

Marcin Hajdul

Instytut Logistyki i Magazynowania – Centrum Wiedzy Logistycznej

Analiza możliwości budowy sieci dystrybucji opartej na transporcie kolejowym przez MSP branży meblarskiej

Polska od lat jest uznawana i cenionym producentem mebli w skali europejskiej, a nawet światowej. Jak pokazują statystyki, prawie 80% całej produkcji polskich wyrobów meblarskich trafia na eksport. Analizując wartość eksportu i importu wyrobów meblarskich w państwach Europy Środkowo – Wschodniej, można stwierdzić, iż Polska wyraźnie lokuje się w czołówce rankingu. Szczegółowo ilustruje to tabela 1.

tów eksportowych regionu (drugie miejsce²). Analizując strukturę przewozów wśród przedsiębiorstw branży meblarskiej rejonu Wielkopolski, można stwierdzić, iż większość spośród MSP prowadzi dystrybucję wyrobów gotowych i pozyskuje surowce wykorzystując transport drogowy. Jedynie bardzo duże przedsiębiorstwa obsługujące największych w Europie sprzedawców mebli, takich jak IKEA (Szwecja), Conforama i But (Francja),

cji usług w systemie „door to door”, konkurencyjna cena świadczonych usług, czy elastyczność, ma także kilka znaczących wad. Głównym, dostrzegalnym przez wszystkich użytkowników dróg minusem transportu drogowego jest niewątpliwie **wzmożona kongestia ruchu**. Jak podaje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ruch na drogach w Wielkopolsce w ciągu ostatnich lat wzrósł o ponad 30%. Bezpośrednim efektem rosnącej kongestii ruchu jest pogorszenie się istniejącej infrastruktury drogowej oraz obniżenie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Należy również pamiętać o szkodliwym działaniu spalin na środowisko naturalne i emisji dwutlenku węgla.

Kraje europejskie w celu ograniczenia wspomnianych wyżej zagrożeń od wielu lat podejmują próby zmiany tej niekorzystnej sytuacji. Jedną z takich inicjatyw jest europejski projekt SRlog – logistyka zorientowana na transport kolejowy jako podstawa rozwoju firm sektora MSP. W projekcie tym uczestniczą przedstawiciele Szwecji, Finlandii oraz Polski, reprezentowanej przez Instytut Logistyki i Magazynowania (ILiM).

W ramach prac związanych z projektem SRlog, konsultanci ILiM podjęli się realizacji projektu pilotażowego mającego na celu analizę możliwości wykorzystania transportu kolejowego w dystrybucji wyrobów gotowych przez MSP branży meblarskiej z rejonu wielkopolski.

Kluczowym elementem w początkowej fazie tego projektu były konsultacje z małymi i średnimi przedsiębiorstwami z rejonu wielkopolski, mające na celu:

Tab. 1 Wartość eksportu i importu wyrobów branży meblarskiej Źródło: www.misioneco.org

	Export		Import	
	Łącznie [mln USD]	Jednostkowo [USD/kg]	Łącznie [mln USD]	Jednostkowo [USD/kg]
Bulgaria	119	1,9	49	2,2
Czechy	1203	4,6	499	2,7
Estonia	212	Nd	55	Nd
Węgry	162	7,1	240	3,3
Łotwa	135	1,4	67	2,6
Litwa	338	1,5	59	2,1
Polska	3668	2,3	581	3,0
Rumunia	777	2,2	134	1,6
Słowacja	478	1,9	288	4,3
Słowenia	860	5,2	187	3,6

Oczywiście należy zauważyć, iż przemysł meblarski nie jest świetnie rozwinięty na całym obszarze Polski. Jednym z regionów słynących z produkcji mebli jest Wielkopolska, szczytującą się kilkusetletnimi tradycjami w tej branży. Obecnie wielkopolską branżą meblarską stanowi ok. 3 700 firm o łącznej sprzedaży ok. 3 528,64 mln zł. (dane za rok 2004)¹. Produkcja wyrobów meblarskich jest jednym z dziesięciu najważniejszych produk-

Kika/Leiner/Michelfiet (Austria), MFI (Wielka Brytania), Porta Möbel Walther, Hofner, Roller i Kraft (Niemcy) korzystają także z transportu kolejowego. Sytuacja ta nie jest zaskoczeniem i potwierdza panującą w Europie tendencję, gdzie ponad 72% ładunków przewożonych jest przy pomocy transportu drogowego³.

