

Marta Wincewicz-Bosy

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

ORGANIZACJA I LOGISTYKA STAJNI WYŚCIGOWYCH W SFERZE PRZEPLYWÓW FIZYCZNYCH

Streszczenie: W artykule przedstawiono przepływy fizyczne oraz infrastrukturę logistyczną im towarzyszącą, jako elementy systemu logistycznego stajni wyścigowej, które są jednym z podstawowych elementów organizacji wyścigów konnych. Odpowiednie ich funkcjonowanie, świadczenie usług na odpowiednim poziomie, uwarunkowanych właściwą organizacją i funkcjonowaniem systemu logistycznego, oddziałuje bezpośrednio na stan obecny i przyszłość hodowli koni, zarówno z punktu widzenia środowiskowego (biologicznego), jak i gospodarczego.

Słowa kluczowe: logistyka, usługa, wyścigi, stajnia wyścigowa.

1. Wstęp

Konie towarzyszą człowiekowi od wielu wieków. Początkowo polowano na nie, następnie udomowiono je i hodowano dla mięsa, później zastąpiły inne zwierzęta (renifery, woły) w pracy pociągowej. Przez setki lat człowiek wykorzystywał konie zarówno do prac w gospodarstwie, jako siłę pociągową, jak i środek przemieszczania się. Przyjazne, dające się ułożyć, nie tylko sprawdzały się w działalności gospodarczej, ale także na polu walki stanowiły wsparcie poczynań ludzkich. Bardzo wcześnie zaczęto przeprowadzać ocenę wartości poszczególnych osobników ze względu na profil ich potencjalnego użytkowania. Jedną z pierwszych prób dzielności stanowiły turnieje rycerskie¹ oraz gonitwy rozgrywane w miastach nowożytnych przez mieszczaństwo². Obecną postać wyścigi konne uzyskały pod koniec XVIII w. i wtedy też pojawiły się pierwsze profesjonalne stajnie wyścigowe. Celem artykułu jest zidentyfikowanie podstawowych przepływów fizycznych w systemie logistycznym stajni wyścigowej oraz towarzyszącej im infrastruktury logistycznej.

¹ Najstarszy znany turniej w Polsce odbył się na Śląsku w 1243 r. w Lwówku Śląskim. M. Chmielewska, D. Eysymontt, R. Eysymontt, *100 lat Toru Wyścigów Konnych Wrocław-Partynice 1907-2007*, Wydawnictwo i Drukarnia Semata Sp. z o.o., Wrocław 2007, s. 19-20.

² Pierwszą tego typu gonitwę (Rochwist) rozegrano we Wrocławiu w 1531 r.: tamże, s. 20.

2. Pojęcie logistyki

Klasyczne obszary zainteresowania logistyki cywilnej to funkcjonowanie systemów logistycznych, których głównym elementem składowym jest działalność produkcyjna. Współcześnie logistyka wygenerowała ogromną liczbę rozwiązań w obszarach systemów zaopatrzenia, produkcji, dystrybucji dóbr oraz – powiązanych z nimi – zarządzania logistycznego i strategii logistycznych. Obecnie zjawiska logistyczne w skali międzynarodowej (czy raczej mezoskali) analizuje się z wykorzystaniem koncepcji łańcucha dostaw, zintegrowanego łańcucha dostaw oraz łańcucha logistycznego. To, co jednak pozostaje obszarem mało opracowanym naukowo, a przecież istniejącym w rzeczywistości, są między innymi rozwiązania logistyczne w sferze agrobiznesu, *stricte* działalności rolniczej, działalności sportowej (międzynarodowej i lokalnej), turystycznej i rekreacyjnej czy szeroko rozumianych usługach.

Ze względu na dynamiczny rozwój, logistyka nie doczekała się do dziś jednej powszechnie obowiązującej definicji. Do najczęściej używanych sformułowań należy między innymi takie, że logistyka to pokonywanie barier przestrzenno-czasowych lub też procesy zarządzania całym łańcuchem dostaw³. Przy czym łańcuch dostaw stanowi ogół działalności związanych z przepływem produktów i usług – od jego oryginalnego źródła, przez wszelkie formy pośrednie, a także z poziomem i strukturą związanych z tym kosztów. Logistyka jest też definiowana jako zintegrowany system kształtowania i kontroli procesów fizycznego przepływu towarów oraz ich informacyjnych uwarunkowań, zmierzających do osiągnięcia możliwie najkorzystniejszych relacji między kosztami a poziomem świadczonych usług⁴. Przez logistykę rozumie się także zarządzanie działaniami przemieszczania i składowania, które mają ułatwić przepływ produktów z miejsc pochodzenia do miejsc finalnej konsumpcji, oraz związaną z nimi informację oferującą klientowi odpowiedni poziom obsługi po rozsądnych kosztach⁵. Analizując definicje różnych autorów, można stwierdzić, że logistyka to: systemy planowania, zarządzania i sterowania zintegrowanym przepływem dóbr i usług, kapitałów, informacji (w tym także idei), od źródeł ich powstania, aż do ogniw końcowych; pozwalające na ich koordynację na wybranym poziomie integracji podmiotów z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb tychże podmiotów, w ramach określonej przestrzeni gospodarczej⁶. Niezależnie od ujęcia definicyjnego w logistyce chodzi o to, by właściwy produkt (także usługa) we właściwej ilości i jakości oraz w odpowiednim stanie znalazł się we właściwym miejscu i czasie, w którym pojawi się klient chcący go nabyć, płacąc za niego odpowiednią cenę. Produkt ten musi zostać klientowi zaoferowany w odpowiedni

