

Ziemowit Szczakowski*

PRZEDSIĘBIORSTWO MIĘDZYNARODOWE
JAKO FORMA INTEGRACJI SOCJALISTYCZNEJ
NA PRZYKŁADZIE POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ
SPEDYCYJNEJ SPÓŁKI "SPEDRAPID"

Czechosłowacja tradycyjnie należy do największych importerów usług polskich portów morskich¹. Obsługą ładunków czechosłowackiego handlu zagranicznego, kierowanych tranzytem przez terytorium Polski i przeładowywanych w polskich portach zajmuje się specjalnie do tego celu powołana jednostka gospodarcza - spółka polsko-czechosłowacka "Spedrapid" z siedzibą w Gdyni. Istnieje też oddział spółki w Szczecinie i jej dział portowy w Gdańsku. Spółka została powołana do wyłącznej obsługi tranzytu czechosłowackiego w polskich portach morskich.

Geneza powstania spółki

W czerwcu 1946 r. zostało założone przedsiębiorstwo pod nazwą "Rapid" - Spedycyjna Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie. Główną domeną ówczesnej działalności była spedycja lądowa w obrocie między Polską i Czechosłowacją, ze szczególnym uwzględnieniem transportu towarów przeznaczonych dla udziałowca czechosłowackiego, tj. firmy "Rapid", Zlin. Na przełomie lat 1948-1949 nastąpiło przejęcie udziałów i aktywów od dotychczasowych prywatnych właścicieli spółki przez przedsiębiorstwa uspołecznione. W efekcie zasadniczej zmiany uległ profil działalności spółki, która przestawiła się wyłącznie na obsługę spedycyjną czechosłowackich towarów tranzytowych w portach polskich.

* Doc. dr., dyrektor Instytutu Handlu Zagranicznego Uł.

¹ A. Grzałkowski, Tranzyt Czechosłowacji przez porty polskie, "Handel Zagraniczny" 1981, nr 10-12.

W tym też czasie nastąpiło przeniesienie z Krakowa do Gdyni. Przedsiębiorstwo zaczęło działać na nowych zasadach i na nowych warunkach.

Udziałowcem ze strony polskiej jest obecnie Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig w Szczecinie, zaś ze strony czzechosłowackiej - Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej i Frachtowania "Czechofracht" w Pradze. Obydwaj wspólnicy posiadają po 50% udziałów w kapitale zakładowym.

Potrzeba utworzenia socjalistycznego przedsiębiorstwa spedycyjnego obsługującego tranzyt czzechosłowacki wynikała z dwóch zasadniczych przyczyn. Pierwszą z nich był wolumen ładunków czzechosłowackiego handlu zagranicznego przeładowywany w portach polskich, stanowiący w owym czasie blisko 80% ogółu przeładunków tranzytu lądowo-morskiego. Drugą przyczyną była potrzeba wykorzystania i zacieśnienia w nowych warunkach współpracy gospodarczej i politycznej między PRL a Czechosłowacją. Pojawiła się bowiem szansa uczynienia portów polskich, jako mających swe naturalne zaplecze gospodarcze w Czechosłowacji, portami bazowymi tego państwa. Te przesłanki przesądziły o konieczności powołania Spółki "Spedrapid" i udzielenia jej koncesji na prowadzenie działalności spedycyjnej.

Przedsiębiorstwo jest spółką polskiego prawa handlowego, o formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Stosują się do niej w całej rozciągłości nie uchylone dotychczas przepisy kodeksu handlowego z 1934 r. Spółka jest wpisana do rejestru handlowego pod nr RHB 197 w Sądzie Powiatowym w Gdyni. Do podstawowych aktów normujących jej działalność należą²:

1) znowelizowana umowa spółki z 11 XI 1949 r., zawarta między Przedsiębiorstwem Spedycji Międzynarodowej i Frachtowania "Czechofracht", Praha (dawniej "Metrans" AS, Praha), a PSM C. Hartwig, Zarząd w Warszawie; określa ona przedmiot działalności, władze spółki i inne istotne problemy natury prawnej, handlowej i finansowej;

2) zarządzenie nr 28 Ministra Handlu Zagranicznego z 1969 r. (Dz.Urz. MHZ 1969, nr 10), precyzujące przedmiot i zakres działalności oraz podporządkowujące spółkę nadzorowi Ministerstwa Handlu Zagranicznego (obecnie MHZiGM);

² K. L e t k e, 30-lecie polsko-czechosłowackiej Spółki Spedycyjnej "Spedrapid", "Technika i Gospodarka Morska" 1979, nr 11.