Transport drogowy, mimo niewątpliwych zalet, takich jak krótki czas realizacji dostawy, możliwość realiza-

Tab. 2 Wybrane wyniki z przeprowadzonych konsultacji Źródło: opracowanie własne ILiM

Kierunki dystrybucji wyrobów gotowych	Kierunki pozyskiwania surowców do produkcji		Częstotliwość wysyłek		Wykorzystywana gałąź transportu		
Polska	100%	Polska	100%	Częściej niż raz w tygodniu	65%	Transport drogowy	100%
Niemcy	82%	Włochy	10%	Co dwa tygodnie	25%	-	-
Francja	35%	Szwecja	5%	Raz w miesiącu	10%	-	-

¹ Źródło: www.klastermeblarski.warp.org.pl

² Źródło: Profil społeczno-gospodarczy województwa wielkopolskiego, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2002.

³ Źródło: EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2004.

- rozpoznanie kierunków dystrybucji wyrobów gotowych
- rozpoznanie kierunków pozyskiwania surowców do produkcji
- identyfikację gałęzi transportu wykorzystywaną w przewozach ładunków
- identyfikację barier utrudniających korzystanie z transportu kolejowego.

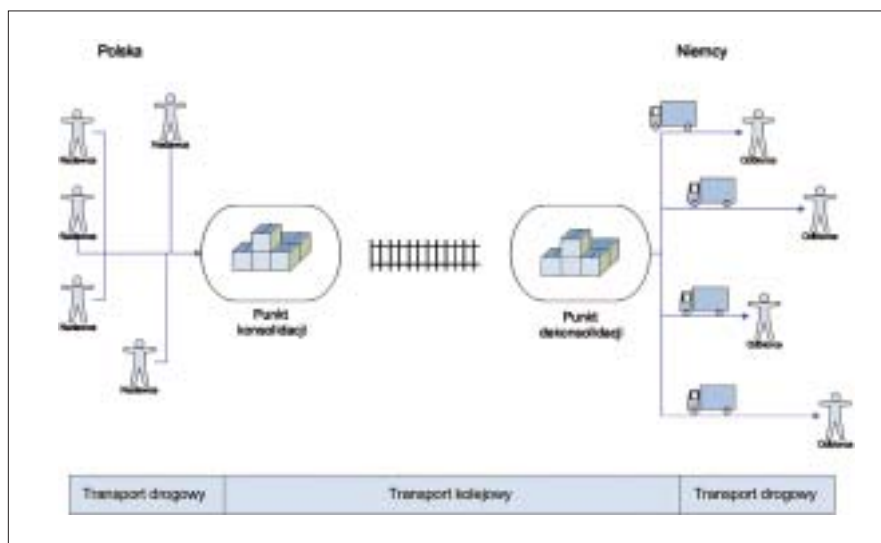
Konsultacje z przedsiębiorstwami przeprowadzone zostały drogą telefoniczną, przez kontakt osobisty i drogą mailową. Łącznie przebadanych zostało 17 przedsiębiorstw z sektora MSP. Wybrane wyniki badań ilustruje tabela 2. Przedsiębiorstwa w ramach jednego pytania mogły udzielać kilku odpowiedzi.

Wyniki badań potwierdziły prezentowaną przez statystyki sytuację, iż główną wykorzystywaną gałęzią transportu jest transport drogowy, realizowany w znacznej większości przypadków własnymi środkami transportowymi przedsiębiorców.

