

Miroslaw Antonowicz, Henryk Zielaskiewicz

## Rola transportu kolejowego w rynku przewozu samochodów

Branża automotive wykorzystuje nowoczesne rozwiązania logistyczne, które są tu testowane i wprowadzane wraz z pojawieniem się nowych modeli samochodów oraz otwarciem nowych rynków zbytu. Narastająca konkurencja na rynku usług transportowych powoduje, iż coraz większego znaczenia nabierają zagadnienia poziomu obsługi dostaw pod względem jakości, niezawodności, szybkości oraz ceny. Kompleksowym podejściem do wszystkich działań w tym zakresie zajmuje się logistyka, którą można traktować jako zintegrowany system kształtowania i kontroli procesów fizycznego przepływu towarów oraz ich informacyjnych uwarunkowań, zmierzających do osiągnięcia możliwie najkorzystniejszych relacji pomiędzy poziomem świadczonych usług (poziomem obsługi odbiorców), a poziomem i strukturą związanych z tym kosztów. System ten można rozciągać na dowolną liczbę faz i ogniw<sup>1</sup>. Logistyka branży motoryzacyjnej to jedno z kół napędowych całej logistyki. Innowacyjne koncepcje i rozwiązania tam stosowane często wychodzą poza wykorzystywane dotychczas schematy i formuły. Granice między operatorem logistycznym a producentem samochodów zacierają się. Obecne uwarunkowania rynkowe, dążenie do minimalizacji zapasów, zgodnie z zasadą Just-in-Time (dokładnie na czas), prowadzą do konieczności coraz precyzyjniej działających systemów logistycznych, z uwagi na konieczność efektywnego rozwiązywania problemów logistycznych związanych ze sferą zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji w branży motoryzacyjnej. Zintegrowane łańcuchy dostaw stały się procesem istotnym w zapewnieniu sprawnej obsługi logistycznej przedsiębiorstw, ponieważ kwestie związane z obsługą transportowo – logistyczną zlecane są firmom zewnętrznym. Daje to znaczne oszczędności, jeśli współpraca między operatorem logistycznym a producentem samochodów układa się dobrze.

Zarządzanie procesem logistycznym w branży motoryzacyjnej jest złożone. Samochód osobowy czy dostawczy to specyficzny produkt do przewozu z uwagi na wartość, gabaryty, wymóg zapewnienia odpowiednich warunków w procesie dostawy do finalnego odbiorcy. Zasadniczo przewożony jest bez opakowania, a tym samym narażony jest on na uszkodzenia w wyniku niekorzystnych warunków atmosferycznych, kradzieży czy też wandalizmu. W transporcie kolejowym jego specyfika polega na konieczności posiadania specjalistycznego taboru (który może być wykorzystany wyłącznie do tego rodzaju przewozów) oraz stosowania odpowiedniej organizacji, w której dodatkowym elementem jest ściśle przestrzeganie czasów przewozu oraz bezpośredniej ochrony przesyłek. Na przykład wagony kolejowe wyposażane są w boczne kraty lub płyty z tworzyw sztucznych, chroniące samochód przed uderzeniami.

### Syntetyczna charakterystyka rynku produkcji samochodów w UE

Specyfikę logistyki branży motoryzacyjnej można podzielić na 3 obszary: handlowy, operacyjny i podwykonawstwa. W obszarze handlowym skupiamy się na firmach produkujących samochody. Jest to obszar wymagający, innowacyjny, nie skory do kompromisów. Drugi obszar operacyjny związany jest z kulturą usług logistycznych, realizowanych przez firmy i ludzi w oparciu o wiedzę z zakresu rynku samochodowego. Trzeci obszar to podwykonawcy, których dobiera się według pewnych kryteriów, na przykład specjalizacji w branży motoryzacyjnej, doświadczenia w organizacji i świadczeniu usług transportowych samochodów czy umiejętności i zasobów logistycznych. Poprzez pryzmat rozwiązań logistycznych te trzy obszary postrzegamy w ujęciu systemowym i rynkowym, w kontekście mechanizmu umożliwiającego organizacjom i ludziom prowadzenie handlu (na przykład samochodami) i zapewnieniu dostępności samochodu jako towaru w miejscu i czasie wymaganym dla zaspokojenia popytu klientów. Rynek samochodowy można zdefiniować jako całość

Tab. 1. Produkcja samochodów osobowych w 2011 r.

