

## Projekt CORELOG szansą poprawy sytuacji na naszych drogach

rozmowa z Marcinem Hajdulem, szefem projektu w Wielkopolsce

**Iwo Nowak:** Dlaczego Unia Europejska każdego roku przeznacza bardzo duże fundusze na realizację projektów związanych z transportem?

**Marcin Hajdul:** Nie muszę mówić, że transport, a dokładniej organizacja procesów transportowych, jest bardzo istotna dla nas wszystkich. Także dla osób odpowiedzialnych za ograniczanie liczby wypadków na drogach i zanieczyszczeń, emitowanych przez różne środki transportu, szczególnie przez pojazdy ciężarowe. Niestety sytuacja wygląda obecnie tak, że w przewozach towarowych jak i pasażerskich dominuje transport samo-

chodowy. Jakie to niesie skutki, widzimy wszyscy. W miastach uciążliwe korki, na głównych szlakach komunikacyjnych bardzo duży ruch pojazdów ciężarowych. Co gorsze, udział transportu samochodowego w przewozie towarów w krajach Unii Europejskiej od lat pozostaje na bardzo wysokim poziomie. W 2005 roku było to ponad 76% i ta wielkość utrzymuje się nadal. Polska ma niemal identyczny wynik pod tym względem. Komisja Europejska jest świadoma tego, że grozi nam sytuacja, w której – mówiąc w dużym uproszczeniu – sprawny i bezpieczny przejazd przez wiele regionów w ciągu najbliższych kilkunastu lat będzie

zwyczajnie niemożliwy. Oficjalne stanowisko KE w tej sprawie zostało szczegółowo opisane w Komunikacie dla Rady i Parlamentu Europejskiego pt.: „Utrzymać Europę w ruchu”, gdzie mowa jest o konieczności efektywnej organizacji procesów transportowych przy wykorzystaniu jednej lub kilku gałęzi transportu (tak zwane *co-modality*). W związku z tym Komisja przeznacza znaczne fundusze na działania dla poprawy istniejącej sytuacji, szczególnie w transporcie towarów. Fundusze te są rozdzielane w ramach różnych instrumentów finansujących, takich jak fundusze strukturalne czy programy ramowe.



Od lewej: Tomasz Janiak, Marcin Hajdul, Iwo Nowak (fot. Artur Olejniczak)

**Tomasz Janiak:** Kto zazwyczaj jest zaangażowany w prace nad takimi projektami?

**M.H.:** Nad projektami pracują specjalnie do tego celu powołane międzynarodowe konsorcja, złożone z przedstawicieli władz, jednostek badawczo-rozwojowych, firm doradczych, uniwersytetów oraz – co jest bardzo istotne – przedsiębiorstw. To właśnie zaangażowanie firm z różnych części Europy pozwala nam tworzyć rozwiązania dla rzeczywistych problemów pojawiających się w transporcie. Dodatkową zaletą międzynarodowego charakteru projektów jest możliwość wymiany doświadczeń z różnych regionów nie tylko Europy, ale i całego świata. Niejednokrotnie okazuje się, że nasze lokalne problemy zostały już dawno rozwiązane na przykład we Włoszech. Za to nasze rozwiązania mogą okazać się przydatne dla partnera ze Szwecji. Przykładem takiej międzynarodowej współpracy jest projekt CORELOG dotyczący wspólnych, skoordynowanych działań władz oraz firm na rzecz poprawy sytuacji na drogach. W projekcie tym prowadziliśmy prace w ramach Regionalnego Forum Logistycznego, gdzie przedstawiciele firm produkcyjnych, transportowych oraz władz regionalnych poruszali poważne dla nich problemy. Bardzo istotny jest fakt, że partnerzy projektu dążyli następnie do wyeliminowania tychże problemów, czyli mówiąc bardziej „naukowo”, do zracjonalizowania ich procesów logistycznych.

**I.N.:** Czy realizowane przez Państwa projekty mogą naprawdę przynieść korzyści dla regionu i firm jednocześnie?

**M.H.:** Zdecydowanie tak. Proszę pamiętać, że znacząca część pojazdów ciężarowych na naszych drogach zaopatruje przedsiębiorstwa zlokalizowane w danym regionie lub przewozi towary z tychże przedsiębiorstw do odbiorców finalnych. To, ile tych pojazdów porusza się po drogach, zależy między innymi od tego w jaki sposób poszczególne firmy organizują swoje procesy transportowe. Najprostszym rozwiązaniem racjonalizacyjnym dla firm jest łączenie pojedynczych tras czy też dostaw i ich realizacja jednym dużym pojazdem ciężarowym, zamiast kilkoma mniejszymi lub – co gorsza – kil-

