

Jacek Szoltysek¹
Wyższa Szkoła Bankowa

Transport komodalny w realizacji celów zrównoważonej logistyki

Dlaczego transport i logistyka mogą decydować o przewadze konkurencyjnej

Peter Drucker – nieżyjący już guru zarządzania, w opublikowanych na łamach magazynu „Forbes” paradygmatach zarządzania na XXI wiek² wskazuje na dwie okoliczności, które tworzą kontekst do rozważań na temat roli transportu komodalnego:

po pierwsze: Drucker twierdzi, że technologie, rynki i zastosowania nie są już ograniczone do danej dziedziny gospodarki, ale się wzajemnie przenikają i łączą – co skutkuje skróceniem głębokości produkcji, wyższym stopniem specjalizacji, jak również rozdrobnieniem produkcji i rosnącą rolą transportu w pokonywaniu luki czasowo – przestrzennej, dzielącej wytwórców oraz konsumentów,

po drugie: Drucker zauważa, że następuje globalizacja gospodarki, a co zatem idzie, odległości, jakie trzeba pokonać, by wyroby wielu producentów stworzyły gotowy produkt i następnie dotarły do konsumentów, wywołują konieczność łączenia przewozów różnymi gałęziami transportu, wymagają coraz większych umiejętności, by tak organizować procesy transportowe, żeby zapewnić ich sprawność i niską cenę przy wysokiej jakości obsługi.

Niezależnie od rodzaju wytwarzanych produktów, odległości od źródeł pozyskania surowców, lokalizacji miejsc produkcji względem rynków zbytu oraz innych uwarunkowań, zawsze występuje tak zwana luka czasowo – przestrzenna. Procesy globalizacji, charakteryzujące naturę współczesnej gospodarki powodują, że ta luka w wymiarze przestrzennym znacznie wzrasta. Powoduje ona, że prowadze-

nie działań mających zapewnić dostarczenie surowców do miejsc ich przetworzenia na wyroby finalne, a tych zaś do miejsc zużycia i konsumpcji, wymaga szczególnie dobrego zaplanowania działań od strony logistycznej. Kryzys gospodarczy powoduje, że uczestnicy rynku poszukują możliwości zmniejszania kosztów funkcjonowania na wszystkich etapach wytwarzania dóbr klub świadczenia usług³. Europa na początku 2009 roku znalazła się w szczególnej sytuacji konieczności wzmocnienia swojej atrakcyjności gospodarczej w obliczu stosowania przez USA, Kanadę czy niektóre duże państwa azjatyckie elementów protekcjonizmu w ich gospodarkach narodowych. W tych działaniach logistyka może okazać się kluczową kompetencją.

Logistyka zapewnia fizyczną dostępność materiałów, półproduktów i wyrobów finalnych w drodze obsługi logistycznej dostawców i odbiorców, określanej często mianem logistycznej obsługi klienta. Dla przypomnienia – do celów logistyki, zarówno w skali makro, jak i mikro, zaliczamy:

- skrócenie czasu realizacji dostaw
- wysokie wykorzystanie infrastruktury, personelu
- szybki, bezawaryjny przepływ informacji
- usprawnienie procesu zarządzania
- zmniejszenie zapasów
- eliminację ogniw pośrednich
- poprawę poziomu obsługi klienta
- obniżenie kosztów przepływu dóbr.

Zatem zapewnienie dostępności nie jest możliwe bez właściwie zorganizowanego transportu.

Stopień zsynchronizowania i skoordynowania procesów transportowych może znacząco wpłynąć na wspomniany już poziom obsługi klienta, co z ko-

lei przekłada się na pozycję konkurencyjną nie tylko poszczególnego przedsiębiorstwa, lecz całych gospodarek. Stąd też wzrasta znaczenie sprawnego transportu we współczesnej logistyce. Szybko rosną wymagania zarówno nadawców, jak i odbiorców odnośnie jakości usług transportowych, w tym zwłaszcza w zakresie skrócenia czasu przewozu, zwiększenia bezpieczeństwa ładunków oraz zapewnienia procesowi przewozowemu cech multimodalności, czyli sprawnej i efektywnej ekonomicznie obsługi przez poszczególne gałęzie transportu.