3) zarządzenie nr 32 Ministra Handlu Zagranicznego i Ministra Finansów z 1972 r. (Dz.Urz. MHZ, 1972, nr 13), normujące działalność finansową spółki.

Na podstawie tych aktów spółka uzyskała status jednostki gospodarki uspołecznionej oraz nabyła uprawnienia przedsiębiorstwa handlu zagranicznego, co umożliwiło jej wykonywanie zadań przewidzianych statutem.

Przedmiotem działalności spółki jest świadczenie, na zasadzie wyłączności, usług związanych ze spedycją czechosłowackich towarów tranzytowych przechodzących przez polskie porty morskie.

Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa

Zarządzanie i organizacja przedsiębiorstwa oparte są na systemie liniowo-sztabowym, a komórki organizacyjne uszeregowane są według systemu kierunkowego. W przedsiębiorstwie tworzy się następujące rodzaje komórek organizacyjnych:

1. Działy.
2. Sekcje.
3. Samodzielne stanowiska pracy.

Ad 1. Dział powołuje się do prowadzenia określonych zagadnień i wykonywania czynności stale występujących w działalności przedsiębiorstwa i jednorodnych co do swej istoty.

Ad 2. Sekcja jest komórką organizacyjną powołaną do prowadzenia określonych zagadnień oraz wykonywania określonych czynności w ramach działu, bądź jako komórka samodzielna.

Ad 3. Samodzielne stanowisko pracy może być jedno- lub wieloosobowe. Tworzone jest w tych przypadkach, gdy charakter lub rozmiar i pracochłonność zadań należących do jego zakresu działania nie powoduje konieczności tworzenia komórki na szczeblu działu lub sekcji.

Organizacja wewnętrzna przedsiębiorstwa opiera się na następujących zasadach:

1) na stosunku bezpośredniej nadrzędności i podległości, przy którym przełożony ma prawo wydawać polecenia bezpośrednio podległym pracownikom i komórkom organizacyjnym;

2) na stosunku kompetencji funkcjonalnej, przy którym kierownik danej komórki organizacyjnej nie ma prawa wydawać poleceń kierownikom lub pracownikom innych komórek. Jest on jednak uprawniony

do kontrolowania pracy tych komórek lub ich pracowników i kierowników w zakresie swej kompetencji funkcjonalnej (rzeczowej). Może również udzielać tym komórkom wskazówek i wytycznych odnośnie do kierunków i metod pracy;

3) na stosunku współpracy, polegającym na obowiązku wszystkich komórek organizacyjnych udzielania sobie nawzajem wyjaśnień i udostępniania posiadanych informacji i materiałów potrzebnych tym komórkom dla właściwego wykonania ich zadań i czynności.

Najwyższym organem spółki jest zwyczajne zgromadzenie wspólników, którego posiedzenia odbywają się co najmniej raz do roku. Niezależnie od tego, w zależności od konkretnych potrzeb, zarówno zarządowi jak i każdemu ze wspólników przysługuje prawo zwołania nadzwyczajnego zgromadzenia wspólników.

Najwyższą władzą spółki w okresie pomiędzy posiedzeniami zgromadzenia wspólników jest 4-osobowy zarząd. W jego skład wchodzi trzech wyznaczonych przez zgromadzenie wspólników³:

1. Prezes Zarządu (obywatel czechosłowacki) - przewodniczący pracom tego organu,
2. Dyrektor Naczelny (obywatel polski) - zarządzający przedsiębiorstwem na co dzień,
3. Zastępca Dyrektora Naczelnego (obywatel czechosłowacki) - odpowiedzialny za działalność agend spółki w Szczecinie.
4. Dyrektor Oddziału (obywatel polski) w Szczecinie.