Pozycja	Kraj	Samochody osobowe (szt.)
1	Japonia	7 158 525
2	Niemcy	5 871 918
3	Indie	3 053 871
4	Brazylia	2 534 534
5	Chiny	14 485 326
6	Francja	1 931 030
7	Meksyk	1 657 080
8	Iran	1 413 276
9	Czechy	1 191 968
10	Kanada	990 483
11	Polska	740 000
12	Argentyna	577 233
13	Belgia	562 386
14	Indonezja	561 863
15	Malezja	496 440
16	Włochy	485 606
17	Węgry	200 000
18	Australia	189 503
19	Austria	130 343
20	Egipt	53 072
21	Holandia	40 772
22	Finlandia	2 540

Źródło: Raport OICA za 2011 r.

<sup>1</sup> Marketing – koncepcja skutecznych działań, praca zbiorowa pod red. L. Garbarskiego, PWE, Warszawa 2011, s. 260.

kształt stosunków handlowo – gospodarczych, obejmujących działania producentów (podaż) i zachowania konsumentów (popyt, a także funkcjonowanie struktur organizacyjnych ułatwiających kontakt obu stronom i umożliwiającą dokonanie procesu kupna – sprzedaży)<sup>2</sup>. Rynek w ujęciu produktowym rozwija się między innymi z uwagi na rozszerzanie obszarów handlu. Pomimo trudnej sytuacji gospodarczej w świecie produkcja samochodów osobowych w 2010 roku wzrosła o 21%, co oznacza wyprodukowanie 58,4 mln aut. Z tego 56% powstało w Azji, a 26% w Europie. W przeliczeniu na jednego mieszkańca, najwięcej samochodów w Europie wytworzyła Słowacja, która wyprzedza swoich zachodnich sąsiadów Czechów. Największy wzrost produkcji w 2010 roku – aż o 107% w stosunku do 2009 roku – odnotowała Rosja. Dla porównania, USA i Kanada odnotowały wzrost o 5%, a Europa o 7%. Natomiast spadła produkcja w takich krajach, jak między innymi Włochy, Polska i Belgia. Wielkości produkcji samochodów na świecie przedstawia tabela 1.

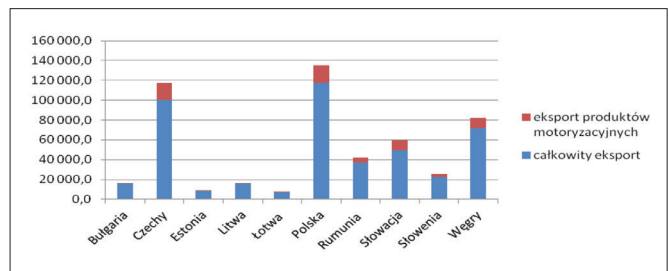
W 2010 roku na całym świecie wyprodukowano łącznie 77,8 mln samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, co oznacza 25% wzrost w porównaniu z 2009 rokiem. Perspektywy na najbliższe lata dla branży motoryzacyjnej są dobre. Wzrost europejskiej produkcji samochodów osobowych skoncentruje się w Europie Środkowo – Wschodniej. Analitycy rynku samochodowego prognozują, że w najbliższych latach największego wzrostu produkcji i sprzedaży samochodów należy oczekiwać w takich krajach, jak Brazylia, Rosja, Indie i Chiny. Na tych obszarach będą lokalizowane i budowane przez koncerny samochodowe nowe fabryki i centra montażowe.