Istota multimodalności i komodalności oraz związki między nimi

Stopień zorganizowania i zintegrowania transportu ma istotne znaczenie z punktu widzenia jego efektywności i przydatności dla realizacji celów logistyki. Do takich modelowych rozwiązań należy zaliczyć transport multimodalny. W literaturze przedmiotu znajduje się wiele odmiennych definicji transportu multimodalnego, często utożsamianego z transportem intermodalnym czy kombinowanym. W literaturze przedmiotu funkcjonują następujące definicje:

Transport multimodalny – oznacza przewóz towarów z zastosowaniem co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie jednej umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego tam, gdzie pieczę nad towarem przejął operator transportu multimodalnego, do oznaczonego miejsca przeznaczenia. Taką definicję proponowała Konwencja o międzynarodowym transporcie multimodalnym towarów z 1980 roku⁴. Konwencja ta nie weszła w ży-

¹ Dr hab. inż., prof. ndzw. J.Szoltysek jest Kierownikiem Katedry Logistyki w Wyższej Szkole Bankowej (przyp. red.).

² P.F. Drucker: *Management's New Paradigms*, Forbes Magazine, 10.05.1998.

³ Poza koniecznością zmniejszania kosztów transport europejski może stanąć przed problemem zmniejszonego popytu w przypadku dużego spadku produkcji i popytu wewnętrznego.

⁴ UN convention of Multi-Modal Transport of goods 1980, <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/Multimodal.html> (28.01.2009).

cie, ponieważ ratyfikowało ją tylko 8 państw, ale zawarta w niej definicja transportu multimodalnego zyskała sobie powszechną aprobatę.

Transport intermodalny – to przewóz ładunków w jednym pojeździe lub jednostce ładunkowej przy użyciu sukcesywnie różnych środków transportu, bez przeładunku samych ładunków w zmieniających się gałęziach transportu.

Porównanie obu definicji wskazuje na pewne istotne różnice – transport multimodalny, czyli wielogałęziowy, oznacza wewnątrz zintegrowany przewóz przy użyciu co najmniej dwóch rodzajów transportu, przy czym każdy z nich realizuje swoje zadania, podporządkowane potrzebom procesów transportowych w całym łańcuchu transportowym, co oznacza ograniczenie lub zanik autonomii poszczególnych gałęzi transportu. Transport intermodalny – czyli międzygałęziowy – oznacza przewóz towarów dwoma lub więcej gałęziami transportu, przy czym każdy z nich realizuje mniej lub bardziej autonomiczne zadania w łańcuchu transportowym⁵. Amerykanie pod pojęciem intermodalnym rozumieją to, co Europejczycy pod pojęciem multimodalności⁶. Stąd powstaje wiele problemów we właściwym rozumieniu intencji autorów anglosaskich, w tekstach tłumaczonych z języka angielskiego na język polski.

Transport kombinowany – to przewóz towarów lub osób, więcej niż jednym środkiem lokomocji, gdzie tylko pierwszy i/lub ostatni jest transportem drogowym tak krótko, jak to jest możliwe, zaś główna część przewozu jest wykonywana za pośrednictwem kolei, żeglugi śródlądowej lub morskiej, pod warunkiem że odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej. Początkowy lub końcowy odcinek, wykonywany transportem drogowym, oznacza odcinek:

