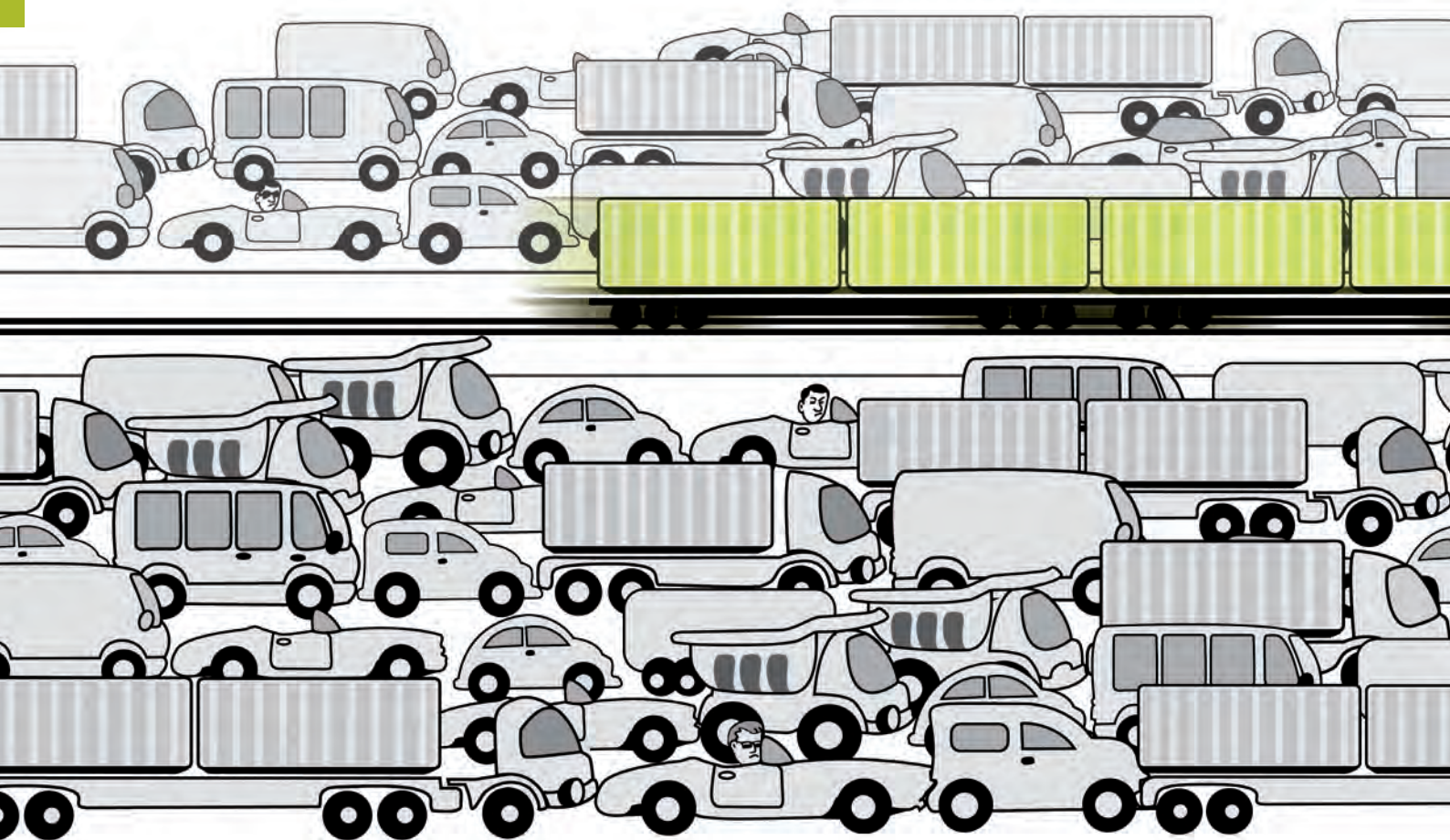


Kolej na kolej!



**10 przykładów przeniesienia ładunków
z transportu drogowego na kolejowy**

SPIS TREŚCI

Słowo wstępne	Strona 3
Projekt Flavia	Strona 4
Przewozy towarowe na ścieżce wzrostu	Strona 5
Blum Polska Sp. z o.o.	Strona 8
Can-Pack S.A.	Strona 10
Castorama Polska Sp. z o.o.	Strona 12
Pfeifer & Langen Polska S.A.	Strona 14
JYSK Sp. z o.o.	Strona 16
Knauf Trans Polska Sp. z o.o.	Strona 18
Lafarge Cement S.A.	Strona 20
Baltic Rail AS Rail World Group	Strona 22
Skoda Auto Polska S.A.	Strona 24
ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH	Strona 26

Szanowni Państwo,

w marcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała Białą Księgę dotyczącą transportu. Dokument ten znany pod nazwą „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” ma charakter strategiczny. Biała Księga przedstawia ocenę polityki transportowej z ostatnich lat oraz prezentuje wyniki badań związanych z identyfikacją wyzwań długookresowych, pozwala wskazać cele do jakich musimy dążyć w ciągu najbliższych 40 lat, czyli do roku 2050. Definiuje także szczegółowe warunki ramowe dla działań z zakresu polityki transportowej w przeciągu najbliższych 10 lat.

Przyszły rozwój połączeń oraz infrastruktury kolejowej odgrywa w tej strategii rolę wybitną, nadając zarazem polityce transportowej szerszą perspektywę, która sprowadza się do próby odpowiedzi na kilka pytań: w jaki sposób można wspomagać wzrost i rozwój rynku pracy przy jednocześnie bardziej efektywnym wykorzystaniu zasobów, w jaki sposób ma się dalej rozwijać system transportowy przy równoczesnym spadku zależności od ropy, jaki sposób możliwe jest spełnienie obydwu wymogów, jakimi są kwestia zabezpieczenia zapotrzebowania na paliwo i zmiany klimatu.

Wspólnota międzynarodowa uzgodniła w Cancún (Konferencja Klimatyczna ONZ, grudzień 2010 roku) ograniczenie uwarunkowanego zmianą klimatu wzrostu temperatury do 2°C. Kraje uprzemysłowione muszą ograniczyć swoją emisję gazów cieplarnianych do roku 2050 od 80 do 95% w porównaniu do roku bazowego, czyli 1990. W międzyczasie Rada Europy potwierdziła wyznaczony cel – konieczna jest redukcja emisji przez europejski sektor transportowy o co najmniej 60 %.

Aby w obliczu rosnącego zapotrzebowania na mobilność, osiągnąć redukcję uwarunkowanej komunikacyjnie emisji o 60%, Biała Księga definiuje kryteria – zarówno w odniesieniu do polityki transportowej, jak i oceny postępu. Zgodnie z nimi do roku 2030 ok. 30% dalekobieżnych drogowych przewozów towarowych (na odcinkach powyżej 300 km) winno zostać przeniesionych na szyny. Do roku 2050, Biała Księga zaleca przeniesienie nawet ponad 50% wszystkich dalekobieżnych transportów drogowych na inne środki transportu, w tym zwłaszcza na transport kolejowy. W porównaniu z rokiem 2005 oznacza to blisko podwojenie transportu kolejowego (+87 %). Stanowi to naturalnie dla kolei dużą szansę, ale zarazem i spore wyzwanie. Sektor kolejowy musi się przygotować do tego, by obsłużyć około 360 mld tonokilometrów więcej niż obecnie. Wymaga to wspierania rozwiązań w zakresie transportu multimodalnego i realizowanego oddzielnie poszczególnymi gałęziami transportu, zintegrowania dróg wodnych śródlądowych z systemem komunikacyjnym oraz stworzenia narzędzi promowania innowacyjnych rozwiązań proekologicznych w zakresie transportu towarowego.

Wspierany przez Komisję Europejską projekt FLAVIA ma na celu optymalizację intermodalnej logistyki transportu towarowego pomiędzy Europą Środkową i Europą Południowo – Wschodnią oraz wzmocnienie roli przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu, jak transport kolejowy oraz śródlądowy. Pozwoli to ograniczyć kongestię na drogach i polepszyć komunikację regionalną.

Zwieńczone sukcesem przykłady (pochodzące z 7 krajów europejskich) przeniesienia ładunków z transportu drogowego na kolejowy, które zidentyfikowano oraz opublikowano w ramach projektu FLAVIA dowodzą tezy, iż kolej postrzegana jest przez nadawców ładunków oraz spedytorów w coraz większym stopniu jako interesująca alternatywa wobec transportu drogowego, zarówno w kwestii jakości usług, jak i ceny.

Przedstawione w niniejszej broszurze przykłady najlepszych praktyk, tj. udanych przedsięwzięć biznesowych, dowodzą wzorowo, jak można podołać wyzwaniom związanym z rosnącym wolumenem transportu towarowego w Europie w sposób ekonomicznie opłacalny oraz odpowiedzialny wobec środowiska, klimatu i człowieka. Niech posłużą one za zachętę dla innych nadawców ładunków, spedytorów i operatorów logistycznych w przezwyciężaniu barier blokujących pomyślną integrację transportu kolejowego z procesami logistycznymi.

Mam nadzieję, iż niniejsza broszura wzbudzi Państwa zainteresowanie i posłuży za pomocny impuls w zakresie wspierania proekologicznego transportu kolejowego oraz intermodalnych rozwiązań transportowych.



Siim Kallas

Wiceprezydent Komisji Europejskiej, Komisarz ds. Transportu

Termin **FLAVIA** jest akronimem tytułu projektu w języku angielskim: **F**reight and **L**ogistics **A**dvancement in Central/South-East Europe – **V**alidation of trade and transport processes, **I**mplementation of improvement actions, **A**pplication of co-coordinated structures.

Unijny projekt **FLAVIA** stanowi wkład w poprawę logistyki w Europie Centralnej i Południowo-Wschodniej. Dzięki walidacji mechanizmów oraz procesów transportowych i handlowych, projekt prezentuje założenia dla poprawy i ugruntowania warunków współpracy.

14 partnerów z 7 krajów europejskich – **Niemiec, Polski, Czech, Słowacji, Austrii, Węgry i Rumunii**, uczestniczy w projekcie FLAVIA. Partnerem wiodącym jest Technische Hochschule Wildau. Regiony biorące udział w projekcie tworzą tzw. **korytarz FLAVIA**.

Projekt wspiera intermodalną kooperację oraz wspólny rozwój korytarza logistycznego pomiędzy Europą Centralną i Europą Południowo – Wschodnią. Wzmocnienie intermodalnego transportu towarowego pomiędzy regionami korytarza, przyczynia się do poprawy integracji rynków w ramach europejskiego rynku wewnętrznego. W celu zapewnienia konkurencyjności regionów uczestniczących w projekcie przebadano także założenia dotyczące „Eko-Logistyki” (Green Logistics) oraz możliwość przeniesienia ładunków z transportu drogowego na ekologiczne gałęzie transportu, jakimi są kolej i żegluga śródlądowa.

Ważnym zadaniem projektu **FLAVIA** jest prezentacja za pomocą **przykładów najlepszych praktyk**, udanych przedsięwzięć w zakresie skutecznego, efektywnego finansowo oraz zasobooszczędnego **zintegrowania transportu kolejowego z procesami logistycznymi**. W ramach projektu zebrano opisy przedsiębiorstw, które w ostatnich latach zdecydowały się na zmianę procesów logistycznych: **przeniesiono przewozy z transportu drogowego na kolejowy**. Zgromadzony materiał opublikowano następnie w poszczególnych krajach uczestniczących w projekcie w odpowiednich wersjach językowych. Broszura „**Kolej na kolej!**” – przygotowana przez Instytut Logistyki i Magazynowania – zawiera przykłady z rynku polskiego.

Przedstawione historie mogą stanowić przykład dla innych przedsiębiorców oraz mogą być pomocnym kryterium w procesie podejmowania decyzji w zakresie wyboru gałęzi transportu.