Przez ostatnie kilka lat możemy zaobserwować, iż nastąpiło przenoszenie produkcji samochodów do tańszych pod względem kosztów pracy regionów, takich jak Europa Środkowo – Wschodnia. Dlatego prognozuje się, iż w okresie najbliższym 3 – 4 lat tradycyjne rynki montażu samochodów w Europie Zachodniej (na przykład Francja i Hiszpania), zanotują niewielki wzrost – odpowiednio o 3% i 5%.

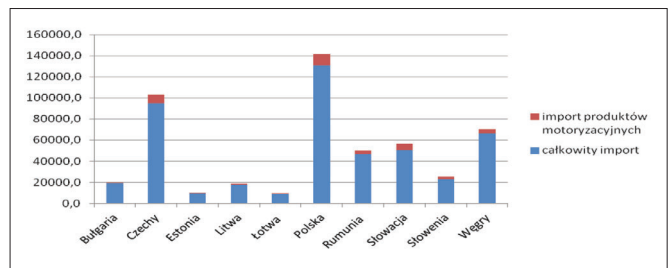
Znacząca część tego wzrostu przypada na Europę Środkową, przede wszystkim Słowację i Czechy. Zwiększona produkcja tylko w tych dwóch krajach stanowi około 40% oczekiwanego wzrostu produkcji montażowej lekkich pojazdów w Europie. Wiodące koncerny samochodowe, aby sprostać rosnącemu popytowi, zwiększają moce produkcyjne na rynkach wschodzących. Liderem w produkcji samochodów są koncerny niemieckie i przez najbliższe lata powinny utrzymać swoją pozycję. W ostatnich latach Polska była największym eksporterem produktów motoryzacyjnych wśród krajów Europy Środkowo – Wschodniej, jednak obecnie jej przewaga nad głównym konkurentem, Czechami, znacznie zmalała. Wielkości eksportu produktów motoryzacyjnych przedstawiono na rysunku 1.

W 2010 roku import produktów motoryzacyjnych wyniósł 8,2% całkowitego importu towarów do Polski (10,2% w 2008 roku). Dzięki dużemu rynkowi wewnętrznemu oraz licznym zakładom produkcyjnym i montażowym, Polska w 2010 roku była największym importerem towarów motoryzacyjnych w Europie Środkowo – Wschodniej, co przedstawia rysunek 2.

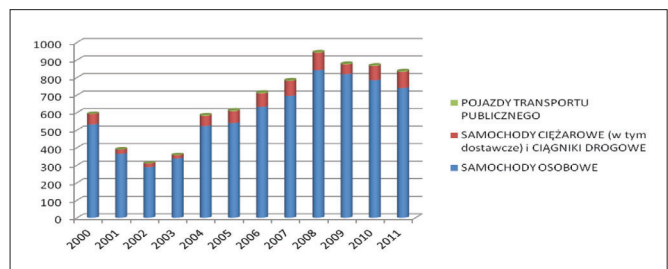
Ponad jedna trzecia wartości importu produktów motoryzacyjnych w 2011 roku przypadała na samochody osobowe. Ana-



Rys. 1. Eksport produktów motoryzacyjnych w Europie Środkowo -Wschodniej w 2011 r. (mln EUR). Źródło: KPMG.



Rys. 2. Import produktów motoryzacyjnych w Europie Środkowo -Wschodniej w 2011 r. (mln EUR). Źródło: KPMG.



