

19.12.2005 r.

## **Rola centrum ekspedycyjno-rozdzielczego w kreowaniu wartości sieci logistycznej Poczty Polskiej - cz. 3**

Dodatkowo istniały tzw. rozdzielnie sektorowe, obejmujące swoim działaniem teren kilku dzisiejszym powiatów (do węzła przypisanych było więc kilka takich rozdzielni). Rozdzielnie sektorowe spełniały jednocześnie te same zadania co węzły i w rezultacie łańcuch przesyłania przesyłek obejmował dodatkowe ogniwo wydłużające cały proces. Dlatego dokonano likwidacji tego zbędnego ogniwa oraz rozpoczęto proces stopniowej minimalizacji samych węzłów. Wdrożona w 2002 r. (listy) i 2003 r. (paczki) kategoryzacja przesyłek, polegająca na zdywersyfikowaniu ich ze względu na standard doręczenia (priorytetowe, ekonomiczne i nie skategoryzowane), pociągnęła za sobą kolejną, bardzo ważną decyzję w procesie modernizacji sieci logistycznej PP. Krokiem tym była rezygnacja z rozdziału przesyłek w ambulansach i zastąpienie tej technologii ich stałą wymianą pomiędzy węzłami (na zasadach „każdy z każdym”), a przede wszystkim, koncentracją i dekoncentracją ładunków w węzłach.

Dzisiejszy model sieci logistycznej PP to w konsekwencji model rozproszony z przewagą kilku węzłów, które połączone są, poprzez leżące w ich pobliżu publiczne lotniska, korytarzami wykorzystywanymi do przewozów lotniczych. Są to: węzły w Warszawie (Okęcie), Poznaniu (Ławica), Szczecinie (Goleniów), Gdańsku (Rębiechowo), Bydgoszczy (Szwederowo), Rzeszowie (Jasionka), Krakowie (Balice), Katowicach (Pyrzowice) i Wrocławiu (Strachowice). Pozostałe z największych węzłów, nie włączone bezpośrednio do przewozów lotniczych, dowożą ładunek drogą lądową do odpowiedniego lotniska (np. Białystok, Olsztyn, Lublin, czy Kielce dowożą je na Okęcie). Wiodącą rolę w tym modelu pełni lotnisko w Warszawie, gdzie zbiegają się wszystkie te korytarze i miksowane są dzięki temu ładunki przewożone poszczególnymi trasami.

Jeżeli chodzi o przewozy ładunków drogą lądową, to niektóre z węzłów pełnią rolę głównych punktów przeładunkowych dla kursów międzywęzłowych (najważniejsze z tych punktów leżą centralnie w sieci, m.in.: Warszawa, Łódź, Poznań i Bydgoszcz). W punktach

tych następuje właściwa koncentracja ładunków, kompletacja większych partii i dalszy przerzut ładunków pochodzących z węzłów leżących skrajnie w sieci (np. Chełm, Białystok, Szczecin czy Zielona Góra). Podobną drogę przebywają ładunki w relacji na „wejściu” do węzłów leżących skrajnie w sieci. Ładunki te trafiają do tych węzłów, także za pośrednictwem punktów przeładunkowych, gdzie nastąpiła już wcześniej dekoncentracja ładunków pochodzących z różnych kursów międzywęzłowych oraz ich dekompletacja na mniejsze partie. Taki układ przepływów ładunków, oparty na (de)koncentracji ich w największych węzłach, ma na celu eliminację połączeń dalekobieżnych, nie zawsze optymalnych z punktu widzenia zróżnicowania ilości ładunków przepływających w danych relacjach.

Sieć kolejowa ma już jedynie szczątkowy udział w całości obsługi transportowej PP i opiera się na kilku długodystansowych relacjach bezpośrednich pomiędzy najdalej położonymi węzłami.

Natomiast jedna z kilku branych pod uwagę koncepcji przyszłej sieci logistycznej PP zakładała pierwotnie tylko 17 węzłów, w tym 14 w pełni zautomatyzowanych CER. Te w Warszawie i Poznaniu (już funkcjonujące, wybudowane od podstaw), Łodzi i Krakowie (modernizowane obecnie na bazie istniejących węzłów), Gdańsku, Bydgoszczy, Wrocławiu i Katowicach, miały stworzyć trzon tej sieci. Pozostałe CER, będące węzłami mniejszej kategorii, zlokalizowane miały być w Kielcach, Lublinie, Rzeszowie, Białymstoku, Olsztynie i Szczecinie. Założono również funkcjonowanie 3 dodatkowych punktów sortowania przesyłek priorytetowych w Zielonej Górze, Koszalinie i Opolu<sup>1</sup>.

