

Robert Strasser
Panopa Logistik GmbH, Duisburg

Logistyka samochodowa w Europie Wschodniej

Sektor motoryzacyjny w Europie Wschodniej przeżywa obecnie boom, spowodowany stałym wzrostem ilości produkowanych tutaj pojazdów.

Na świecie utrzymuje się trend przenoszenia zakładów produkcyjnych do Europy Wschodniej, zapoczątkowany przez pierwsze koncerny motoryzacyjne już w latach 90. W roku 2004 w nowych krajach członkowskich UE wyprodukowano około 1 500 000 pojazdów, a do 2007 r. liczba ta przypuszczalnie podwoi się. Liczni dostawcy, w ślad za producentami, obrali kierunek wschodni i ulokowali swoje siedziby w parkach dostawców w bezpośrednim sąsiedztwie zakładów. Wystarczy przytoczyć istotne przykłady z ostatniego czasu: TPCA w Kolinie, Czechy (otwarcie: 2005 r., zdolność produkcyjna: 300 000 pojazdów rocznie), PSA w Trnavie, Słowacja (otwarcie: 2006 r., zdolność produkcyjna: 300 000 pojazdów rocznie) i Hyundai – Kia w Zilinie, Słowacja (otwarcie: 2006 r., zdolność produkcyjna: 300 000 pojazdów rocznie).

Wschód kusi

Nowe kraje członkowskie UE stały się atrakcyjnym miejscem produkcji z wielu względów. Koszty płac są tu wyraźnie niższe, niż w Europie Zachodniej i wynoszą mniej więcej jedną piątą środków finansowych przeznaczanych na płace w Niemczech. Przeniesienie produkcji do Europy Wschodniej jest korzystne w szczególności dla dostawców; wydatki personalne wynoszą tu 25% łącznych kosztów – tym sposobem np. na Słowacji dostawca może jedynie ze względu na oszczędności płacowe produkować o 22% korzystniej, aniżeli w zachodniej części Niemiec.

Specjalista dla branży i regionu

Trend przejmowania coraz bardziej odpowiedzialnych zadań i procesów przez usługodawców logistycznych oraz coraz częstsze podejmowanie działań kreujących wartość obecne są również w Europie Wschodniej. Usługodawca logistycz-

ny jest tu ważnym łącznikiem pomiędzy producentem i dostawcą. Przy jego wyborze należy jednak zwracać uwagę nie tylko na to, czy spełnia on fachowe wymagania, niezwykle ważna jest również znajomość specyfiki rynku wschodnioeuropejskiego oraz kwestia, czy dysponuje on know-how dla danego kraju. W tym miejscu należałoby wymienić ugruntowaną znajomość sytuacji prawnej, doświadczenie w kontaktach z urzędami, dobrze rozbudowaną sieć kontaktów, znajomość mentalności i zwyczajów handlowych, wielojęzyczność pracowników itd. W Europie Wschodniej znacznie korzystniej wypada współpraca z firmą logistyczną, oferującą kompletne usługi we własnym zakresie.

Sprawdzone na polskim rynku

Takim operatorem logistycznym, oferującym pełen zakres usług logistycznych jest Panopa, specjalizująca się w branżach: motoryzacyjnej, stalowej, budowy maszyn i urządzeń oraz organizacji transportu. Spektrum usług obejmuje cały łańcuch dostaw. Panopa wraz ze spółkami własnymi rozwija swoją działalność w Europie Wschodniej od 1998 r. Największy z 25 oddziałów znajduje się obecnie w Polsce, w Poznaniu. Jego dynamiczny rozwój zapoczątkowało otwarcie zakładu Volkswagena w stolicy Wielkopolski w 1993 r. Obecnie produkuje się tutaj niektóre modele transporterów nowej generacji „T5” i miejski samochód dostawczy Caddy. W 2005 r. z taśm produkcyjnych zjechało ponad 150 000 pojazdów. Panopa jako usługodawca logistyczny jest obecna na miejscu od 2000 r., stale rozszerzając ofertę; ostatnio w 2004 r. przejęła kompleksowy system dostaw dla Volkswagena i 12 kontrahentów, spośród których 8 ma swoje siedziby w pobliskim parku dostawców. Usługi dla producentów, jak i dostawców, obejmują obecnie: kompleksowe zarządzanie magazynami, sekwencjonowanie, podmontaż, transporty wahałkowe do zakładu VW, zaopatrywanie linii produk-

cyjnych Volkswagena i dostawców na miejscu, tworzenie koszyków towarów i zarządzanie pustymi pojemnikami.

Panopa użytkuje w Poznaniu łączną powierzchnię magazynową 130 000 m², z czego 35 000 m² przypada na własne centrum logistyczne. Pozostałe powierzchnie magazynowe znajdują się w zakładach Volkswagena i parku dostawców. Każdego dnia do magazynów dociera około 150 ładunków ciężarowych i 20 wagonów kolejowych z materiałami produkcyjnymi i prefabrykatami. W przeliczeniu oznacza to, że Panopa rozładowuje codziennie 6 000 małych i 7 000 dużych pojemników, po czym umieszcza towar w magazynach. Każdego dnia dostarczanych jest ok. 11 000 różnych artykułów – od standardowych i małych części do dużych komponentów, jak tablice rozdzielcze czy silniki. W ruchu wahałkowym transportuje się ok. 41 000 części sekwencyjnych do montażu końcowego, co daje łącznie około 600 kursów dziennie. Panopa dostarcza potrzebne części bezpośrednio do punktów montażowych. Podstawę niezawodnej i dokładnej realizacji tak dużego zlecenia stanowi wymyślna koncepcja logistyczna. Generalnie Panopa w odniesieniu do wszystkich rozwiązań logistycznych dopasowanych do indywidualnych wymagań klienta udostępnia własny zespół planistów, składający się z inżynierów i specjalistów z zakresu ekonomiki przedsiębiorstw.

Jednakże działalność Panopy w Polsce nie ogranicza się wyłącznie do przemysłu motoryzacyjnego w Europie Wschodniej. Usługodawca użytkuje w Gliwicach centrum logistyczne stali, z którego tłoczni producent pojazdów jest zaopatrywany „just in time” w zwoje stali i arkusze blachy. Ponadto Panopa organizuje transporty prefabrykatów w Europie Wschodniej. Poprzez wieloletnią działalność w branży dysponuje również know-how w zakresie logistyki motoryzacyjnej i organizacji transportu – udokumentowanymi licznymi projektami referencyjnymi i certyfikatami według DIN EN ISO 9001: 2000, VDA 6.2 i ISO/TS 16949: 2002.