

Lidia SZCZERBA, Piotr CZECH, Jacek BARCIK

SYSTEM ORGANIZACJI TRANSPORTU I PRAC PRZEŁADUNKOWYCH STOSOWANY W ODDZIALE EUROTERMINAL W SŁAWKOWIE

Streszczenie. W artykule przedstawiono, wykorzystywany w Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. Oddział Euroterminala w Sławkowie, system organizacji transportu oraz prac przeładunkowych. Artykuł zawiera szczegółowy opis zastosowanej organizacji łańcucha cyklu realizacji kontraktów.

SYSTEM OF TRANSPORT AND TRANS-SHIPMENT ORGANISATION APPLIED IN A DEPARTMENT EUROTERMINAL IN SLAWKOW

Summary. The article presents the system of transport and trans-shipment organisation used in Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. (Centre for Metallurgy Supply, JSC) – department Euroterminal in Slawkow. The article presents a detailed description of the applied organisation of the cycle chain of contract execution.

1. WPROWADZENIE

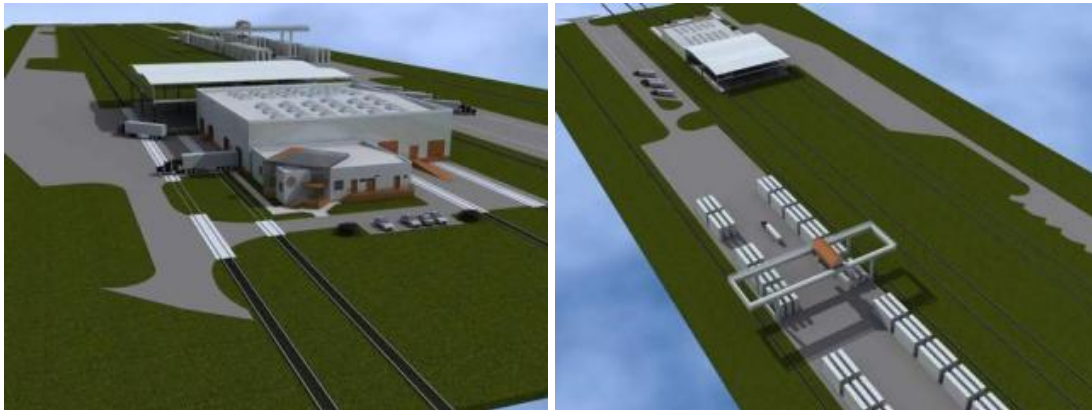
W chwili obecnej Euroterminal w Sławkowie (rys. 1) swoją działalność opiera głównie na świadczeniu różnego typu usług przeładunkowych, a także uszlachetnienia towarów masowych, takich jak: węgiel, antracyt, koks, miał przez tworzenie różnego typu mieszanek. Ponadto, w zakresie jego działalności jest pilotowanie frachtów kolejowych, samochodowych oraz dokonywanie odprawy celnej. Euroterminal zajmuje się także doradztwem i pośrednictwem w zakresie sprzedaży różnego rodzaju tworów, które niejednokrotnie są składowane na terenie zakładu. Podejście otwarte w stosunku do kontrahentów oraz pomoc w rozwiązywaniu ich problemów podwyższyło markę firmy, która stała się tym samym partnerem, a nie jedynie wykonawcą usług.

Oddział Euroterminal zajmuje się głównie świadczeniem usług. Wachlarz możliwości, jakimi dysponuje terminal, jest bardzo szeroki, a w jego skład wchodzi:

1. Przeładunki towarów masowych oraz kontenerów w relacjach:

- wagon normalnotorowy–wagon szeroki i odwrotnie,
- wagon normalnotorowy–plac–wagon szeroki i odwrotnie,
- wagon szerokotorowy–samochód,
- wagon normalnotorowy–samochód,

