Tendencje wpływające na rynek spedycji w Polsce

Wstęp

1. Globalne trendy wpływające na rynek transportu i logistyki

2. Rola przedsiębiorstwa spedycyjnego w łańcuchu dostaw

3. Kompleksowość usług operatora logistycznego. Doświadczenia TNT EXPRESS WORLDWIDE i ENTERPRISE
3.1. Express Worldwide – jako Operator Logistyczny
3.2. ENTERPRISE jako Spedytor roku

Zakończenie

Bibliografia

Jedną z najważniejszych przesłanek integracji procesów logistycznych jest fakt, iż tworzenie przestrzennych konfiguracji sieci logistycznych stanowi podstawę logistyki, zwłaszcza logistyki międzynarodowej. Jak wiadomo, w strukturze kosztu logistycznego największy udział mają koszty transportu. Stąd skuteczność wszelkich przedsięwzięć związanych z realizacją procesów logistycznych będzie zależeć nie od metod zarządzania logistycznego czy pozycji firmy, jako ogniwa łańcucha logistycznego na rynku, lecz od dostępności komunikacyjnej oraz wielkości i struktury zasobów rzeczowych i ludzkich w regionie. Spośród ważnych kierunków rozwoju badań nad uwarunkowaniem przestrzennym rozwoju logistyki na szczególną uwagę zasługują następujące zagadnienia: zróżnicowanie przestrzenne zagospodarowania regionów na świecie, przesłanki rozwoju sieci miast globalnych, wpływ logistykochłonności regionów na efektywność rozwiązań logistycznych w przedsiębiorstwie i między przedsiębiorstwami.

Istota związku między rozwojem logistyki, zwłaszcza międzynarodowej, a zróżnicowaniem zagospodarowania regionów na świecie dotyczy występowania wspólnych procesów kulturowych, społeczno-politycznych i przede wszystkim gospodarczych. Zdaniem R. Domańskiego,[1] regionalizacja jest procedurą dwustopniową, gdyż obejmuje typologię przestrzenną oraz analizę rozmieszczenia

geograficznego typów i prowadzi do delimitacji zwartych jednostek wyższego rzędu, czyli regionów. W odróżnieniu od regionów powierzchniowych, jednolitych (regiony energetyki, regiony obszarów leśnych czy rolnych) regiony węzłowe w skali globalizowanej są, zdaniem autora, grupami krajów powiązanych intensywną wymianą handlową, kooperacją przemysłową i wymianą naukowo-techniczną.

Gospodarcze zróżnicowanie regionów ulega obecnie zmianie, przechodzi się od ujęcia bardziej tradycyjnego do nowoczesnego, co jest spowodowane m.in. przesunięciem środka ciężkości — od pozyskiwania zasobów rzeczowych do zasobów ludzkich. W tradycyjnym ujęciu mamy do czynienia z podziałem na bogatą Północ, np. USA, Japonię, oraz Południe, w tym Azję Południowo-Wschodnią, Afrykę czy Amerykę Południową. Obecnie nowe miejsca produkcji zarówno towarów, jak i usług powstają w regionach o niskich kosztach pracy, a także niskich kosztach pozyskiwania surowców. Trudno jednoznacznie określić, czy nowoczesne rozwiązania logistyczne generowały takie przesunięcia, czy takie przesunięcia wymagały rozwiązań logistycznych. Kilkanaście lat temu taką metodę zarządzania logistycznego określono mianem operacji maguiladora. W wyniku jej zastosowania, czyli przeniesienia części produkcji do krajów o taniej sile roboczej, często odległych od regionów węzłowych, firmy zlokalizowane w tych regionach znacząco zwiększyły efektywność ekonomiczną gospodarowania zasobami. Można więc powiedzieć, iż wraz ze zwiększeniem zróżnicowania przestrzennego regionów, a także uwzględnieniem w procesach logistycznych nowych regionów na świecie wzrasta znaczenie logistyki międzynarodowej, warunkującej lub przyspieszającej wyrównanie różnic między regionami.

Innym równie ważnym uwarunkowaniem przestrzennym integracji procesów logistycznych jest miejsce i rola miast globalnych, nazwanych także miastami międzynarodowymi, w tworzeniu i rozwijaniu międzynarodowych łańcuchów logistycznych. Co więcej, jak twierdzi R. Domański,[2] ekspansja działalności wielkich miast ukierunkowana na partycypację w gospodarce globalnej wymaga rozwiniętego sektora gospodarki lokalnej, wspierającego tę ekspansję. W odniesieniu do logistyki oznacza to znaczące przyspieszenie operacyjnych procesów logistycznych, jakie są realizowane w przedsiębiorstwach i między nimi w obszarze wokół wielkich miast. We współczesnej literaturze występuje pojęcie miast globalnych, a także sieci lub systemu miast globalnych. Miasta takie to swego rodzaju centra decyzji strategicznych, które mają znaczący wpływ na gospodarkę globalną. W badaniach nad sieciami miast globalnych P. Tylor[3]

zastosował procedurę dwuetapową, przy czym w etapie pierwszym określił typ sieci, jaki przedstawiają miasta globalne, a w drugim przedstawił miasta w postaci macierzy globalnej, jako podstawy analizy sieciowej. W konsekwencji, autor zaproponował trójpoziomową strukturę sieci miast globalnych.

[1] R. Domański, Geografia ekonomiczna, ujęcie dynamiczne, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 26-29

[2] Ibidem, s. 29

[3] P. Tylor, Specification of the World City, Network, „Geografical Analysis" 2000, no. 2, s. 181-194

To jest gotowa, obroniona praca. Gdyby chcieli Państwo zlecić napisanie zupełnie nowej pracy, to zapraszamy na stronę pisanie prac - sprawdzony serwis!