Rys. 3. Produkcja samochodów w Polsce w latach 2000 – 2011 (w tys. szt.). Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostat 2011 r.

lizując rynek w ujęciu podmiotowym należy wskazać, iż największe zakłady produkujące samochody w Polsce znajdują się w Białymostku i Tychach (Fiat), Gliwicach (Opel), Poznaniu (Volkswagen) i Warszawie (FSO), która obecnie przechodzi znaczący kryzys, lecz nadal posiada odpowiedni potencjał do wznowienia produkcji. Wśród producentów autobusów liczącymi się producentami są: MAN (Starachowice, Sady koło Poznania, Niepołomice koło Krakowa), Volvo (Wrocław), Solaris (Bolechowo koło Poznania), Autosan (Sanok), Scania (Ślupsk), Solbus (Solec Kujawski), Jelcz (Jelcz-Laskowice). Jednocześnie w Polsce znajduje się wiele firm produkujących części i akcesoria motoryzacyjne. Do głównych producentów możemy zaliczyć: Delphi, Faurecia, Lear, TRW, Valeo, Inter Groclin. Wśród producentów silników do największych należą Toyota, Volkswagen oraz Isuzu.

Tak znacząca na tle innych gałęzi przemysłu branża, jaką jest motoryzacja, ma też swoje problemy: jest bardzo uzależniona od koniunktury w innych krajach Europy. Załamanie gospodarcze sprawiło, iż zmalała liczba nowych inwestycji. W 2010 roku z fabryk znajdujących się w naszym kraju wyjechało 887 301 samochodów osobowych. Poziom produkcji samochodów w Polsce przedstawia rysunek 3.

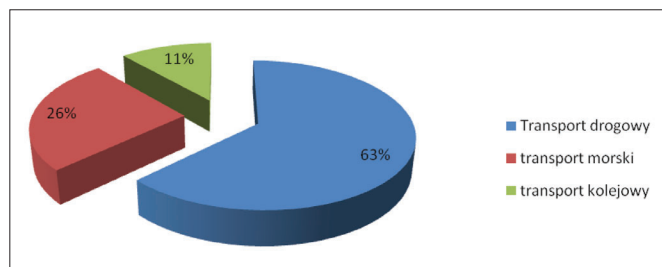
<sup>2</sup> Brdulak H., Rynek międzynarodowych przewozów samochodowych w Polsce, SGH, Warszawa 1997, cyt. za: M. Jakubik (materiały niepublikowane), ALK, Warszawa 2007, s. 28.

## Miejsce transportu kolejowego w przewozach samochodów

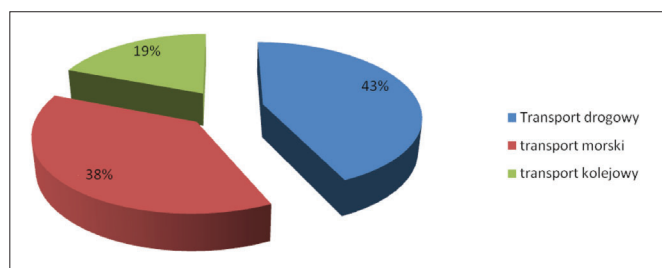
Transport zajmuje szczególnie miejsce w systemach logistycznych. Dlatego tak duże znaczenie ma sprawna i skuteczna dystrybucja wyrobów gotowych. Wykonawcą tego zadania są firmy logistyczne i transportowe. Jeśli mamy spełnić wymagania klienta co do ilości terminu i jakości produktów, to niewątpliwie znaczną część odpowiedzialności za logistyczny system dostaw przejmuje transport, który stanowi jeden z najistotniejszych czynników technicznej infrastruktury w procesach logistycznych. Dwa istotne aspekty, to jest sprawny przepływ produktów w sferze transportu oraz minimalizacja kosztów tych przepływów, mogą decydować o wyborze gałęzi transportu realizujących przewóz samochodów.

W warunkach rynkowych przewoźnicy muszą dostosować się do żądań nadawców (firm spedycyjnych lub finalnych klientów). Następują zmiany ofert świadczonych usług, z prostych – transportowych, na kompleksowe usługi logistyczne, obejmujące pełny zakres czynności występujących w sferze wymiany. Przedsiębiorstwa transportowe powinny być w stanie objąć swoją ofertą wszystkie podsystemy logistyczne, a sformułowane zadania dla przedsiębiorstwa dają obraz wpływu transportu na jakość i kształt procesu logistycznego, także w zakresie obsługi rynkowych dostaw samochodów.