Więcej informacji można znaleźć pod adresem: www.flavia-online.eu



Wydawca:

Instytut Logistyki i Magazynowania
E. Estkowskiego 6
61 – 755 Poznań

tel: +48 61 850 48 90
fax: +48 61 852 63 76

office@ilim.poznan.pl
www.ilim.poznan.pl

dr Grzegorz Szyszka, Dyrektor

Redaktor:

Marcin Foltyński

Zespół opracowujący:

Marcin Foltyński
Bartosz Guszcza
Marcin Hajdul
Izabela Jeleń
Emilia Jurkowska – Kubiak

Zdjęcia:

Przedruk za zgodą przedsiębiorstw,
Niklas Boockhoff (str. 5), Andreas
Taubert (str. 6), Bodo Gierga (str. 7)

Mapy:

Technische Hochschule Wildau

Opracowanie graficzne i druk:

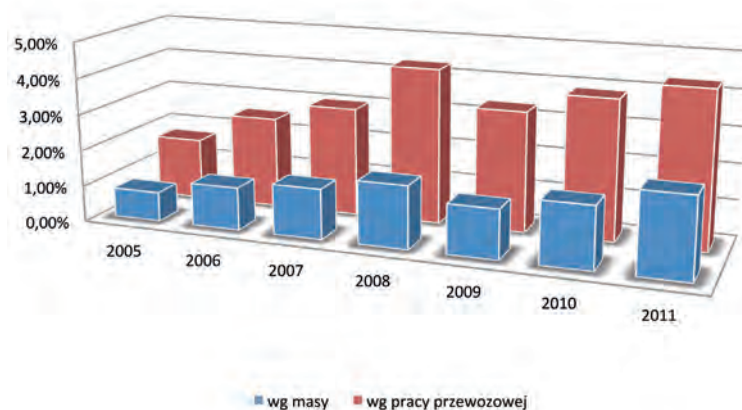
Lücken-Design
Studio APLA

Status: maj 2012 rok

Przewozy towarowe na ścieżce wzrostu



W Polsce praca przewozowa w transporcie kolejowym sukcesywnie się odbudowuje osiągając w 2010 r. poziom 49 mld tkm, by w 2011 r., wedle wstępnych szacunków osiągnąć poziom 54 mld tkm (ponad 10% wzrost w stosunku do 2010 r.). Struktura przedmiotowa (asortymentowa) przewożonych ładunków ulega dywersyfikacji. Nadal dominują przewozy węgla kamiennego (niewiele ponad 40% udziału w wolumenie wszystkich przewożonych ładunków, jednak przy tendencji malejącej), rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (ponad 18,5%), grupa produktów: koks, brykiety, produkty rafinacji ropy, gazy to ponad 10% udziału w strukturze przewożonych ładunków. Dynamicznie rosną przewozy z grupy „pozostałe produkty”. Ich udział w strukturze sięga już 6,5% przy tendencji rosnącej. Jest to zjawisko pozytywne z uwagi na konieczność stopniowego przeprofilowania działalności operacyjnej w kierunku przewozu ładunków o dużym potencjale zaangażowania logistycznego. Kluczową rolę w tych ładunkach odgrywają przewozy intermodalne, których udział w transporcie kolejowym na koniec roku 2011 szacowany w oparciu o dane Urzędu Transportu Kolejowego wyniósł 2,2% liczony według masy towarowej. Natomiast analizując zrealizowaną pracę przewozową udział ten wyniósł 4,4%. Warto także zwrócić uwagę na znaczący wzrost udziału przewozów intermodalnych w ostatnich latach. Jest to między innymi spowodowane coraz większym zaufaniem przedsiębiorstw do kolei, jako alternatywnego dla transportu drogowego sposobu przewozu ładunków.



Udział przewozów intermodalnych w łącznych przewozach kolejowych

Źródło: Opracowanie własne ILiM na podstawie raportu Urzędu Transportu Kolejowego „Kolejowe przewozy towarowe oraz transport intermodalny III kwartały 2011 roku” grudzień 2011.

Korzystny wpływ na wzrost przewozów intermodalnych miała także liberalizacja polskiego rynku kolejowego oraz wynikająca z niej coraz większa aktywność prywatnych firm zajmujących się organizacją przewozów intermodalnych.

Niezbędnym elementem organizacji przewozów intermodalnych jest wydajna infrastruktura transportowa, zarówno liniowa jak i punktowa. W przypadku Polski powinny to być linie kolejowe spełniające najwyższe parametry techniczne oraz sieć terminali kontenerowych, umożliwiających przeładunek jednostki



pomiędzy wykorzystywanymi środkami transportu. W ciągu ostatnich 7 lat można zauważyć ponad 60% wzrost liczby terminali kontenerowych zlokalizowanych na terenie naszego kraju. Poniższy rysunek prezentuje lokalizację 33 istniejących punktów – terminali kontenerowych, umożliwiających przeładunek intermodalnych jednostek ładunkowych. Należą one do różnych podmiotów gospodarczych, które często są ze sobą powiązane kapitałowo. Przykładem tutaj może być PKP Cargo S.A., Cargo-Sped Sp. z o. o. oraz Euroterminal Sławków Sp. z o.o. Pojawiają się także pojedyncze inicjatywy realizowane przez firmy działające jedynie lokalnie, takie jak CLIP Logistics Sp. z o. o. w Swarzędzu czy też Schavemaker Polska Sp. z o. o. w Kątach Wrocławskich.

Odrodzenie - to dopiero początek

Porównanie rynku kolejowych przewozów towarowych w Europie z innymi dużymi obszarami ekonomicznymi, np. Stany Zjednoczone, Chiny, Rosja, Australia, dowodzi jednak, iż europejski potencjał w zakresie wykorzystania kolei jako środka transportu, nie został jeszcze w pełni wykorzystany.

Przyczyny przeniesienia transportu

Komisja Europejska stwierdziła w swojej aktualnej Białej Księdze co następuje: „Kolej postrzegana jest, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego, czasami jako mało atrakcyjny środek transportu. Przykłady z niektórych krajów członkowskich dowodzą jednak, że może ona zaoferować wysokiej jakości usługi transportowe”. W rzeczywistości kolejowy transport towarowy przeszedł w ostatnich latach dużą transformację. Coraz większa liczba nadawców ładunków oraz spedytorów odkrywa transport kolejowy jako ekonomiczną oraz przyjazną dla środowiska alternatywę w zakresie przewozu. Transport za pomocą kolei wykorzystywany jest przy tym na całej trasie przewozu ładunku lub też na jej poszczególnych odcinkach w ramach multimodalnego łańcucha transportowego.

10 przykładów zwyciężonego sukcesem przeniesienia ładunków na transport kolejowy na rynku polskim przedstawiono w niniejszej broszurze przygotowanej w ramach projektu FLAVIA. Zgromadzone przykłady opisują proces decyzyjny wyboru gałęzi transportu oraz przedstawiają z punktu widzenia nadawcy ładunku korzyści płynące z podjętych decyzji. Stanowią one dowód na skuteczne, oszczędne oraz przyjazne dla środowiska naturalnego włączenie transportu kolejowego do łańcucha logistycznego. Wśród powodów, jakie skłoniły opisanych w broszurze przedsiębiorców do przeniesienia ładunku z transportu drogowego na kolejowy, wymieniano najczęściej:



Sieć istniejących terminali kontenerowych w Polsce

Źródło: Opracowanie własne ILiM



- ▶ **większą opłacalność** łańcucha transportowego przy włączeniu kolei w porównaniu do przewozu wyłącznie drogowego,
- ▶ lepszą **możliwość planowania łańcucha transportowego** oraz integrację z procesami logistycznymi firmy,
- ▶ **niezawodność transportu kolejowego i większą niezależność** od problemów komunikacyjnych na drogach (kongestia, itd.),
- ▶ **ochronę środowiska i redukcję emisji gazów cieplarnianych** powstałych w wyniku przewozu transportem drogowym.

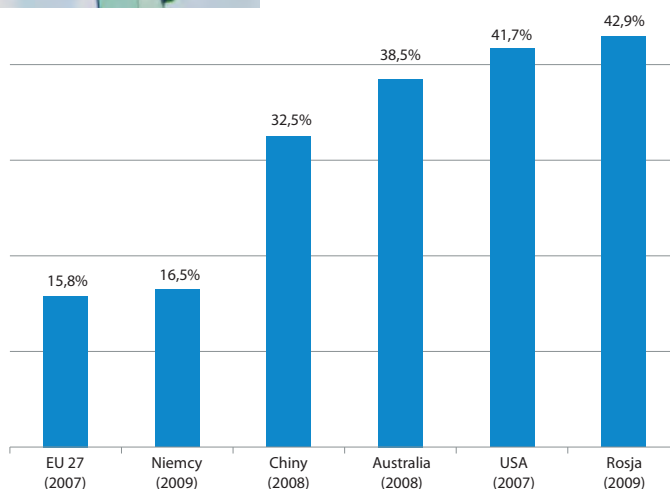
Zwłaszcza ostatni z podanych argumentów zyskuje wśród nadawców ładunków coraz bardziej na znaczeniu, ponieważ transport kolejowy cechują istotne zalety w odniesieniu do klimatu i środowiska naturalnego w porównaniu do transportu drogowego.

Aktualne trendy jako szansa dla transportu kolejowego

Rynek kolejowych przewozów towarowych znajduje się w fazie przeobrażeń. Postępująca integracja europejska, ale także i procesy globalizacyjne, doprowadziły do tego, że odległość, na jaką przesyłane są towary, ulega wydłużeniu. I w tym właśnie tkwi szczególna zaleta towarowych przewozów kolejowych.

Także inne trendy otwierają przed transportem kolejowym nowe możliwości, takie jak rosnąca liczba ładunków kontenerowych lub też coraz bardziej istotne zagadnienia wydajności energetycznej (zaleta systemowa transportu kolejowego). Równocześnie transport kolejowy stał się bardziej konkurencyjny i bardziej ukierunkowany na potrzeby klientów dzięki otwarciu rynku, wzrostowi konkurencji oraz powstałej w ten sposób różnorodności ofert. Transport kolejowy ma więc duże szanse, by także w przyszłości dynamicznie rozwijać się wraz ze wzrostem wielkości i wydajności przewozów.

Aby dobrze wykorzystać te szanse, ważnym jest, by kontynuować usuwanie przeszkód blokujących rozwój transportu kolejowego.



Porównanie udziału rynkowego transportu kolejowego na świecie w procentach (podstawa: wyniki sektora transportowego w tonokilometrach dla transportu: kolejowego, drogowego, śródlądowego oraz rurociągowego)

Źródła: Obliczenia Allianz pro Schiene na podstawie: European Commission Statistical Pocketbook 2011, Transport w liczbach 2010, US Department of Transportation czerwiec 2010, National Transportation Statistics 2012, Australian Government marzec 2011, Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011

Wiąże się to między innymi z koniecznością uproszczenia procedur obowiązujących w przewozach transgranicznych na terenie całej Europy oraz znacznego zwiększenia inwestycji publicznych kierowanych na rozbudowę kolejowej infrastruktury liniowej oraz punktowej.

Nadszedł już czas na zmiany!

Opublikowane w ramach projektu FLAVIA przykłady mają na celu zwrócenie uwagi polityków, mediów, ekspertów gospodarczych oraz zrzeszeń i stowarzyszeń branżowych na potencjał, jaki tkwi w przyjaznym dla środowiska oraz bezpiecznym transporcie towarów za pomocą kolei. Przedstawione przykłady mają także skłaniać do naśladownictwa. Wspólnie przedsiębiorstwa transportu kolejowego, operatorzy logistyczni oraz spedytorzy kontynuują starania, by zwiększyć wolumen ruchu towarowego realizowanego za pomocą transportu kolejowego – nadszedł już czas na zmiany.

