

Transport & Logistyka

KOMENTARZ

Konie rozstawne



TOMASZ SĄCZEK
interim manager,
ekspert w projektach logistycznych

ostatnio coraz więcej się mówi o rozwoju autonomicznej motoryzacji. Wydaje mi się, że tego typu rozwiązania mogą się sprawdzić w transporcie i logistyce. Co więcej, autonomiczne pojazdy mogą się okazać doskonałym rozwiązaniem niektórych problemów branży transportowej.

Testowane ciężarówki, które jechały w kolumnie, zachowywały między sobą znacznie mniejszy dystans niż pojazdy sterowane przez ludzi i utrzymywały stałe tempo jazdy. Dzięki poruszeniu się w ten sposób zużycie paliwa może być mniejsze o 15 proc. w stosunku do „ludzkiego” sterowania. Oszczędność kilkunastu procent paliwa, to – w skali choćby polskiej branży – miliony zł miesięcznie. Szacuje się, że autonomiczne pojazdy ciężarowe pojawią się na drogach za 5-6 lat. Zanim na dobre tam zagoszczą, minie kolejnych kilka lat. Co nas czeka w najbliższej przyszłości?

System „koni rozstawnych”, czyli skupienie się przy planowaniu transportu na lokalnych przewoźnikach. Każdy przewoźnik zna doskonale swój region i świetnie się po nim porusza. Jest świadom zagrożeń, których może uniknąć (np. niespodziewane ataki imigrantów). Kierowca, który w konkretnym regionie bywa stosunkowo rzadko, nie ma odpowiedniej wiedzy i doświadczenia. Lokalni przewoźnicy to właśnie „koni rozstawne”. Na czym to polega?

Jeden kierowca np. jeździ tylko i wyłącznie na trasie z Warszawy do Poznania. W Poznaniu następuje przebieg naczepty i drugi kierowca jedzie np. z Poznania do Berlina. Upraszczając trochę zagadnienie, możemy przyjąć, że podstawowy moduł jazdy to 4,5 godziny do przerwy. Wystarczy tak zorganizować przepięcie, aby kierowca jechał maksymalnie 4,5 godziny. Kierowca, który pozostawił naczeptę w Poznaniu, zabiera kolejną i wraca do Warszawy. Reasumując, czas przejazdu w dwie strony to umownie 9 godzin. Dodatkowym atutem systemu „koni rozstawnych” jest to, że kierowcy nocują w swoich domach i spędzają więcej czasu z rodziną, co jak wiemy jest sporym czynnikiem w przypadku transportu międzynarodowego.

Taki system pozwala na dokładne wyliczenie kosztów i dochodowości każdego odcinka trasy. Warto podkreślić, że przy długich trasach samochody często więcej stoją niż jada. System „koni rozstawnych” wymaga dobrego planowania i dobrej koordynacji całego procesu (wymiana kierowców, miejsca przebiegu naczepty itp.), ale daje nieporównywalnie lepsze efekty i przekłada się na wzrost zyskowności transportu w porównaniu z modelem tradycyjnym. Większa zyskowność to również okazja do większych zarobków dla kierowców. Na pierwszy rzut oka ten system może się wydawać niemożliwy do wdrożenia, ale są już przykłady wdrożeń, które przyniosły wymierne korzyści.

System „koni rozstawnych” to też przykład klastra transportowego. Wnioskuje więc, że znów o klastrach w transporcie zrobi się głośno jako o rozwiązaniu pozwalającym na łagodzenie skutków nieprzewidywalnych zdarzeń i sposobie na ograniczenie ryzyka w transporcie międzynarodowym. [MIB] ©

Trzeba przejechać przez kryzys

Zamieszanie z imigrantami w Europie wpływa na łańcuch dostaw i często zwiększa koszty przewozu.

