęcać potencjalnych użytkowników, jakim może być niechęć do instalowania kolejnych aplikacji.

Opłaty za dostęp – konkurencyjność

Narzędzie POL COMPASS jako znaczne ułatwienie pracy spedytorów oraz armatorów, będące również rozwiązaniem innowacyjnym, ma wystarczający potencjał, aby stać się usługą z płatnym dostępem. Autor przygotował tu dwie koncepcje systemu opłat za możliwość użytkowania programu wraz z ich potencjalnymi zaletami i wadami.

- **Koncepcja 1 – „każdemu po trochu”**

Plan „każdemu po trochu” zakłada objęcie opłatą za dostęp zarówno spedycji, jak i armatorów. Propozycja cennika jest w tym przypadku następująca:

Spedycje	Armatorzy
30 dni gratis	90 dni gratis
89,00 PLN netto / miesiąc (3 użytkowników)	690,00 PLN netto / miesiąc (armator/agencja)
79,00 PLN netto / miesiąc (każdych kolejnych 3 użytkowników)	

Podstawową zaletą koncepcji „każdemu po trochu” jest możliwość zaoferowania atrakcyjniejszej ceny klientom docelowym, czyli spedycjom. Niemniej jednak, nałożenie opłat na armatorów może zniechęcić ich do uczestnictwa w systemie. Taka ewentualność może wystąpić ze względu na konieczność ujawnienia swoich stawek oraz początkowego przyzwyczajenia się do nowego systemu. W celu zminimalizowania tego ryzyka, cennik zakłada aż 90 dni darmowego dostępu dla armatorów, aby mogli bez zobowiązań wypróbować działanie systemu

oraz przyzwyczać się do wygody jego użytkowania. Od strony spedycji w zasadzie nie istnieją czynniki zniechęcające, gdyż POL COMPASS wyłącznie ułatwia ich pracę, zaś cena jest przystępna.

- **Koncepcja 2 – „wszystko na spedycje”**

Założeniem drugiej koncepcji jest zabezpieczenie niezakłóconego dopływu danych od armatorów poprzez umożliwienie im w pełni darmowego dostępu do POL COMPASS. By zachować względną równowagę zysków generowanych przez system, ceny dla spedycji muszą zostać jednak podwyższone. Rozwiązanie to zwiększa szanse na powodzenie projektu, lecz należy wziąć pod uwagę, iż dla części spedycji kwota może być już zbyt wysoka. By silniej zachęcić spedytatorów do rejestracji w systemie, okres darmowego dostępu został wydłużony o 15 dni w stosunku do 30 dni z koncepcji „każdemu po trochu”.

Spedycje	Armatorzy
45 dni gratis	Brak opłat
129,00 PLN netto / miesiąc (3 użytkowników)	
119,00 PLN netto / miesiąc (każdych kolejnych 3 użytkowników)	

- **Konkurencyjność**

Punktem odniesienia stawek podanych w obu koncepcjach są ceny oferowane przez dostawcę systemu porównującego oferty frachtu lotniczego *cargo-office.com* – Cargoguide International B.V. , które wynoszą około 90 złotych miesięcznie (21,25 euro). POL COMPASS przyznaje jednak dodatkowo zniżki za rejestrację kolejnych użytkowników systemu. Wymieniony dostawca niedawno wdrożył swoją porównywarke cen frachtu morskiego, lecz dostęp do niej jest wyjątkowo drogi (około 440 złotych miesięcznie za jednego użytkownika)⁴. POL COMPASS posiada tu szczególnie mocną przewagę konkurencyjną w postaci nawet

