

Bartosz Guszczak
Instytut Logistyki i Magazynowania



Zrób to sam, ale przewieź koleją

Korzenie firmy

Castorama jest największą w Polsce siecią marketów typu DIY (ang. *do it yourself*; pol. *zrób to sam*) oferujących artykuły do majsterkowania, budowy, remontu, urządzania domu oraz pielęgnowania ogrodu. Początki działalności firmy sięgają 1967 roku, kiedy to Christian Dubois założył pierwszy market w Englos (nieдалеko Lille) we Francji. Szybki rozwój tych sklepów we Francji umożliwił dynamiczną ekspansję na rynki zagraniczne. Do Polski zawitała w 1994 roku – powstała wówczas firma Castorama Polska, której zadaniem był rozwój biznesu na naszym rynku. Na efekty nie trzeba było długo czekać – w 1997 roku otwarto pierwszy sklep w Warszawie. W kolejnych latach nastąpił dynamiczny rozwój marketów i do dzisiejszego dnia otwarto 67 placówek handlowych, w tym 60 działających pod nazwą Castorama i 7 pod nazwą Brico Depot.



Przewożony towar:

Artykuły do majsterkowania, budowy, remontu, urządzania domu oraz pielęgnowania ogrodu

Ilość przewożonego towaru drogą kolejową:

297 kontenerów (od sierpnia do grudnia 2011 r.)

Przedsiębiorstwo:

Castorama Polska Sp. z o.o.

Motywacja do przeniesienia wolumenu z transportu drogowego na transport kolejowy:

Obniżenie kosztów transportu, środowiskowe, organizacyjne

Termin przeniesienia:

Sierpień 2011 roku

Odcinek transportowy:

Gdynia – Kobylnica
Gdańsk – Kobylnica

Długość odcinka:

ok. 320 km

Operator logistyczny:

Yusen Logistics Sp. z o.o., DAMCO Sp. z o.o.



Ekologia to dla nas priorytet

Przewozy kontenerów z portów w Gdyni i Gdańsku do centrum magazynowego zlokalizowanego w Gądkach pod Poznaniem realizowane były początkowo tylko transportem drogowym. Jednak jak wspomina Pani Mira Roszkiewicz – kierownik ds. logistyki importu w Castorama Polska Sp. z o.o., wykorzystywanie wyłącznie tej gałęzi transportu stawało się coraz mniej efektywne. Przyczyn tego stanu rzeczy było kilka. Po pierwsze: wzrost cen za realizację dostaw transportem drogowym. Związane to było ze stale galopującymi cenami oleju napędowego, a także z wprowadzeniem od 1 lipca 2011 roku systemu elektronicznego poboru opłat na sieci dróg krajowych. Dość należy, że w perspektywie czasu, sieć dróg objęta tym

systemem będzie wzrastała, co przyczynić się może do dalszego wzrostu cen za usługi realizowane tą gałęzią transportu. Kolejną przyczyną był duży wolumen przewożonego strumienia towarowego, a także wzrost częstotliwości przewozu ciężkich kontenerów, co wymagało wykorzystania specjalnych naczip, do których dostęp na rynku jest bardzo ograniczony i kosztowny. To wszystko spowodowało, że zaczęto coraz intensywniej myśleć o wykorzystaniu transportu kolejowego do realizacji dostaw towarów, szczególnie ciężkich. Przy podejmowaniu decyzji, brane były pod uwagę również aspekty ochrony środowiska, które w polityce grupy kapitałowej Kingfisher, do której należy Castorama, zdefiniowane są bardzo czytelnie – firma powinna stale czuć nad ochroną środowiska przyrodniczego. Pierwsza próba wykorzystania transportu kolejowego do realizacji dostaw z portów morskich zakończyła się sukcesem i dlatego pod koniec sierpnia 2011 roku uruchomiony został pierwszy pociąg z kontenerami wypełnionymi artykułami dla Castoramy.

Dostarczyć do magazynu

Schemat realizacji dostaw kontenerów transportem kolejowym z portów w Gdyni lub Gdańsku do centrum magazynowego w Gądkach przebiega następująco: załadowane na platformy kolejowe kontenery formowane są w skład całopociągowy i przewożone z portów do terminala kontenerowego w Kobylnicy pod Poznaniem, którego właścicielem jest Cargosped Sp. z o.o. Dystans wynosi ponad 300 kilometrów, a cały przewóz trwa około 12 godzin. W terminalu następuje przeładunek kontenerów na naczepy samochodowe, a następnie

ich dalszy przewóz do magazynu w Gądkach, który oddalony jest od Kobylnicy o ok. 30 km. Jednak, w związku z otwarciem przez Cargosped nowego terminala kontenerowego w Gądkach, w najbliższym czasie przewóz drogowy na ostatnim odcinku zostanie skrócony do 2 km.

Chcemy więcej

Od końca sierpnia do grudnia 2011 roku, Castorama przewiozła transportem kolejowym łącznie 297 kontenerów, z czego: 236 kontenerów 20", 33 kontenery 40" oraz 28 kontenerów 40" HC. Dodać w tym miejscu należy, że aktualnie stosunek wykorzystania transportu kolejowego do transportu samochodowego wynosi 30: 70, jednak firma planuje w przyszłości zwiększyć udział przewozów kolejowych. Związane jest to z koniecznością zabezpieczenia odpowiedniej liczby specjalistycznych wagonów kolejowych oraz skomasowania w porcie wystarczającej ilości kontenerów z ładunkiem dla Castoramy, która umożliwi sformowanie całego pociągu. W organizacji przewozów kontenerowych Castorama współpracuje z dwoma operatorami logistycznymi: Yusen Logistics Sp. z o.o. oraz DAMCO Sp. z o.o., z którymi, jak dotąd, kooperacja układa się wzorcowo.

Z dzisiejszej perspektywy, Pani Mira Roszkiewicz, decyzję o wykorzystaniu transportu kolejowego w realizacji dostaw kontenerów ocenia bardzo pozytywnie. Przede wszystkim udało się obniżyć koszty transportu, a także potwierdzić, że dla firmy Castorama działania na rzecz ochrony środowiska naturalnego są nie tylko sloganem, ale zwyczajnie naturalnym elementem prowadzenia biznesu.