Firma BSI policzyła, że wynikające z działań imigrantów w 2015 r. opóźnienia dostaw lub zniszczenie towarów kosztowały brytyjską gospodarkę miliard dolarów. A takie problemy dotyczą przecież nie tylko tamtejszych firm. Zbigniew Nowik, prezes OT Logistics, informuje, że w związku z napływem imigrantów kilka krajów wprowadziło ściślejsze kontrole na granicach.

– Wydułża to czas dostawy towarów i sprawia, że jego dokładne planowanie staje się ryzykowne. Najbardziej odczuwają to przewoźnicy kołowi, którzy starają się zmniejszyć to ryzyko, planując transport przez miejsca, w których możliwość powstania wąskiego gardła jest najmniejsza. Najczęściej jednak nie są to najefektywniejsze połączenia, więc rosną koszty dostaw i ostatecznie odbijają się na końcowym odbiorcy. W biznesie logistycznym utrzymywanie towarów w ruchu zmniejsza koszty, a każde zatrzymanie dostawy, zwłaszcza na trudny do oszacowania okres, powoduje ich szybki wzrost – mówi Zbigniew Nowik.

Kłopotliwy tunel

Największe problemy są koło francuskiego miasta Calais, gdzie jest terminal promowy, kolejowy i wjazd do eurotunelu łączącego Francję z Wielką Brytanią. Także polscy kierowcy informowali, że imigranci próbują na różne sposoby dostać się na Wyspy.

– W Calais dochodzi do agresji imigrantów, którzy chcą się przedostać do Wielkiej Brytanii w ciężarówkach. Podobnie jest po drugiej stronie Kanału – w Dover, gdzie kierowcy są karani za nielegalny przewóz imigrantów i gdzie – z powodu utrudnionego przejazdu we Francji – okazuje się, że przekroczyli przepisy o czasie pracy – opowiada Janusz Nózka, dyrektor floty w Rohlfing Suus Logistics.

Zbigniew Nowik przyznaje, że najgorzej jest w okolicy eurotunelu łączącego Calais i Dover, ale podobne problemy zdarzają się na granicach między Austrią i Niemcami oraz między Danią i Szwecją.

Firmy logistyczne próbują zniwelować opóźnienia i zagrożenia transportu.

– Żeby ograniczyć ryzyko opóźnienia dostaw, staramy się ustalać z klientami dłuższy czas realizacji zleceń na trasach, na których są problemy. Natomiast koszty uszkodzenia towaru staramy się ograniczać, zachęcając klientów do dodatkowego ubezpieczenia przesyłek, ponieważ nie wszystkie standardowe polisy obejmują takie ryzyko – mówi Janusz Nózka.

Dodaje, że wobec wzrostu kosztów logistycznych najważniejsza staje się terminowość dostaw, a w Calais i Dover kierowcy stoją w ogromnych kolejkach, co dla operatora oznacza dodatkowe koszty ponoszone na rzecz klienta. Poza tym przewoźnicy mniej wykorzystują swój tabor, co powoduje wzrost kosztów stałych.

Konieczne zmiany

Nic na razie nie wskazuje na to, aby kryzys migracyjny został szybko zażegnany. Unia nie



► NIEBEZPIECZNE MIEJSCA:

Najgorzej w związku z działaniami imigrantów jest w okolicy eurotunelu łączącego Calais i Dover, ale podobne problemy zdarzają się na granicach między Austrią i Niemcami oraz między Danią i Szwecją – mówi Zbigniew Nowik, prezes OT Logistics. [FOT. ARC]

ma na to pomysłu. A jakie pomysły mają firmy logistyczne? Zbigniew Nowik zaznacza, że dla OT Logistics transport kołowy to mały odsetek działalności, dlatego firma nie odczuwa negatywnych skutków problemów z imigrantami.

