

Transport & Logistyka

KOMENTARZ

Są powody do pochwał



WOJCIECH JURKIEWICZ
Prezes Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych

Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych pozytywnie ocenia projekt Uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023”.

Z dużym zadowoleniem odnotowujemy dążenia do zawarcia tzw. kontraktu wieloletniego na lata 2015-2023 na utrzymanie polskiej sieci kolejowej. Kwota 38 mld zł (do 2023 r.) oznacza istotny wzrost nakładów państwa na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Dotychczasowy model, w którym wysokość dotacji na utrzymanie infrastruktury kolejowej jest ustalana co roku, nie sprawdził się; dotacje utrzymaniowe były zbyt niskie w stosunku do potrzeb. Z jednej strony prowadziło to do wzrostu stawek dla przewoźników, a z drugiej powodowało degradację nieremontowanych linii. Objęcie utrzymania infrastruktury programem wieloletnim zapewni pieniądze na utrzymanie i remonty torów w 8-letniej perspektywie, co pozwoli lepiej planować prace na torach.

Wobec konieczności nadrobienia wieloletnich (szacowanych na 50 mld zł) zaniedbań nawet tak znaczne kwoty mogą się okazać niewystarczające. Stanowczo sprzeciwiamy się ewentualnym próbom zmniejszania wartości programu (o możliwości takiej wspominał niektórzy eksperci). Warto podkreślić zapisy Dyrektywy 34/2012/WE, która nakazuje państwu członkowskim bilansowanie działalności zarządcy infrastruktury, dlatego już warto zadbać o rzetelne szacunki potrzeb remontowo-utrzymawczych. Zauważamy, że obliczenia przeprowadzone przy założeniu planowanej fizycznej likwidacji i stopniowej degradacji ponad 3 tys. km linii, na co nigdy nie było publicznej zgody, a próba podjęcia działań likwidacyjnych spotkała się ze sprzeciwem organizacji branżowych, związkowych, ekspertów i społeczności lokalnych.

Niestety projekt programu nie mówi wprost, jakie parametry mają obowiązywać na poszczególnych odcinkach. W naszej opinii jest to kluczowy aspekt: angażując tak znaczne fundusze należy wskazać, na co konkretnie publiczne pieniądze zostaną wydatkowane. Użytkownicy torów chcą wiedzieć, jakie parametry (prędkości, naciski osiowe, długości składów) będą obowiązywały na poszczególnych odcinkach. Proponowane w projekcie rządowej uchwały wskaźniki procentowe nie informują użytkowników kolei i opinii publicznej, do jakich parametrów mają być wyremontowane poszczególne linie. Stanowczo domagamy się podania tego do publicznej wiadomości. Naszym zdaniem, zasadnym będzie wprowadzenie do programu (i umowy zawartej na jego podstawie) mechanizmu motywującego zarządcę do optymalnego wydatkowania pieniędzy alokowanych w ramach programu. Proponujemy zatem, by corocznie poddawać ewaluacji wykonanie programu na poszczególnych liniach i od tego uzależnić wypłatę premii dla pracowników PKP PLK wszystkich szczebli, a także umożliwić różnicowanie poziomu premiowania w zależności od osiągnięć w ramach poszczególnych regionów. Ewaluacja musi się odbyć przy aktywnym udziale przewoźników – użytkowników infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK. Odpowiednio skonstruowany system premii ma szansę wesprzeć wdrażane przez zarządcę procesy restrukturyzacyjne i jego transformację w kierunku w pełni nowoczesnego i efektywnego przedsiębiorstwa. [MIĘB]

