



KOMODA – podstawy wspólnej platformy e-logistycznej – w odpowiedzi na politykę transportową Komisji Europejskiej

Europejski przemysł logistyczny jest głównym sektorem gospodarki, reprezentującym 13,3% PKB. Ilość towarów przemieszczanych w obrębie krajów EU-25 znacząco wzrasta, co częściowo związane jest z ogólnym wzrostem PKB, jak również z takimi trendami logistycznymi, jak wzrost znaczenia produkcji relokowanej do tańszych krajów oraz centralizacją pomieszczeń magazynowych, co skutkuje koniecznością pokonania większych odległości pomiędzy halą produkcyjną a klientem końcowym. Udział transportu kolejowego w rynku maleje – ze względu na jego niską elastyczność i brak konkurencyjności – na rzecz stopniowego wzrostu transportu drogowego. Pomimo to, produktywność transportu drogowego spada, co częściowo związane jest z dużym zatłoczeniem na drogach i w efekcie opóźnieniami w dostawach, jak również z wyższymi kosztami operacyjnymi, wynikającymi z przepisów dotyczących limitu czasu pracy kierowców oraz brakiem odpowiednich kierowców. Transport drogowy jest także

silnie związany z ropą naftową (73% zużycia ropy naftowej w Europie przypada na transport), która w ostatnim okresie charakteryzuje się nagłymi wahaniami cen, co z kolei skutkuje nieprzewidywalnymi kosztami paliwa. Transport drogowy ma również znaczący wpływ na środowisko naturalne, odpowiadając za około 6% całkowitej emisji CO₂ w Europie. Również inne zewnętrzne determinanty transportu drogowego, jak hałas, wypadki, zatłoczenie dróg, jakość powietrza i infrastruktury nie pozostają bez znaczenia.

Głównym czynnikiem powodzenia przedsięwzięcia jest rola funkcji logistycznych oraz dostępność do kluczowych informacji, koniecznych do zapewnienia swobodnego przepływu dóbr w łańcuchu dostaw. W październiku 2007 roku Komisja Europejska sformułowała cel dla Europy, aby zwiększyć efektywność oraz stopień integracji i zrównoważenia rozwoju transportu towarowego. Komisja określiła plan działania, który doprowadzić ma do zwiększenia dobrobytu i konkurencyjności Euro-

py, poprawy międzynarodowych zależności społecznych i środowiskowych, zmniejszenia uzależnienia Europy od paliw kopalnych oraz optymalizacji potencjalnych przepływów transportowych na średnich i długich dystansach. Aby umożliwić wdrożenie zaproponowanego planu działania, Komisja ustanowiła finansowanie badań (poprzez 7. Program Ramowy) na rzecz wypracowania wzorców prezentujących możliwość optymalnego połączenia transportu kolejowego, drogowego i wodnego w ramach istniejących głównych korytarzy transportowych, tak, aby uzyskać zrównoważone wykorzystanie istniejących zasobów. Tę pełną i efektywną integrację środków transportu w łańcuchach logistycznych określa się mianem KOMODALNOŚCI.

Zidentyfikowano znaczną grupę istotnych obszarów logistycznych, między innymi e-freight oraz inteligentne systemy transportowe, które powinny zostać poddane szczegółowej analizie. Systemy logistyczne powstawały głównie w celu wsparcia pojedynczych środków transpor-

¹ Andrew Palmer ma 30 letnie doświadczenie w zakresie rozwoju i zastosowania narzędzi modelowania komputerowego, a w szczególności projektowania sieci logistycznych. Jest autorem modelu planowania sieci łańcucha dostaw CAST. Jest członkiem Królewskiego Instytutu Logistyki i Transportu Wielkiej Brytanii – Grupa ds. Transportu Zrównoważonego (*The Chartered Institute of Logistics and Transport in UK, Sustainable Business Transport Group*) oraz współautorem raportu „Uciążliwa ciężarówka”. Jego praca doktorska dotyczyła metod badawczych oceny emisji dwutlenku węgla przy użyciu technik modelujących trasę pojazdu. Prace badawcze A. Palmera nt. zrównoważonej logistyki spotkały się z zainteresowaniem mediów, co zaowocowało szeregiem wywiadów telewizyjnych i publikacjami w gazetach krajowych. Gości z wykładami na wielu uniwersytetach, w tym na Uniwersytecie w Cranfield (*przyp. red.*).

tu i często są one charakterystyczne dla danego kraju, ze względu na różne praktyki i możliwości, istniejące w danym państwie. Poziom złożoności jest wyższy w intermodalnych łańcuchach transportowych, ponieważ różne podmioty odpowiedzialne są za organizację i kontrolę poszczególnych etapów łańcucha transportowego. Powyższe zagadnienia dodatkowo utrudnia fakt wzrastających wymagań klientów, którzy dokładnie określają, co i kiedy chcą otrzymać.

W odpowiedzi na istniejącą sytuację, Komisja Europejska postanowiła sfinansować projekt KOMODA, który rozpoczął się 1 stycznia 2008 roku. Celem projektu jest zdefiniowanie mapy drogowej umożliwiającej rozwój zintegrowanej platformy e-logistycznej, która umożliwi jednolity i zsynchronizowany przepływ towarów, przy pomocy dowolnego środka

transportu, od punktu początkowego do końcowego.

Ze względu na fakt, iż różne podmioty uczestniczą w intermodalnych łańcuchach transportowych, komunikacja staje się utrudniona. Problem ten jednak może być rozwiązany przy pomocy różnych technologii informacyjnych dla zintegrowanych platform, jak na przykład Internet czy EDI. Jako główne cechy charakteryzujące system e-logistyczny, wymienia się: dostarczanie informacji na temat czasów rzeczywistych w łańcuchu dostaw oraz współpracę pomiędzy działaniami w łańcuchu dostaw. Wspólna platforma e-logistyczna umożliwi wymianę dokładnej, rzetelnej informacji pomiędzy uczestnikami łańcuch dostaw, co spowoduje poprawę wykonania operacji logistycznych.

Projekt KOMODA składa się z szeregu działań, wśród których między innymi zo-

stanie przeprowadzony przegląd wszystkich aplikacji logistycznych pod kątem komodalności oraz określenie, czy aplikacje te odpowiadają potrzebom użytkowników i czy istnieją jeszcze przestrzenie, gdzie dodatkowe systemy mogą być wdrożone. Projekt zidentyfikuje również bariery i zagrożenia, które mogą utrudnić wdrażanie otwartej platformy e-logistycznej, a w końcowej fazie realizacji projekt opracuje strukturę / podstawy działania tejże platformy. Obecnie projekt jest w połowie realizacji dwuletniego planu działania, po pierwszej rundzie badania delfickiego na temat aplikacji logistycznych. Kolejne działania projektowe, związane z potrzebami, lukami, barierami i trudnościami, są w trakcie realizacji, a szczególny nacisk kładziony jest na wykorzystanie istniejących komercyjnych i rządowych badań oraz bieżących i przyszłościowych trendów w logistyce.