„(...) racjonalnie, oszczędzając czas i pieniądze”

Praktyczne rozwiązania

Firma Blum to renomowany, austriacki producent systemów okuć meblowych. Na przestrzeni lat, firma wyspecjalizowała się w produkcji systemów szuflad, zawiasów oraz podnośników do frontów, przede wszystkim do mebli kuchennych. W rozwoju swych produktów zwraca uwagę, by ich funkcje zapewniały komfort oraz ergonomię użytkowania. Blum czyni z otwierania i zamykania mebli emocjonalne przeżycie. Na bieżąco bada sposób użytkowania kuchni na całym świecie. Dzięki tym obserwacjom powstały innowacyjne rozwiązania takie jak całkowicie wysuwane systemy szuflady TANDEMBOX i TANDEM. Równolegle grupa pracowników w dziale logistyki pracuje i dba o wdrażanie dobrych praktyk w obszarach, które wspierają proces wytwórczy towarów dostarczanych do klientów na całym świecie. Gdy projektanci mebli zastanawiali się nad funkcjonalnymi rozwiązaniami podziału wewnętrznego ORGA-LINE ułatwiającego organizację i segregację wyposażenia szuflady, logistycy pracowali nad efektywnym sposobem organizacji przewozu produktów z macierzystej fabryki w Austrii do punktu dystrybucji zlokalizowanego w miejscowości Jasin koło Swarzędza.

Filozofia firmy: „Zrozumieć Klienta – doświadczyć korzyści”

Montując meble kuchenne możemy wykorzystać zwykłe rozwiązania, które sprawiają, że nasza kuchnia wcale nie będzie należała do bezgłośnych. Jednak projektanci firmy BLUM rozwiązali ten problem. Teraz otwieranie szuflad i frontów szafek górnych może wspomóc elektryczny system SERVO-DRIVE, a delikatnie i bezgłośnie je zamknąć, przełomowy w branży meblowej system BLUMOTION. Firma Blum jednak szuka korzyści dla swoich klientów nie tylko tworząc nowe rozwiązania w zakresie swoich wyrobów, lecz również poszukując rozwiązań przyjaznych dla środowiskach we wszystkich obszarach swojej działalności, m.in. w zakresie realizowanych procesów przewozowych.



Produkt

Systemy podnośników frontów górnych, systemy szuflad oraz systemy zawiasów

Przeniesiony tonaż

8.500 ton rocznie,
odpowiada 400 pojazdom ciężarowym

Przedsiębiorstwo

Blum Polska Sp. z o.o.

Motywacja do przeniesienia

Oszczędności w kosztach transportu, ochrona środowiska

Termin przeniesienia

2006 rok

Trasa przewozu

Wolfurt (AT) – Kobylnica (PL) – Jasin (PL) koło Swarzędza

Długość trasy

1000 km

Operator logistyczny

JCL Overland Logistics



Blum Polska Sp. z o.o.
Mikołaj Nowak
Kierownik Logistyki

Telefon +48 61 89 51 916
Fax +48 61 89 51 901

Mikolaj.Nowak@blum.com
www.blum.com



Od 2006 roku wspomniane dostawy produktów z fabryki w austriackim Wolfurt realizowane są z wykorzystaniem przewozów intermodalnych. Towary zapakowane w plastikowe pojemniki wielokrotnego użytku są załadowywane do kontenerów 40' HC, a następnie koleją trafiają do terminala kontenerowego zlokalizowanego w Kobylnicy koło Poznania. W terminalu dokonywany jest przeładunek kontenera z wagonu kolejowego na naczepę samochodową i na ostatnim odcinku 13 km transportem drogowym przewożony jest do magazynu firmy.

wych użytkowników, najwyższa jakość i piękne wzornictwo produktów sprawiają, że cieszą się one stale rosnącym uznaniem na całym świecie. Obecnie firma Blum eksportuje swoje produkty do ponad 100 krajów na wszystkich kontynentach. W wielu przypadkach do dystrybucji wyrobów gotowych wykorzystuje przewozy intermodalne – ich transport odbywa się drogą morską oraz lądową. Ze względu na ochronę środowiska, która zawsze była bliska i ważna dla firmy, ten ostatni, by ograniczyć emisję CO₂, jeśli to możliwe, ma postać transportu kolejowego.

Korzyści dla każdego

Firma Blum aktywnie uczestniczy w tworzeniu rozwiązań „jutra”. Zależy jej, by były one jak najbardziej przyjazne dla środowiska i efektywne dla klientów. Dlatego produkty Blum cechuje funkcjonalność, wyjątkowe wzornictwo i niezmienna jakość działania przez cały okres użytkowania, a procesy przewozowe realizowane przez firmę charakteryzuje przede wszystkim racjonalność, efektywność i redukcja oddziaływania na środowisko. Od blisko 60 lat jakość jest najważniejszym kryterium w rozwoju przedsiębiorstwa. Postawione przez firmę wymagania jakościowe oznaczają przede wszystkim: produkty najwyższej jakości, doradztwo techniczne realizowane przez wyspecjalizowany personel handlowy i stałą opiekę techniczną, jak również organizacja wszystkich procesów, m.in. transportowych, z pełną odpowiedzialnością i dbałością o środowisko naturalne, m.in. redukcja emisji CO₂.

Ograniczyć emisję CO₂

Strategia działania firmy, mająca na uwadze przede wszystkim dobro wszystkich swych partnerów handlowych oraz końco-

„Intermodalne” puszki z Brzeska

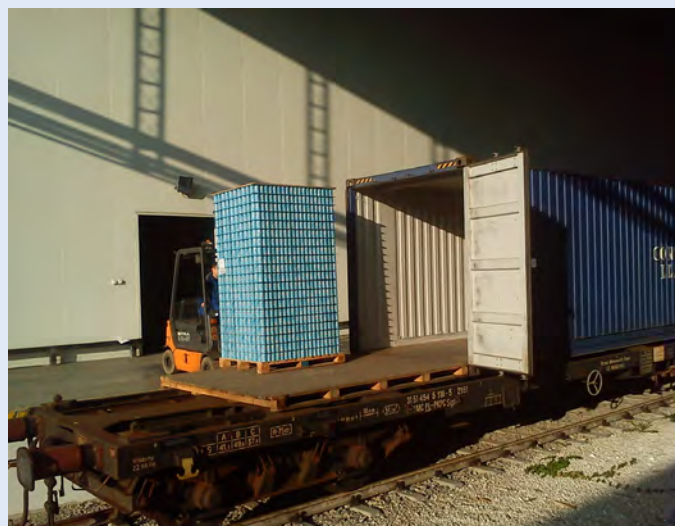
W Brzesku wszystko się zaczęło

Na kilka miesięcy przed zmianami ekonomicznymi w naszym kraju w 1989 r., powstała w Brzesku jedna z pierwszych, dużych, produkcyjnych spółek prywatnych, wytwarzająca opakowania stalowe, trzyczęściowe do pakowania produktów chemicznych i żywnościowych oraz zamknięcia koronowe do butelek szklanych. Tak rozpoczęła się historia Grupy Can-Pack S.A., która obecnie posiada zakłady produkcyjne w różnych krajach świata i jest jednym z liczących się graczy na rynku opakowań metalowych, takich jak:

- ▶ puszki aluminiowe dwuczęściowe na napoje wraz z aluminiowymi wieczkami łatwo otwieralnymi – stosowane do pakowania piwa oraz napojów orzeźwiających,
- ▶ puszki konserwowe okrągłe oraz kształtowe stalowe do pakowania artykułów spożywczych warzywnych i mięsnych,
- ▶ zamknięcia koronowe do butelek (kapsle) – stosowane do zamykania butelek szklanych używanych do pakowania napojów oraz wód mineralnych, stalowe wieczka łatwo otwieralne – stosowane do zamykania puszek stalowych na konserwy mięsne i owocowo-warzywne.

Intermodalne początki

Jak w większości przypadków, tak i w Brzesku, położonym między Krakowem a Tarnowem, historia transportu napojowych puszek metalowych z tutejszych zakładów produkcyjnych do portu w Gdyni była początkowo związana z transportem drogowym. Ładowane do kontenerów w siedzibie spółki Can-Pack S.A. w Brzesku puszki wędrowały ok. 700 km po polskich drogach przez cały kraj, by trafić ostatecznie do gdyńskiego portu, skąd ekspediowano je dalej morzem. Jednakże, jak wspomina pan Wojciech Sumara, Dyrektor Biura Spedycji w Can-Pack S.A., transport samochodowy stawał się coraz mniej efektywny, między innymi dlatego, że na rynku zaczęły się pojawiać trudności w dostępie do pojazdów ciężarowych przystosowanych do transportu kontenerów. Dodatkowo, w ostatnich latach nastąpił szybki wzrost cen za usługi świadczone przez przewoźników samochodowych. Z tego powodu podjęto próbę realizacji dostaw transportem kolejowym. To rozwiązanie okazało się w praktyce dobrym posunięciem i dlatego od 1 marca 2011 r., gdy pierwszy pociąg z kontenerami wypełnionymi metalowymi puszkami napojowymi wyruszył do portu w Gdyni, jest z powodzeniem kontynuowane.



Jak się robi oszczędności

Zamiana wykorzystywanego dotąd transportu drogowego na kolejowy wpłynęła na przekształcenia organizacji dystrybucji towarów z przedsiębiorstwa Can-Pack S.A. Obecnie wygląda to tak, że załadunek towaru do kontenerów znajdujących się już na wagonach kolejowych następuje bezpośrednio na bocznicę ko-

Produkt

Opakowania metalowe

Przeniesiony tonaż

30 kontenerów 45' tygodniowo

Przedsiębiorstwo

Can-Pack S.A.

Motywacja do przeniesienia

Organizacyjne, finansowe, środowiskowe

Termin przeniesienia

Marzec 2011 roku

Trasa przewozu

Brzesko – Gdynia

Długość trasy

ok. 700 km

Operator logistyczny

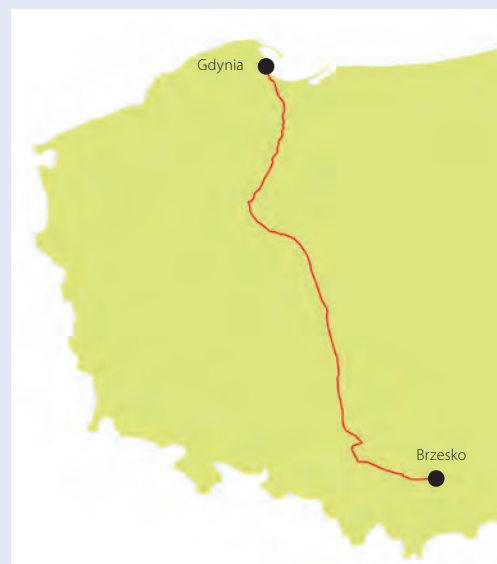
Trade Trans Sp. z o.o., PKP Cargo S.A.



CAN-PACK S.A.
Wojciech Sumara
Dyrektor Biura Spedycji

Telefon +48 14 66 20 166
Fax + 48 14 66 32 881

WSumara@canpack.eu
www.canpack.eu



lejewej, mieszczącej się na terenie firmy Can-Pack S.A. Eliminuje to potrzebę przemieszczania kontenerów z platform kolejowych w inne miejsce, oszczędzając czas i pieniądze. Następnie kontenery przewożone są transportem kolejowym z Brzeska bezpośrednio do portu w Gdyni, skąd w dalszej kolejności płyną statkiem przez Morze Bałtyckie do kontrahenta z Finlandii.

