

WIELTON 



NASZA KONKURENCJA
ZOSTAŁA DALEKO W TYLE...

www.wielton.com.pl

0700013 Reklama

Gazeta Transportowa

TYGODNIK LOGISTYCZNY

Zobacz!

AUTO TRANSPORT



Już za tydzień
40
stron

0700379 Reklama

LOGISTYKA str. 2

Czy można sprawnie budować autostrady?
Debata w BCC

TRANSPORT DROGOWY str. 4

Łódzkie przegrywa walkę o przebieg S8
GDDKiA kpi sobie z rządu

TRANSPORT LOTNICZY str. 11

Detronizacja jumbojeta
A380 rozpoczął panowanie na powietrznych szlakach

NASZ WYWIAD str. 12

Kooperacja to sieć
Mówi Andreas Jäschke,
dyr. VTL GmbH w Fuldzie

Kooperacja to sieć

Z **Andreasem Jäschke**, dyrektorem VTL GmbH w Fuldze, rozmawia Krzysztof Koprowski

Czym jest właściwie „kooperacja”?

To nic innego, jak zorganizowana przez wielu partnerów sieć dystrybucyjna, oparta na rozwiązaniach logistycznych.

Czym jest w takim razie VTL?

VTL to Vernetzte-Transport-Logistik GmbH, czyli właśnie taka sieć, powstała w 1998 r., mająca siedzibę w Fuldze. Jest to spółka komandytowa, może więc tworzyć centra non-profit, a zysk nie jest najważniejszym celem. Zajmujemy się spedycją i dystrybucją drobnicy. Oczywiście musimy zarabiać na sobie (minimum 300 tys. euro, aby system mógł funkcjonować i moż na było szkołać ludzi), ale nie to jest najważniejsze.

W Niemczech funkcjonuje 10 kooperacji w segmencie TSL, choć różnią się one między sobą. VTL należy, moim zdaniem, do pierwszej trójki, wygrywając z konkurencją niskimi kosztami i wysoką jakością usług.

Mamy 88 współpracujących firm – w sumie 6676 pracowników. Dysponujemy 3078 ciężarówkami, które przewożą rocznie ponad 7 mln przesyłek o wadze ponad 36 mln t. Powierzchnia magazynowa liczy 653 tys. m², a powierzchnia przeładunkowa 194 tys. m².

Czym VTL różni się od zwykłego centrum logistycznego lub dystrybucyjnego?

W zasadzie różnice nie są wielkie. Tu, w Fuldze, gdzie rozmawiamy, jest właśnie swego rodzaju centrum dystrybucyjne, tyle że funkcjonujące głównie w nocy.

Dlaczego właśnie w nocy?

Zacznę od tego, że w Niemczech istnieje 80 okręgów pocztowych. W każdym sieć ma partnera – może to być przedsiębiorstwo małe lub średnie. Ale nie duża, globalna firma, ponieważ mają one swoje kanały dystrybucyjne, do tego dużo droższe od naszych. Kultura działania koncernu jest zupełnie inna niż przedsiębiorstwa małego. Zasięg działania „naszej” firmy wynosi ok. 60 km. To jest optymalna odległość działania.

Do systemu przynależą 88 przedsiębiorstw, z czego 45 to firmy zaangażowane kapitałowo w VTL (udziałowcy), a 43 to jedynie partnerzy. Są naszymi klientami, niezaangażowanymi kapita-

lowo, a my reprezentujemy ich interesy. Przede wszystkim dajemy im do dyspozycji potężną sieć dystrybucyjną.

Funkcjonuje to w ten sposób, że z całych Niemiec jadą samochody do Fuldy, gdzie precyzyjnie mają wyznaczony czas przybycia i rozładunku (w większości do godz. 22). Czyli wszystkie depoty (magazyny) wiedzą, czego mogą się spodziewać następnego dnia rano. Z tym, że przyjęliśmy zasadę, że im dłuższy dystans ma do pokonania samochód, tym wcześniej do nas przyjeżdża, by mógł zdążyć z powrotem na czas.

Samochód przyjeżdża z towarem i odjeżdża również z ładunkiem?

Tak, rozładunek i załadunek odbywają się przy tej samej rampie, tej samej bramie (doku). Po rozładunku, następuje załadunek innych towarów. Co ma być załadowane, doskonale wiadomo, bo dzięki odpowiedniemu systemowi informatycznemu i kodom kreskowym towaru wędrują do odpowiedniego doku.

