

„Freight Integrator” – nowy zawód w Europie – szansa czy konieczność

W polityce transportowej Unii Europejskiej podkreśla się wyraźnie, że jednym z najważniejszych zadań na najbliższe lata staje się wypracowanie takiego systemu kształcenia i doskonalenia kadr transportowych, który byłby adekwatny do standardów międzynarodowych i jednocześnie odpowiadałby oczekiwaniom praktyki gospodarczej. Rzecz również w tym, by system powyższy był układem elastycznym, dostosowującym się do zmian zachodzących na międzynarodowym rynku transportowym.

Zakres wiedzy i umiejętności przyszłych pracowników sektora transportu wyznaczają takie ogólnoswiatowe tendencje, jak:

- globalizacja rynku usług transportowych, wymuszająca wprowadzenie międzynarodowych standardów kształcenia i oceny kadr transportowych. Od pracowników sektora transportowego wymagać się będzie dużej mobilności, kreatywności oraz umiejętności korzystania ze źródeł informacji i ich wykorzystywania w konkretnych sytuacjach zawodowych
- komercjalizacja rynku usług transportowych sprawiająca, że w systemie kształcenia coraz większego znaczenia nabiera wiedza menedżerska
- wdrażanie nowych technologii (zwłaszcza informatycznych), tak w sferze zarządzania, jak i obsługi
- wzrost świadomości ekologicznej.

Współczesny system kształcenia kadr dla gospodarki transportowej musi uwzględniać trendy cywilizacyjne, jak też odpowiadać oczekiwaniom sfery podaży usług transportowych. To właśnie system podaży tych usług tworzy zapotrzebowanie na określone rodzaje kadr, na określone formy i poziomy ich kształcenia oraz doskonalenia. Aby temu sprostać, pojawiają się międzynarodowe projekty, których głównym zadaniem jest opracowanie modelu przyszłego menedżera transportu, odpowiedzialnego za rozwiązywanie problemów z zakresu: zaopatrzenia, zabezpieczania procesów technologicznych usług, dystrybucji czy wreszcie zarządzania logistycznego pod kątem łączenia ładunków.

Jednym z takich projektów jest „Freight

Integrator – Action Plan” realizowany przy współudziale ośrodków badawczych z: Belgii, Czech, Danii, Holandii, Niemiec, Polski i Włoch. Ideą projektu jest opracowanie systemu przewozów ładunków ekologicznymi gałęziami transportu i tym samym odciążenie głównych europejskich dróg od transportu samochodowego. Jest to problem ważny i zarazem złożony, bo obejmuje całą sferę organizacji procesów przewozowych. Dotychczas nie było menedżerów z zakresu transportu, którzy zajmowaliby się tak szeroko problematyką konsolidacji ładunków z uwzględnieniem wszystkich gałęzi transportu.

Podmiot odpowiedzialny za integrację ładunków, zgodnie z ustaloną definicją, to „dostawca usług transportowych, który zajmuje się organizowaniem przewozów całopojazdowych (full load), kompletną obsługą klienta – „od drzwi do drzwi”, poprzez wybór i łączenie, bez żadnych uprzedzeń, najbardziej wydajnych środków transportu w sposób możliwie najbardziej ciągły”. Zadanie polskich specjalistów w projekcie polegało na określeniu kompetencji w zakresie wiedzy i umiejętności, jakie musi posiadać przyszły integrator frachtów. W tym celu konieczne było przygotowanie ankiety do potencjalnych integratorów frachtów (Freight Integrator) i ich klientów, czyli załadowców (Shippers).

Zadania, jakie postawiono przed ankietą dotyczącą nowego zawodu Freight Integrator, wynikały z ogólnych celów gospodarki UE między innymi takich jak:

- podnoszenie poziomu ochrony środowiska w poszczególnych krajach
- wspomaganie działań na rzecz zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu
- rozwój sektora usług przewozowych.

Oczywiście, powyższe cele strategiczne należało rozpatrywać w warunkach zmieniającego się otoczenia zewnętrznego, zwłaszcza zaś postępujących procesów globalizacji w gospodarce światowej, których konsekwencją będzie jeden, zunifikowany rynek usług transportowych, na którym swoboda przepływu kapitałów, ludzi i technologii będzie w zasadzie nieograniczona. To zaś wpłynie będzie na funkcjonowanie

firm transportowych w sposób zasadniczy.

