

## TRANSPORT SAMOCHODOWY – NIECHCIANE DZIECKO LOGISTYKI?

Zgodnie z teorią wykładaną na niejednej uczelni, transport zewnętrzny stanowi integralny element systemu logistycznego praktycznie każdego przedsiębiorstwa. Oznacza to, iż jakość usługi transportowej realizowanej np. przez samochody ciężarowe musi rzutować na sprawność działania zarówno potężnego centrum dystrybucyjnego jak i małej firmy produkcyjnej. Tymczasem mimo swej niezwykle istotnej roli transport samochodowy niejednokrotnie traktowany jest jako zło konieczne...

### FRONTY PRZEŁADUNKOWE

Postawione w tytule artykułu pytanie wydaje się nieco przewrotne czy wręcz nonsensowne. Wielu zaraz przytoczy tutaj dane statystyczne obrazujące jak dynamicznie rozwija się ta gałąź gospodarki. Jak wielki ma wkład w PKB itd. itp. Jak zatem można transport samochodowy nazywać niechcianym dzieckiem kiedy jest to złote dziecko, przynoszące ogromne profity! Trudno dyskutować z faktami, jest to prawda...

Spróbujmy jednak popatrzeć na transport samochodowy ze specyficznej perspektywy, obejmującej jedynie obszary styku wewnętrznej logistyki przedsiębiorstwa z otoczeniem firmy. Takimi obszarami przestrzenno-funkcjonalnymi są fronty przeładunkowe, stanowiące przez rampy (rys. 1), place (rys. 2) lub doki (rys. 3), gdzie realizowany jest naładunek lub rozładunek samochodów. Oczywiście same doki czy rampy były by bezużyteczne gdyby nie elementy towarzyszącej im infrastruktury w postaci dróg dojazdowych oraz placów manewrowo-postojowych.



Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3

Wracając do głównego wątku, obserwacje które poczyniłem realizując audyty logistyczne w małych i średnich firmach skłoniły mnie do smutnej konstatacji. Transport samochodowy traktowany jest w przeważającej liczbie przypadków po macoszemu, co znajduje odbicie w niskiej jakości rozwiązań technologiczno-organizacyjnych przyjętych dla frontów przeładunkowych.

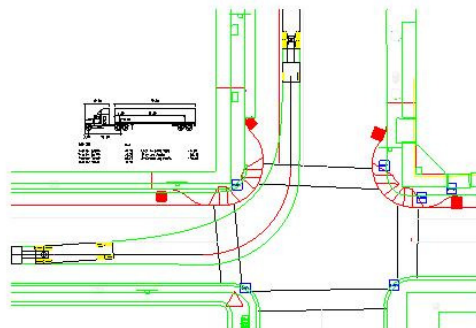
### MAŁE I DUŻE GRZESZKI

Niedogodności z jakimi przychodzi się mierzyć kierowcom mają wielorakie podłoże. Czasem jest to błąd w założeniach poczyniony podczas projektowania infrastruktury. Niejednokrotnie są to braki w wiedzy i świadomości zarządców obiektów czy zwykła chęć oszczędzenia funduszy. Niestety zdarzają się też przypadki zwykłego braku dobrej woli. Katalog grzechów i grzeszków doskwierających kierowcom ciężarówek jest szeroki, oto niektóre z nich:

- mała powierzchnia placów manewrowych i brak dostatecznej liczby stanowisk postojowych. Kilkakrotnie spotkałem się z praktyką polegającą na budowie obiektu magazynowego o maksymalnych wymiarach (długość, szerokość budynku) dopuszczalnych dla danej działki. W związku z takim podejściem na place manewrowe pozostają tylko okrawki terenu, zupełnie nie

odpowiadające potrzebom. Inwestorzy oszczędzają również na liczbie miejsc postojowych. Projektuje się ich zbyt mało lub wcale. Prowadzi to do chaosu nie tylko w obrębie dróg wewnętrznych danej firmy ale też na przyległych drogach publicznych. Powszechnym obrazkiem jest kolejka samochodów ciężarowych oczekujących przed portiernią na wjazd na teren przedsiębiorstwa. Często ciężarówki te zaparkowane są niezgodnie z przepisami, utrudniając ruch innym użytkownikom dróg publicznych.

- niewystarczające parametry dróg wewnętrznych. W szczególności projektanci i inwestorzy zdają się zapominać, iż promień skrętu dla zestawu drogowego (ciągnik + naczepa) jest znacznie większy niż dla samochodu osobowego. Zapomina się również o wymaganej dla ciężarówek większej szerokości drogi. Negatywnym przykładem może tu być rozwiązanie dojazdu do placu rozładunkowego w jednej z firm. Pojazdy przemieszczały się wykorzystując 3 metrowej szerokości pas terenu pomiędzy budynkiem a ogrodzeniem działki. Nie muszę opisywać ile kłopotu nastęrczał kierowcom wjazd i wyjazd na ten odcinek „drogi”.



- za gęsto rozmieszczone doki przeładunkowe. Tak popularny obecnie element infrastruktury przeładunkowej również potrafi być źle zaprojektowany. Doki budowane są zbyt blisko siebie przez co wjazd w stanowisko jest bardzo trudny. Znane mi są też skrajne przypadki niewykorzystywania stanowisk obsługi z racji niemożności podstawienia do nich samochodu.

- nieprawidłowo rozmieszczone hydranty, latarnie. Tego rodzaju elementy infrastruktury bardzo często znajdują się w miejscach gdzie są narażone na uszkodzenia ze strony manewrujących ciężarówek. Projektanci instalacji zdają się bowiem nie mieć wyobraźni lub po prostu nie wiedzieć jak bardzo ograniczone jest pole widzenia dostępne z szoferki ciągnika siodłowego.

- zły stan techniczny infrastruktury. W wielu firmach nie przewiduje się w budżetach środków na naprawę eksploatowanej infrastruktury. Należy jednak pamiętać, iż nawet najlepiej zaprojektowane fronty przeładunkowe czy drogi wewnętrzne z czasem ulegają uszkodzeniu. Niestety zapchane studzienki kanalizacji burzowej, uszkodzona nawierzchnia drogowa, niedziałające latarnie to w wielu firmach norma. Małą wagę przykładają się też do utrzymania czystości dróg i placów.

- brak pomieszczeń socjalnych dla kierowców. Często projektanci i zarządcy obiektów zdają się zapominać, iż kierowca też jest człowiekiem. Po wielu godzinach jazdy możliwość skorzystania z sanitariatów czy aneksu kuchennego to prawdziwe błogosławieństwo. Tymczasem punkty obsługi kierowców to zwykle poczekalnie: ciasne, duszne, źle wyposażone. Niejednokrotnie podczas kilkudziesięciominutowego oczekiwania na rozładunek kierowca nie ma możliwości nawet wypicia kawy „z automatu”.

## RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT

Pytanie które należało by tu zadać brzmi: dlaczego tak się dzieje? Dlaczego buduje się fronty przeładunkowe tak niedostosowane do obsługi samochodów? Odpowiedź jest prosta, ponieważ inwestorzy krótkowzrocznie uważają, iż logistyka ich firmy kończy się z chwilą wyjęcia ostatniej palety z naczepy lub zamknięciem drzwi załadowanej skrzyni ciężarówki. Skoro zaś to co dzieje się na placu manewrowym to nie ich sprawa to czemu mieliby inwestować w place i drogi. Czy nie lepiej maksymalnie wykorzystać powierzchnię działki budowlanej zabudowując ją magazynami? Tak też się dzieje, tak też się buduje...

Oczywiście są też minusy takiej polityki, systematycznie ulegają uszkodzeniu latarnie, hydranty, naroża budynków. Wprawdzie wyjazd lub wjazd w stanowisko obsługi zajmuje kierowcy długie

minuty ... kto by się tym przejmował, najwyżej inni poczekają. Najwyżej obciąży się przewoźnika kosztami za niedotrzymanie terminów, najwyżej kierowca pojedzie szybciej niż przepisowe 80km/h...

Za takie podejście płacimy jednak my wszyscy. Wydłużające się czasy obsługi to rosnąca kolejka pojazdów oczekujących na rozładunek lub naładunek. Problemy z terminowością dostaw to konieczność utrzymywania wysokich stanów magazynowych. Przemęczony i zestresowany kierowca ruszający w trasę to brak koncentracji, zagrożenie na drogach i niestety wypadki. Popędzany kierowca to zbyt szybka jazda, łamanie przepisów drogowych, nieprzestrzeganie czasów odpoczynku. Taki wyścig z czasem to również koszty paliwa, przyspieszonego zużycia elementów samochodu, wymiany uszkodzonych podzespołów, mandatów i kar. To wszystko są koszty które potem ponosimy w najlepszym wypadku płacąc za towar w sklepie...

## PODSUMOWANIE

Sprawność funkcjonowania frontów przeładunkowych ma kluczowe znaczenie dla efektywności systemu logistycznego całego przedsiębiorstwa. Błędy projektu lub organizacji pracy w tym obszarze potrafią nie tylko sparaliżować pracę firmy ale też wprowadzić liczne zagrożenia w jej otoczeniu. Pomimo to moje obserwacje wskazują, iż na infrastrukturze samochodowych frontów przeładunkowych nadal liczne firmy starają się oszczędzać. Jest to błąd niosący nieraz poważne konsekwencje. Muszę jednak w tym miejscu od razu oddać sprawiedliwość i podkreślić, iż w naszym kraju są firmy dostrzegające wagę dobrej współpracy transportu samochodowego z logistyką przedsiębiorstwa. W tych firmach place i drogi umożliwiają płynne manewrowanie i zajmowanie stanowisk postojowych przez samochody ciężarowe. Doki rozmieszczone są tak by efektywnie służyły nie tylko pracownikom magazynu. Kierowcy nie wyczekują godzinami na obsługę. Są takie przedsiębiorstwa... i oby ich przybywało.



Adam Bialik  
specjalista ds. systemów logistycznych  
ELOKON Polska