

Logistyka chrupiącego bochenka

Pierwszy bochenek chleba trafił do poznaniaków 30 listopada 1908 roku, kiedy to zaczęła działać spółdzielnia piekarska założona przez kupców z Towarzystwa Handlowego Wiktuałów. Od 1 stycznia 1997 roku spółdzielnia funkcjonuje pod nazwą FAWOR. Obecnie spółdzielnia należy do największych lokalnych dostawców pieczywa w Wielkopolsce. Według przeprowadzonych badań, firma obsługuje ponad 1/4 rynku, dostarczając świeże pieczywo klientom w Poznaniu, Swarzędzu, Kostrzynie Wlkp. Tarnowie Podgórnym, Puszczykowie, Komornikach, Suchym Lesie i Czerwonaku.

Chleb jest produktem specyficznym. Należy do grupy wyrobów, które charakteryzują się bardzo krótkim okresem przydatności do spożycia. Aby pieczywo posiadało swoje podstawowe walory – charakterystyczny zapach, smak i brązowo-złoty kolor, nie można dodawać do niego środków konserwujących. To jednak sprawia, że chleb nie nadaje się do spożycia po zbyt długim przechowywaniu, a więc musi zostać dostarczony do klienta zaraz po wyprodukowaniu. Klient musi otrzymać produkt dobrej jakości, świeży, pachnący, a najlepiej – jeszcze ciepły. Każdego ranka, gdy większość sklepów wciąż jeszcze strzeżę żelazne sztaby i kłódki, na ulice wyjeżdża flota białych ciężarówek z charakterystycznym żółtym logo Fawora...

Najpierw chleb pakowany

Klientów Fawora można podzielić na dwie grupy – sklepy detaliczne oraz tzw. klientów instytucjonalnych, czyli wszystkie te placówki, które w ramach swojej działalności prowadzą żywienie zbiorowe. W skład pierwszej grupy klientów wchodzi zarówno małe sklepy ogólnospożywcze jak i całe sieci sklepów, począwszy od supersamów a skończywszy na hipermarketach (Fawor współpracuje między innymi z PSS „Społem”, Jumbo, Biedronką, Netto, Auchan, Tesco, siecią „Piotr i Paweł”, Real, Makro, Selgros, Lewiatan, Chata Polska, „Sklepy Familijne” itd.) W wielu sklepach spożywczych spółdzielnia posiada swoje stoiska z regałami firmowymi, a także piece do odpieku półproduktów, co bardzo ułatwia i przyspiesza dystrybucję

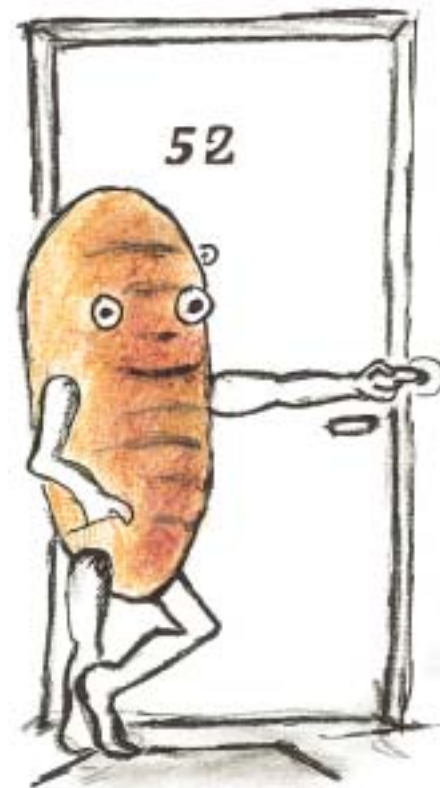
wyrobów. Do drugiej grupy klientów zaliczają się Domy Pomocy Społecznej, szpitale, Straż Pożarna, Policja, Zakłady Karne, jednostki wojskowe itp. Przedstawiciele tej grupy zobowiązani są do przeprowadzenia przetargu na dostawy. W sumie każdego dnia Fawor obsługuje ponad 1200 klientów. Dla 90% z nich jest pierwszym dostawcą (najwcześniejsza dostawa świeżego pieczywa – jeszcze przed otwarciem sklepu), a wielu dostarcza pieczywo również w południe.

Stacjonarna infrastruktura logistyczna firmy obejmuje jedenaście piekarni „rzemieślniczych”, w których chleb jest formowany i przygotowywany do produkcji ręcznie, dwie specjalistyczne piekarnie przemysłowe, mające własną linię mechaniczną do produkcji pieczywa (produkcja manualna została ograniczona do minimum) oraz trzy ciastkarnie. Spółdzielnia Fawor posiada 60 samochodów dostawczych, w większości są to samochody Lublin i Ford, o ładowności na poziomie dwóch ton, które obsługują około 80 tras.