- wagon szerokotorowy–plac–samochód,
 - samochód–magazyn–wagon,
 - samochód–plac–samochód.
2. Frachty (przewozy) kolejowe: normalnotorowe, szerokotorowe oraz samochodowe.
 3. Odprawy celnej na granicy oraz w macierzystej Agencji Celnej, mieszczącej się przy Urzędzie Celnym w Sławkowie; odprawy w tranzycie.
 4. Składanie towarów w depozycie celnym w miejscu uznanym przez Urząd Celnny oraz na składzie celnym, który znajduje się na terenie Euroterminala.
 5. Przesiewanie i kruszenie towarów na różne frakcje.
 6. Mieszanie różnych sortymentów towarów w celu uzyskania wzbogaconej mieszanki węglowej, koksowej bądź antracytowej.
 7. Magazynowanie towarów składowych luzem na otwartych placach składowych oraz towarów na paletach w magazynach.
 8. Konfekcjonowanie wyrobów stalowych, sprowadzanych z polskich hut oraz zza wschodniej granicy.



Rys. 1. Euroterminal w Sławkowie

Fig. 1. Euroterminal in Sławkow

2. ORGANIZACJA ŁAŃCUCHA DOSTAW

Koncepcja łańcucha dostaw powstała jako alternatywa wobec tradycyjnego sposobu postrzegania relacji między dostawcami a odbiorcami [7]. Należy ją rozumieć jako działalność związaną z przepływem produktów i usług od pierwotnego źródła, przez wszystkie formy pośrednie, aż do ostatecznego klienta. Zatem istota logistyki sprowadza się do integrowania zarządzania z tradycyjnymi obszarami produkcji, finansów i marketingu.

Euroterminal pełni rolę pośrednika między nadawcą a odbiorcą. Głównie pośredniczy on w wymianie towarowej przez świadczone usługi, a tym samym staje się koordynatorem całego procesu. Bardzo ważną rolę w działalności Oddziału Euroterminal jest współpraca wszystkich komórek, które biorą udział w realizacji procesu transportowo-magazynowego.

Organizacją łańcucha dostaw w terminalu zajmuje się Biuro Koordynacji i Rozliczeń w ścisłej współpracy z: Biurem Handlowym, Agencją Celną, Wydziałem Kolejowym, Sekcją Przeladunków i Towarów Masowych, Wydziałem Kontenerów oraz Wydziałem Towarów Standaryzowanych.

Kompleksowe wykonanie obsługi zlecenia wiąże się z bezwzględnym przestrzeganiem: prawa, wszystkich procedur oraz instrukcji. Cały proces można podzielić na następujące etapy:

1. Faza realizacji zapytań klientów, poprzedzających wystawienie zlecenia na obsługę, która obejmuje:

- wystąpienie (faksem/pocztą) klienta do Biura Handlowego z zapytaniem ofertowym w formie pisemnej, dotyczącym warunków handlowych co do rodzaju świadczonych usług (przeładunek, wyładunek, załadunek, składowanie, przewóz, sortowanie) z podaniem zakresu terytorialnego zlecanych usług;
- odpowiedź na zapytanie ofertowe klienta, udzielane przez Biuro Handlowe w formie pisemnej (faksem/pocztą elektroniczną), w którym biuro przedstawia klientowi ofertę handlową;
- zlecenie na wykonanie usługi na podstawie druku zlecenia wraz z akceptacją ogólnych jego warunków.

2. Transmisja zamówienia

Przyjęcie zlecenia:

- przesłanie przez klienta zlecenia obsługi towaru do Biura Handlowego,
- potwierdzenie klientowi przyjęcia zlecenia przez Biuro Handlowe,
- przekazanie przez Biuro Handlowe kopii zamówienia do Biura Koordynacji i Rozliczeń, które koordynuje cały proces obsługi zlecenia od momentu przyjęcia do momentu jego zakończenia, tj. planuje i zabezpiecza odpowiednie środki, konieczne do zrealizowania zamówienia (sprzęt, pracownicy fizyczni, obsługa kolejowa, obsługa spedycyjna, obsługa celna),
- przekazanie przez Biuro Koordynacji i Rozliczeń informacji do: Wydziału Kolejowego, Sekcji Przeładunków i Towarów Masowych, Wydziału Towarów Standaryzowanych, Wydziału Kontenerów, w której podana jest przypuszczalna data przybycia przesyłek z towarem, ilość towaru, miejsce przeznaczenia towaru, tj. numer wagonu/samochodu/kontenera oraz rodzaj i miejsce operacji.