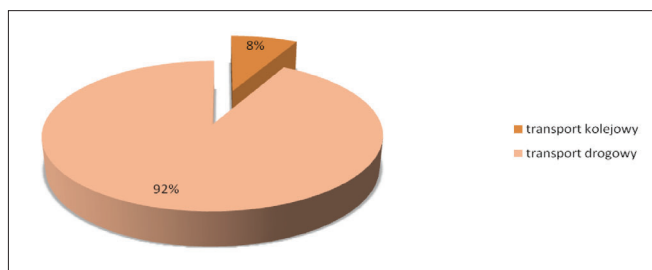
Z analizy danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, iż zdecydowanie dominującą gałęzią transportową przewożącą samochody osobowe i pozostały sprzęt transporto-



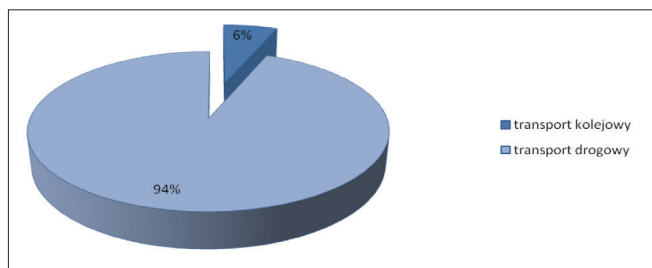
Rys. 4. Procentowy udział (w tonach) poszczególnych gałęzi transportowych w rynku przewozów samochodów do przewozu osób pomiędzy krajami UE, a krajami z za wschodniej granicy (Rosja, Ukraina, Białoruś) – eksport UE w 2011 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat za 2011 r.



Rys. 5. Procentowy udział (w tonach) poszczególnych gałęzi transportowych w rynku przewozów samochodów przeznaczonych do przewozu osób pomiędzy krajami UE, a krajami z za wschodniej granicy (Rosja, Ukraina, Białoruś) – import UE w 2011 rok. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat za 2011 r.



Rys. 6. Udział gałęzi transportowej w lądowym przewozie środków transportowych w Polsce za rok 2011, według pracy przewozowej (tono-kilometry). Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2011 r.



Rys. 7. Udział gałęzi transportowej w lądowym przewozie środków transportowych w Polsce za rok 2011, według przewiezionego tonażu. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS za 2011 r.

wy w Polsce jest transport drogowy. Kolej z 8% udziałem w rynku tych przewozów drogą lądową, mimo swych zalet, takich jak efekt skali (możliwość wprowadzenia konkurencyjnych cen, przewozu dużych ilości samochodów na dalekie odległości, niskie koszty zewnętrzne w porównaniu do generowanych przez transport drogowy), pozostaje niekonkurencyjna. Jedną z podstawowych przyczyn takiego stanu jest jeszcze mała liczba obiektów kolejowej infrastruktury punktowej odpowiednio wyposażonej, umożliwiającej rozładunek i załadunek samochodów osobowych oraz ich magazynowanie (parkowanie) w odpowiednich warunkach, przy jednoczesnym dużym rozproszeniu dealerów rynku motoryzacyjnego na terenie Polski. Niewątpliwą zaletą transportu drogowego jest jego elastyczność w kontekście logistycznej użyteczności miejsca dostarczania ładunków oraz krótszy czas przewozu w porównaniu z transportem kolejowym (użyteczność czasu). Ponadto, zapewnienie możliwości przesyłania wybranych przez niewielką grupę klientów konkretnych modeli z zachowaniem zasad Just-in-Time oraz door-to-door powoduje, iż obraz rynku przewozów samochodów osobowych i pozostałego sprzętu transportowego jest niekorzystny dla kolei. Stan udziału kolei w rynku obrazują rysunki 6 i 7.