Piekarnie rozpoczynają pracę o godzinie 20.00 (dlatego też pierwsza zmiana w piekarni to zmiana nocna). W pierwszej kolejności produkowane jest pieczywo, które zostanie szczelnie opakowane, dzięki czemu jego przydatność do spożycia wzrasta o kolejną dobę. Jednak pieczywo pakowane stanowi tylko około 16 – 18% wszystkich wyrobów. Podczas gdy ta partia chleba stygnie w magazynie leżakując na regałach, piekarnie przygotowują resztę produkcji zgodnie z zamówieniem.



Linia mechaniczna do produkcji chleba



Ciepły – nawet zimą

Zbyt wysoka, lub zbyt niska temperatura powietrza mogłaby negatywnie wpłynąć na jakość pieczywa. Samochody, którymi dysponuje spółdzielnia – przede wszystkim marki Lublin i Ford Transit – posiadają izotermiczne nadwozia, które chronią ładunek przed nagłymi zmianami temperatury. Dodatkowo kilkanaście pojazdów wyposażono w agregaty, które utrzymują temperaturę w skrzyni ładunkowej na stałym poziomie. Dzięki ta-



Pieczyno wyjęte prosto z pieca stygnie na regałach

kiemu rozwiązaniu chleb dostarczany do sklepu nie będzie zmarznięty. Wybór pojazdów o ładowności do 2 ton nie jest przypadkowy. Samochód o zbyt małej ładowności zmuszałby do zweryfikowania trasy i znacznego jej skrócenia, co znów wiązałoby się z koniecznością wypuszczenia do miasta większej ilości pojazdów (lub zrezygnowania z niektórych odcinków), pojazd o ładowności zbyt dużej miałby problemy z manewrowaniem w ciasnych ulicach miasta, a także potrzebowałby więcej czasu, by dotrzeć do klientów. Obydwie alternatywy naraziłyby firmę na niepotrzebne koszty.

– Rozwiązanie, które wybrała nasza firma, jest najbardziej optymalne – mówi Janusz

Adamek, Dyrektor Handlowy. – *Chcemy działać według zasady „jak najwięcej w jak najkrótszym czasie”.*

Samochody garażują przy piekarniach w różnych miejscach miasta. Brak centralnej bazy sprzyja możliwości błyskawicznej obsługi uszeregowanej listy klientów. Pierwsze samochody wyjeżdżają już między godziną drugą a trzecią rano. Kierowcy rozwożą do piekarni tzw. „asortyment specyficzny”, czyli produkt, który powstaje tylko w jednej piekarni (system naczyń połączonych) oraz dostarczają zamówiony chleb do sklepów, które wyposażone są w komory przyjęć. Chleb, ładowany po sześć sztuk, przewozi się w specjalistycznych, przewiewnych pojemnikach, które

dobrze zabezpieczają produkt przed uszkodzeniami mechanicznymi. W następnej kolejności obsługiwane są sklepy, które rozpoczynają pracę wczesnym rankiem i nie posiadają komór przyjęć. Największa trudność polega na ustaleniu najbardziej efektywnego ułożenia planu trasy tak, by kierowca nie musiał kilka razy pokonywać tej samej drogi.

Codzienny monitoring

Kierowcy dostarczając pieczywo do drobnego klienta (sklepy spożywcze), zbierają jednocześnie zamówienia na kolejne dni oraz przyjmują ewentualne zwroty z dnia poprzedniego. Samochody wracają z obsługiwanych tras około godziny ósmej – dziewiątej. Część z nich ponownie rusza do miasta, tym razem dostarczając świeży chleb klientom instytucjonalnym (w zależności od indywidualnych umów z instytucjami, dostawa ma miejsce przed południem – zapas na bieżący dzień lub popołudniu – dostawa z przeznaczeniem na dzień następny). Ustalaniem planu dostaw dla hipermarketów zajmują się przedstawiciele handlowi. Doświadczenie, znajomość klienta oraz wieloletnia obecność na rynku sprawiają, że korekty w planie dostaw występują niezmiernie rzadko. Mimo to Fawor codziennie monitoruje wielkość i rodzaj dostaw, aby zapobiec nadprodukcji.

Dużym atutem spółdzielni jest system tak zwanych dostaw awaryjnych. Każdego dnia, po zakończeniu standardowej obsługi tras (około godziny 13.00), dwa lub trzy samochody zostają przygotowane na dostawy interwencyjne. Klient może telefonicznie zamówić dodatkową partię bochenków chleba lub bułek i spokojnie czekać, aż w niedługim czasie pojawi się biała ciężarówka z żółtym logo. Na dostawach interwencyjnych „schodzi” dziennie ponad dwieście sztuk pieczywa. W wypadku dużych zamówień, wynikłych z racji długiego weekendu bądź też świąt) Fawor wypuszcza w trasę większą ilość pojazdów. Chleb jest produkowany również w nocy z soboty na niedzielę, aby zapewnić świeże pieczywo sklepom, które pracują w te dni. Piekarnie pracują wówczas metodą rotacyjną: przez miesiąc chleb jest wypiekany w piekarni X, kolejny miesiąc należy do piekarni Y, następnie pracuje piekarnia Z itd.



Samochody dostawcze o ładowności do 2 ton są najbardziej ekonomicznym rozwiązaniem

Michał Koralewski ■