Bez względu na rodzaju zleconych usług, powyższe informacje muszą być przekazywane każdorazowo w celu uniknięcia dezorganizacji pracy na terenie Euroterminala.

Realizacja zlecenia:

a) przyjęcie towaru

Za monitoring i koordynację całej operacji – od momentu przejęcia zlecenia do końca realizacji – w pełni odpowiada Biuro Koordynacji i Rozliczeń. Monitoring przesyłki jest uzależniony od warunków, na jakich została zawarta umowa z klientem (reguły INCOTERMS 2000). Biuro Koordynacji i Rozliczeń systematycznie przekazuje informacje o stanie realizacji zlecenia wszystkim zainteresowanym. Wydział Kolejowy informuje wszystkie zainteresowane komórki o przybyciu przesyłki, po czym dokonuje – zgodnie z procedurami przyjęcia – następujących czynności: sprawdzenia stanu przesyłki, ważenia (zgodnie ze zleceniem), podstawienia na miejsce rozładunku lub przeładunku. Na podstawie dokumentów przewozowych (list przewozowy kolejowy CIM, międzynarodowy list SMGS) Sekcja Przeładunków i Towarów Masowych lub Wydział Towarów Standaryzowanych otrzymują raport wyładunku, sporządzony przez Wydział Kolejowy i rejestrują dostawę w kartotece magazynowej, która jest prowadzona oddzielnie dla każdego klienta z podziałem na asortyment. Kopię raportu wraz z niezbędną dokumentacją (dla dostaw samochodowych – samochodowy dokument przewozowy CMR, dla dostaw kontenerów – dokument przyjęcia kontenera Interchange) poszczególne komórki dostarczają do Biura Koordynacji i Rozliczeń. W dalszej kolejności dane o ilości towaru oraz dokumentacja towarzysząca przesyłce przekazane zostają klientowi. Data przyjęcia przesyłki rozpoczyna bieg terminu usługi

składowania danej ilości towaru. Podczas realizacji usług nieoczekiwanie może nastąpić zmiana wcześniejszych ustaleń, wówczas na podstawie dodatkowego zlecenia wprowadzane są nowe operacje.

b) składowanie towaru

W zależności od parametrów i właściwości przyjętego towaru składowanie może odbywać się na terenie otwartym bądź w magazynie. Istnieje również możliwość przechowywania towaru pod zadaszeniem. Jego zaleganie na placach składowych waha się od jednego dnia do (w skrajnych przypadkach) jednego roku. Obecnie obserwuje się bardzo dużą rotację na wszystkich miejscach składowych, co pozwala uniknąć dodatkowych kosztów ponoszonych przez klienta.

c) wydanie towaru

Na podstawie pisemnego polecenia wydania, wystawionego przez klienta, następuje wydanie towaru. W przypadku odbioru samochodowego konieczne jest podanie następujących danych:

- imię i nazwisko kierowcy,
- dane pojazdu,
- ilość zadysponowanego towaru,
- adres dostawy,
- data odbioru,
- podpis osoby upoważnionej do wydania towaru.

W przypadku odbioru transportem kolejowym, niezbędne jest:

- zamówienie wagonów,
- sporządzenie instrukcji do prawidłowego wypełnienia listu przewozowego,
- uzgodnienie trasy i daty przewozu.

Po wydaniu towaru na transport samochodowy dokonuje się ważenia go na wagach elektronicznych oraz wystawiony zostaje dokument wydania – awizo, gdzie powinny być zawarte wszystkie niezbędne dane. Przy odbiorze transportem kolejowym sporządzane jest awizo kolejowe, do którego załącza się wykaz numerów wagonów wraz z wagą stwierdzoną na legalizowanej wadze kolejowej. Po dokonaniu wszystkich niezbędnych czynności zdaje się skład do przewoźnika (PKP CARGO, LHS SŁAWKÓW) w celu wyjazdu przesyłki. Dokumenty dostarczane są do Biura Koordynacji i Rozliczeń i za pomocą środków łączności przekazywane są do: klienta, współpracujących spedytorów, odbiorcy, a w przypadku transportu międzynarodowego – na granicę w celu awizacji przybycia.

d) rozliczenie zlecenia

Po prawidłowo przeprowadzonych operacjach następuje rozliczenie z kontrahentem przez wystawienie faktury sprzedażowej. Bardzo często zdarza się, że z jednorazowego zlecenia załadunku/rozładunku rodzi się długoletnia umowa współpracy. Dbalność o prawidłowe przeprowadzenie działań pod względem: logistycznym, technicznym i informacyjnym sprawiła, że Oddział Euroterminal przekonał do siebie wielu znaczących w dzisiejszej gospodarce klientów.