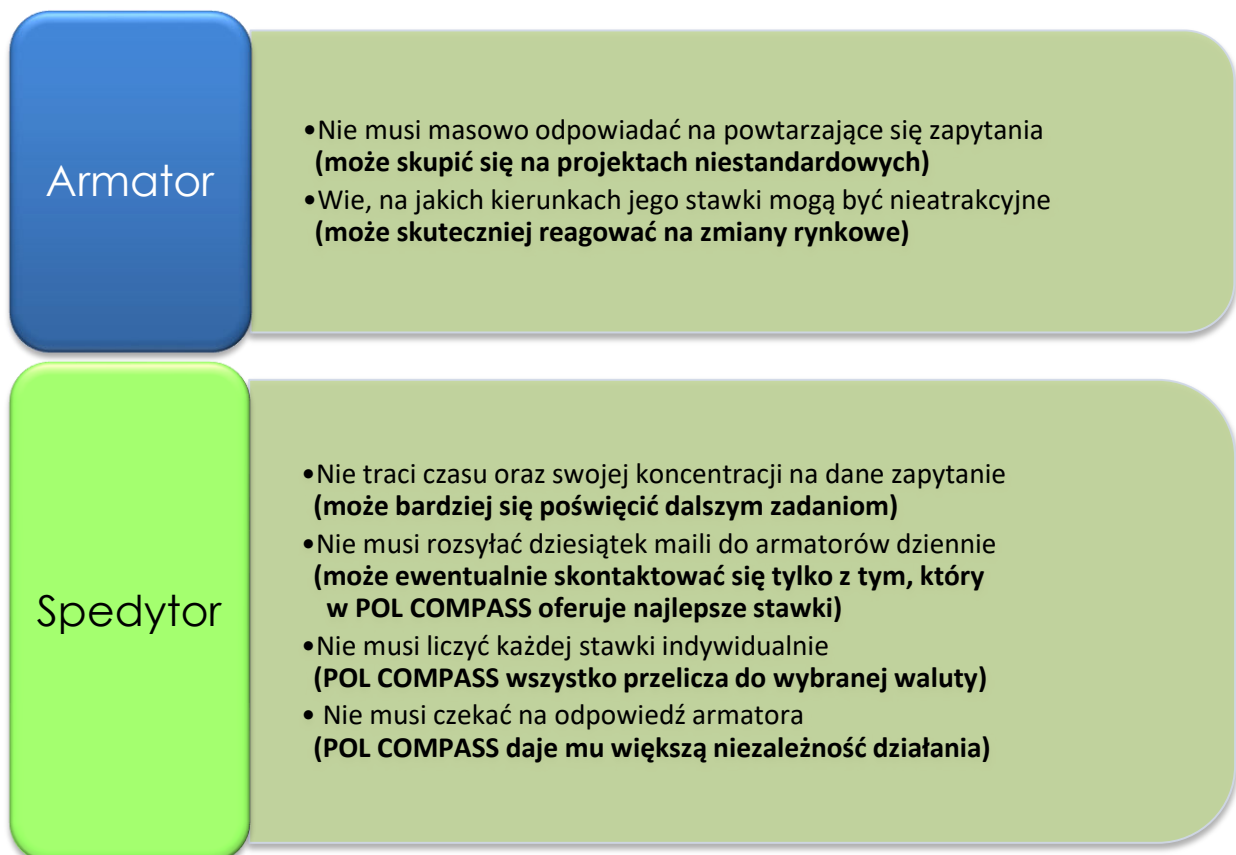
⁴ cargoguide.com/ocean/pricing/

ponad pięciokrotnie niższego kosztu dla spedycji oraz bezpośrednio dostosowanie do polskich portów.

Potencjalne oszczędności

Koncepcja systemu POL COMPASS została stworzona po to, aby zredukować zbędne nakłady pracy, czasu i w konsekwencji pieniędzy. Przedstawiciele armatorów wykonujący kwotacje będą mogli skupić się na zapytaniach spoza obszaru general cargo (IMDG, ładunki ponadgabarytowe etc.). Biura spedycyjne z kolei zwiększą skuteczność swojego działania poprzez szybszą reakcję na zapotrzebowanie klientów i zyskanie dodatkowego czasu na kolejne zadania, którego dotychczas mogło brakować. W ten sposób POL COMPASS pozwala znacznie zminimalizować tak zwane *koszty utraconych korzyści* (w tym przypadku zleceń, których nie wykonano ze względu na brak czasu lub zbyt długi czas oczekiwania klienta na wycenę).

Oszczędności oraz powiązane korzyści z użytkowania systemu POL COMPASS



Oprócz optymalizacji czynników wspomnianych powyżej, POL COMPASS może również przyczynić się do redukcji kosztów na skalę całej polskiej branży spedycji morskiej. Łatwy dostęp do stawek przez system POL COMPASS z dużym prawdopodobieństwem sprawi, iż armatorzy zaczną intensywniej konkurować wysokością swoich cen za fracht morski. Długoterminową konsekwencją stanie się wówczas obniżka średniej kwoty, jaką trzeba przeznaczyć na oceaniczny transport kontenera.

Podsumowanie

Zgodnie z praktycznymi doświadczeniami autora, procesy w spedycji morskiej są obecnie znacznie spowolnione przez niemal całkowity brak ich automatyzacji oraz włączanie w nie nadmiernej ilości osób. Mając styczność zarówno z logistyką morską, jak i lotniczą, autor zyskał świadomość, że pracę tę jest możliwe uprościć z korzyścią dla dostojnie każdej zainteresowanej strony – spedytorów, armatorów oraz klientów.

Przewoźnicy lotniczy udowodnili, iż system jawnych stawek na standardowe ładunki może być realnie działającym narzędziem ułatwiającym codzienną pracę zarówno ich klientom – spedytorom, jak również zwyczajnie im samym, odciążając się od obowiązku podawania stawek na każdy port lotniczy z osobna każdej zainteresowanej agencji.

POL COMPASS jest stosunkowo nieskomplikowanym pomysłem, gdyż w istocie automatyzuje on działania, które aktualnie spedytor musi wykonywać manualnie. Rezultat jest identyczny, lecz omawiany system pozwala go osiągnąć w zdecydowanie krótszym czasie. Z tego powodu, mimo swej prostoty, posiada potencjał na usprawnienie transportu morskiego w Polsce. Wdrożenie tego systemu w życie pod auspicjami Polskiej Izby Spedycji i Logistyki byłoby dodatkowym bodźcem do powodzenia tego projektu ze względu na wzrost wiarygodności w oczach użytkowników.

Wspomniany na początku dobry kierunek, w którym podąża polski transport morski warto wspomagać nie tylko wielkimi projektami infrastrukturalnymi, lecz także z pomocą takich przedsięwzięć, które środowisko spedytorów jest w stanie wdrożyć w życie we własnym zakresie – takim może być chociażby system POL COMPASS, którego celem jest odjęcie niepotrzebnej pracy, a zarazem dodanie jej większej

efektywności. O ile Holendrzy przetarli już szlaki, pokazując, że taki system ma szansę działać, warto, aby teraz to Polska zyskała swoje własne narzędzia do optymalizacji pracy firm z branży logistyki morskiej, po części czyniąc polski transport morski nie tylko atrakcyjniejszym dla naszych przedsiębiorców, lecz również budując dobrą markę naszych portów i spedytorów w Świecie.