Czas sprinterów

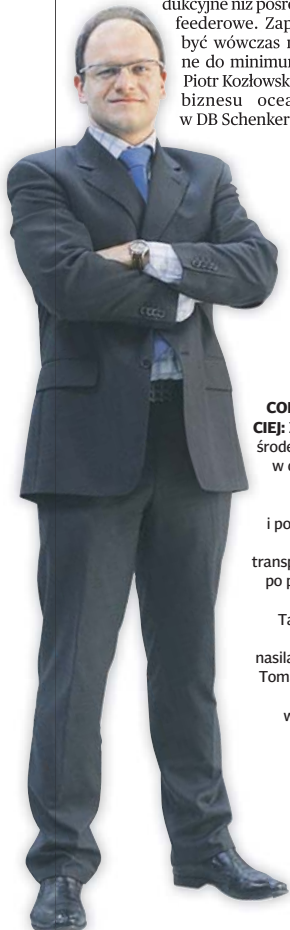
Logistyka Elektronika starzeje się szybciej niż trwa jej oceaniczny transport, więc lata samolotami



Marcin Boltryk
m.boltryk@pb.pl ☎ 22-333-99-20

Bezpośrednio do Polski przyplływają już dwa kontenerowce z Azji. Jednym z tych połączeń żywo zainteresowali się producenci elektroniki, którzy mają w Polsce zakłady montażowe. Zainteresowali się, ale wykorzystują je w bardzo ograniczonym zakresie.

– Przedstawiciele branży elektronicznej wyrażają duże zainteresowanie bezpośrednimi połączeniami oceanicznymi z Azją, w tym ostatnio uruchomionym połączeniem oferowanym przez alians G6. Połączenie bezpośrednie zapewni producentowi zdecydowanie większą pewność czasu dostarczenia części na linię produkcyjną niż pośrednie, tzw. feederowe. Zapasy mogą być wówczas redukowane do minimum – mówi Piotr Kozłowski, dyrektor biznesu oceanicznego w DB Schenker Logistics.



► **SZYBKO, CORAZ SZYBCIEJ:** Zmienia się środek ciężkości w dystrybucji. Przybywa produktów i podzespołów, dla których transport morski po prostu trwa za długo. Ta tendencja będzie się nasilać – uważa Tomasz Sączek, partner w Graphene Partners. [FOT. WWA]

Kontener z zasilaczami

Droga oceaniczną trafiają jednak do Polski tylko wybrane komponenty, w szczególności te, które nie decydują o rynkowym sukcesie produktu. Kontenerowcami przyplynie zatem to, co będzie zadane do użytku dzisiaj i za rok. Przykładem są zasilacze, które można wykorzystać w obecnych i przyszłych modelach. Komponenty, które pod względem technologicznym szybko się starzeją, np. matryce do tabletek lub telewizorów LED, muszą trafić na rynek szybko, bo od tego może zależeć, czy będą nowością na rynku i ile czasu uplynie od wprowadzenia ich na rynek do chwili, gdy konkurencja zaproponuje coś jeszcze bardziej innowacyjnego. Transport drogą oceaniczną trwa długo. Części, które jeszcze w azjatyckim porcie trafiłyby na statek jako najnowsze osiągnięcia techniki, mogłyby stracić ten status zanim znalazłyby się w polskiej montażowni.

Drogich i szybko starzejących się technologicznie komponentów nie oplaca się transportować statkiem, mimo że to najtańsza forma transportu z Azji. Pierwszy powód to wspomniany już czas „przydatności” nowoczesnych części, drugi – konieczność zamrożenia kapitału. Transport z Azji do Europy drogą oceaniczną oznacza zamrożenie kapitału na minimum 40 dni (6-10 dni drogą lotniczą i kilkanaście kolejaj).

– Jeśli doliczymy do tego czas potrzebny na ostateczny montaż, dostawę do finalnego klienta i określony termin zapłaty za fakturę, może to być nawet ponad 100 dni. A to już poważne wyzwanie dla całej firmy – zauważa Marcin Bryjak, menedżer ds. kluczowych klientów w DB Schenker Logistics.

Takie komponenty jak procesory, karty graficzne, czy zawansowane układy scalone są kosztowne i bardzo wrażliwe na czas dostawy. Jako że są niewielkie, niemal zawsze ich transport odbywa się drogą lotniczą. Dla części i komponentów większych gabarytowo producenci znaleźli inne rozwiązanie – to funkcjonujące od kilku lat połączenia kolejowe z Chinami.