Obowiązki i uprawnienia zarządu określa uchwalony przez zgromadzenie wspólników "Regulamin pracy zarządu, prezesa zarządu, dyrektora naczelnego i zastępcy dyrektora naczelnego". Wprowadzenie w życie postanowień tego regulaminu potwierdziło zasadę równowagi (partnerstwa) w reprezentacji wspólników we władzach spółki. Uczyniło to z zarządu efektywny organ zwierzchni, którego zadaniem jest między innymi:

- a) wytyczanie kierunków działalności przedsiębiorstwa,
- b) zatwierdzanie planów techniczno-ekonomicznych określających zadania gospodarcze,
- c) dokonywanie okresowej kontroli i oceny realizacji zadań,
- d) wstępne akceptowanie rocznego bilansu i rachunku wyników oraz analizy ekonomicznej przedsiębiorstwa.

³ K. L e t k e, 25 lat polsko-czechosłowackiej Spółki Spedycyjnej "Spedrapid", "Technika i Gospodarka Morska", 1974, nr 2.

Zarząd nie działa permanentnie, lecz odbywa posiedzenia na wniosek członków, nie rzadziej jednak niż raz na kwartał. Poza posiedzeniami członkowie zarządu będący pracownikami spółki (dyrektorzy) działają wyłącznie w ramach swych kompetencji określonych w regulaminie organizacyjnym. Jednocześnie powierzenie dyrektorowi naczelnemu, podporządkowanemu zarządowi, funkcji kierowania i zarządzania przedsiębiorstwem na co dzień, umożliwiło zastosowanie obowiązującej w PRL zasady jednoosobowego kierownictwa i odpowiedzialności.

Działalność zarządu ocenia rada nadzorcza (po dwóch przedstawicieli wspólników), która zbiera się co najmniej cztery razy w roku.

Dyrektor naczelny sprawuje funkcje kierownicze bezpośrednio w odniesieniu do komórek organizacyjnych mu podległych (vide załączony schemat organizacyjny) lub za pośrednictwem:

- a) zastępcy dyrektora naczelnego,
- b) dyrektora oddziału,
- c) głównego księgowego.

Na osobach tych ciąży obowiązek odpowiedzialności z tytułu nadzoru i kontroli w przedsiębiorstwie. Główny księgowy spełnia czynności funkcjonalne w odniesieniu do problematyki finansowej, kosztów, rozrachunków z kontrahentami oraz gospodarowania majątkiem przedsiębiorstwa.

Zadania poszczególnych komórek organizacyjnych:

1. Dział Służby Pracowniczej (Seksja ds Pracowniczych w O/Szczecin) zajmuje się całokształtem spraw związanych z zatrudnieniem, kształceniem i wynagradzaniem pracowników oraz wykonuje czynności wynikające ze świadczeń socjalno-bytowych na rzecz pracowników i ich rodzin. Działem tym kieruje kierownik, a w O/Szczecin kierownik sekcji.

2. Dział Eksportu w Gdyni i O/Szczecin - wykonuje wszelkie zadania spedytora portowego w dziedzinie organizacji przeładunku, składowania, manipulacji i wysyłki morzem przesyłek eksportowych awizowanych przez zleciennodawcę i nadchodzących do portu z Czechosłowacji. Zadania te dział realizuje w oparciu o zlecenia spedycyjne, przy zachowaniu przepisów prawa, zwyczajów i dobrej praktyki obrotu portowo-morskiego. Dział dzieli się na 4 sekcje według linii (szlaków) żeglugowych. Na czele działu stoi kierownik, zaś pracami poszczególnych sekcji kierują kierownicy sekcji.