– Mamy bardzo zdwersyfikowaną działalność opartą głównie na transporcie rzeczonym, kolejowym oraz morskim. Zmiany, które wpływają na nasz biznes, zwłaszcza w portach, są związane raczej ze światowym spowolnieniem na rynku surowców, związanym z sytuacją w Chinach i Rosji. Wyprzedzając te zmiany, nasza nowa strategia za-

kląda zwiększenie naszego udziału w transporcie w rynku agro i budowę kanału logistycznego opartego na portach morskich, rzekach i kolei w kierunku państw basenu Morza Śródziemnego i dalej Bliskiego Wschodu – informuje Zbigniew Nowik.

Jego zdaniem odpowiedzią na ryzyko związane z kryzysem migracyjnym jest właśnie zwiększenie udziału w transporcie rzeczonym i kolejowym.

– Te rodzaje transportu są zresztą efektywniejsze kosztowo i mniej negatywnie oddziałują na środowisko niż transport kołowy. Innym rozwiązaniem jest transport lotniczy, ale jest znacznie droższy. Część firm stosuje też zaawansowane systemy informatyczne, które pozwalają na bieżąco monitorować ładunki i szybko zmienić trasę, jeśli powstaną zatory na granicach albo inne nieprzewidywalne zdarzenia – opowiada Zbigniew Nowik.

Janusz Nózka liczy natomiast na działania polskich władz i organizacji.

– Pokładamy nadzieję w polskiej i europejskiej administracji państwowej, szczególnie licząc na Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, które monitoruje w tej sprawie w Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Znaczną część przewoźników w Europie to polskie firmy, dlatego zależy nam na mocniejszym wsparciu przez władze. Branża transportowa sama sobie nie poradzi z tym problemem, bo nie dysponuje odpowiednimi możliwościami i narzędziami – podsumowuje Janusz Nózka. ©

Rafał Fabisiak
r.fabisiak@pb.pl • 22-333-99-32

Toyota najdroższą marką motoryzacyjną

Japoński koncern ponownie trafił do grona 100 najdroższych marek świata.

Ranking Best Global Brands, przygotowywany przez firmę Interbrand, to lista 100 najcenniejszych światowych marek. Toyota jest pierwszą wśród motoryzacyjnych. Z wartością oszacowaną na 55,6 mld USD, uplasowała się na piątym miejscu rankingu, w którym ujęto 15 marek motoryzacyjnych.

Wartość Toyoty wzrosła o 9 proc. w porównaniu z rokiem 2015. W związku z tym japońska marka awansowała z szóstego na piąte miejsce. Wyprzedzają ją tylko takie tuzy jak Apple (178,1 mld USD),

Google (133,2 mld USD), Coca-Cola (73,1 mld USD) i Microsoft (72,8 mld USD). Wzrost wartości marki Toyota zawdzięcza przede wszystkim intensywnym inwestycjom w najnowocześniejsze technologie, głównie z zakresu bezpieczeństwa oraz innowacyjnych napędów, a także systematycznemu umacnianiu przewagi w dziedzinie aut hybrydowych.

Największy wzrost wartości marki w branży motoryzacyjnej zanotował w tym roku Nissan (22 proc.), a największy spadek (o 9 proc.) Volkswagen. Ciekawostką jest debiut w Best Global Brands marki Tesla (elektryczne samochody). Która z wartością oszacowaną na 4 mld USD znalazła się na setnym miejscu. [MIB] ©

Marki motoryzacyjne w rankingu			
Marka	Miejsce w rankingu	Wartość (mld USD)	Zmiana w porównaniu do edycji 2015 (proc.)
Toyota	5	53,58	+9
Mercedes-Benz	9	43,49	+18
BMW	11	41,53	+12
Honda	21	22,1	-4
Ford	33	12,9	+12
Hyundai	35	12,5	+11
Audi	38	11,8	+14
VW	40	11,4	-9
Nissan	43	11	+22
Porsche	50	9,5	+18
KIA	69	6,3	+12
Land Rover	78	5,7	+11
Harley-Davidson	80	5,5	+1
MINI	88	4,9	+18
Tesla	100	4,0	nowa w rankingu

Źródło: Best Global Brands 2016