Ale dostawy just-in-time to dziś żadna rewelacja...

Owszem, ale my oferujemy coś więcej niż dostawy gwarantowane w ciągu 24 godz. i na czas. Przewozimy drobnicę w sposób ekonomiczny, stosując monitoring (tracking + tracing); oferujemy też doradztwo, co jest jest szczególnie ważne dla małych firm. Posiadamy centrum rozliczeniowe dla całego systemu, dzięki czemu partnerzy otrzymują elektroniczne wykazy z głównymi informacjami o wysyłkach. Naszą przewagą nad konkurencją jest to, że każde depot otrzymuje co 14 dni szczegółowe rozliczenie finansowe.

Oglądałem pracę operatorów wózków widłowych. To wprost nieprawdopodobne, w jakim tempie oni pracują. Czy nie zdarzają się wypadki?

Zdziwi się pan, ale dzieje się to nie zwykle rzadko. Wypadki zdarzają się raczej po pracy, kiedy następuje odprężenie i zanika napięcie, stress. Praca jest rzeczywiście ciężka, ale niektórzy traktują to niemal jak sport.

Bo też jest w tym element rywalizacji. Jak są oni oceniani?

Istnieje cały system ocen, biorący pod uwagę wiele wskaźników. Liczy się nie tylko szybkość rozładunku i załadunku, ale także bezusterkowość, troska o powierzony sprzęt itp. Operatorzy pracują w czterosobowych zespołach, ważną jest więc także umiejętność pracy zespołowej.



Fot. Krzysztof Koprowski

ROZMÓWCA

- Urodził się 25 II 1956 r. w Nordenham.
- Wykształcenie: specjalistyczne, jako spedytor.
- W latach 1991-97 pracował na Euroterminalu GmbH w Neuss (Wohlfarth Spedition Wuppertal).
- W latach 1997-2005 – w Spedition 2000 GmbH + Co KG w Rodgau.
- Od lipca 2005 w GF VTL Vernetzte Transport Logistik, Fulda.
- Żonaty.
- Hobby: biegi długodystansowe, żeglarsstwo, literatura.

Dlaczego na miejsce bazy przeładunkowej wybrano właśnie Fuldę?

Bo to jest bardzo ładne miasteczko. A mówiąc serio, Fulda jest doskonale położona. Proszę spojrzeć na mapę okręgów pocztowych – nr 36 zlokalizowany jest w samym środku Niemiec, stosunkowo blisko Frankfurtu n. Menem. Tu jest nasz główny hub, wybudowany w 2000 r. i rozbudowany w 2006 r. W sumie dysponujemy 5,4 tys. m² powierzchni przeładunkowej i 77 dokami. Przeciętnie w ciągu nocy przeładujemy 112 ciężarówek. W tym czasie wysyłamy 2966 przesyłek, tj. 964 t/noc. Najlepszym dniem tygodnia jest poniedziałek, najgorszym – czwartek.

W przyszłym roku planujemy drugi etap rozbudowy Fuldy. Oprócz tego dysponujemy regionalnymi hubami – na zachodzie, południu i północy kraju (Gelsenkirchen, Ulm, Hanower).

Jak wygląda współpraca VTL z zagranicznymi firmami?

W Niemczech współpracujemy z 88 firmami, za granicą – z 19. To za mało, by utworzyć odpowiednio gęstą sieć ogólnoeuropejską. Dlatego od dwóch lat rozbudujemy europejski system dystrybucji drobnicy.

Obecnie mamy dobrą współpracę zwłaszcza z firmami holenderskimi oraz z brytyjskim Pallet Track w Wednesbury

k. Birmingham. Jest to sieć podobna do naszej, obsługująca ok. 70 partnerów, w tym także w Szkocji i Irlandii.

Kto jest Waszym partnerem w Polsce?

W Polsce współpracujemy z PSD, tj. Polskim Systemem Dystrybucyjnym, który działa od 2004 r. Jest to wspólne przedsięwzięcie kilku firm udziałowych i partnerskich. Status prawny otrzymało w kwietniu 2005 r.

PSD współpracuje na terenie Niemiec nie tylko z nami, ale z dwoma innymi jeszcze kooperacjami spedycyjnymi, skupiającymi liczne rzesze spedytorów. Daje to polskim firmom dostęp do ogromnej sieci dystrybucyjnej w Niemczech i niemal w całej Europie. Tego nie jest w stanie zorganizować sobie żadna mała czy średnia firma.