W tym miejscu dodać należy, że zmiana wykorzystywanego rodzaju transportu, z drogowego na kolejowy, przyczyniła się w znaczny sposób do ułatwienia pracy w magazynie. Jak? Bardzo prosto. Podstawienie wagonów do załadunku jest tak planowane aby proces ten nie kolidował równocześnie z załadunkami samochodów. To rozwiązanie pozwala na optymalne i efektywne wykorzystanie zasobów w magazynach dystrybucyjnych. Co to oznacza dla pracowników magazynu – nie trzeba wyjaśniać. Bardzo ważnym powodem przeniesienia dystrybucji towarów z transportu drogowego na kolejowy były również kwestie środowiskowe, do których Can-Pack S.A. przykładą dużą wagę – wspomina Wojciech Sumara. Świadczy o tym między innymi to, że przez wiele lat na terenie zakładu utrzymywana była bocznica kolejowa, mimo, że firma w niewielkim stopniu wykorzystywała transport kolejowy do dystrybucji swoich towarów.

Nie trzeba bać się zmian

Każdego tygodnia Can-Pack S.A. wysyła ok. 30 kontenerów 45' transportem kolejowym z Brzeska do Gdyni. W tym jednak przypadku nie jest miarodajne przeliczanie masy przewożonego towaru na tony, gdyż są to towary bardzo lekkie (puszki aluminiowe). Można jedynie nadmienić, że w kontenerze 45' są przewożone ok. 3 tony ładunku.

Do organizacji transportu intermodalnego spółka Can-Pack S.A. wykorzystuje firmę spedycyjną Trade Trans Sp. z o.o. Wybrano ją przede wszystkim z powodu najkorzystniejszej oferty cenowej, a także dlatego, że jest bardzo dużym operatorem kolejowym. Przewoźnikiem jest natomiast PKP CARGO S.A.

Co warto podkreślić, Can-Pack S.A. nie poniósł żadnych dodatkowych kosztów związanych z przeniesieniem ładunków z transportu drogowego na transport kolejowy. Powód jest oczywisty: firma korzysta z własnej bocznicy kolejowej, znajdującej się na jej terenie. Oceniając z dzisiejszej perspektywy decyzję o przeniesieniu przewozów z transportu drogowego na kolejowy, Wojciech Sumara, uważa ją za bardzo udaną z kilku względów:

- ▶ rozwiązano problem z pojawiającym się co jakiś czas brakiem pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu kontenerów,
- ▶ w znaczny sposób ułatwiono pracę w magazynie,
- ▶ dzięki zmianie wykorzystywanego rodzaju transportu, spółka uzyskała oszczędności finansowe, szacowane na poziomie 15%.

Zdaniem przedstawicieli Spółki, to, co powinno zostać zmienione aby transport intermodalny stał się bardziej przyjazny dla Can-Pack S.A., to przede wszystkim cennik PKP CARGO S.A., który powinien być uzależniony od masy przewożonego towaru. Napojowe puszki aluminiowe – chociaż zajmują określoną powierzchnię – są bardzo lekkim towarem, a mimo to firma Can-Pack S.A. jest obecnie traktowana tak samo, jak producenci towarów ciężkich, korzystających z usług tego kolejowego przewoźnika.

Zrób to sam, ale przewieź koleją

Korzenie firmy

Castorama jest największą w Polsce siecią marketów typu DIY (ang. do it yourself; pol. zrób to sam) oferujących artykuły do majsterkowania, budowy, remontu, urządzania domu oraz pielęgnowania ogrodu. Początki działalności firmy sięgają 1967 roku, kiedy to Christian Dubois założył pierwszy market w Englos (nieдалеko Lille) we Francji. Szybki rozwój tych sklepów we Francji umożliwił dynamiczną ekspansję na rynki zagraniczne. Do Polski zawitała w 1994 roku – powstała wówczas firma Castorama Polska, której zadaniem był rozwój biznesu na naszym rynku. Na efekty nie trzeba było długo czekać – w 1997 roku otwarto pierwszy sklep w Warszawie. W kolejnych latach nastąpił dynamiczny rozwój marketów i do dzisiejszego dnia otwarto 67 placówek handlowych w tym 60 działających pod nazwą Castorama i 7 pod nazwą Brico Depot.

Ekologia to dla nas priorytet

Przewozy kontenerów z portów w Gdyni i Gdańsku do centrum magazynowego zlokalizowanego w Gądkach pod Poznaniem realizowane były początkowo tylko transportem drogowym. Jednak jak wspomina Pani Mira Roszkiewicz – Kierownik ds. Logistyki Importu w Castorama Polska Sp. z o.o., wykorzystywanie wyłącznie tej gałęzi transportu stawało się coraz mniej efektywne. Przyczyn tego stanu rzeczy było kilka. Po pierwsze wzrost cen za realizację dostaw transportem drogowym. Związane to było ze stale galopującymi cenami oleju napędowego, a także z wprowadzeniem od 1 lipca 2011 roku systemu elektronicznego poboru opłat na sieci dróg krajowych. Dodać należy, że do 2014 roku, sieć dróg objęta tym systemem będzie wzrastała, co przyczynić się może do dalszego wzrostu cen za usługi realizowane tą gałęzią transportu. Kolejną przyczyną był duży wolumen przewożonego strumienia towarowego, a także wzrost częstotliwości przewozu ciężkich kontenerów, co wymagało wykorzystania specjalnych naczep, do których dostęp na rynku jest bardzo ograniczony i kosztowny. To wszystko spowodowało, że zaczęto coraz intensywniej myśleć o wykorzystaniu transportu kolejowego do realizacji dostaw towarów szczególnie ciężkich. Przy podejmowaniu decyzji, brane były pod uwagę również aspekty ochrony środowiska, które w polityce grupy kapitałowej



Produkt

Artykuły do majsterkowania, budowy, remontu, urządzania domu oraz pielęgnowania ogrodu

Przeniesiony tonaż

297 kontenerów (od sierpnia do grudnia 2011 r.)

Przedsiębiorstwo

Castorama Polska Sp. z o.o.

Motywacja do przeniesienia

Obniżenie kosztów transportu, środowiskowe, organizacyjne

Termin przeniesienia

Sierpień 2011 roku

Trasa przewozu

Gdynia – Kobylnica

Gdańsk – Kobylnica

Długość trasy

ok. 320 km

Operator logistyczny

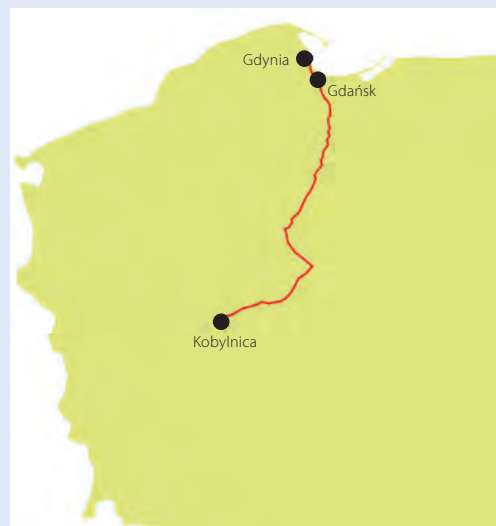
Yusen Logistics Sp. z o.o., DAMCO Sp. z o.o.



Castorama Polska Sp. z o.o.
Mira Roszkiewicz
Kierownik ds. Logistyki Importu

Telefon +48 22 57 53 100
Fax +48 22 57 53 200

Mira.Roszkiewicz@castorama.pl
www.castorama.pl



Kingfisher, do której należy Castorama, zdefiniowane są bardzo czytelnie – firma powinna stale czuwać nad ochroną środowiska przyrodniczego. Pierwsza próba wykorzystania transportu kolejowego do realizacji dostaw z portów morskich zakończyła się sukcesem i dlatego pod koniec sierpnia 2011 roku uruchomiony został pierwszy pociąg z kontenerami wypełnionymi artykułami dla Castoramy.

Dostarczyć do magazynu

Schemat realizacji dostaw kontenerów transportem kolejowym z portów w Gdyni lub Gdańsku do centrum magazynowego w Gądkach przebiega następująco: załadowane na platformy kolejowe kontenery formowane są w skład całopociągowy i przewożone są z portów do terminala kontenerowego w Kobylnicy pod Poznaniem, którego właścicielem jest Cargosped Sp. z o.o. Dystans wynosi ponad 300 kilometrów, a cały przewóz trwa około 12 godzin. W terminalu następuje przeładunek kontenerów na naczepy samochodowe, a następnie ich dalszy przewóz do magazynu w Gądkach, który oddalony jest od Kobylnicy o ok. 30 km. Jednak, w związku z otwarciem przez Cargosped nowego terminala kontenerowego w Gądkach, w najbliższym czasie przewóz drogowy na ostatnim odcinku zostanie skrócony do 2 km.

Chcemy więcej

Od końca sierpnia do grudnia 2011 roku, Castorma przewiozła transportem kolejowym łącznie 297 kontenerów, z czego: 236 kontenerów 20', 33 kontenery 40' oraz 28 kontenerów 40' HC. Dodać w tym miejscu należy, że aktualnie stosunek wykorzystania transportu kolejowego do transportu samochodowego

wynosi 30:70, jednak firma planuje w przyszłości zwiększyć udział przewozów kolejowych. Związane jest to z koniecznością zabezpieczenia odpowiedniej liczby specjalistycznych wagonów kolejowych oraz skomasowania w porcie wystarczającej ilości kontenerów z ładunkiem dla Castoramy, która umożliwi sformowanie całego pociągu. W organizacji przewozów kontenerowych, Castorama współpracuje z dwoma operatorami logistycznymi: Yusen Logistics Sp. z o.o. oraz DAMCO Sp. z o.o., z którymi jak dotąd kooperacja układa się wzorcowo.

Z dzisiejszej perspektywy, Pani Mira Roszkiewicz, decyzję o wykorzystaniu transportu kolejowego w realizacji dostaw kontenerów ocenia bardzo pozytywnie. Przede wszystkim udało się obniżyć koszty transportu, a także potwierdzić, że dla firmy Castorama działania na rzecz ochrony środowiska naturalnego są nie tylko sloganem, ale zwyczajnie naturalnym elementem prowadzenia biznesu.



Grupa Pfeifer & Langen
w Polsce

Słodki transport – tańszy dzięki kolei

Pfeifer & Langen odkrywa Polskę

W 1995 roku datuje się „słodka” historia niemieckiego koncernu Pfeifer & Langen w Polsce, którą zapoczątkowało stworzenie wspólnie ze Skarbem Państwa Spółki Cukrownia Środa Sp. z o.o. (w Środzie Wielkopolskiej). Jej udziałowcami zostali pracownicy średzkiej cukrowni, współpracujący z nią plantatorzy, Skarb Państwa oraz Pfeifer & Langen (objął wówczas 47% udziałów). W wyniku prowadzenia dalszych inwestycji, niemiecki partner nabył w Polsce kolejne cukrownie, a późniejsze restrukturyzacje i fuzje doprowadziły do powstania dwóch niezależnych podmiotów: Pfeifer & Langen Polska SA oraz Pfeifer & Langen Marketing Sp. z o.o. 25 listopada 2009 roku to dzień kolejnej ważnej inwestycji spółki Pfeifer & Langen Polska SA, która zakupiła 100% udziałów w kapitale zakładowym British Sugar Overseas Polska Sp. z o.o. Dziś jest to Pfeifer & Langen Holding Sp. z o.o. – większościowy akcjonariusz w BSO Polska SA, której obecna nazwa brzmi: Pfeifer & Langen Głinojeck SA. Obie Spółki: Pfeifer & Langen Polska SA i Pfeifer & Langen Głinojeck SA mają charakter produkcyjny i obejmują cukrownie działające w Gostyniu, Miejskiej Górze, Środzie Wielkopolskiej i Głinojecku oraz zakłady wyłączane z produkcji, które pełnią częściowo funkcje magazynowe: Góra Śląska, Głogów oraz Witaszyce. Natomiast Pfeifer & Langen Marketing to spółka dystrybucyjna, zajmująca się sprzedażą cukru – zarówno klientom indywidualnym jak i przemysłowym – pod marką DIAMANT.