– Pierwsze regularne składy przeznaczone były dla Automotive. Kolejną branżą, dla której wdrażano rozwiązania kolejowe, to branża elektroniczna. Jej przedstawiciele przyczynili się do powstania tzw. ogólnodostępnych połączeń kolejowych. Obecnie dostępne są składy całopociągowe z Chongqing, Chengdu, Suzhou, Zhengzhou, Harbin, Tianjin i Pekinu – mówi Grzegorz Zdybel, p.o. szefa logistyki kolejowej i przewozów intermodalnych w DB Schenker Logistics.

Tempo coraz szybsze

Technologie rozwijają się coraz szybciej i tym samym coraz szybciej się starzeją. Zapotrzebowanie na szybszy niż morski transport rośnie. W latach 2013-14 uruchomiono połączenia między Chongqing w południowo-zachodnich Chinach

a Duisburgiem oraz Zhengzhou w centralnych Chinach a Hamburgiem.

– W listopadzie 2014 zainaugurowano kolejne połączenie z Yiwu do Madrytu. Wszystkie wspomniane linie biegną przez Chiny, Kazachstan, Białoruś i Polskę i mają ponad 10 tys. kilometrów długości – mówi Jacek Olszewski z Miebach Consulting.

Czy więc kolej stanowi liczącą się konkurencję dla transportu morskogo?

– Jeszcze chyba nieprędko. Logistyka jest skomplikowana, kontenery muszą być wielokrotnie przeładowywane z wagonu na wagon: na przykład wspomniany transport z Chin do Hiszpanii wymaga przeładunku kontenerów na granicach Kazachstanu, Polski i Hiszpanii. Skład kolejowy zabiera za jednym razem kilkadziesiąt kontenerów, podczas gdy kontenerowiec ma ich na pokładzie od ośmiu do nawet 18 tysięcy. Transport morski jest nadal znacznie tańszy, chociaż kolej szybsza. Kontener wędruje Jedwabnym Szlakiem z Chin do Europy około 15 dni, podczas gdy droga morską zabiera 30-40 dni. Dłatego na razie szlakiem kolejowym wędrują z Chin głównie drogie produkty elektroniczne, a drogą powietrzną części samochodowe – mówi Jacek Olszewski.

Problem z serwisem

W ostatnich latach producenci z branży AGD bardziej niż inni szukają oszczędności. Poszukiwania te dotycząją również produkcji.

– Obniżenie jakości części sprzętu tłumaczone jest jako dbałość o zadowolenie klienta. Czasy pralek i lodówek, które bezproblemowo funkcjonowały kilkanaście lat dawno minęły. Producenci unikają utrzymywania zapasu części zamiennych w licznych magazynach w wielu krajach. Preferują model jednego magazynu centralnego, który obsługuje wiele rynków. Szybka dostawa kurierska części zamiennych np. do zepsutej lodówki latem jest bardzo ważnym czynnikiem dbałości o klienta – zauważa Tomasz Sączek, partner w Graphene Partners.

Szybkość pojawiania się na rynku nowych modeli powoduje, że zarządzanie zapasem części zamiennych staje się coraz większym wyzwaniem.

– Ze względu na odległość i w pogoni za czasem transport lotniczy części zamiennych staje się chlebem powszednim. Transport części zamiennych musi wygrać w wyścigu z pojawieniem się nowego modelu w sprzedaży. Smaczku dodaje to, że w dobie coraz większej popularności internetu rzeczy można przypuszczać, że niebawem w ramach oszczędności czasu lodówki same sobie będą zamawiać części zamienne przez internet jak tylko stwierdzą taką potrzebę – dodaje Tomasz Sączek.

Marcin Bryjak podkreśla, że sukces osiągnęła firma, które potrafią dywersyfikować dostawy.

– Właściwe połączenie różnych rodzajów transportu to klucz do sukcesu na tym bardzo wymagającym rynku – podsumowuje Marcin Bryjak. [MIĘB]