## PKP CARGO SA na rynku przewozu samochodów kolej

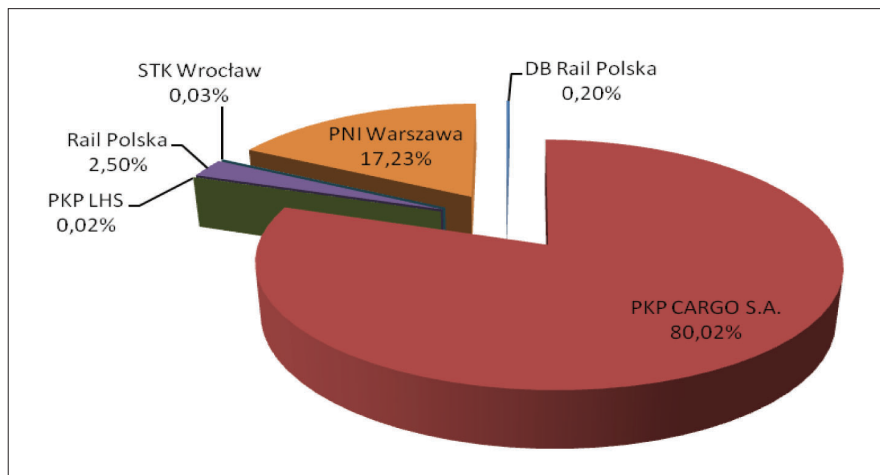
Przewozy kolejowe samochodów osobowych są ciągle rozwijającym elementem logistycznego łańcucha dostaw z udziałem kolei. Widoczne jest to przede wszystkim na przykładzie przewoźników prywatnych, którzy pojawili się w wyniku liberalizacji na rynku towarowego transportu kolejowego w Polsce. PKP CARGO SA w segmencie przewozu samochodów ko-

leją pozostaje nadal niekwestionowanym liderem. Przedstawia to rysunek 8.

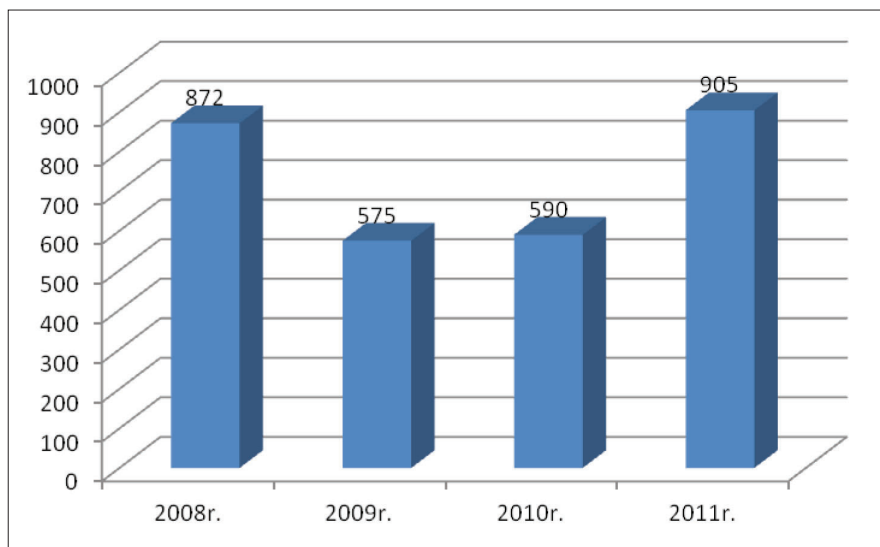
Powyższe analizy, z uwagi na brak skonkretyzowanych statystyk jeśli chodzi o przewozy samych samochodów, mogą być obciążone ryzykiem błędu, ponieważ według danych UTK grupa statystyczna „sprzęt transportowy” obejmuje samochody osobowe, części samochodów, ciężarówki, pozostałe pojazdy z własnym napędem. W przypadku PKP CARGO SA przewozy tej grupy ładunków w 2010 roku wyniosły 787 560 ton, z czego około 75% stanowiły samochody osobowe. Przyjmując, iż średnia waga samochodu osobowego wynosi w granicach 1,3 tony, można przyjąć, iż z udziałem PKP CARGO SA przewieziono około 454 000 samochodów. Przedstawiają to rysunki 9 i 10.