Cukier na szynach

Firma Pfeifer & Langen, do dystrybucji swych produktów do zagranicznych kontrahentów wykorzystywała i wykorzystuje nieprzerwanie transport kolejowy. Organizacja dystrybucji towarów z cukrowni należących do Pfeifer & Langen wygląda następująco: załadunek towaru do kontenerów znajdujących się już na wagonach kolejowych następuje bezpośrednio z bocznic kolejowych, które mieszczą się na terenach cukrowni w: Gostyniu, Miejskiej Górze oraz w Głinojecku. Eliminuje to potrzebę przemieszczania kontenerów z platform kolejowych w inne miejsce, oszczędzając czas i pieniądze. Wyjątek stanowi cukrownia ze Środy Wielkopolskiej, która z powodu



Produkt

Cukier

Przeniesiony tonaż

80 000 ton rocznie cukru w kontenerach

Przedsiębiorstwo

Pfeifer & Langen Polska S.A.

Motywacja do przeniesienia

Finansowe, organizacyjne

Termin przeniesienia

Od początku współpracy z wybranymi Klientami

Trasa przewozu

Z zakładów produkcyjnych w Gostyniu, Miejskiej Górze, Środzie Wielkopolskiej i Głinojecku do portów w Gdyni lub Gdańsku.

Długość trasy

Zróznicowana, w zależności od lokalizacji cukrowni (od 270 do 420 km)

Operator logistyczny

PKP Cargo S.A., IT-Logistics Sp. z o.o.



Pfeifer & Langen Marketing Sp. z o.o.

Agata Krasocka

Sales Manager

Telefon +48 61 84 63 530

Fax +48 61 84 63 570

Agata.Krasocka@diamant.pl

www.diamant.pl



znacznej odległości magazynu wyrobów gotowych od boczni-
cy, ze względów logistycznych i kosztowych wynajmuje dźwig,
który to zdejmuje kontener z wagonu, a po załadunku cukru do
kontenera, układa go ponownie na wagonie. Dalej kontenery
przewożone są transportem kolejowym do portu w Gdyni lub
Gdańsku, skąd płyną statkiem do kontrahentów między innymi
z Izraela, Syrii oraz Libanu.

Własna bocznicia – bardzo opłacalny interes

Pfeifer & Langen rocznie przewozi 80 000 ton cukru w konte-
nerach. Towary dystrybuowane są w kontenerach 20'. W jed-
nym kontenerze znajdują się maksymalnie 24 tony towaru, czyli
inaczej licząc – 480 worków cukru, z których każdy waży 50 kg.
W dystrybucji wykorzystuje się także większe opakowania, tzw.
big bagi, wówczas każdy z nich waży po 1000 kg, jednak ze
względu na ich wymiary w jednym kontenerze przewożonych
jest maksymalnie 20 big bagów.

Do organizacji transportu intermodalnego z wykorzystaniem
kontenerów, spółka Pfeifer & Langen wykorzystuje największego
polskiego przewoźnika kolejowego, PKP CARGO SA oraz prywat-
ną spółkę – IT-Logistics Sp. z o.o.

Trzeba przy tym podkreślić, że Pfeifer & Langen, nie ponosi żad-
nych dodatkowych kosztów związanych z realizacją dostaw
transportem kolejowym. Dlaczego? Rozwiązanie tej zagadki jest
bardzo proste: firma korzysta z własnych bocznic kolejowych,
znajdujących się na terenie swoich cukrowni.

Kolej tańsza od samochodu o 20%

Z dzisiejszej perspektywy, przedstawiciele firmy Pfeifer & Langen,
decyzję o realizacji dystrybucji swych produktów drogą kolejow-
wą uważają za bardzo pozytywną. Firma korzystając z transpor-
tu kolejowego zyskuje duże oszczędności w porównaniu do
transportu drogowego. Agata Krasocka, Sales Manager w Pfeifer
& Langen, szacuje, że dystrybucja cukru transportem kolejowym
jest mniej więcej o 20% tańsza w porównaniu do transportu dro-
gowego. Kolejną bardzo ważną kwestią są sprawy organizacyjne.
Rocznie firma przewozi ok. 80 000 ton cukru w kontenerach. Przy
tak olbrzymiej ilości ładunku, łatwo sobie wyobrazić jaki chaos
pojawiłby się w organizacji pracy magazynu, gdyby dystrybucja
realizowana była transportem drogowym. Po prostu oznaczałoby
to w praktyce pojawienie się w jednym czasie bardzo dużej
liczby samochodów ciężarowych na terenach cukrowni i rejon-
ach bezpośrednio do nich przylegających, co mogłoby sparali-
żować ruch lokalny w danym miejscu i w konsekwencji spotkać
się ze sprzeciwem lokalnych społeczności. W przypadku trans-
portu kolejowego problemu tego udało się uniknąć.
Kwestie, które powinny ulec dalszej poprawie w przypadku prze-
wozu transportem kolejowym, to terminowość dostaw. Jednak,
jak podkreśla Agata Krasocka, element ten uległ zdecydowanej
poprawie w ostatnim czasie. Jej zdaniem, ogromnym udogod-
nieniem w transporcie kolejowym, byłoby także wprowadzenie
możliwości śledzenia towaru (truck and trace) w trakcie realizacji
całego przewozu.

Duńskie meble w każdym domu

JYSK w Polsce – 12 lat od jednego sklepu do sieci handlowej

25 marca 2000 r., w Gdańsku otwarty został pierwszy w Polsce sklep firmy JYSK Nordic z produktami wyposażenia wnętrz, m.in.: sypialni, kuchni, łazienek, jadalni, a także dekoracji wnętrz, mebli ogrodowych itp. Dobre przyjęcie duńskiej oferty przez polskich klientów zdecydowało, że w kolejnych latach sieć placówek handlowych JYSK rozwijała się dynamicznie w różnych częściach kraju, a w odpowiedzi na rosnące obroty w 2006 r. powstało w Radomsku Centrum Dystrybucji. W 2011 roku liczba obsługiwanych przez Centrum Dystrybucji sklepów osiągnęła liczbę 350. Opisanie studium przypadku przedstawia jego historię. Zdolność magazynowa tego kompleksu wynosi 170 tys. miejsc paletowych. Centrum zajmuje się dystrybucją towarów do sklepów w regionie centralnej, południowej oraz wschodniej Europy.

Na początku był transport drogowy

Transport kontenerów z produktami spod znaku JYSK między portami w Gdyni oraz Gdańsku, a Centrum Dystrybucji firmy w Radomsku opierał się na transporcie drogowym. W portach Trójmiasta następował załadunek kontenerów na samochody ciężarowe, które pokonywały ok. 450 kilometrowy odcinek, by dotrzeć do celu. Chcąc jednak zmienić organizację dostaw i zminimalizować niekorzystny wpływ spalin na środowisko naturalne, w 2007 r. podjęto rozmowy z dostawcami usług przewozowych oraz zrealizowano pierwsze transporty kontenerów wykorzystując połączenia kolejowe. Przeniesienie wolumenu na kolej było również możliwe ze względu na dość znaczną odległość jaką kontenery mają do pokonania. Koncentracja punktu dostaw przyczyniła się również do wzrostu jakości obsługi placówek handlowych. Zdarzały się sytuacje – zwłaszcza w okresach przedświątecznych, że ilość ciężarówek przystosowanych do transportu kontenerów była niewystarczająca, by zagwarantować wymaganą terminowość dostaw. W takich przypadkach użycie transportu kolejowego daje możliwość szybszego i łatwiejszego dostępu do kontenerów.



Produkt

Produkty wyposażenia wnętrz

Przeniesiony tonaż

ok. 6000 kontenerów rocznie

Przedsiębiorstwo

JYSK Sp. z o.o.

Motywacja do przeniesienia

Organizacyjne, perspektywiczne, finansowe, środowiskowe

Termin przeniesienia

Początek 2011 roku

Trasa przewozu

Gdynia – Radomsko, Gdańsk – Radomsko

Długość trasy

ok. 500 km

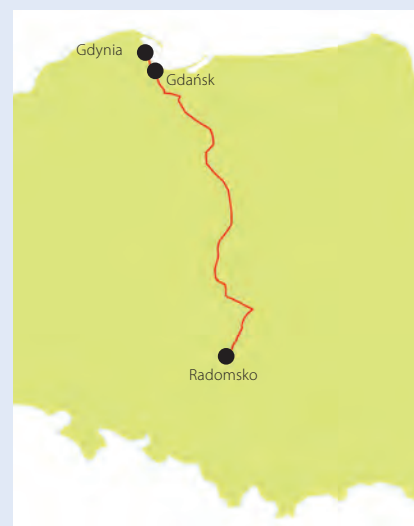
Operator Logistyczny

ATC Cargo SA, DAMCO Sp. z o.o.



JYSK Sp. z o.o.
Bartłomiej Tulejko
Logistics Manager
Central-East Region

Telefon +48 44 68 59 010
Fax +48 44 68 59 059
btu@jysk.com
www.jysk.pl



Nowa koncepcja realizacji dostaw

Wdrożenie przewozów kolejowych, jako głównej gałęzi transportu kontenerów z polskich portów było poprzedzone kilkuletnimi staraniami firmy JYSK. Pierwsze próby wykorzystania transportu kolejowego miały miejsce w roku 2007 r., kolejne w latach 2008 - 2010, jednak dopiero rok 2011 okazał się rokiem przełomowym. Tak długi okres od rozpoczęcia projektu do wdrożenia go na obecną skalę związany był z licznymi trudnościami m.in. brakiem terminala kolejowego w Radomsku, a co za tym idzie mniejszej konkurencyjności względem transportu drogowego.

Warto podkreślić, że terminal kontenerowy służy firmie JYSK, jako dodatkowy magazyn (dry port). Zwiększa to elastyczność organizacji pracy Centrum Dystrybucji.

500 kontenerów co miesiąc

Każdego miesiąca około 500 kontenerów jest przewożonych transportem kolejowym do Centrum Dystrybucji JYSK w Radomsku. Około 200 kontenerów dostarczane jest transportem samochodowym. Łatwo zatem obliczyć, że stosunek wykorzystania transportu kolejowego do transportu drogowego to 70:30. Docelowo JYSK planuje zwiększyć udział transportu kolejowego aż do 90%.

W organizacji transportu intermodalnego JYSK współpracuje z dwoma operatorami wyłonionymi na podstawie przetargu:

- ▶ ATC Cargo SA – do przewozu kontenerów z Gdyni,
- ▶ DAMCO Sp. z o.o. – do przewozu kontenerów z Gdańska.

Jak pokazują dotychczasowe wyniki ekonomiczne, decyzja kierownictwa JYSK o wykorzystywaniu obu rodzajów transportu (kolejowego i drogowego) okazała się właściwym kierunkiem

działania. Firma zyskała na elastyczności oraz to, co jest kluczowe w działalności każdego gracza rynkowego – oszczędności finansowe. Pamiętajmy także o tym, że decyzja o realizacji części dostaw do Centrum Dystrybucyjnego transportem kolejowym, przyczyniła się do powstania w Radomsku terminala kontenerowego i nowych miejsc pracy.

2500 ciężarówek zniknęło z drogi!!!

Ekologiczna produkcja, ekologiczny transport

Sukces Grupy KNAUF zrodził się w 1932 roku z wizji dwóch braci, Karla i Alfonsa KNAUF. Młodzi inżynierowie górnictwa zdecydowali wówczas o podjęciu pierwszego wyzwania związanego z przemysłem i założyli wspólnie Gebrüder KNAUF. Firma rozpoczęła swoją działalność produkcją gipsu. Obecnie należy do światowej czołówki producentów materiałów budowlanych. Elementy systemu suchej zabudowy wewnątrz firmy Knauf, produkowane na bazie płyty gipsowo-kartonowej, tynki gipsowe, masy szpachlowe i wylewki podłogowe pozwalają wykończyć dom od piwnicy aż po sam dach. Około 23 tysiące osób zatrudnionych w ponad 150 zakładach i przedstawicielstwach firmy w 50 krajach produkuje je i sprzedaje, rozpowszechniając markę Knauf na całym świecie – w Polsce firma jest obecna od 1994 roku. Zakłady produkcyjne grupy Knauf wykorzystują do produkcji swoich wyrobów gips naturalny oraz syntetyczny, który powstaje jako produkt uboczny procesu odsiarczania spalin w zakładach energetycznych i ciepłowniczych. W ten sposób bezpośrednio przyczyniają się do ochrony środowiska naturalnego.

Knauf Trans Polska Sp. z o.o., będący częścią Grupy Knauf, odpowiedzialny jest za realizację usług przewozowych dla firm w ramach grupy kapitałowej.

Czas na zmiany

Transport pomiędzy fabryką w Brzeziu pod Opolem a odbiorcami w Rumunii, Knauf Trans Polska pierwotnie realizował transportem kolejowym. Niestety uwarunkowania rynkowe (20 % – owy wzrost kosztów za przewóz koleją w latach 2007 – 2008) spowodowały, iż Knauf Trans Polska przeniósł dystrybucję ładunku z transportu kolejowego na drogowy. Ładowane w zakładzie produkcyjnym na samochody ciężarowe palety z płytą gipsowo – kartonową pokonywały odcinki drogowe długości od 900 do 1700 km, żeby dotrzeć do odbiorców zlokalizowanych w największych miastach Rumunii, takich jak: Bukareszt, Bacau, Targu Mures, Cluj Napoca, Timisoara, Craiova, Galati, Constanta. Jednak rosnące z dnia na dzień stawki przewozowe, powodowały że transport drogowy stawał się coraz mniej opłacalny. Dodatkowym utrudnieniem był rosnący wolumen ładunku przy ograniczonej dostępności pojazdów ciężarowych świadczących usługi w tym rejonie Europy. To wszystko doprowadziło, że w Knauf Trans Polska zaczęto myśleć o ponownych zmianach, czyli powrocie do transportu kolejowego.



Koleją jest znowu taniej

W 2010 roku firma zdecydowała się podjąć kolejną próbę realizacji dostaw do klientów w Rumunii transportem kolejowym. Aby przewozy te były bardziej efektywne, należało dostosować

Produkt

Płyta gipsowo – kartonowa

Przeniesiony tonaż

Okolo 57600 ton rocznie, co odpowiada 2400 naczepom samochodowym

Przedsiębiorstwo

Knauf Trans Polska Sp. z o.o.

Motywacja do przeniesienia

Finansowe, organizacyjne, środowiskowe

Termin przeniesienia

2010 rok

Trasa przewozu

Z zakładu produkcyjnego w Brzeziu do klientów zlokalizowanych w Rumunii: Bukareszt, Bacau, Targu Mures, Cluj Napoca, Timisoara, Craiova, Galati, Constanta

Długość trasy

Odległość w przedziale od 900 do 1700 km

Operator logistyczny

Ferosa Sped



Knauf Trans Polska Sp. z o.o.
Jarosław Łosek
Kierownik Dystrybucji

Telefon +48 22 36 96 888
Fax +48 22 36 96 802

Losek.Jaroslaw@knauf.pl
www.knauf.pl



Foto: Hannes Ortleib



infrastrukturę punktową. Na terenie zakładu produkcyjnego w Brzeziu istniała już stara bocznicą kolejową, która wymagała sporych inwestycji w celu poprawy jej parametrów technicznych umożliwiających obsługę wagonów kolejowych. Obecnie, dzięki podjętym wysiłkom, w odstępach kilkudniowych Knauf Trans Polska wysyła do Rumunii 24 wagony wypełnione płytą kartonowo – gipsową o łącznej wadze 1200 ton, co wymagałoby wykorzystania około 50 naczep samochodowych w przewozach drogowych. Na samym początku organizowania przewozów kolejowych podjęto współpracę z polskim operatorem. Jednak szybko doszło do zerwania tej kooperacji z uwagi na wysokie koszty oraz nieterminowość dostaw. Wybór innego operatora, którym jest obecnie Ferosa Sped (jeden z pierwszych prywatnych przewoźników kolejowych na rumuńskim rynku) okazał się dobrą decyzją. Nowy operator wykazał się bardzo dużą elastycznością, solidnością i kreatywnością we współpracy oraz co jest najważniejsze zapewnił stabilność stawek przewozowych. Zmiana gałęzi transportu z drogowego na kolejowy przyniosła firmie sporo wymiernych korzyści. W znacznym stopniu uprościł się proces załadunku – łatwiej i szybciej jest bowiem załadować towar na 24 wagony na własnej bocznicę kolejową niż na 50 samochodów ciężarowych. Dodatkowo, uwzględniając poczynione inwestycje w bocznicę kolejową, decyzja o wykorzystywaniu transportu kolejowego okazała się właściwa również ze względu na uzyskane oszczędności – kolej jest po prostu taniej.

Chcemy wozić więcej!

Mając doświadczenie w transporcie kolejowym z Polski do Rumunii, Knauf Trans Polska czyni obecnie starania zorganizowania przewozów kolejowych do odbiorców produktów zlokalizowanych we Francji. Jednak, jak zauważa Jarosław Łosek, Kierownik Dystrybucji w Knauf Trans Polska – rynek towarowych przewozów kolejowych we Francji jest najmniej zliberalizowanym rynkiem kolejowym w Europie, co powoduje trudności w nawiązaniu współpracy, a nawet brak chęci ze strony narodowego przewoźnika kolejowego – SNCF. Dlatego w tym kierunku, każdego tygodnia wyjeżdża kilkadziesiąt samochodów ciężarowych wypełnionych 24 tonowym ładunkiem.

Cement workowany – kolej efektywniejsza od ciężarówek

Cement workowany na kolejowych szlakach

Przez szereg lat po II wojnie światowej cement workowany wędrował koleją do odbiorców. Z czasem, zwłaszcza w ostatnich 20 latach, po dynamicznym rozwoju transportu drogowego w naszym kraju, cement workowany jako ładunek jest przewożony z wykorzystaniem standardowych jednostek ładunkowych (czyli palet) najczęściej przez pojazdy ciężarowe. Rynek odbiorców tego produktu jest po prostu bardzo rozdrobniony, a klientami są najczęściej małe i średnie firmy budowlane zajmujące się np. budową domów jednorodzinnych, czy mniejszych obiektów przemysłowych. Niemalą grupą odbiorców są także jednoosobowe firmy, które prowadzą prace remontowe – budowlane w mieszkaniach swoich klientów i dla nich potencjalnym miejscem zakupu cementu są markety oraz sklepy budowlane. Te ostatnie z reguły nie mają bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej, co utrudnia realizację dostaw z wykorzystaniem tej gałęzi transportu. Jednak, jak zauważa Małgorzata Zadroga, kierownik logistyki w Lafarge Cement – dostawy cementu workowanego koleją są możliwe, a jej firma jest tego doskonałym przykładem. Każdego miesiąca w zakładach produkcyjnych Lafarge Cement dokonuje się średnio ok. dziesięciu załadunków cementu workowanego na kolej. Należy jednak pamiętać, że w dystrybucji tego produktu istnieje sezonowość, która powoduje, że w okresie od maja do września liczba dostaw jest większa.

Bez bocznych burt jest szybciej

Lafarge Cement jako producent i dystrybutor, wykorzystywał i nadal wykorzystuje transport kolejowy do przewozu cementu sypkiego, przeznaczonego dla dużych odbiorców przemysłowych, np. wytwórni betonu. Dlatego też odpowiednia infrastruktura kolejowa w postaci bocznic kolejowych nadal z powodzeniem funkcjonuje w obu zakładach produkcyjnych w miejscowościach: Piechcin oraz Małogoszcz. W związku z tym, rozważając wykorzystanie transportu kolejowego w dystrybucji



cementu workowanego, firma Lafarge nie musiała ponosić dodatkowych nakładów inwestycyjnych w tym zakresie. Tzw. wąskim gardłem w tym procesie może być dostęp do infrastruktury kolejowej po stronie klientów oraz dostęp do odpowiednich wagonów kolejowych – platform do przewozu cementu workowa-

Produkt

Cement workowany

Przeniesiony tonaż

ponad 39 000 ton rocznie,
odpowiada 1 650 naczepom samochodowym

Przedsiębiorstwo

Lafarge Cement S.A.

Motywacja do przeniesienia

Organizacyjne, finansowe, środowiskowe, lepsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowej

Termin przeniesienia

Od początku współpracy z wybranymi klientami

Trasa przewozu

Z zakładów produkcyjnych w miejscowościach: Piechcin oraz Małogoszcz do klientów zlokalizowanych w miejscowościach: Sierpc, Czersk, Lidzbark, Płock

Długość trasy

Różna odległość do klientów (od 120 do 480 km)

Operator logistyczny

CEMET S.A.



Lafarge Cement S.A.
Małgorzata Zadroga
Kierownik Logistyki

Telefon +48 502 786 736
Fax + 48 52 58 65 002

Małgorzata.Zadroga@lafarge.com
www.lafarge.pl



nego. Wagony te – zgodnie z wymaganiami klientów – powinny być bez bocznych burt, co ma bezpośredni wpływ na pełną optymalizację czynności załadunkowych i rozładunkowych. Brak tych burt w wagonach w znacznym stopniu skraca czas załadunku i rozładunku. Gdy weźmiemy pod uwagę, iż jeden skład pociągu może być zestawiony nawet z kilkudziesięciu wagonów, to czas rozładunku cementu workowanego z wagonu bez burt może ulec skróceniu nawet do 18% w porównaniu do wagonów - platform z burtami bocznymi.

Wagon bardziej wydajny od naczepy

Cieszy fakt, że prezentowana na mapie grupa klientów Lafarge Cement już od samego początku współpracy zdecydowała się na przewóz cementu workowanego z wykorzystaniem transportu kolejowego. Firmy te mają bezpośredni dostęp do infrastruktury kolejowej. A fakt, że do załadunku i rozładunku palet z wagonów kolejowych nie są wymagane specjalistyczne urządzenia rozładunkowe, tylko standardowe wózki widłowe, przyspieszył ich decyzję o przewozach koleją. Kolejnym, ważnym argumentem, przemawiającym za wykorzystaniem tej gałęzi transportu jest lepsze wykorzystanie jej parametrów. Naciski na oś, obowiązujące na kolei pozwalają na pełne wykorzystanie przestrzeni wagonów. Natomiast w transporcie drogowym ciężar przewożonego jednorazowo ładunku (23,8 tony) powoduje, że wykorzystanie ładowności naczep drogowych jest 100-procentowe, jednak wykorzystanie przestrzeni ładunkowej nie należy do optymalnych. Obecnie w jednej naczepie przewozi się maksymalnie 17 palet cementu workowanego, co stanowi zaledwie ok. 50% potencjału. Resztę naczepy wypełnia tzw. „poduszka powietrzna”.

Drogi coraz droższe, kolej – niekoniecznie

Nie dość, że przewóz cementu workowanego z wykorzystaniem transportu drogowego jest coraz droższy, m.in. w związku z rosnącymi nieustannie cenami paliw, to jeszcze od połowy 2011 r. wprowadzono w transporcie drogowym na terenie kraju dodatkową opłatę, tzw. e-myto. To wszystko jest przyczynkiem do rozważenia decyzji o przeniesieniu dostaw cementu workowanego z dróg na transport kolejowy. Dodatkowym argumentem sprzyjającym takiej zmianie jest zwiększająca się każdego roku długość płatnych odcinków dróg w Polsce.



Baltic Rail AS
Rail World Group

Alternatywnie z Azji

Zawsze do przodu

Baltic Rail AS Rail World Group istnieje jako międzynarodowy przewoźnik kolejowy na polskim rynku od 2004 roku i jest obecnie jednym z bardziej dynamicznie rozwijających się operatorów kolejowych. Dzięki staraniom pracowników, tylko do 2006 roku udało się przewieźć aż 1,5 mln ton ładunków. Ponadto wraz z upływem czasu, pracownicy przedsiębiorstwa rozwijali także swoje inne kompetencje kolejowe jak np. obsługa ładunków masowych, utrzymanie oraz obsługa bocznic kolejowych i inne. Na bazie zdobytej wiedzy oraz doświadczenia w zakresie potrzeb swoich klientów, firma stawiała sobie nowe cele rozwojowe, m.in. wprowadzanie najlepszych praktyk w zapewnieniu bezpieczeństwa, zarządzaniu, marketingu i działalności operacyjnej. Jednym z priorytetowych działań Baltic Rail, jest organizacja przewozów intermodalnych. W związku z tym podjęto działania skupiające gestorów ładunków w wybranym korytarzu transportowym, którym chciano zaproponować wspomniane rozwiązanie przewozowe. Jako pierwszy kierunek przewozu wybrano oś północ – południe, czyli połączenie morza Bałtyckiego z Adriatykiem.

Koleją szybciej

Znając kierunki oraz wielkości importu i eksportu realizowane przez klientów działających w branżach budowlanej (płytki ceramiczne, rury, kształtowniki, bloczki na budowy), elektronicznej (produkty i sprzęt IT) oraz tworzyw sztucznych (opakowania plastikowe) w Baltic Rail podjęto decyzję o próbnym uruchomieniu w 2011 roku stałego kontenerowego połączenia kolejowego pomiędzy portem morskim Koper (Słowenia) a Dąbrową Górniczą w Polsce, z przystankami w terminalach kontenerowych w Grazu oraz Wiedniu. Lokalizacja terminalu kontenerowego w Polsce została wybrana nieprzypadkowo, tj. w pobliżu Śląskiego Okręgu Przemysłowego oraz autostrady A4, co umożliwia szybki dostęp do klientów, np. do Katowic – odległość 26 km, Gliwice – 66 km, Kraków – 89 km, Ostrava (Czechy) – 129 km, Łódź – 189 km,



Produkt

Płytki ceramiczne, produkty i sprzęt IT, opakowania plastikowe, rury, kształtowniki, bloczki na budowy

Przeniesiony tonaż

8 000t w okresie VII-XII 2011

Przedsiębiorstwo

Baltic Rail AS Rail World Group

Motywacja do przeniesienia

- krótki czas przewozu oraz redukcja kosztów transportu
- większe bezpieczeństwo realizowanych przewozów
- możliwość większej racjonalizacji wykorzystania środków transportowych niezawodność transportu
- zmniejszenie kongestii na drogach stale rosnące
- koszty transportu drogowego
- ochrona środowiska

Termin przeniesienia

VII 2011

Trasa przewozu

Koper (SLO) – Graz (AT) – Wiedeń (AT) – Dąbrowa Górnicza (PL)

Długość trasy

1 200 km

Operator logistyczny

Baltic Rail AS Rail World Group



Baltic Rail AS Rail

World Group

Tomasz Krawczyk

Intermodal Operations

Manager

Telefon +48 537 333 735

Fax +48 32 75 01 563

Tomasz.Krawczyk@BalticRail.com

BalticRail.com; RailWorld-inc.com; RailPolska.pl



Wrocław – 228 km. Obecnie czas przewozu kontenerów koleją ze słoweńskiego portu do terminala kontenerowego w Dąbrowie Górniczej wynosi maksymalnie 38 godzin wraz z przystankami we wspomnianych terminalach austriackich i realizowany jest regularnie raz w tygodniu wg stałego harmonogramu. Natomiast od czerwca 2012 roku planowane jest zwiększenie częstotliwości kursowania pociągu do dwóch razy w tygodniu.

Wielowymiarowe korzyści

Dla wspomnianych klientów, obsługiwanych przez Baltic Rail, realizacja przewozów kontenerów przez słoweński port zamiast przez porty holenderskie i niemieckie oznacza wielowymiarowe korzyści. Począwszy od klientów, którzy importują towary z krajów Dalekiego Wschodu, aż do klientów, którzy współpracują z firmami zlokalizowanymi np. w Izraelu, znaczącą korzyścią jest skrócenie czasu dostaw. Klienci zaobserwowali, że czas realizacji dostaw z krajów azjatyckich skrócił się o 8-10 dni w stosunku do dostaw realizowanych przez np. drogą morską do Hamburga. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku współpracy z Izraelem – czas przewozu realizowanego drogą morską z Ashdod do Koperu a następnie koleją do terminala kontenerowego w Dąbrowie Górniczej skraca się do 5 dni. Gdyby ten sam przewóz realizować przez port w Hamburgu towar w magazynie klienta byłby dopiero po 16 dniach. Kolejną korzyścią, o jakiej wspominają klienci Baltic Rail są oszczędności finansowe. W opisanym przypadku dostaw z Izraela, przy wykorzystaniu portu w Koper, klienci mogą zaoszczędzić prawie 20%, licząc koszty na całej trasie przewozu. A dodatkowym atutem, równie istotnym dla wszystkich firm, które dbają o to, aby wykorzystywać rozwiązania przyjazne śro-

dowisku, jest znaczne zmniejszenie emisji CO₂. Przeliczając na 1 kontener przy transporcie przez Koper zamiast przez port w Hamburgu można zmniejszyć emisję CO₂ o ok. 2 377 kg.

Jak oszczędzić więcej?

W związku ze znacznymi korzyściami jakie już osiągnęli klienci w przypadku opisanego przeniesienia ładunków na transport kolejowy, są oni także bardzo zainteresowani dalszym rozwojem współpracy w innych kierunkach. Dlatego też w Baltic Rail podjęto decyzję o przedłużeniu połączenia kolejowego z Dąbrowy Górniczej przez Warszawę do Gdyni i litewskiego Seštokai oraz dalej do krajów nadbałtyckich. Uruchomienie regularnych połączeń w tym kierunku jest planowane na pierwszy kwartał 2012 roku.



Indiańskie strzały jeżdżą pociągiem

Taka była historia

W 1895 roku Václav Laurin – mechanik oraz Václav Klement – księgowy założyli w ówczesnym Królestwie Czeskim firmę Laurin & Klement zajmującą się produkcją rowerów. Interes rozwijał się bardzo dynamicznie, w związku z czym firma Laurin & Klement rozpoczęła produkcję motocykli, a na przełomie wieków podjęto kolejne wyzwanie – produkcję samochodów. Dzięki zdobytej wiedzy i doświadczeniu, przedsiębiorstwo szybko zyskało silną pozycję na rozwijających się światowych rynkach. W 1907 roku założyciele przekształcili firmę w spółkę akcyjną, co miało na celu wzmocnienie i utrzymanie pozycji na rynku, a także dalszy rozwój. W 1925 roku Laurin & Klement łączy się z największym krajowym przedsiębiorstwem przemysłowym, SKODĄ Pilsen. Oznacza to koniec nazwy Laurin & Klement i początek znaku firmowego SKODA. W niełatwym czasie II Wojny Światowej SKODA staje się częścią gospodarki III Rzeszy, w związku z tym produkcja zostaje dostosowana do potrzeb wojennych. Zakończenie II Wojny Światowej daje początek kolejnym zmianom. Cała gospodarka podlega systemowi centralnego planowania. Kontakt oraz wymiana informacji ze światem zewnętrznym są utrudnione, podczas gdy Zachód rozwija się nieustannie. Przekształcona w państwowe przedsiębiorstwo AZNP SKODA zostaje monopolistą w produkcji aut osobowych w Czechosłowacji. Zmiany polityczne, które nastąpiły w 1989 tworzą nową rzeczywistość ekonomiczną i rynkową, dlatego też SKODA rozpoczęła poszukiwanie silnego partnera zagranicznego, ponieważ nadrzędnym celem było nadrobienie straconego czasu oraz inwestycje w przyszłość. W grudniu 1990 roku poszukiwania kończą się sukcesem i rząd opowiada się za współpracą z koncernem Volkswagena. W kwietniu 1991 roku SKODA dołącza do Volkswagena, Audi i Seata jako czwarta marka światowego koncernu.

W grudniu 1994 roku powstała firma SKODA AUTO Polska S.A., która stała się oficjalnym przedstawicielem producenta marki Skoda w Polsce. Zadaniem spółki było stworzenie sieci dystrybucji oraz serwisu samochodów Skoda w Polsce. Zadanie to zo-



stało w pełni wykonane i aktualnie Skoda Auto Polska należy do jednego z największych europejskich importerów samochodów tej marki, a także stale utrzymuje pozycję lidera na polskim rynku motoryzacyjnym. Sprzedaż oraz serwis pojazdów w Polsce prowadzony jest w ponad 100 autoryzowanych stacjach dealerskich.

Produkt

Samochody

Przeniesiony tonaż

Okolo 23 000 samochodów rocznie

Przedsiębiorstwo

Skoda Auto Polska S.A.

Motywacja do przeniesienia

Obniżenie kosztów transportu, organizacyjne, środowiskowe

Termin przeniesienia

2001 rok

Trasa przewozu

Mlada Boleslav – Swarzędz

Długość trasy

ok. 400 km

Operator logistyczny

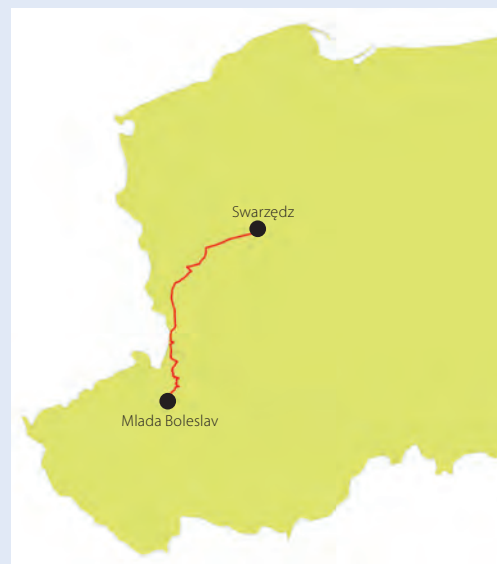
STS Centrum Dystrybucji Samochodów Sp. z o.o.



Skoda Auto Polska S.A.
Monika Dąbrowska
Kierownik Zespołu PR

Telefon +48 61 87 32 455
Fax +48 61 87 32 433

Monika.Dabrowska@skoda-auto.pl
www.skoda-auto.pl



To się opłaca

Skoda Auto Polska S.A. do realizacji dostaw samochodów z fabryki w Mlada Boleslav (Czechy) do Polski wykorzystuje tylko i wyłącznie transport kolejowy – samochody na specjalistycznych wagonach kolejowych pokonują trasę Mlada Boleslav – Frydlant – Zawidów – Poznań – Swarzędz, gdzie trafiają do centrum dystrybucyjnego pojazdów. Najważniejszy powód dla którego zdecydowano się wykorzystywać tę gałąź transportu jest bardzo prosty – przede wszystkim redukcja kosztów przewozu. Warty podkreślenia jest także korzystny układ szlaku kolejowego, dzięki czemu zapewniona jest szybka dostawa pojazdów z fabryki w Mlada Boleslav, bezpośrednio do centrum dystrybucji samochodów w Swarzędzu. Kolejny powód dla którego wybrano transport kolejowy to dbałość o środowisko naturalne, która w Skodzie przejawia się nie tylko produkcją ekologicznych samochodów, które umożliwiają uzyskanie dużych oszczędności w zużyciu paliwa, a tym samym zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery, ale także poprzez wybór ekologicznych gałęzi transportu do realizacji dostaw swych pojazdów. W tym przypadku wybór transportu kolejowego wpisuje się idealnie w politykę całego koncernu.

Razem można więcej

Skoda Auto Polska decydując się na wykorzystanie transportu kolejowego nie musiała ponieść żadnych dodatkowych inwestycji. Konieczność ta spadła na operatora logistycznego – STS Centrum Dystrybucji Samochodów Sp. z o.o., z którym to SKO-

DA współpracuje od początku. Firma STS wybudowała bocznice kolejową oraz rampę rozładunkową z której samochody trafiają bezpośrednio na plac składowy. Dzięki takiemu rozwiązaniu cały 400 kilometrowy odcinek pomiędzy fabryką w Mlada Boleslav, a centrum dystrybucyjnym w Swarzędzu pokonywany jest tylko drogą kolejową, bez konieczności przeładowywania samochodów na pojazdy ciężarowe, co redukuje koszty oraz minimalizuje ewentualne straty wynikające z uszkodzeń. Do realizacji dostaw wykorzystywane są specjalne wagony kolejowe, przystosowane do przewozu samochodów – tzw. platformy dwupoziomowe. Podkreślić w tym miejscu należy, że przewieziony koleją roczny wolumen pojazdów SKODA, wymagałby użycia ponad 3000 samochodów ciężarowych.

Obopólne korzyści

Wykorzystanie transportu kolejowego do realizacji dostaw ma korzyści zarówno dla firmy jak i dla całego społeczeństwa. Dla Skody Auto Polska korzyści oznaczają przede wszystkim oszczędności finansowe, co ma kluczowe znaczenie na obecnym silnie konkurencyjnym rynku. Dla społeczeństwa natomiast, korzyścią jest mniejsza ilość ciężarówek na drogach, co przejawia się mniejszą emisją dwutlenku węgla do środowiska, a także większym bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Bez pyłu, bez korków: magiczne słowo brzmi „black-boxX”

Koks odlewniczy z Wałbrzycha do terminalu Renu-Ruhry

Pylący ładunek na polskich autostradach – wywrotka z koksem odlewniczym. Normalnie taki ładunek masowy winien być przewożony taborem kolejowym, jednak w roku 2009 można było zaobserwować bardzo wiele takich ładunków przewożonych z Polski do Niemiec transportem drogowym. Rok później postanowiono zakończyć te praktyki. Przedsiębiorstwo logistyczne Neska Intermodal opracowało multimodalną koncepcję transportową, której zadaniem było skierowanie takich ładunków z powrotem na tory kolejowe.

Brudna sprawa

Historia transportów koksu związana była początkowo z taborem kolejowym, następnie doszło do toksycznego związku z transportem drogowym, by ostatecznie powrócić na właściwe tory. Pierwotnie koks odlewniczy dla przedsiębiorstwa ThyssenKrupp Metallurgical Products transportowany był z Polski do Zagłębia Ruhry przy użyciu zwykłych wagonów kolejowych. Na miejscu następował wyładunek na hałdę, załadunek na wywrotki i transport do klienta końcowego. W wyniku jednak przeładunku z wagonów na skład oraz ze składu na wywrotki konieczne było ponowne przesiewanie koksu w celu zapewnienia wymaganej jakości tego wrażliwego surowca. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym transport kolejowy był fakt, iż proces przeładunku z wagonów na samochody wiązał się z bardzo dużym zapyleniem. Z tego też powodu ThyssenKrupp zdecydował się na tzw. transport „door-to-door” bez konieczności przeładunku. W skrócie wyglądało to tak: zamiast stacji końcowej, składu pośredniego i transportu kolejowego transport drogowy z wykorzystaniem wywrotek z Polski do Niemiec. Brak zapylenia podczas przeładunku, brak pogorszenia jakości ładunku, za to jednak korki na bardzo obciążonej trasie Wschód-Zachód, kłopoty w łańcuchu logistycznym oraz problemy w wydajnym kierowaniu terminalem. Do tego jeszcze problemy w komunikacji z polskimi kierowcami, którzy często nie władali biegle językiem niemieckim. „Krótko mówiąc: musieliśmy znaleźć inne rozwiązanie”, wspomina Frank Holz, prokurent w firmie ThyssenKrupp Metallurgical Products. „Przewoziliśmy już nasze produkty koleją i samochodami - być może nadszedł już czas, by stworzyć jakieś uniwersalne rozwiązanie na bazie tych dwóch?” kontynuuje Frank Holz.



Produkt

koks odlewniczy

Przeniesiony tonaż

75.000 t rocznie, odpowiada 3.000 ciężarówek

Przedsiębiorstwo

ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH

Motywacja do przeniesienia

Punktualność, lepsze zarządzanie łańcuchem logistycznym, ochrona ładunku

Termin przeniesienia

Luty 2010

Trasa przewozu

Wałbrzych (Polska) – Duisburg (Północna Nadrenia-Westfalia, Niemcy)

Długość trasy

ok. 900 km

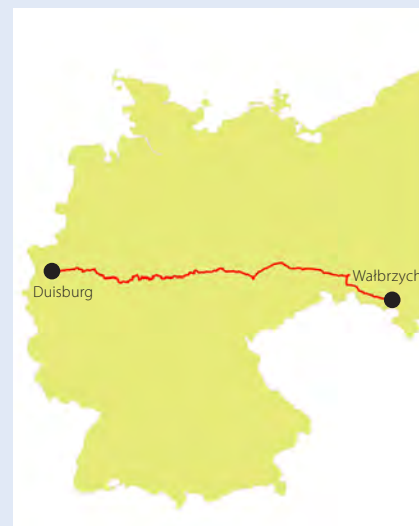
Operator logistyczny

PKP Cargo S.A. i TXLogistik AG (Traktion), Neska Intermodal c/o Rhein-Ruhr Terminal Rhein- Ruhr Terminal Gesellschaft für Container- und Güterumschlag mbH (Konzeption und Containerlogistik)



Thyssen Krupp Metallurgical
Products GmbH
Frank Holz
Prokurent

Telefon +49 201 844 56 3971
Fax + 49 201 844 56 3970
frank.holz@thyssenkrupp.com
www.tkmetpro.com



“black-boxX” to kontener typu Open-Top

Rozwiązaniem opisanych problemów jest multimodalna koncepcja transportowa opracowana przez firmę Neska Intermodal, przedsiębiorstwo koncernu Imperial Logistics Gruppe, we współpracy z firmą ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH. Ralf Kirion pełni funkcję Menedżera ds. Logistyki w firmie Neska Intermodal. Wedle jego słów sercem koncepcji jest wysoki na 30 stóp kontener specjalny („black-boxX”), którego zadanie polega na zapewnieniu optymalnego stosunku masy do objętości podczas transportu lekkiego koksu. Kontener jest otwarty od góry (tzw. typ „Open-Top”). Ten rodzaj kontenera umożliwia realizację całopociągowych przewozów towarowych, dzięki czemu wyeliminowany zostaje etap przeładunku oraz składowania pośredniego. Od stycznia 2010 na odcinku pomiędzy Wałbrzychem i Duisburgiem krąży 150 takich kontenerów. Zmiana środka transportu następuje dopiero po 900 kilometrach na terminalu w Renne-Ruhrze, tym samym ostatni odcinek, maksymalnie 100 km, realizowany jest przy użyciu transportu drogowego świadczonego przez miejscowych przewoźników. Nowe rozwiązanie jest z jednej strony przyjazne dla produktu, z drugiej natomiast gwarantuje terminowe dostawy do klientów, wyjaśnia Frank Holz.

Nowa koncepcja logistyczna transportu szynowego zyskuje zwolenników

Koks odlewniczy załadowany zostaje u producenta, w koksowni „Victoria” w Wałbrzychu (Polska) bezpośrednio do 54 czarnych kontenerów. Każdy kontener może pomieścić 27 ton koksu odlewniczego. Jako całopociągowy przewóz towarów, czarne kontenery przewożone są przez polskiego przewoźnika kolejowego

PKP Cargo S.A. do granicy Niemiec, skąd ładunek przejmowany jest przez firmę TXLogistik i transportowany aż do terminala Renne-Ruhr. Rocznie wysyłanych jest z Polski do Niemiec 50 takich składów. W miejscu docelowym kontenery przeładowane zostają za pomocą dźwigów, tzw. reachstacker, na samochody ciężarowe, którymi kierują lokalni usługodawcy rozwożący ładunek do klientów końcowych na terenie Północnej Nadrenii-Westfalii. Precyzja dostawy jak w zegarku!

Za pomocą tej koncepcji przesyłanych jest rocznie ponad 75.000 t koksu odlewniczego. Ralf Kirion wylicza zalety: „Koncepcja multimodalna jest o wiele bardziej ekonomiczna i przyjazna dla środowiska, aniżeli zwykły transport drogowy. Z obciążonej komunikacyjnie osi Wschód-Zachód znika corocznie ponad 6.000 transportów ciężarowych, wedle naszych wyliczeń to odciążenie rzędu 5,6 mln przejechanych kilometrów.” Ponadto pozwala to chronić wrażliwy ładunek, jakim jest koks, cieszy się Frank Holz i dodaje: „Odpada także problem składu towaru masowego. Tym samym udało się połączyć w nowym rozwiązaniu największe zalety poprzednich systemów. Nowa koncepcja okazała się znakomitą odpowiedzią na wyzwania.”

W celu jeszcze lepszego wykorzystania dostępnego potencjału w przyszłości szuka się obecnie ładunku na drogę powrotną z Niemiec do Polski. Planowane są też dalsze przewozy z wykorzystaniem kontenerów „black-boxX”, m.in. do Czech oraz do innych niemieckich miejscowości. Magiczne słowo brzmi „black-boxX”.



Instytut Logistyki i Magazynowania

Instytut Logistyki i Magazynowania
ul. Estkowskiego 6
61-755 Poznań

T: +48 61 850 48 90

F: +48 61 852 63 76

e-mail: office@ilim.poznan.pl

www.ilim.poznan.pl

Instytut Logistyki i Magazynowania pełni rolę polskiego centrum kompetencji w zakresie logistyki i gospodarki elektronicznej. Realizuje prace badawczo-rozwojowe i usługi doradcze podnoszące efektywność funkcjonowania przedsiębiorstw i całych łańcuchów dostaw. Jako organizacja krajowa GS1 zarządza systemem GS1 skupiającym 18 tysięcy przedsiębiorstw w Polsce. Wspiera uczestników systemu w efektywnym wdrażaniu globalnych standardów i nowych zastosowań opartych między innymi na kodach kreskowych. Aktywnie działa w europejskiej przestrzeni badawczej w roli koordynatora i partnera projektów finansowanych z funduszy Unii Europejskiej.

Konsekwentnie rozwija kompetencje w zakresie e-gospodarki i podejmuje rolę głównego wykonawcy programów rządowych związanych z rozwojem handlu elektronicznego i e-administracji w Polsce. Współpracuje z lokalnymi i krajowymi instytucjami gospodarczymi oraz działa w licznych stowarzyszeniach branżowych. Pozyskaną wiedzę upowszechnia na łamach własnego czasopisma „Logistyka”, w ramach publikacji książkowych, na portalach internetowych oraz podczas organizowanych kongresów, seminariów i szkoleń. Prowadzi certyfikację logistyków i jest inicjatorem powołania pierwszej wyższej uczelni logistycznej w Polsce (Wyższa Szkoła Logistyki).

Swoim klientom zapewnia dostęp do najnowszej wiedzy i innowacyjnych rozwiązań.



ISBN 978-83-63186-20-3



9 788363 186203 >

Broszura powstała w ramach zadań projektu FLAVIA (www.flavia-online.de).

Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.