3. Dział Importu w Gdyni i O/Szczecin - wykonuje wszelkie zadania spedytora portowego w dziedzinie organizacji przeładunku, składowania, manipulacji i wysyłki lądem (transportem kolejowym, rzeczonym, drogowym) do Czechosłowacji przesyłek importowanych nadchodzących do portów drogą morską. Dział w Gdyni dzieli się na 2 sekcje wg układu kierunkowego poszczególnych linii (szlaków) żeglugowych. Jeden z kierowników sekcji pełni równocześnie funkcję zastępcy kierownika działu.

4. Dział Portowy (w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie) - zajmuje się organizacją przyjmowania przez port nadchodzących przesyłek oraz ich ekspedycją z portu stosownie do dyspozycji działu eksportu lub importu. Na czele działu stoi kierownik, mający do pomocy zastępcę.

5. Dział Ekonomiczny (w Gdyni) - do jego zadań należy:

- a) wykonywanie prac z dziedziny ekonomiki i organizacji przedsiębiorstwa (m. in. przygotowanie analiz ekonomicznych, opracowywanie planów, prowadzenie statystyki przewozów i przeładunków),
- b) dokonywanie wszelkich rozliczeń z tytułu świadczonych usług z usługobiorcami i zleciłodawcami.

Obsada kierownicza działu składa się z kierownika i jego zastępcy.

6. Dział Administracyjno-Gospodarczy (w Gdyni i O/Szczecin) - wykonuje wszelkie prace administracyjne, tzn.:

- a) administruje majątkiem przedsiębiorstwa i lokalami zajętymi przez spółkę,
- b) planuje w ramach planu finansowego i dokonuje zakupu środków majątkowych,
- c) ewidencjonuje środki majątkowe i drobny sprzęt,
- d) prowadzi działalność inwestycyjną opierając się na planach przedsiębiorstwa.

7. Dział Księgowości i Finansów w Gdyni - zajmuje się całokształtem spraw związanych z kontrolą formalną i ewidencją dokumentów rozliczeniowych z kontrahentami, dokumentów obrotu bankowego, kasowego i materiałów oraz dokonywaniem rozliczeń z budżetem i innymi instytucjami administracji państwowej.

Gospodarka finansowa "Spedrapidu"

W latach 1949-1955 spółka nie była zaliczana do grupy jednostek gospodarki uspołecznionej, co m. in. wynikało z ówczesnej

polityki finansowej. Polityka ta zmierzała do traktowania wszystkich przedsiębiorstw, w których Skarb Państwa partycypował w kapitale zakładowym w kwocie nie przekraczającej 50% udziałów, jako przedsiębiorstw należących do sektora prywatnego. Spółka była więc obciążona podatkiem dochodowym według stawek podatkowych obowiązujących przedsiębiorstwa prywatne. Jednakże dzięki prowadzeniu gospodarki finansowej na zasadach komercyjnych, co pozwalało ustabilizować sytuację finansową spółki, przedsiębiorstwo uzyskiwało niewielką marżę zysku.

W styczniu 1956 r. na wniosek strony czechosłowackiej został zawarty między rządami Polski i Czechosłowacji Protokół w sprawie niektórych zasad gospodarki finansowej przedsiębiorstwa "Spedrapid"⁴. Intencją tego porozumienia było udzielenie zleceniodawcy, a jednocześnie udziałowcowi czechosłowackiemu, daleko idących preferencji w dziedzinie finansów, rozliczeń i opodatkowania. Miało to zapewnić dynamiczny rozwój obrotów czechosłowackiego handlu zagranicznego w portach polskich z korzyścią dla gospodarki narodowej, której przedsiębiorstwa przewozowe i przeładunkowe świadczyły bezpośrednie usługi na rzecz zleceniodawcy czechosłowackiego.