Klientami przewozów kolejowych w zakresie transportu samochodów osobowych są przede wszystkim operatorzy logistyczni organizujący przewozy tej grupy ładunków ale również dealerzy rynku motoryzacji czy też producenci samochodów osobowych. Syntetycznie rynek dealerski w ujęciu podmiotowym przedstawia tabela 2.

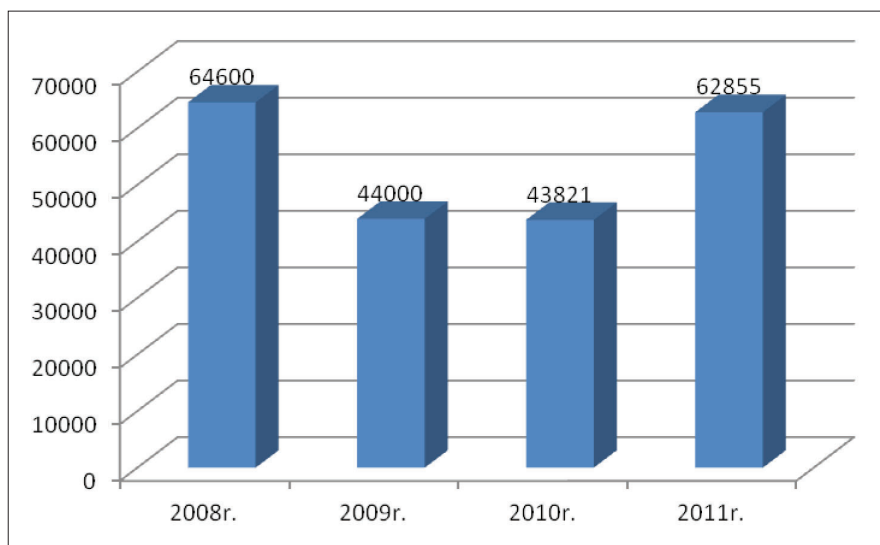
W 2010 roku, według badań firmy konsultingowej DCG oraz Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR (opublikowanych w raporcie TOP 50), w Polsce działało (biorąc też pod uwagę subdealerów) łącznie 1 160 dealerów, którzy na koniec 2010 roku mieli 1 979 punktów sprzedaży aut. Zatrudnienie u dealerów to około 30 000 pracowników. Roczny przychód branży sięgnął 30 mld zł. Z raportu wynika również, że w branży dealerskiej występują procesy konsolidacji. W 2010 roku udział największych 50 dealerów w całości sprzedaży sięgnął 36,77% i powiększył się w stosunku do 2009 roku o 2,69%. Być może jest to także efekt dyrektywy GVO w zakresie sprzedaży, która nakłada wprowadzenie tak zwanego multibrandingu salonów sprzedaży. Salon dealerski będzie mógł sprzedawać pod jednym dachem kilka różnych marek samochodów. Musi jedynie zapewnić dwie rzeczy: odpowiednią i wyraźnie wyodrębnioną powierzchnię, na której będą sprzedawane poszczególne marki oraz wymóg, że sprzedażą poszczególnych marek musi się zajmować osobny, wyspecjalizowany personel.



Rys. 8. Udziały w rynku przewozów pojazdów samochodowych oraz pozostałego sprzętu transportowego według przewoźników kolejowych w 2010 r., liczony w tysiącach ton. Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu UTK za 2010 r.



Rys. 9. Przewozy samochodów osobowych przez PKP CARGO SA (w tys. ton). Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP CARGO SA.



Rys. 10. Przewozy samochodów osobowych przez PKP CARGO SA według ilości wagonów. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP CARGO SA.

Tab. 2. Pierwsza dziesiątka dealerów samochodów w 2010 r. i zmiana udziału w rynku w porównaniu do 2009 r.