koma dużymi, wypełnionymi w 30% - 50%. Wyniki badań wyraźnie wskazują, iż koszty transportu w przypadku przewozów samochodowych są najmniej-sze, gdy maksymalnie wykorzystywana jest ładowność pojazdu. Co więcej, analizując stawki transportowe na polskim rynku widać, że im większym pojazdem, oczywiście maksymalnie wypełnionym, będziemy realizować dostawy, tym mniej zapłacimy za przewóz jednostkowego towaru. Przykładem możliwości jednoczesnego obniżenia kosztów transportu w firmie oraz zmniejszenia natężenia ruchu jest firma Solaris Bus&Coach SA z Bolechowa pod Poznaniem, uczestnicząca w projekcie Corelog. Pracując wspólnie z tą firmą udało nam się usprawnić sposób organizacji części procesów transportowych, w wyniku czego obniżone zostały koszty transportu elementów niezbędnych do montażu autobusów i zmalała łączna liczba pojazdów, realizująca dostawy. Nadmienię, że w projekcie zajmowaliśmy się tylko pewnym wycinkiem tras pomiędzy dostawcami, a firmą. Uważam, że rezultaty są zadowalające dla wszystkich stron: koszty zmalały o około 9%, natomiast łączna liczba pojazdów, realizujących dostawy od wybranej grupy przedsiębiorstw, zmniejszyła się o 14%. Proszę sobie wyobrazić, o ile można zredukować liczbę pojazdów ciężarowych na naszych drogach, jeśli podobny efekt udałoby się osiągnąć także w innych przedsiębiorstwach.

**I.N.:** A jak wyglądają możliwości wykorzystania transportu intermodalnego przez przedsiębiorstwa?

**M.H.:** Ten problem również rozważaliśmy w projekcie CORELOG. Co ciekawe, wbrew krążącym opiniom, w wielu przypadkach transport intermodalny nie jest droższy niż przewóz samochodem ciężarowym. Niestety, wciąż czas przewozu ładunku transportem intermodalnym jest znacznie dłuższy, niż transportem samochodowym. Wydaje się to jednak być ciekawą alternatywą – szczególnie dla firm przewożących towary w kontenerach. Przykładowe kalkulacje, prowadzone przez przewoźników kolejowych zaangażowanych w projekt CORELOG wskazują, że przewóz kontenera 20' na trasie Gdynia – Poznań transportem intermodalnym

jest o około 8% tańszy, niż przy pomocy przewozów samochodowych. Zatem, widać wyraźną korzyść finansową dla firmy, która zdecyduje się na zmianę gałęzi transportu. Również aspekt czasowy nie jest tak istotny; jeśli firma zamawia towar na przykład z Chin, to już sam czas dostawy ładunku do portu może się wydłużyć nawet o kilka dni choćby ze względu na złe warunki pogodowe na morzu. Zatem różnica kilku godzin na trasie Gdynia – Poznań na korzyść przewozów samochodowych, w łącznym rozrachunku nie jest aż tak istotna.

**T.J.:** Te interesujące rezultaty mogą zainteresować firmy udziałem w podobnych inicjatywach. Jak zatem przedsiębiorstwa oraz władze lokalne mogą uczestniczyć w takich projektach?

**M.H.:** Po pierwsze, nie każdy kto utworzy konsorcjum i ma ciekawy pomysł na projekt, dostanie dofinansowanie z funduszy UE. Zazwyczaj, aby dane konsorcjum otrzymało środki unijne, musi stanąć do organizowanych konkursów (na przykład w ramach 7 Programu Ramowego), zaprezentować swój pomysł oraz płynące z niego korzyści, a następnie poczekać na ocenę specjalnej komisji. Ona decyduje, kto i w jakiej wysokości może otrzymać wsparcie finansowe. Jeśli chodzi o udział firm w tego typu inicjatywach, to muszą powiedzieć, że wiele przedsiębiorstw nie dostrzega korzyści jakie mogą osiągnąć. Mam nadzieję, że sytuacja ta zmieni się choćby po przeanalizowaniu korzyści, jakie osiągnął Solaris Bus&Coach SA. Kolejny dobry przykład to włoski producent motocykli, firma Ducatti, także uczestnicząca w projekcie CORELOG. W wyniku prowadzonych działań osiągnęła ona wymierne korzyści, zarówno dla siebie, jak i dla regionu Emilia Romagna w północnych Włoszech, w którym działa. Zachęcam do zapoznania się ze szczegółami naszych prac na stronie internetowej projektu [www.corelog.eu](http://www.corelog.eu). Podsumowując, przedsiębiorstwa, uczelnie jak i władze, aby uczestniczyć w podobnych do CORELOG-u projektach, muszą same budować międzynarodowe konsorcja lub dołączać się do już tworzonych inicjatyw.

**I.N.:** Bardzo dziękujemy za rozmowę.