W tym celu postanowiono w protokole, że działalność spółki nie powinna przynosić przedsiębiorstwu zysków ani strat. Prowizja spedycyjna oparta na zaliczkowo ustalonych stawkach powinna pokrywać wyłącznie koszty ogólnozakładowe. Zwolniono również "Spedrapid" od obowiązku płacenia podatku dochodowego, a praktycznie również od innych świadczeń podatkowych. Ponieważ stroną finansującą był wspólnik czechosłowacki, nastąpiło jakby automatyczne sprowadzenie zarządcy strony polskiej do roli drugorzędnej. Wszystkie koszty związane z działalnością spółki, jak: liczba zatrudnionych, wysokość płac, premie, nagrody za osiągnięcia ekonomiczne itp. były uzależnione głównie od decyzji wspólnika czechosłowackiego, przy czym podstawę działalności stanowiły przepisy polskie, dotyczące przedsiębiorstw pokrewnych. Zasadniczą dewizą zarządców strony czechosłowackiej było ograniczenie kosztów do koniecznego minimum, niezbędnego dla zabezpieczenia obsługi czechosłowackich ładunków tranzytowych. Odbijało się to niekiedy niekorzystnie na osiąganych płacach personelu zatrudnionego w spółce i powodowało ograniczenie zatrudnienia. W końcu każdego roku obrachunkowego "Spedrapid" do-

⁴ Tamże.

konywał ostatecznej korekty zaliczkowych stawek. Następowало to w formie uznania czechosłowackiego udziałowca w przypadku kosztów niższych od wpływów lub obciążenia go w przypadku kosztów wyższych od wpływów.

Wspomniany protokół tylko pozornie wprowadził zmiany w gospodarce finansowej⁵. Spowodował on, że skutki i konsekwencje tych postanowień przeniknęły do wszelkich dziedzin działalności, a także do statusu przedsiębiorstwa, które nieformalnie lecz faktycznie utraciło z dniem 1 I 1956 r. samodzielność finansową. Protokół zakwalifikował należności z tytułu prowizji spedycyjnej jako płatności niehandlowe. Ponieważ prowizja spedycyjna z tytułu sprzedaży usług spółki była ekwiwalentem kosztów ogólnozakładowych, a te ponoszono w złotych, przeto i prowizję spedycyjną regulował zleceniodawca czechosłowacki w złotych obiegowych. W tych warunkach spółka nie przynosiła gospodarce narodowej wpływów dewizowych z tytułu swej działalności podstawowej.

Protokół między państwowy w sprawie niektórych zasad gospodarki finansowej przedsiębiorstwa przestał obowiązywać z dniem 31 grudnia 1970 r. Od 1 I 1971 r. przedsiębiorstwo weszło na drogę gospodarki komercyjnej, stosując względem swego zleceniodawcy stawki i warunki "Taryfy za usługi spedycyjne w morskich portach handlowych PRL dla płatników zagranicznych", oparte na cenach światowych. Rozliczeń z tytułu sprzedaży usług świadczonych na rzecz "Czechofrachtu" dokonuje "Spedrapid" w rublach transferowych. Tryb i sposób tych rozliczeń jest uregulowany postanowieniami "Umowy o współpracy" między "Czechofrachtem" jako głównym zleceniodawcą a "Spedrapidem", jako jedynym spedytorem w Polsce działającym na zlecenie "Czechofrachtu". Ta umowa (z listopada 1972 r.) w sposób kompleksowy uregulowała stosunki handlowe, finansowe, rozliczeniowe oraz inne między obu przedsiębiorstwami. Przyczyniła się ona do zacieśnienia współpracy między "Czechofrachtem" a "Spedrapidem" przy jednoczesnym poszanowaniu praw obydwu partnerów. Podstawowe postanowienia umowy o współpracy opierają się na Ogólnych Polskich Warunkach Spedycyjnych aprobowanych przez PIHZ w 1956 r. oraz na "Porozumieniu o ustaleniu jednolitych warunków współpracy", podpisanych w Warszawie w 1956 r. przez międzynarodowe organizacje spedycyjne krajów zrzeszonych w RWPG.

⁵ Tamże.