Po dalszych pracach studialnych nad tą koncepcją, opartych na wykorzystaniu wspomnianego już narzędzia informatycznego do symulacji logistyki pocztowej, zdecydowano się na jeszcze jeden dodatkowy punkt sortowania przesyłek priorytetowych w Płocku. Powstała w ten sposób koncepcja „14+4” przyszłościowej sieci logistycznej PP. Perspektywa czasowa realizacji tego przedsięwzięcia to kilka najbliższych lat.

W docelowej sieci logistycznej PP z całą pewnością nadal wiodącą rolę będzie odgrywało wykorzystywanie dotychczas używanych połączeń lotniczych do przewozu przesyłek mających najkrótszy standard doręczenia (priorytetowe przesyłki listowe, przesyłki kurierskie). Sieć przewozów drogowych będzie opierała się na jeszcze większej skali

<sup>1</sup> Zob.: A. M. Sujka, P. Hanak, *Modelowa logistyka*, Tygodnik „Poczta Polska” 2004, nr 24, s. 8 – 9.

(de)koncentracji i przerzutach ładunków pomiędzy największymi z CER, połączonymi ze sobą przewozami wahadłowymi. Odbywać się to będzie w centralnie położonych CER (może to być np. Warszawa, Bydgoszcz, Poznań, Łódź i Kielce), gdzie łączyć się będą drogi obiegu kursów drogowych z/do węzłów położonych skrajnie w sieci. W rezultacie będzie to model z kilkoma wiodącymi centrami.

„Odchudzenie” sieci logistycznej PP ma na celu zwiększenie skali działania każdego z węzłów (np. CER w Lublinie obejmie swym działaniem dotychczasowe węzły w Puławach, Radzynie Podlaskim, Chełmie i Zamościu), co możliwe będzie do osiągnięcia dzięki stworzeniu w każdym z CER nowoczesnego systemu wsparcia logistycznego (zintegrowany system teleinformatyczny, kompleksowy system transportu wewnętrznego, wielofunkcyjne maszyny sortownicze oraz urządzenia wspomagające proces pocztowy, system komunikacji i lokalizacji środków transportu, system śledzenia przesyłek i całych ładunków itd.).

Jednakże najważniejsza wydaje się współpraca na polu zarządzania poszczególnymi systemami tworzącymi sieć logistyczną PP, tak aby nie występowały konflikty interesów wynikające z różnych oczekiwań wobec poziomu jakości świadczonych usług, kosztów działalności czy oczekiwanych zysków oraz aby dysproporcje w wykorzystywanych w procesie pocztowym zasobach należących do poszczególnych systemów logistycznych w sieci były minimalne.

Podsumowując, działania modernizacyjne w obszarze sieci logistycznej PP mają przynieść minimalizację operacji nie przynoszących żadnej lub znikomą wartość dla sieci logistycznej operatora. Jednocześnie, dzięki wsparciu logistycznemu każdego z tych węzłów, zachowane zostaną okna czasowe niezbędne dla niezakłóconego przepływu strumieni ładunków pocztowych w sieci logistycznej operatora.

Tak skonfigurowana sieć ma zapewnić w rezultacie optymalne wykorzystanie potencjału produkcyjnego tworzących ją ośrodków oraz być konkurencyjna wobec innych sieci logistycznych, które posiadają już w Polsce najwięksi gracze rynku TSL w Europie, a już niedługo rynku usług pocztowych (od 2009 r. nastąpi pełna liberalizacja tego sektora usług).

*Konrad Michalski*

*Autor jest od 9 lat pracownikiem Poczty Polskiej, obecnie specjalistą ds. procesów ekspedycyjno-rozdzielczych w Departamencie Poczty Dyrekcji Generalnej. Absolwent*

*Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, gdzie ukończył również Studium Doktoranckie z Nauk Ekonomicznych. Pisze rozprawę doktorską pod kierunkiem Prof. US dr hab. Mariusza Jedlińskiego na temat „Logistyczne determinanty funkcjonowania Centrum Ekspedycyjno-Rozdzielczego Poczty Polskiej”.*

#### **Bibliografia:**

1. Chaberek M., *Makro- i mikroekonomiczne aspekty wsparcia logistycznego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
2. Christopher M., *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*, Polskie Centrum Doradztwa Logistycznego, Warszawa 2000.
3. Sapalski M., *Logistyka powszechnych usług pocztowych – przesyłka priorytetowa*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 2004, nr 6.
4. Sujka A. M., Hanak P., *Modelowa logistyka*, Tygodnik „Poczta Polska” 2004, nr 24.
5. Szyszka G., *Sieci logistyczne – nowy wymiar logistyki* [w:] Materiały pokonferencyjne Polskiego Kongresu Logistycznego LOGISTICS 2004 „Sieci logistyczne na zintegrowanym rynku europejskim, ILiM, Poznań 2004.