

Jerzy Bielejec

Instytut Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa w Warszawie

Transport żywności **II Konferencja w Kiekrzu k.Poznania,** **6–9 października 1996 r.**

Po raz wtóry¹, w jesiennej scenerii nad pięknym jeziorem Kiekrz koło Poznania, odbyła się w dniach 6–9 października 1996 r. druga konferencja poświęcona transportowi żywności. Organizatorami byli: Polskie Towarzystwo Technologów Żywności, Komitet Badań Naukowych i Politechnika Poznańska. Gospodarzem konferencji był Instytut Maszyn Roboczych i Pojazdów Samochodowych Politechniki Poznańskiej.

W konferencji wzięło udział około 70 osób, reprezentujących uczelnie rolnicze, techniczne i ekonomiczne, instytuty naukowo-badawcze, przemysł spożywczy, producentów środków transportowych i PTTŻ, a także kilkunastoosobowa grupa studentów z Wydziału Maszyn Roboczych i Pojazdów Politechniki Poznańskiej.

Podczas I sesji "Logistyczne problemy transportu żywności" wysłuchano następujących referatów:

- Transport w logistyce żywności — prof. dr hab. **E. Gołemska** z AE w Poznaniu,
- Transport żywności w wojsku — płk. prof. dr **J. Wojtczak** z WSZO w Poznaniu,
- Opakowania i logistyka żywności — dr **T. Matuszek** z Politechniki Gdańskiej,
- Technologie transportu płodów rolnych w relacjach przewozowych: gospodarstwo rolne — odbiorcy hurtowi — doc. dr **J. Bielejec** z IBMiER w Warszawie,
- Zmiany w organizacji rynków hurtowych żywności w Polsce a potrzeby logistyki transportu żywności — dr **K. Krajewski** z SGGW w Warszawie,
- Ekobilansowanie w logistycznym łańcuchu transportu żywności — dr hab. prof. **PP Z. Kłos** i mgr **G. Laskowski** z P. Poznańskiej.

Podczas II Sesji "Pokazy wyrobów i promocyjne wystąpienia" zapoznano się ze specjalizowanymi środkami transportowymi i urządzeniami do przewozów mleka oraz artykułów żywnościowych w warunkach izotermicznych i chłodniczych, folde-

¹ Pierwsza konferencja, której tematem był "Transport żywności na średnie i dalekie odległości", odbyła się w dniach 12–13 października 1995 r. Informacja o tej konferencji zawarta jest w Przeglądzie Komunikacyjnym nr 11/95.

rami i reklamówkami różnych firm zaangażowanych w logistycę transportowej żywności oraz wysłuchano promocyjnych wystąpień.

Podczas III Sesji "Techniczne i technologiczne problemy transportu żywności" wysłuchano następujących referatów:

- Efekty komputerowej optymalizacji na przykładzie dwóch zakładów mleczarskich — dr **S. Pimpicki** z ART w Olsztynie,
- Złożoność aspektów transportu mleka surowego jako surowca dla zmodernizowanego przemysłu mleczarskiego w Polsce — prof. dr hab. **J. Budny** z ART w Olsztynie (referat w zastępstwie przedstawiła dr E. Tkacz),
- Narażenia mechaniczne występujące podczas transportu mleka — dr hab. prof. WSZM **P. Palich** z WSZM w Gdyni,
- Wybrane problemy transportu żywności na polskich statkach morskich — mgr **R. Zabrocki** z WSZM w Gdyni,
- Nowe czynniki chłodnicze w transporcie morskim. Próba oceny — dr **Z. Bonca** z P. Gdańskiej,
- Nowoczesne pojazdy chłodnicze i metody ich badań — dr **W. Bogucki** z COŚ.Ch w Krakowie,
- Warzywa i owoce w samochodowym transporcie chłodniczym — dr **K. Bieńczak** z P. Poznańskiej,
- Metody optymalizacji i transportu żywności na terenie miast — prof. dr hab. **W. Szymanowski** z SGGW w Warszawie.

Podjmując próbę zrelacjonowania Czytelnikom merytorycznych treści wszystkich wystąpień, ujmę ją w dwóch następujących ogólnych, dominujących wątkach.

1. W Polsce już się rozpoczęła walka konkurencyjna o jakość produktów żywnościowych, która w najbliższych latach będzie się zaostrzać. Jej przejawem są coraz wyższe wymagania stawiane technologii produkcji żywności, organizacji hurtowego rynku płodów i produktów rolnych, organizacji rynku detalicznego artykułów żywnościowych. Na tle tych zjawisk szczególnego znaczenia nabierają działania logistyczne, głównie w zakresie transportu i składowania żywności. Z nauki do praktyki przechodzą nowe pojęcia, jak np: produktu logistycznego (ładunek, transport, ubezpieczenie, gwarancja, kredyt, serwis naprawczy, powszechna informacja); zarządzanie jakością (optymalizacja kosztów, czasu i jakości przemieszczeń). Waga logistyki transportowej żywności już nie tylko jest powszechnie odczuwana, ale także określana, gdyż może być szacowana i ujmowana w rachunku makroekonomicznym, ale — co może bardziej istotne — staje się elementem gry rynkowej, w którą wchodzi różne podmioty gospodarcze. Rodzi się powszechna świadomość, iż na rynku żywności dodatkowe punkty w walce konkurencyjnej można uzyskać dzięki dobrej logistyce transportowej. Stąd obserwuje się powszechny wzrost zainteresowania nowoczesnymi technologiami transportu płodów i produktów rolnych oraz artykułów żywnościowych. W obrocie towarowym cena sprzedaży oddaje swą dotychczasową pierwszą pozycję motywującą

wybór dostawcy — jakości towaru i elastyczności dostaw. O nich w dużym stopniu decyduje transport, szczególnie samochodowy.

2. Problemy logistyki transportowej żywności mają uniwersalne znaczenie wynikające z ich szczególnie dużego zakresu. Są one istotne w obsłudze transportowej gospodarstw rolnych i zakładów produkcyjnych przemysłu rolno-spożywczego, a także w prawidłowym funkcjonowaniu rynku towarowego, kondycji wojska podczas pokoju i w walce, organizacji żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego. Jak podkreślono, wszyscy muszą mieć zapewnioną żywność, a każdy chciałby ją mieć o odpowiedniej jakości. Coraz więcej ładunków w transporcie, a towarów na rynkach musi mieć zapewnione w całym cyklu przemieszczeń od produkcji, poprzez przetwórstwo i rynek, do konsumpcji — specjalistyczne "oprzyrządowanie logistyczne". Dziś dotyczy to głównie owoców, warzyw, mięsa, mleka i ich przetworów oraz płynów, jutro dotyczyć będzie prawie wszystkich grup towarowych żywności. Jednym z podstawowych warunków transportu licznych grup z podstawowych grup towarowych żywności jest zapewnienie odpowiednich temperatur podczas procesów transportowych: obniżonej, stałej lub podwyższonej temperatury zależnie od rodzaju ładunku, okresu i czasu przemieszczania, wymogów stawianych przez odbiorców. Dotyczy to także procesów składowania krótko-, średnio- i długoterminowego. Warunki te spełnia tzw. logistyka multitemperaturowa.