Spółka została uznana za jednostkę gospodarki uspołecznionej ze wszystkimi wynikającymi stąd konsekwencjami, zwłaszcza w zakresie opodatkowania i tworzenia funduszy. Spółka podlega więc opodatkowaniu podatkiem dochodowym w wysokości 50% zysku, a nie są do niej stosowane znacznie wyższe stawki podatku dochodowego oraz podatku obrotowego odnoszące się do jednostek gospodarki nieuspołecznionej. Pozostała po opodatkowaniu część zysku jest dzielona w równych częściach między udziałowców. Poza tym "Czechofracht" jako główny zleceniodawca otrzymuje bieżące i jednorazowe rabaty zmniejszające wartość sprzedaży, a więc i zysku oraz podatku dochodowego. Bonifikaty z tego tytułu przekraczają 20% wartości sprzedanych usług.

Spółka ma ponadto obowiązek sporządzania planów techniczno-ekonomicznych. Plany te opracowuje się na podstawie protokołu transportowego, który określa możliwości przewozowe taboru w danym roku. Stopień realizacji tych planów stanowi podstawę do oceny działalności spółki i pracy załogi.

Obsługa tranzytu CSRS w portach polskich

W okresie trzydziestolecia 1950-1980 w polskich portach morskich przeładowano 75 mln t ładunków tranzytowych CSRS. W latach 1951-1960 porty polskie przeładowały łącznie 15,7 mln t tych ładunków⁶. W następnym dziesięcioleciu, tj. w latach 1961-1970 globalna przeładunki tranzytu czechosłowackiego wzrosły dwukrotnie, osiągając wielkość 32,4 mln t. W latach zaś 1971-1980 przeładunki tych towarów w portach polskich wynosiły już tylko 82,3% przeładunków poprzedniej dekady, osiągając globalną wielkość 26,65 mln t. Uwzględniając fakt rosnącej wymiany towarowej CSRS realizowanej drogą morską w tym okresie, ten spadek obrotów tranzytowych CSRS w polskich portach w porównaniu z okresem poprzednim można uznać za bardzo wysoki. W tab. 1 przedstawiono ładunki tranzytowe Czechosłowacji w polskich portach morskich w latach 1970-1984. Jak wynika z zamieszczonych danych, poczynając od 1975 r. obroty tranzytowe CSRS w portach polskich nie przekroczyły w żadnym roku wielkości 3 mln t, oscylując w tym okresie w granicach 2,4 mln t

⁶ G r z e l a k o w s k i, op. cit.

T a b e l a 1

Przeładunki towarów tranzytowych CSRS
w polskich portach morskich w latach 1970-1984
(w tys. ton)

Lata	Gdańsk/Gdynia	Szczecin	Ogółem	W tym masówka %
1970	953,6	1914,5	2868	55,73
1971	1014,2	2145,7	3159,9	57,30
1972	631,0	2391,7	3022,7	61,36
1973	743,2	2004,5	2747,7	57,00
1974	773,5	2237,0	3010,5	67,50
1975	901,9	1859,0	2760,9	62,00
1976	936,2	1478,7	2414,9	60,50
1977	878,0	1355,0	2233,0	55,50
1978	1053,5	1380,5	2434,0	43,91
1979	853,7	1472,3	2326,0	52,94
1980	1075,2	1468,3	2543,5	54,50
1981	885,1	1543,4	2428,5	55,40
1982	1010,5	1434,3	2444,8	53,00
1983	845,8	1559,6	2405,4	52,50
1984	975,5	1664,5	2640,0	51,80

Ź r ó d ł o: Dane uzyskane w dziale ekonomicznym "Spedrapidu".

rocznie. W rezultacie tego udział Czechosłowacji w łącznych obrotach tranzytowych polskich portów morskich wykazywał również tendencję malejącą. W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych stanowił on przeciętnie 67%, podczas gdy w końcowych latach tej dekady zmalał do około 48%.