Przygotowane ankiety pozwoliły zbadać potrzeby i możliwości obydwu grup bezpośrednio zaangażowanych w procesy przewozowe. Badania aktualnego poziomu wiedzy i umiejętności operatorów transportu pozwoliły zidentyfikować aktualne problemy środowiska i wyznaczyć nowe kierunki w zakresie zdobywania nowej wiedzy i umiejętności przez przyszłych integratorów frachtów. Ankieta składała się z 26 zagadnień zamkniętych oraz 3 otwartych, które umożliwiały wyrażenie własnych poglądów i sugestii dotyczących działalności integratora ładunków. Zankietowano 81 przedsiębiorstw z państw UE (44 - Freight Integrator i 37 - Shippers) o różnych przychodach, obrotach i liczbie zatrudnionych. Wyniki ankiety pozwoliły ostatecznie zweryfikować zakres kompetencji w nowym zawodzie i wyspecyfikować najważniejsze, do których należą:

- organizacja łańcucha dostaw i identyfikacja poszczególnych etapów (ogniwi)
- uzyskanie przewagi konkurencyjnej na rynku usług przewozowych
- określanie czasu realizacji poszczególnych procesów przewozowych w łańcuchach, transportowych
- identyfikacja barier utrudniających przepływ w łańcuchach transportowych
- wykorzystywanie technologii IT w integracji frachtów
- prezentowanie i utrzymywanie wysokiej jakości świadczonych usług
- uwzględnianie wymagań klienta w procesach transportowych
- określanie kosztów całego łańcucha transportowego i wartość dodaną dla klienta
- współpraca z innymi integratorami frachtów w ramach organizacji przewozów
- organizacja różnych konfiguracji łańcuchów transportowych
- planowanie integracji ładunków
- nawiązywanie współpracy z dostawcami i odbiorcami (umowy)
- organizacja frachtów ze szczególnym uwzględnieniem ekologicznych form transportu
- organizacja operacji za i wyładunkowych
- organizacja operacji zgodnie z ustawodawstwem europejskim

- planowanie lokalnych i międzynarodowych kierunków przewozów
- koordynacja operacji w ramach przewozów multimodalnych
- zarządzanie operacjami zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem w poszczególnych krajach
- dobór wyposażenia środków transportowych w ramach łańcuchów multimodalnych
- znajomość aktualnych uwarunkowań rynkowych w krajach UE i pozostałych
- znajomość europejskiej i pozaeuropejskiej infrastruktury transportowej
- współpraca z właścicielami terminali intermodalnych w krajach UE i państw pozostałych
- stosowanie się do ustawodawstwa i przepisów w ramach swojej działalności
- znajomość języków obcych
- wykorzystywanie wirtualnych giełd transportowych
- znajomość środowiskowych norm jakościowych.

Pytania otwarte sprowadzały się do określenia barier utrudniających integrację frachtów oraz wyspecyfikowaniu kryteriów, jakimi powinien kierować się Freight Integrator przy wyborze gałęzi transportu. Zakres umiejętności i wiedzy zawarty w ankiecie, którymi będzie charakteryzował się Freight Integrator, został opracowany przez grono ekspertów z dziedziny logistyki i transportu oraz zweryfikowany przez praktyków, czyli operatorów transportu intermodalnego.

Tak wyspecyfikowany model kompetencji generuje zagadnienia, których znajomość jest niezbędna do integracji ładunków w procesach transportowych i oznacza planowanie, organizowanie i kontrolę całości procesu świadczenia usługi, z uwzględnieniem potrzeb, możliwości i sposobów ich wykonania w całym łańcuchu dostaw.

W obsłudze transportowej ładunków coraz większe znaczenie będzie miało optymalne określenie kanałów dystrybucji, gdzie decyzje będą wiązały się między innymi z:

- określeniem ilości, rodzaju i standardu usług wchodzących w skład procesu przewozowego
- rezerwowaniem odpowiedniej ilości usług u ich bezpośrednich wytwórców
- przyjmowaniem zamówień od klientów, to z kolei wymagać będzie, np. zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemów rezerwacyjnych
- przygotowaniu odpowiednich towarów oraz utrzymywaniem odpow-

- wiednich zapasów tych materiałów
- lokalizacją punktów nadania i odbioru ładunków
- wyszukiwaniem i wyborem pośredników frachtowych
- z profesjonalną obsługą klientów.