Firma	Liczba sprzedanych aut	Zmiana	Liczba punktów dealerskich
Polska Grupa Dealerów sp. z o.o.	12 334	17,00%	11
Carservis SA	5 813	-16,10%	11
Grupa Krotoski – Cichy	5 514	9,10%	9
Grupa BEMO Motors	5 303	-2,50%	8
KPI Retail sp. z o.o.	5 238	13,40%	5
Grupa MAGRO	4 300	-9,90%	8
Pol – Mot Auto Sp. z o.o.	3 960	8,00%	10
Carsed s. j.	3 958	51,20%	8
Sobiesław Zasada SA	3 906	3,10%	8
Inter Auto Wiesław Siwek	3 900	27,40%	3

Zniesiono także nakaz nierozłącznej sprzedaży i obsługi serwisowej przez dealerów<sup>3</sup>.

## Zakończenie

W dzisiejszych realiach gospodarczych samo wytwarzanie produktów o wysokiej jakości nie gwarantuje sukcesu. Tym bardziej, że w Unii Europejskiej produkuje się zbyt dużo samochodów na potrzeby własnych rynków. Prognozuje się, że jedyną szansą na uratowanie europejskiego przemysłu samochodowego jest zmniejszenie produkcji nawet o 20%<sup>4</sup>. Zwiększy to konkurencję także o kontrakty przewozowe. Zatem dla przedsiębiorstwa logistycznego i przewoźnika w dążeniu do sukcesu dwie kwestie ogrywają rolę: dobra infrastruktura (liniowa i punktowa) oraz czas. Istotne jest, w jaki sposób i w jakim czasie jesteśmy w stanie zaoferować klientowi produkt. Ten sukces w sytuacji nadprodukcji na własnym rynku może zapewnić odpowiednio przygotowana logistyka transportowa. Doskonały system logistyczny może być atutem we współzawodnictwie na rynku. Logistyczna użyteczność czasu pozwala na zacieranie granic między producentem a klientem, eliminuje opóźnienia, zmniejsza koszty ogólne i niepotrzebne straty. W branży motoryzacyjnej zaciera się granica wyznaczająca obszary logistyczne. Logistyka przejmuje część procesów od producenta, żeby było łatwiej, szybciej, a przede wszystkim taniej. Nowe wyzwania dla logistyki w branży mo-

toryzacyjnej związane są również z prawem unijnym o tak zwanym „końcu życia pojazdu samochodowego”, które stanowi, iż 95% średniej masy samochodów oddawanych na złom podlegać będzie odzyskowi, a 85% komponentów złomowanych podlegać będzie przerobowi wtórnemu. Logistyka wtórna to też działania w sferze utylizacji i odzysku. Wobec powyższego, rola operatora logistycznego w branży motoryzacyjnej będzie rosła, a transport może uzyskać inne rodzaje elementów do przewozu.

## LITERATURA

1. Brdulak H., *Rynek międzynarodowych przewozów samochodowych w Polsce*, SGH, Warszawa 1997, cyt. za M. Jakubik (materiały niepublikowane), ALK, Warszawa 2007.
2. *Marketing – koncepcja skutecznych działań*, praca zbiorowa pod red. L. Garbarskiego, PWE, Warszawa 2011, s. 260.
3. Krawiec D., Unijna branża motoryzacyjna nie może liczyć na kolejną państwową pomoc, *Dziennik Gazeta Prawna* nr 51/2012.
4. Lambert D., Knemeyer M., *Partnerstwo w ramach łańcucha dostaw*, Harvard Business Review, Hellion Gliwice 2007.
5. www.pim.pl „Rynek po GVO”.

<sup>3</sup> www.pim.pl „Rynek po GVO”.

<sup>4</sup> D. Krawiec, Unijna branża motoryzacyjna nie może liczyć na kolejną państwową pomoc, *Dziennik Gazeta Prawna* nr 51/2012.