Dodatkowo rozmowy z przedstawicielami firm niejednokrotnie wskazywały, iż posiadają oni zbyt małą wiedzę na temat możliwości wykorzystania alternatywnych gałęzi transportowych. Natomiast wykorzystanie transportu kolejowego jest ograniczone przez szereg barier, takich jak: długi czas realizacji dostawy, brak możliwości realizacji dostaw „od drzwi do drzwi”, konieczność wykorzystania usług dowozowo – odwozowych do/z terminali kolejowych, czy brak przejrzystej oferty operatorów kolejowych dla MSP.

Na podstawie przeprowadzonych konsultacji z przedsiębiorstwami branży meblarskiej oraz symulacji komputerowych różnych scenariuszy rozwoju polskiego rynku transportowego, Instytut Logistyki i Magazynowania opracował szereg wskazań dla firm meblarskich oraz operatorów kolejowych, mających na celu zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego przez MSP oraz przeprowadził szczegółową analizę budowy modelu sieci dystrybucji wyrobów meblarskich z Wielkopolski do Niemiec. Analizowany model zakładał wykorzystanie dwóch gałęzi transportowych: transportu kolejowego oraz transportu drogowego.

Ogólną ideę modelu dystrybucji, w któ-



Rys. 1. Analizowany model dystrybucji wykorzystujący transport kolejowy Źródło: Opracowanie własne ILiM

rym zakłada się silną współpracę MSP branży meblarskiej, prezentuje rys. 1.

Zgodnie z rekomendacjami dla branży meblarskiej, MSP celem obniżenia całkowitych kosztów dystrybucji powinny dążyć do konsolidacji zamówień w przypadku wysyłek w ten sam region w Niemczech lub innych krajach. Proponowany model zakłada, iż wysyłki poszczególnych producentów są łączone w punkcie konsolidacyjnym. Następnie zgrupowane ładunki przemieszczane są transportem kolejowym do wybranych terminali kolejowych na terenie Niemiec. W Niemczech następuje dekonsolidacja ładunków, a następnie dostawa do odbiorców finalnych przy wykorzystaniu transportu drogowego. Na potrzeby realizacji projektu pilotażowego oraz wykonania analizy finansowej zwrócono się z zapytaniem ofertowym dotyczącym proponowanego modelu do polskiego operatora kolejowego, firmy transportowej działającej na terenie Niemiec oraz do polskich firm transportowych, celem ustalenia stawki za 1 km ładowny dla różnych typów pojazdów. Szczegóły dotyczące opracowanego modelu dystrybucji wykorzystującego transport kolejowy znajdują Państwo na

stronie internetowej projektu, pod adresem www.srlog.pl.

Analizę modelu przeprowadzono na trzystukilometrowej trasie Swarzędz – Poznań Franowo – Seddin Süd koło Berlina – Friesack. Zrealizowana w ramach prac badawczych symulacja kosztowa potwierdziła, iż transport kolejowy na krótkich odcinkach jest wciąż mniej atrakcyjny, niż transport drogowy. Wyniki wskaźników kosztowych wyznaczonych na podstawie symulacji ilustruje tabela 3.

Widać wyraźnie, iż obie gałęzie transportu mogą wkrótce nawiązać skuteczną walkę o klienta. Szczególnie, jeśli analizowany będzie nie tylko koszt przejechania 1 km, ale także koszt przewiezienia jednej tony ładunku na danej trasie. Szansa na nawiązanie wspomnianej walki o klienta może pojawić się już w roku 2007, kiedy to nastąpi pełna liberalizacja rynku usług kolejowych. Jak się można spodziewać, oferta przewozów m.in. dla branży meblowej pochodzić będzie potencjalnie od wszystkich przewoźników kolejowych z obszaru UE, a ostra walka konkurencyjna zrówna ceny usług przewozowych drogą kolejową do stawek frachtowych, funkcjonujących w transporcie drogowym.

Tab. 3. Porównanie wskaźników kosztowych dla analizowanego modelu Źródło: Opracowanie własne ILiM

Wskaźnik	Transport kolejowy	Transport drogowy
1 km/€	3,13	1,60
1 tona/€	23,51	19,20
1m ³ /€	9,79	5,27