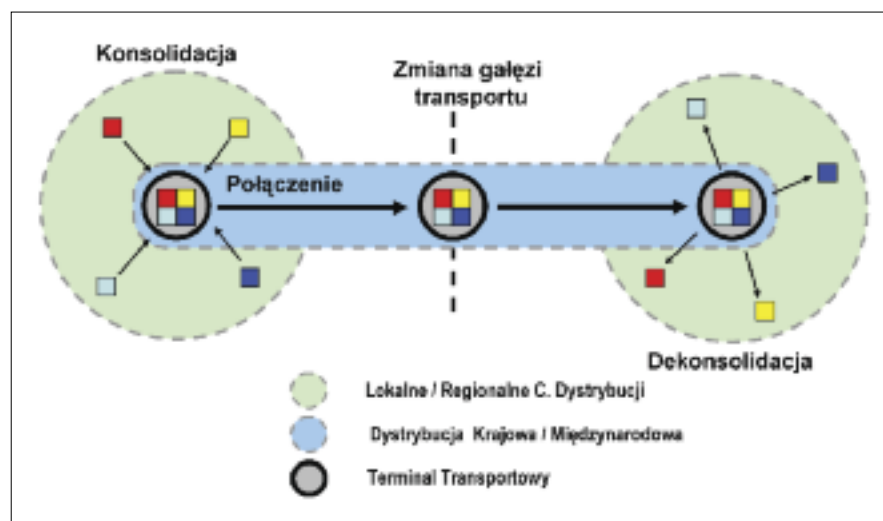
- pomiędzy punktem, gdzie towary są załadowane i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy

najbliższą odpowiednią stacją wyładunkową a punktem, gdzie towary są wyładowane dla końcowego odcinka lub

- wewnątrz promienia nie przekraczającego 150 km w linii prostej od śródlądowego lub morskiego punktu załadunku lub wyładunku.

W moim przekonaniu, można przyjąć i stosować zamiennie pojęcie transportu intermodalnego i multimodalnego bez negatywnych konsekwencji dla jasności wywodu i istoty rozważań. Z istoty multimodalności wynika pewna koncepcja łańcucha transportowego, zaprezentowanego na rysunku 1. Taki łańcuch składa się, najogólniej rzecz ujmując, z procesu konsolidacji ładunków, przewozu wraz z kolejnymi przeładunkami, związanymi ze zmianą gałęzi transportu, niekiedy składowaniem, oraz dekonsolidacją.

Na tym tle pojawia się nowe określenie: *komodalność*, oznaczające wydajne wykorzystanie form transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w ramach europejskiego systemu transportowego, w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów⁸. Pojęcie to zostało wprowadzone na podstawie ostatecznej wersji (COM/2006/336) Komunikatu Komisji Europejskiej do Rady (UE), Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego i Komitetów Regionów pt. „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności”. Zatem za tym pojęciem, w perspektywie logistycznego spojrzenia, mieści się w istocie transport multimodalny, zorganizowany w stopniu znacznie wyższym, niż to wynika z przytoczonych definicji, gdyż ocena realizowanych procesów transpor-



Rys. 1. Multimodalny / Intermodalny łańcuch transportowy.

Cele transportu multimodalnego mogą być sformułowane następująco:

- minimalizacja ogólnego czasu transportu
- minimalizacja ogólnych kosztów transportu
- minimalizacja łącznie czasu i kosztów transportu
- usprawnienie dostawy towarów od producenta do konsumenta⁷.

towych dokonywana jest dodatkowo przez pryzmat wymogów zrównoważonego rozwoju. Oznacza to, że ocena każdego procesu transportowego dokonywana będzie nie tylko przez pryzmat kosztów i realizowanego poziomu obsługi klienta, lecz również w aspekcie oddziaływania na środowisko naturalne. Ten ostatni element zmienia zarówno analizę kosztów, jak

⁵ J. Kubicki, A. Kuriata, *Problemy logistyczne w modelowaniu systemów transportowych*, WKiŁ Warszawa 2000, s.108.

⁶ *Intermodal Transportation Network*. A logistically linked system using two or more transport modes with a single rate. Modes are having common handling characteristics, permitting freight (or people) to be transferred between modes during a movement between an origin and a destination. *Multimodal Transportation Network*. A set of transport modes offering connections between origins and destinations. Although intermodal transportation is possible, it does not necessarily occur.

⁷ J. Kubicki, A. Kuriata, *Problemy logistyczne w modelowaniu systemów transportowych*, WKiŁ Warszawa 2000, s.108.

⁸ Według moich obserwacji, znajomość pojęcia „komodalność” jest wśród studentów oraz praktyków transportowców raczej nikła. Wyszukiwarka internetowa Google.pl w dniu 28 stycznia 2009 roku wskazała jedynie 132 odpowiedzi dla hasła „komodalność”, oraz 8 wskazań dla hasła „transport komodalny”.

i w odmienny sposób kształtuje spojrzenie na pożądaną poziom obsługi klienta.

Zrównoważona logistyka – proaktywna zmiana w procesach biznesowych

Zasada zrównoważonego rozwoju zakłada konieczność zintegrowanego i kompleksowego podejścia do procesów rozwojowych, to jest traktowania ich jako współzależne i wzajemnie uwarunkowane procesy rozwoju społecznego, gospodarczego, ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego, ochrony dziedzictwa kulturowego oraz zagospodarowania przestrzeni. W tym też kontekście w logistyce możemy mówić również o zrównoważonych łańcuchach logistycznych, czyli łańcuchach wyrastających na gruncie koncepcji logistycznego imperatywu ekologicznego. Ta koncepcja sprowadza się do traktowania łańcuchów logistycznych jako układów kilku lub kilkunastu wzajemnie sprzężonych ogniw łańcucha zaopatrzenia i zbytu, przetwarzających materię i/lub energię, umożliwiającą tym samym realizację potrzeb poszczególnych ogniw w łańcuchu logistycznym (jak i łańcucha jako całości), z którymi związana jest jednocześnie konieczność usunięcia skutków realizacji tych potrzeb⁹. Zrównoważona logistyka (*Sustainable logistics*) jest konsekwencją zastosowania zrównoważonego podejścia do funkcjonowania logistycznych łańcuchów i sieci dostaw. Często w literaturze przedmiotu można spotkać taką interpretację zrównoważonej logistyki, która poszerza obszar zainteresowania (oraz praktycznego funkcjonowania) na te elementy, którymi zajmuje się logistyka zwrotna. Można też wskazać określone zasady w kształtowaniu procesów w ramach zrównoważonej logistyki¹⁰. Organizując przepływy materiałowe w ramach dowolnego systemu logistycznego, uwzględniające wymogi ochrony środowiska, a zatem taki dobór odpowiedniego sprzętu, który spełnia normy środowiskowe (gdy realizacja

przepływów odbywa się z minimalnym negatywnym oddziaływaniem na środowisko naturalne), używane są ekologiczne źródła energii, czy występuje dbałość o sprawne przepływy zwrotne – to spełnione są podstawowe praktyczne założenia zrównoważonej logistyki. Główne czynniki łańcuchów i sieci logistycznych, mających wpływ na stopień oddziaływania na środowisko oraz na koszty środowiskowe zostały zaprezentowane w tabeli 1. Wymienione zmienne pozwalają na aktywne kształtowanie strategii zrównoważonych łańcuchów dostaw – a zatem – zrównoważonej logistyki.

oteboom w swojej pracy pt: „*Adaptive networks. The governance for sustainable development*”¹¹. Jego zdaniem, taką się tworzą ludzie pochodzący z różnych sfer społecznych, współdziałający, komunikujący się, tworzący i rozwijający koncepcje (idee) mające wpływ na grupy, przynosząc im korzyści (które oni jako grupa rozpoznają). Ten sposób myślenia i działania społecznego powoduje, że grupa staje się spójna, mniej sprzeczna w koncepcjach i działaniach, i jako społeczność w sposób bardziej sprawny mogą przystosować się do zmieniających się okoliczności (uwarunkowań). Taki proces nazwany został

Tab. 1. Główne działania mające wpływ na kształtowanie się kosztów oraz oddziaływanie środowiskowe w sieciach logistycznych.

Czynnik	Zmienna
Transport	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transport od dostawcy do producenta i odwrotnie, 2. Transport od dostawcy do konsumenta i odwrotnie, 3. Transport od dostawcy do obiektów przetwarzania / przechowywania produktów po zakończonym cyklu życia, 4. Transport od producenta do konsumenta i odwrotnie, 5. Transport od producenta do obiektów przetwarzania / przechowywania produktów po zakończonym cyklu życia, 6. Transport od konsumenta do obiektów przetwarzania / przechowywania produktów po zakończonym cyklu życia.
Wytwarzanie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wytwarzanie u dostawców, 2. Wytwarzanie u producentów.
Testowanie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Testowanie
Alternatywy po zakończeniu cyklu życia produktu	Ponowne użycie, Przetworzenie, Recykling, Wytworzenie energii.

Źródło: J. Quariguasi Frota Neto, J. M. Bloemhof-Ruwaard, J. A. E. E. van Nunen and H. W. G. M. van Heck: *Designing and Evaluating Sustainable Logistics Networks*, Rotterdam School of Management (RSM) Erasmus University, Erasmus Research Institute of Management (ERIM), 2006.

Dlaczego zrównoważona logistyka znalazła swoje miejsce w systemach gospodarczych krajów rozwiniętych? Uważam, że odpowiedzi należy poszukiwać w wyłaniających się tak zwanych sieciach adaptacyjnych. To pojęcie wprowadził w 2006 roku Sibout G. No-

„koewolucją” (*co-evolution*). Ten proces odpowiada między innymi za rozposzechnienie się koncepcji zrównoważonego rozwoju oraz stworzenie odpowiedniej presji na organizacje społeczne, polityczne i gospodarcze, by rozwój odbywał się z poszanowaniem zasob-

⁹ A. Skowrońska: *Logistyka jako narzędzie równoważenia rozwoju*, Ogólnopolska konferencja naukowa Zrównoważony rozwój w teorii ekonomii i praktyce, Wrocław 29-30.06.2006, Referat pobrany ze strony Katedry Ekonomii Ekologicznej <http://www.kee.ue.wroc.pl> – materiał na prawach rękopisu.

¹⁰ por. <http://www.sustainablelogistics.us/about.htm> (28.01.2009)

¹¹ Eburon Academic Publisher, 2006 (Holandia), s.6.

¹² Mimo, że pierwsze informacje o „zrównoważonym rozwoju” związane były z XVIII wieczną koncepcją niemieckiego przemysłu drzewnego, to w jej współczesnym rozumieniu mówimy o okresie około 40 lat – od lat 70. ubiegłego wieku.

bów naturalnych. Stąd podmioty gospodarcze rozpoczęły (nie od razu, lecz stopniowo¹²) pod naciskiem społecznym oraz prawnym dostosowanie swoich procesów gospodarczych do wymogów zrównoważonego rozwoju. W ślad za tym nastąpiły działania tworzące zrównoważone łańcuchy dostaw, zrównoważoną logistykę oraz spowodowały, że określenie „zrównoważony” zaczęło być synonimem takich przymiotników, jak: „nowoczesny” czy „postępowny”.

Przesłanki rozwoju przewozów komodalnych

Powstanie, a następnie rozwój przewozów multimodalnych, a w ślad za tym – komodalnych, jest odpowiedzią na zmiany, jakie zaszły w trzech niezależnych obszarach:

1. Rynku – w szczególności postrzegania roli klienta w osiąganiu przez podmioty sukcesu, oraz zmiany pozycji klienta na tymże rynku. Współczesny klient, mając większe rozeznanie w ofertach rynkowych oraz większą świadomość zarówno swoich potrzeb, jak i możliwości produkcyjnych, żąda od sprzedawcy produktów coraz ściślej dopasowanych do jego zindywidualizowanych potrzeb. Wywołało to zmianę filozofii produkcji w wielu branżach gospodarki. Obecnie producenci starają się być jak najbardziej elastyczni i jak najszybciej reagować na zapotrzebowanie rynku. Występuje bardzo silna konkurencja na rynku, pociągająca za sobą dążność do jak najlepszego poziomu obsługi klienta końcowego i maksymalnego obniżenia kosztów produkcji oraz dystrybucji. Największą, destrukcyjną siłą nie jest konkurencja, lecz wewnętrzna nieefektywność oraz zła jakość obsługi. Niewykorzystana powierzchnia naczepy, kontenera czy wagonu kolejowego wpływa na wzrost ceny dla konsumenta. Pełne wykorzystanie środka transportu przez konsolidację wysyłek kilku firm, i przez to podział kosztów, pomaga tym firmom stać się bardziej konkurencyjnymi. No-

woczesne strategie funkcjonowania łańcuchów dostaw produktów częstego zakupu, jak ECR (*Efficient Customer Response*) czy CPFR (*Collaborative Production, Forecasting & Replenishment*) zakładają również konsolidację przesyłek.

2. Postępu jaki nastąpił w zakresie techniki i technologii, zarówno wytwarzania, jak i komunikowania oraz obróbki informacji. Postęp techniczny, rozumiany jako proces zmian rozwojowych techniki, wyrażający się przez wprowadzenie do procesu produkcji nowych, udoskonalonych maszyn, urządzeń, narzędzi i nowych technologii oraz przez wykorzystanie w sposób doskonalszy istniejących zasobów, jest w ostatnich 30 latach nieporównywalny z żadnym z dotychczasowych okresów w historii nowożytnej. Pojawiły się nie tylko nowe produkty, wynikające z postępu technicznego, ale także nowe techniki zarządzania, nowe sposoby robienia interesów, nowe sposoby transferu samej techniki i technologii, wymiany informacji, porozumiewania się ludzi, nowe sposoby edukacji obsługi finansowej i bankowej, zarządzania instytucjami zbiurokratyzowanymi, administracją. To wszystko, co w literaturze anglojęzycznej poprzedzamy literką „e” (e-economy, e-finance, e-marketing, e-biznes, e-education, e-entertainment, e-administration albo e-government). Postęp w dziedzinie informatyki i komunikacji bezprzewodowej wraz z technologiami identyfikacji towaru (kody kreskowe) znacznie ułatwia śledzenie przesyłek i minimalizuje ryzyko błędów. Pojawiły się nowe formy organizacyjne – rozwój usług operatorów logistycznych i wzrost popularności outsourcingu usług logistycznych. Szybki i systematyczny wzrost użycia kontenerów wpłynął w decydujący sposób na kształtowanie się nowej formy przemieszczania ładunków, tworząc warunki do pełnej integracji różnych gałęzi transportu pod względem rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych

3. Zmian zachodzących w fizycznej przestrzeni rynków – zarówno w stopniu wykorzystania infrastruktury, jak i sposo-

bie użytkowania środowiska naturalnego. Wśród nich wymienia się dwie: względy ekologii oraz zjawisko kongestii. W perspektywie zrównoważonego rozwoju istotne jest spojrzenie na względy ekologiczne. Jednym z głównych argumentów, przemawiających za rozwojem lądowego transportu multimodalnego w Europie, pozostają od lat *względy ekologiczne*. Liczni autorzy i instytucje publikują co jakiś czas raporty, z których wynika, iż największym zagrożeniem dla środowiska naturalnego jest transport samochodowy. Liczba negatywnych skutków, wynikających z poruszania się samochodów po drogach ma tendencję do wydłużania się. Wszystko to dzieje się w sytuacji, w której transport samochodowy zajmuje niekwestionowaną pozycję lidera na europejskim rynku przewozów towarowych, a jego udział w tym rynku sięga już blisko 80%¹³. Dodatkowo, w sukurs transportowi multimodalnemu przychodzą też teorie o kosztach zewnętrznych transportu, o wyrównywaniu konkurencyjności pomiędzy różnymi gałęziami transportu oraz o internalizacji jego kosztów. W teoriach tych, ogólnie rzecz biorąc, chodzi o to, aby dokładnie zbadać i przeanalizować negatywne skutki oddziaływania poszczególnych gałęzi transportu na otoczenie, a następnie opracować metody obliczania tych szkód. W rezultacie mają nastąpić finansowe obciążenia użytkowników transportu poprzez podatki i opłaty nakładane na właścicieli pojazdów, proporcjonalnie do ich wkładu w dewastowanie otoczenia zewnętrznego¹⁴. Eksponując znaczenie koncepcji zrównoważonego rozwoju oraz proponując rozwiązania transportowe, oparte na idei komodalizmu, wracamy do zrównoważonej logistyki, a ślad za nią – do promocji przez oficjalne organa Unii Europejskiej zarówno logistyki, traktowanej jako narzędzie do uzyskiwania przewagi konkurencyjnej (kosztowej i obsługowej) państw i regionów, jak też rangi zawodu logistyka. Zarówno transport, jak i logistyka, są promowane również jako „sek-

ciąg dalszy na stronie 52

¹³ J. Neider, D. Marciniak-Neider, *Transport multimodalny w Europie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2005, s.12.

¹⁴ Ze względów ekologicznych lepszym rozwiązaniem jest obciążanie ich zmiennymi (kilometrowymi) opłatami infrastrukturalnymi, niż opłatami stałymi (np. winietami). W poszczególnych krajach członkowskich UE przystąpiono do zastępowania stałych opłat infrastrukturalnych (winiet) opłatami kilometrowymi. Ta forma odpłatności będzie upowszechniana w całej Unii w taki sposób, by jednolicie udostępniana była zarówno infrastruktura drogowa, jak i kolejowa, wodna śródlądowa, lotnicza, morska, w zależności od charakterystyki technicznej środka transportu, pory dnia, kategorii infrastruktury i innych czynników mogących powodować kongestię i degradację infrastruktury.

tor mający kluczowe znaczenie dla spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej oraz lepszej integracji regionów peryferyjnych w rozszerzonej Unii Europejskiej” oraz „konieczna dla gospodarczej efektywności i konkurencyjności, optymalnego wykorzystania zasobów, tworzenia możliwości zatrudnienia, ochrony środowiska naturalnego, walki ze zmianami klimatycznymi oraz poprawy ochrony i bezpieczeństwa”¹⁵.

Podsumowanie

Wymienione we wstępie cele zrównoważonej logistyki są realizowane między innymi w trakcie wykonywania transportu komodalnego, zaś stopień ich realizacji zależy od umiejętności

właściwego zaplanowania i zorganizowania przewozu przez właściwego organizatora. Z reguły wysoki poziom kompleksowości świadczonych usług w trakcie organizacji i realizowania przewozu komodalnego stawia przed organizatorem takiego przewozu szereg wymagań oraz stwarza szereg wyzwań.

Zdolność do zapewnienia pożądanej obsługi klienta w procesie świadczenia usługi transportu multimodalnego wymaga organizacyjnego, sprzętowego, kadrowego i informacyjno - dokumentacyjnego przygotowania organizatora do realizacji kompleksowych usług logistycznych. Właściwie skrojona usługa transportu komodalnego pozwala na zaspokojenie potrzeb klientów w zakresie celów zrównoważonej logistyki, to jest:

- skrócenia czasu realizacji dostaw

- wysokiego stopnia wykorzystania infrastruktury, personelu
- szybkiego, bezawaryjnego przepływu informacji
- usprawnienia procesu zarządzania
- zmniejszenia zapasów
- eliminacji ogniw pośrednich
- poprawy poziomu obsługi klienta
- obniżenia kosztów przepływu dóbr
- takiego oddziaływania na środowisko naturalne, które spełnia wymogi zrównoważonego rozwoju.

Promocja, jak i wspieranie rozwoju systemów komodalnych, powinna być staraniem każdego podmiotu, dbającego o zrównoważony rozwój własnego kraju czy regionu, o stałe podnoszenie jakości życia, poziomu obsługi klienta oraz zwiększanie efektywności gospodarowania.

¹⁵ por. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej CE 187E/154 z 24.07.2008.