3. LOGISTYKA DYSTRYBUCJI

Nowoczesna firma, chcąc osiągnąć wysoką pozycję na rynku, musi wciąż dostosowywać swoją działalność do jego wymagań [5]. Euroterminal jest otwarty na wszelkie propozycje dotyczące przeładunków i obsługi logistycznej zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.

Funkcjonująca gospodarka wolnorynkowa, związana nierozdzielnie z konkurencją, powoduje, że prowadzenie przez firmy działalności gospodarczej skupione jest na odbiorcy, a – co za tym idzie – na zbadaniu i poznaniu obecnych i przewidywaniu przyszłych potrzeb klienta zarówno w odniesieniu do towarów, jak i usług oraz sposobu organizacji łańcucha dostaw. Na łańcuch ten składają się: źródła surowców i dostawców, polityka zakupu, gromadzenia surowców, przepływ materiałów wewnątrz firmy, dystrybucja, magazynowanie i transport. W tym rozumieniu firma integruje swoich dostawców i klientów, stając się jednocześnie ogniwem w łańcuchu logistycznym [6].

Celem logistyki procesu dystrybucji jest zapewnienie dostępności produktu zgodnie z oczekiwaniami klienta. Produkt wyjścia systemu logistycznego stanowi poziom obsługi klienta. Obecność na rynku, krótkie okresy dostaw czy zdolność dostawcza są czynnikami, które powodują zadowolenie klienta. Logistyka dystrybucji obejmuje przepływ towarów z magazynu bezpośrednio – lub poprzez pośredników – do ostatecznego nabywcy. Zakres realizowanych procesów dystrybucyjnych jest bardzo szeroki. Obejmuje między innymi transport, magazynowanie, realizację zamówień i kształtowanie ich zapasów. W zależności od typu dystrybucji podejmuje się działania w zakresie: struktury transportu, systemu magazynowania na konkretnych szczeblach dystrybucji, modelu kształtowania wielkości poszczególnych zapasów, prognozowania popytu, lokalizacji magazynów i ich struktury.

Wkomponowanie w organizowaną strukturę przedsiębiorstwa rozwiązań charakterystycznych dla zintegrowanego wsparcia logistycznego, a szczególnie rozwiązań w sferze obejmującej logistykę dystrybucji, jest wyjściowym, a zarazem koniecznym warunkiem zapewnienia zyskowności funkcjonowania i – w rezultacie – gwarantowania ekspansji i rozwoju każdego przedsiębiorstwa. Podejmowanie wszelakich decyzji, dotyczących sieci dystrybucyjnej, może mieć kluczowe znaczenie dla kształtowania zdolności przedsiębiorstwa do reagowania na zmieniające się możliwości, które pojawiają się na rynku. Logistyka jest ściśle powiązana z marketingiem, a jej ciągle rosnąca wartość sprzyja integracji funkcji sprzedaży marketingu i logistyki w wielu firmach [2].

W Polsce usługi logistyczne rozwijają się w dwóch kierunkach. Pierwszy to dostarczanie towaru w jak najkrótszym czasie bez zbędnego przechowywania w magazynach, drugi z kolei to firmy logistyczne, zajmujące się dystrybucją. Wszystkie te kierunki obejmować mogą także działania: przepakowywania, składowania i sortowania towaru [1]. Inną grupę firm logistycznych stanowią te firmy, które koncentrują się na magazynowaniu towarów powierzonych przez klienta i zarządzaniu nimi w jego imieniu.

Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa S.A. Oddział Euroterminala w Sławkowie zapewnia kompleksowość i konkurencyjność świadczonych usług. Wachlarz możliwości usługowych firmy jest wyjątkowo bogaty i różnorodny. Obecny zakres działalności Oddziału to przede wszystkim usługi w zakresie: przeładunków, transportów oraz dystrybucji towarów masowych (rys. 2). Głównymi odbiorcami usług Terminala są firmy zajmujące się handlem: materiałami opałowymi, solą drogową bądź też wyrobami stalowymi, a po stronie dostawców (podwykonawców usług) są firmy o nieposzlakowanej opinii, która dotyczy jakości i terminowości wykonywanych usług. Euroterminal dąży do stworzenia na swym terenie potężnego terminalu przeładunkowego dla kombinowanego transportu kolejowego na trasie przewozów towarowych Europa – Azja. Transport kolejowy znacznie skraca czas przewozu ładunków w porównaniu do transportu morskiego. W tych dążeniach największym atutem Oddziału jest (już istniejący) wysunięty najdalej na zachód styk kolei normalno- i szerokotorowej, a także specyficzna infrastruktura do prowadzenia: przeładunków, kompletacji i dekompletacji, składowania i przechowywania różnorodnych towarów. Terminal jest również w wielu przypadkach organizatorem i koordynatorem łańcuchów zaopatrzenia i dystrybucji.

System logistyki dystrybucji w CZH S.A. Oddział Euroterminal w Sławkowie prowadzony jest zgodnie z obowiązującymi procedurami norm ISO 9002 oraz 9001:2000, czyli zapewnia wysoką jakość oferowanych usług przez spełnienie: wymagań, oczekiwań i preferencji potencjalnych klientów.



Rys. 2. Prace przeładunkowe realizowane w Euroterminalu

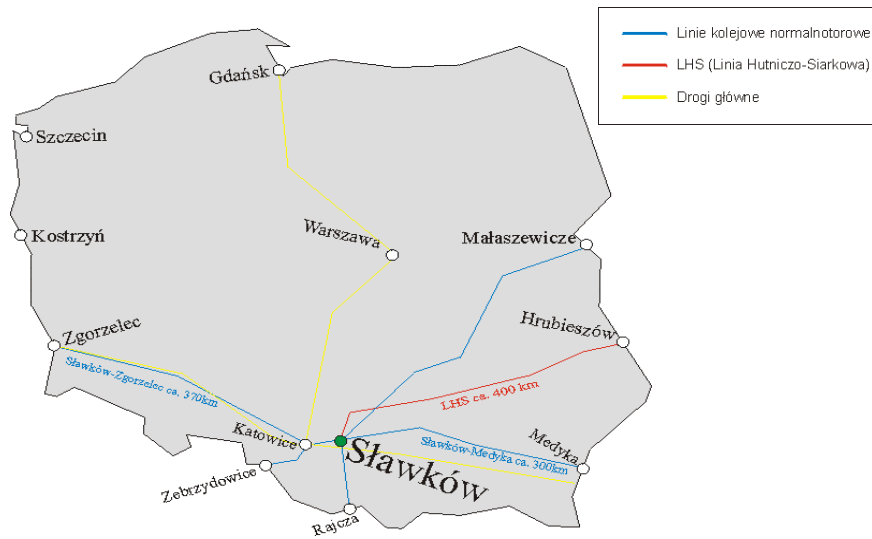
Fig. 2. Trans-shipment conducted in Euroterminal

Pomimo trudności na rynku terminal stara się należycie wywiązywać z postawionych mu zadań. Szczególnie ważne jest zachowanie terminowości dostaw. Stosowanie zasady *just in time* w organizacji łańcucha dostaw nie jest rzeczą łatwą. Brak ciągłości dostaw wymaga każdorazowych uzgodnień związanych z transportem bezpośrednio z klientami. Wprowadzenie obsługi 24h/dobę i 365 dni w roku pozwoliło na ograniczenie do minimum kosztów związanych z tzw. osiowym (pobyt wagonów w dyspozycji klienta, stosowany zarówno w kolei szeroko-, jak i normalnotorowej). W pierwszej dobie przybycia na teren oddziału Euroterminal dokonywane są wszelkie operacje związane z: odprawą celną, rozładunkiem, przeładunkiem lub załadunkiem. Wpływa to korzystnie na końcowy bilans danego kontraktu, gdyż stawki do 24 godzin, stosowane przez PKP LHS i PKP CARGO S.A., są stosunkowo niskie w porównaniu do przekroczonych 24 wagonogodzin.