Dla skutecznego zarządzania procesami integracji ładunków konieczny jest również odpowiedni poziom wiedzy z zakresu budowy i eksploatacji systemów logistycznych, obejmujących przepływy materiałów i produktów oraz odpowiadających im informacji, w sposób celowo zorganizowany i zintegrowany. Stąd też integratorzy frachtów powinni posiadać niezbędną wiedzę oraz praktyczne umiejętności z zakresu: analizy systemowej, teorii podejmowania decyzji, badań operacyjnych, organizacji i zarządzania, symulacji komputerowych, teorii lokalizacji i kontrolingu.

Kształcenie w zawodzie integrator frachtów będzie miało na celu przygotowanie do wykonywania zawodu, którego reprezentanci posiadą niezbędne kompetencje interdyscyplinarne, w tym ekonomiczne, menedżerskie, techniczne, informatyczne i społeczne do rozpoczęcia pracy. W szczególności kompetencje te obejmują określoną wiedzę i umiejętności wykonywania funkcji zarządzania frachtami, tj. planowania, organizacji, koordynacji, realizacji i kontroli przepływu dóbr (towarów) oraz towarzyszących im przepływom informacji. Kompetencje te obejmują także postawę zawodową – osobową, zwłaszcza przedsiębiorczość i umiejętność mediacji oraz koordynacji, integracji procesów i działań, jako warunek efektywnego i skutecznego zarządzania transportem na europejskim rynku. Integrator frachtów będzie należał do zawodów usługowych. W procesie kształcenia trzeba będzie zwracać uwagę na znaczenie istotnych dla przyszłego zawodu postaw i cech, w szczególności takich, jak: komunikatywność, rzetelność, odpowiedzialność, dokładność, systematyczność w pracy. Ważną cechą integratora frachtów będzie potrzeba ciągłego aktualizowania wiedzy i doskonalenia swoich umiejętności. Integrator frachtów powinien wykazywać się określonymi dyspozycjami kierunkowymi i dyspozycjami instrumentalnymi, specyficznymi dla organizacji procesów przewozowych. Dyspozycje kierunkowe oznaczają pewne uniwersalne właściwości osobowości, charakteryzujące ich pod względem postaw i motywacji zawodowych, cech psychofizycznych i wrażliwości.

Zadaniem integratora frachtów będzie sterowanie procesem transportowym, aby jego wynik – zrealizowana usługa transportowa – spełniła kryteria ekonomicznej efektywności gospodarowania oraz zapewniała, przy danym poziomie kosztów, maksymalnie możliwy poziom obsługi klienta. W realizacji łańcuchów dostaw uczestniczy bowiem wiele elementów (podsystemów) systemu logistycznego (transport, zaopatrzenie, magazyn, podsystem ubezpieczeń itd.), będących w różnych relacjach: ekonomicznych, technicznych, gospodarczych, prawnych. Podsystemy te cechuje pewne spektrum możliwości różnych sposobów zaistnienia w procesie transportowym. Jeśli więc integratora frachtów określi się jako projektanta łańcucha dostaw oraz jako organizatora i sterującego przebiegiem procesów transportowych, to w swojej działalności, chcąc doprowadzić do pełni integracji procesów przepływu dóbr, chcąc zoptymalizować łańcuch dostaw, musi on korzystać z wiedzy i rozwiązań dostarczanych mu przez szereg specjalistycznych dziedzin wiedzy.

Integrator łańcucha dostaw – projektant optymalnych systemów logistycznych, w chwili zidentyfikowania wąskich ogniw tego procesu, decydujących o niewydolności systemu w jednym lub więcej ogniwach, zaprasza specjalistę (do spraw umów gospodarczych, składowania itp.) do współpracy w celu wypracowania rozwiązań, pozwalających w danym procesie transportowym na zaprojektowanie i realizację takich relacji pomiędzy elementami procesu, które zapewnią pożądany lub możliwy do osiągnięcia poziom integracji.

Nowy zawód stawia pewne wyzwania w zakresie umiejętności sterowania procesami, które nie są realizowane przez jeden podmiot, lecz przez wiele niezależnych podmiotów, charakteryzujących się indywidualnymi celami i preferencjami. Taka sytuacja rodzi wiele konfliktów i Freight Integrator powinien umieć te konflikty neutralizować lub osłabiać ich ujemne oddziaływanie. Opracowany model nowego zawodu pozwoli zaprojektować formy i metody kształcenia na wspólnym europejskim rynku poprzez dostosowanie umiejętności i kwalifikacji do potrzeb rynku usług transportowych. Efektem zakończonych prac będzie projekt pilotażowy, obejmujący wybrane państwa członkowskie UE.