Głównym portem tranzytowym jest Szczecin. W latach 1970-1980 obsługiwał on średnio około 65% łącznej masy tranzytu CSRS. Skoncentrowanie większej części przeładunków w zespole portowym Szczecin-Swinoujście wynika z:

- usytuowania go względem czechosłowackiego zaplecza (mniejsze odległości taryfowe),
- rozbudowy Świnoujścia i dostosowanie portu w Szczecinie do przeładunków towarów masowych,
- możliwości przewozu części ładunków masowych, zwłaszcza rud żelaza, Odrą

W strukturze przeładunków tranzytu CSRS w portach polskich ładunki drobnicowe stanowiły w ostatnich latach blisko 50% łącznych obrotów. Tak wysoki udział drobnicy w ogólnych obrotach tranzytowych Czechosłowacji był następstwem:

- spadku przeładunków tranzytu czechosłowackiego,
- wzrostu woluminu towarów eksportowych, wśród których drobnica stanowiła dominującą pozycję,
- odpływu ładunków masowych w imporcie do portów konkurencyjnych.

Wśród ładunków masowych dominują surowce fosforonośne oraz ruda żelaza w imporcie, a w eksporcie koks i węgiel. Drobnica w większości przeładowywana w Gdańsku-Gdyni, składa się z ładunków różnorodnych. Pokazną jej część stanowią jednak ładunki jednorodne, np. cukier workowany i stal walcowana w eksporcie oraz towary workowane, nasiona oleiste i towary włókniste w imporcie.

Ponad 90% łącznych przewozów ładunków tranzytowych CSRS do/i z portów polskich dokonywanych jest przy użyciu transportu kolejowego, około 8% transportem wodnym śródlądowym i około 2% transportem samochodowym. Przewozy ładunków tranzytowych żegluga śródlądową są dokonywane głównie w relacji ze Szczecina. Transportem samochodowym przewozi się głównie takie ładunki do/i z portów jak: artykuły żywnościowe, odzież, szkło itp.

Możliwości rozwoju i ocena działalności spółki

Strona czechosłowacka, jak świadczą o tym oferty przedkładane w czasie negocjacji nad protokołami transportowymi, jest w stanie dostarczyć do portów polskich ilości ładunków przekraczające znacznie wielkość rzędu 3 mln ton rocznie. Jest bowiem rzeczą oczywistą, że względy ekonomiczne przejawiające się w korzystnej kalkulacji przewozu, przemawiają za wyborem polskich portów morskich jako portów bazowych Czechosłowacji. Tym bardziej, że przy korzystaniu z portów konkurencyjnych (głównie Hamburga) istnieje konieczność regulowania przez CSRS wszystkich należności w walutach wymiennalnych.

Możliwości dalszego wzrostu przeładunków tranzytu czechosłowackiego w portach polskich uzależnione są przede wszystkim od trzech czynników⁷. Są to:

⁷ L e t k e, 25 lat polsko-czechosłowackiej...

1. Sprawne funkcjonowanie i pokrycie zapotrzebowania na wagony przez kolej. Transport kolejowy, (ze względu na brak wagonów, niewłaściwą ich obsługę oraz wydłużony czas pobytu w porcie staje się samoistną barierą wzrostu obrotów tranzytowych CSRS w polskich portach morskich. Przetrzymywanie przez długie okresy ładunków masowych na składach portowych w związku z brakiem możliwości ich odwozu do Czechosłowacji sprawiło, że zlecniodawcy czechosłowaccy zmuszeni zostali do kierowania tych ładunków do portów konkurencyjnych (Hamburg). Zapewniono im tam bowiem znacznie sprawniejszą obsługę i szybszą ekspedycję, jednak przy wyższych kosztach portowych i przewozu lądowego.

2. Warunki techniczne i technologiczne przeładunku w portach polskich. Chodzi tu o możliwości przyjmowania na skład wszystkich tych towarów, zwłaszcza w imporcie, których z braku dostatecznej liczby wagonów nie można przeładować w relacji bezpośredniej. Chodzi tu także o niedostateczny potencjał przeładunkowo-składowy polskich portów, zbyt wolne tempo załadunku (co powoduje powstawanie stosunkowo poważnych kosztów przestoju statków, obciążających czarterujących czechosłowackich) czy też braki inwestycyjne, zwłaszcza w transporcie wewnętrznym i tzw. małej mechanizacji.

3. Szczupłość bazy kontenerowej w Gdyni. Armatorzy zachodnioniemieccy oferują załadowcom czechosłowackim przewozy w kontenerach w relacji dom-dom na wyjątkowo korzystnych warunkach. Również dynamicznie rozwijający się kontenerowy system transportowy w NRD, wspierany inwestycjami dokonywanymi w kolejnictwie i w portach (głównie w Rostocku), zachęcił kontrahentów czechosłowackich do korzystania z odpowiednich usług NRD. Rozwój przewozów kontenerowych przez porty polskie wiązałby się z możliwością odzyskania szeregu ładunków, które z konieczności są obecnie kierowane głównie przez Hamburg, Bremę i Rostock.

Ciążenie ładunków czechosłowackiego handlu zagranicznego ku portom polskim należy przypisać następującym przesłankom ekonomicznym⁸:

a) polscy kontrahenci kwotują większość należności z tytułu usług transportowych, świadczonych na rzecz czechosłowackiego handlu zagranicznego, w rublach transferowych;

b) jakość usług transportowych nie odbiega od standardu europejskiego;

⁸ Tamże.

c) usługi spedycyjne stoją na wysokim poziomie i są, dzięki spółce "Spedrapid", relatywnie tańsze w porównaniu z cenami kwotowanymi przez innych spedytorów;

d) zapewnienie własnej reprezentacji interesów zarówno poprzez "Spedrapid", jak i delegaturę "Czechofrachtu" pozwala na operatywne działanie na rynku portowo-żeglugowym, utrzymywanie stałych kontaktów z polskimi przedsiębiorstwami oraz umożliwia doraźne, niezwłoczne interwencje;

e) ceny usług transportowych, świadczonych przez polskich przewoźników, są konkurencyjne w stosunku do zagranicy;

f) stosunki w dziedzinie transportu są częścią dobrze i owocnie rozwijającej się współpracy gospodarczej i politycznej między Polską i Czechosłowacją.

Reasumując należy stwierdzić, że Spółka "Spedrapid" działając w nowych warunkach, wypełnia z powodzeniem zamierzone zadania gospodarcze. Obsługuje ona ze stosownym zyskiem cały czechosłowacki tranzyt lądowo-morski przechodzący przez obszar PRL. Spółka spełnia więc ważną rolę gospodarczą, a także polityczną, będąc przedstawicielem i rzecznikiem interesów czechosłowackiego handlu zagranicznego w odniesieniu do ładunków tranzytowych. Służyć może także jako przykład dobrze rozumianej i owocnej współpracy państw socjalistycznych w dziedzinie transportu i spedycji międzynarodowej. Ponadto omówiony system funkcjonowania stanowi oryginalne i sprawdzone rozwiązanie niezmiernie istotnego problemu zarządzania i organizacji, dyskutowanego obecnie żywo w środowisku prawników i ekonomistów w związku z powoływaniem w krajach członkowskich RWPG wspólnych przedsiębiorstw.

Ziemowit Szczakowski

MULTINATIONAL ENTERPRISE AS A FORM OF SOCIALIST INTEGRATION
CASE STUDY OF THE POLISH-CZECHOSLOVAK FORWARDING JOINT VENTURE
"SPEDRAPID"

"Spedrapid" is a joint venture established under the Polish commercial law in the form of a limited liability company. The shareholders on the Polish side is the International Forwarding Enterprise "C. Hartwig" in Szczecin and on the Czechoslovak side - the International Forwarding and Freight Enterprise "Czechofracht". The company was set up to service the transit of Czechoslovak

goods across the territory of Poland to ports in Gdynia and Szczecin.

Dynamic growth of Czechoslovak transit cargoes till the seventies witnessed a slow-down in the following years. The author analyzes the factors which caused that slow-down in transit services and changes to be effected in operations of "Spedrapid" to restore former dynamics of transit growth.