Rozwiązaniem niezbędnym w dziedzinie logistyki oraz w uzyskaniu przez Oddział statusu terminala przeładunkowego na skalę europejską jest rozbudowa infrastruktury kolejowej. Dokonano tego podczas budowy nowej płyty kontenerowej, gdzie oddano do użytku 2,2 km długości torów o prześwicie 1435 cm i 1520 cm, a także podczas budowy kolejnego magazynu na potrzeby przeładunkowo-magazynowe.

Na sprawność działania terminalu wpływa również dogodna lokalizacja Sławkowa. Dobra korelacja z głównymi szlakami transportowymi zarówno drogowymi, jak i kolejowymi

wpływa korzystnie na organizację i terminowość dostaw (rys. 3). Oddział dokonuje wszelkich starań, aby dostawy docierały na miejsce przeznaczenia w dokładnie określonym czasie.



Rys. 3. Lokalizacja Euroterminalu w stosunku do szlaków transportowych
Fig. 3. Location of the Euroterminal in reference to the transport routes

4. PODSUMOWANIE

Powstanie logistycznych centrów w Polsce jest koniecznością i odkładanie tego problemu na potem może wykluczyć naszą gospodarkę z łańcucha logistycznego Europy[3, 4]. Szlaki komunikacyjne, przebiegające przez Polskę, zostaną wówczas sprowadzone do korytarzy transportowych. Znaczne rozproszenie i brak ośrodków koordynujących, a także zły przepływ informacji powodują, że rynek usług logistycznych praktycznie nie funkcjonuje w Polsce. Nazwy "logistyka" czy "centrum logistyczne" są często nadużywane i stosowane głównie dlatego, że kojarzą się z odpowiedzialnością, terminowością bądź też ładnie brzmią i dobrze wyglądają na folderze reklamowym.

Rozbudowa infrastruktury transportowej pozwoli na aktywne włączenie się naszej gospodarki do systemów logistycznych Europy. Teraz, kiedy jesteśmy pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej, pojawiają się pytania: czy jesteśmy należycie przygotowani do przyjęcia zadań logistycznych, wyznaczonych nam przez kraje unijne? i czy możemy być równorzędnym partnerem na płaszczyźnie systemów logistycznych? Odpowiedzi wydają się proste – tak – ale prawda jest zupełnie inna. Nam, Polakom, brakuje infrastruktury, w skład której wchodziłyby: autostrady, drogi miejskie, parkingi, obwodnice i przede wszystkim powinniśmy się skupić nad rozbudową centrów logistycznych, oraz punktów przeładunkowych towarów masowych. Wzrastający obrót w międzynarodowej i międzyregionalnej wymianie towarowej oraz dążenie do jak najefektywniejszej usługi niejako wymuszają na przedsiębiorstwach zlecenie przewozów i usługi ładunku zewnętrznym operatorom logistycznym. Program budowy centrów logistycznych mógłby zmienić sytuację.

Należy dołożyć starań, aby w Polsce powstała prężna, rozbudowana platforma logistyczna. W tym celu istnieje potrzeba nie tylko zaangażowania dużych kapitałów, lecz także zainteresowania ze strony rządu.

Bibliografia

1. Jakubowski L.: Technologia prac ładunkowych. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009.
2. Krasucki Z.: Rynek usług transportowych w międzynarodowej wymianie towarowej. PWE, Warszawa 2002.
3. Markusik S.: Infrastruktura logistyczna w transporcie. Tom I i II. Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2010.
4. Mindur L. (red): Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce. KOW, Warszawa 2000.
5. Pohl H.C.: Systemy logistyczne. Biblioteka Logistyka, Poznań 2001.
6. Semenov I.: Zintegrowane łańcuchy transportowe. Difin CDiI, Warszawa 2008.
7. Witkowski J.: Prekursorzy logistyki i zarządzania łańcuchami dostaw. Gospodarka Materiałowa i Logistyka, nr 9/2003.

Recenzent: Dr hab. Rajmund Michalski, prof. nzw. Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania