

Bartosz Guszczak  
Instytut Logistyki i Magazynowania

## „Intermodalne” puszki z Brzeska

### W Brzesku wszystko się zaczęło

Na kilka miesięcy przed zmianami ekonomicznymi w naszym kraju w 1989 roku, powstała w Brzesku jedna z pierwszych, dużych, produkcyjnych spółek prywatnych, wytwarzająca opakowania stalowe, trzyczęściowe do pakowania produktów chemicznych i żywnościowych oraz zamknięcia koronowe do butelek szklanych. Tak rozpoczęła się historia Grupy Can-Pack SA, która obecnie posiada zakłady produkcyjne w różnych krajach świata i jest jednym z liczących się graczy na rynku opakowań metalowych, takich jak:

- puszki aluminiowe dwuczęściowe na napoje wraz z aluminiowymi wieczkami łatwo otwieralnymi – stosowane do pakowania piwa oraz napojów orzeźwiających
- puszki konserwowe okrągłe oraz kształtowe stalowe do pakowania artykułów spożywczych warzywnych i mięsnych
- zamknięcia koronowe do butelek (kapsle) – stosowane do zamykania butelek szklanych używanych do pakowania napojów oraz wód mineralnych
- stalowe wieczka łatwo otwieralne – stosowane do zamykania puszek stalowych na konserwy mięsne i owocowo-warzywne.



Załadunek puszek do kontenera na platformie kolejowej (źródło: Can-Pack SA).

**Przewożony towar:** opakowania metalowe

**Ilość przewożonego towaru drogą kolejową:**  
30 kontenerów 45” tygodniowo

**Przedsiębiorstwo:**  
Can-Pack SA

**Motywacja do przeniesienia wolumenu z transportu drogowego na transport kolejowy:**  
organizacyjne, finansowe, środowiskowe

**Termin przeniesienia:**  
marzec 2011 roku

**Odcinek transportowy:**  
Brzesko – Gdynia

**Długość odcinka:**  
około 700 km

**Firma transportowa:**  
Trade Trans Sp. z o. o., PKP Cargo SA

### Intermodalne początki

Jak w większości przypadków, tak i w położonym między Krakowem a Tarnowem Brzesku, historia transportu napojowych puszek metalowych z tutejszych zakładów produkcyjnych do portu w Gdyni była początkowo związana z transportem drogowym. Ładowane do kontenerów w siedzibie spółki Can-Pack SA w Brzesku puszki wędrowały około 700 km po polskich drogach przez cały kraj, by trafić ostatecznie do gdyńskiego portu, skąd ekspediowano je dalej morzem. Jednakże, jak wspomina Wojciech Sumara, Dyrektor Biura Spedycji w Can-Pack SA, transport samochodowy stawał się coraz mniej efektywny, między innymi dlatego, że na rynku zaczęły się pojawiać trudności w dostępie do pojazdów ciężarowych przystosowanych do transportu kontenerów. Dodatkowo, w ostatnich latach nastąpił szybki wzrost cen za usługi świadczone przez przewoźników samochodowych. Z tego powodu podjęto próbę realizacji dostaw transportem kolejowym. To rozwiązanie oka-



zało się w praktyce dobrym posunięciem i dlatego od 1 marca 2011 roku, gdy pierwszy pociąg z kontenerami wypełnionymi metalowymi puszkami napojowymi wyruszył do portu w Gdyni, jest z powodzeniem kontynuowane.

## Jak się robi oszczędności

Zamiana wykorzystywanego dotąd transportu drogowego na kolejowy wpłynęła na przekształcenia organizacji dystrybucji towarów z przedsiębiorstwa Can-Pack SA.

Obecnie wygląda to tak, że załadunek towaru do kontenerów znajdujących się już na wagonach kolejowych następuje bezpośrednio na bocznicę kolejowej, mieszczącej się na terenie firmy Can-Pack SA. Eliminuje to potrzebę przemieszczania kontenerów z platform kolejowych w inne miejsce, oszczędzając czas i pieniądze. Następnie kontenery przewożone są transportem kolejowym z Brzeska bezpośrednio do portu w Gdyni, skąd w dalszej kolejności płyną statkiem przez Morze Bałtyckie do kontrahenta z Finlandii.

W tym miejscu dodać należy, że zmiana wykorzystywanego rodzaju transportu, z samochodowego na kolejowy, przyczyniła się w znaczny sposób do ułatwienia pracy w magazynie. Jak? Bardzo prosto. Podstawienie wagonów do załadunku jest tak planowane, aby proces ten nie kolidował równocześnie z załadunkami samochodów. To rozwiązanie pozwala na optymalne i efektywne wykorzystanie zasobów w magazynach dystrybucyjnych. Co to oznacza dla pracowników magazynu – nie trzeba wyjaśniać.

Bardzo ważnym powodem przeniesienia dystrybucji towarów z transportu drogowego na kolejowy były również kwestie środowiskowe, do których Can-Pack SA przykłada dużą wagę – wspomina Wojciech Sumara. Świadczy o tym między innymi to, że przez wiele lat na terenie zakładu utrzymywana była bocznicę kolejowa, mimo, że firma w niewielkim stopniu wykorzystywała transport kolejowy do dystrybucji swoich towarów.

## Nie trzeba bać się zmian

Każdego tygodnia Can-Pack SA wysyła około 30 kontenerów 45" transportem kolejowym z Brzeska do Gdyni. W tym jednak przypadku nie jest miarodajne przeliczanie masy przewożonego towaru na tony, gdyż są to towary bardzo lekkie (puszki aluminiowe). Można jedynie nadmienić, że w kontenerze 45" są przewożone około 3 tony ładunku. Do organizacji transportu intermodalnego spółka Can-Pack SA wykorzystuje firmę spedycyjną Trade Trans Sp. z o.o. Wybrano ją przede wszystkim z powodu najkorzystniejszej oferty ce-



Transport kontenerów na platformach kolejowych (źródło: Can-Pack SA).

nowej, a także dlatego, że jest bardzo dużym operatorem kolejowym. Przewoźnikiem jest natomiast PKP CARGO SA.

Co warto podkreślić, Can-Pack SA nie poniósł żadnych kosztów związanych z przeniesieniem przewozów z transportu drogowego na transport kolejowy. Powód jest oczywisty: Firma korzysta z własnej bocznicę kolejowej, znajdującej się na jej terenie.

Oceniając z dzisiejszej perspektywy decyzję o przeniesieniu przewozów z transportu drogowego na kolejowy, Wojciech Sumara, uważa ją za bardzo udaną z kilku względów:

- rozwiązano problem z pojawiającym się co jakiś czas brakiem pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu kontenerów
- w znaczny sposób ułatwiono pracę w magazynie
- dzięki zmianie wykorzystywanego rodzaju transportu Spółka uzyskała oszczędności finansowe, szacowane na poziomie 15%.

Zdaniem przedstawicieli Spółki, to, co powinno zostać zmienione aby transport intermodalny stał się bardziej przyjazny dla Can-Pack SA, to przede wszystkim cennik PKP CARGO SA, który powinien być uzależniony od masy przewożonego towaru.

Napojowe puszki aluminiowe – chociaż zajmują określoną powierzchnię – są bardzo lekkim towarem, a mimo to Can-Pack SA jest obecnie traktowana tak samo, jak producenci towarów ciężkich, korzystających z usług tego kolejowego przewoźnika.