³ E. Golemska, *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa-Poznań 1999, s. 18.

⁴ L. Grabarski, I. Rutkowski, W. Wrzosek, *Marketing. Punkt zwrotny nowoczesnej firmy*, PWE, Warszawa 2000, s. 436-437.

⁵ F. Beier, K. Rutkowski, *Logistyka*, SGH, Warszawa 1995, s. 16.

⁶ M. Wincewicz, *Logistyka w zarządzaniu przedsiębiorstwem międzynarodowym*, Wrocław 2000, s. 8-12.

sposób, którego efektem będzie zawarcie i zrealizowanie transakcji oraz odczucie satysfakcji. Natomiast do podstawowych składników procesów logistycznych należy zaliczyć⁷: fizyczny przepływ dóbr, procesy informacyjno-decyzyjne, utrzymanie zapasów rzeczowych, infrastrukturę procesów logistycznych, koszty logistyczne. Logistyka powinna stanowić system pozwalający na głęboką integrację wszystkich jego elementów, tworząc sprawnie i bezkonfliktowo funkcjonującą całość. Specyfika przyjętych rozwiązań związana jest z koniecznością zapewnienia otwartości całego systemu, wynikającej z licznych interakcji z otoczeniem. Właściwe i odpowiednio ukształtowane relacje z podmiotami zewnętrznymi warunkują w dużej mierze efektywne funkcjonowanie na rynku.

3. Usługa jako produkt logistyczny

Zmiany rynkowe, techniczno-technologiczne i społeczno-polityczne, które szczególnie intensywnie zaznaczyły swój wpływ na relacje gospodarcze pod koniec XX w., przyczyniły się między innymi do rozwoju działalności usługowej. W dobie powszechnej internacjonalizacji i globalizacji konsument domaga się już nie tylko możliwości swobodnego nabywania produktów, ale również dostępu do odpowiednich usług i to niezależnie od miejsca lokalizacji. Ze względu na swój charakter usługi stanowią specyficzny obszar badań, zwłaszcza w dziedzinie logistyki. „Warto przypomnieć, że produkt logistyczny to towar lub usługa będące zbiorem życzeń i oczekiwań klienta, które mogą być zrealizowane tylko w systemie logistycznym”⁸. Usługi definiowane są jako szczególny rodzaj dóbr, służących do zaspokojenia potrzeb ludzkich przez bezpośrednie wykonanie pracy⁹. Wśród cech usług szczególnie znaczenie, z punktu widzenia analizy logistycznej, mają¹⁰: niematerialność, nierozdzielność usługi z wykonawcą, nierozdzielność procesów wytwarzania i konsumpcji, różnorodność, nietrwałość (brak możliwości magazynowania), niemożliwość nabycia praw własności. Powyższe cechy wpływają także na dużą złożoność usług, której konsekwencją są między innymi trudności z ich klasyfikacją. Generalnie można dokonać ich podziału (w ramach systemu gospodarki narodowej) na usługi materialne i niematerialne¹¹. Do pierwszej grupy zaliczyć można np.: rolnictwo, leśnictwo, przemysł, budownictwo, transport, łączność, obrót towarowy, gospodarkę komunalną. Drugą grupę stanowią między innymi: gospodarka mieszkaniowa,

⁷ Cz. Skowronek, Z. Saryusz-Wolski, *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2008, s. 19-20.

⁸ E. Gołębska, M. Szymczak, *Logistyka międzynarodowa*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000, s. 110.

⁹ B. Klimczak, *Mikroekonomia*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1995, s. 24.

¹⁰ W. Rydzkowski, *Usługi logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2004, s. 10.

¹¹ K. Rogoziński, *Usługi rynkowe*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000, s. 62.

oświata i wychowanie, nauka i technika, kultura i sztuka, ochrona zdrowia i opieka społeczna, sport, turystyka, rekreacja, administracja, obrona narodowa, wymiar sprawiedliwości, instytucje finansowe, organizacje polityczne i społeczne itp.

Ze względu na swoją specyfikę usługi jako produkt logistyczny mają bardziej złożoną strukturę wewnętrzną niż towary¹². Szczególne znaczenie ma tu możliwość zwiększania lub zmniejszania zakresu usługi w trakcie jej świadczenia. W procesie przekształcania usług w produkt logistyczny można wyodrębnić trzy podstawowe etapy. Pierwszym etapem jest opracowanie projektu, koncepcji usługi, a zmiany, które w nim zachodzą, mają charakter jakościowy. Następuje sprecyzowanie wszelkich wymagań: jakościowych (w tym dokładność wykonania), technicznych, użytkowych, popytowych i kosztowych. Zostają także określone niezbędne surowce, materiały, urządzenia i technologie. W drugim etapie następuje sprawdzenie możliwości realizacji usługi zgodnie z określonymi wcześniej parametrami, a w szczególności zgodnie z wymaganiami klienta. Zidentyfikowane zostają także źródła pochodzenia i warunki pozyskania czynników produkcji. Trzecim etapem jest świadczenie usługi zgodnie z zaakceptowanym przez klienta projektem. W etapie tym może także nastąpić, po zaakceptowaniu przez klienta projektu usługi, przekazanie go do realizacji innemu niż projektodawca wykonawcy. Transformacja usługi w produkt logistyczny kończy się, gdy uzyska ona postać zgodną z życzeniami i oczekiwaniami odbiorców.

Niezależnie od różnic pomiędzy dobrami a usługom, zarządzanie logistyczne sprowadza się do tego, by dokonać takiego wyboru strategii i metod działań, aby zapewnić optymalną realizację potrzeb klienta. Dlatego też zarządzanie logistyczne usługami „jest procesem planowania i wykonania usługi z uwzględnieniem analiz potrzeb, możliwości i sposobu świadczenia usług w całym łańcuchu, od producenta usług aż do ich konsumenta”¹³.

4. Wyścigi konne¹⁴

„Głównym celem prób wyścigowych jest wyselekcjonowanie najdzielniejszych koni”¹⁵. Stwierdzenie to oznacza, że podstawową funkcją wyścigów konnych jest wybór spośród koni danej rasy najlepszych osobników w celu ulepszenia materiału genetycznego. Do najbardziej pożądanых cech zaliczane są: siła, wytrzymałość, zdrowie oraz w przypadku koni wyścigowych pełnej krwi angielskiej – szybkość, koni zaś czystej krwi arabskiej – wytrzymałość i odporność. Na kontynencie europejskim najpopularniejsze są wyścigi koni następujących ras: pełnej krwi angielskiej

¹² E. Golemska, *Logistyka w gospodarce światowej*, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 27-40.

¹³ E. Golemska, *Kompendium...*, s. 231.

¹⁴ Na podstawie wywiadu przeprowadzonego z Moniką Słowik, dyrektorem Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych WTKW, Partynice 03.03.2010.

¹⁵ W. Pruski, J. Grabowski, S. Schuch, *Hodowla koni*, Powszechnie Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa 2006, s. 478.

skiej, arabskiej czystej krwi, półkrwi (szlachetna półkrew) i klusaków. W gonitwach klasycznych stosuje się próby dla koni tych samych roczników i różnych roczników w obrębie rasy, co umożliwia porównanie ich wartości. Zwycięzcy gonitw klasycznych wykorzystywani są w hodowli do utrzymania i doskonalenia rasy. Pozostałe konie wykorzystuje się do hodowli półkrwi lub, najlepsze z nich, w sporcie, a sztuki o słabym pokroju w karierze wyścigowej przeznaczane są do innych typów użytkowania (do rekreacji, w rolnictwie i leśnictwie, jako zaprzęgowe, juczne, rzeźne itp.). Wyścigi w galopie rozgrywane są w trzech kategoriach: płaskie, płotowe i przeszko-dowe¹⁶, wyścigi w klusie zaś pod siodłem (we Francji, tzw. monte) oraz w zaprzęgu, tzw. wyścigi sulek. Gonitwy muszą być rozgrywane na różnych dystansach. Roczny plan wyścigowy musi zawierać: gonitwy sprinterskie na dystansach krótkich do 1600 metrów, na średnich dystansach do 1600-2200 metrów i gonitwy długodystansowe do 2400 metrów i więcej. W zależności od warunków i rodzaju gonitw obowiązują różne systemy zasad i warunków technicznych przy opracowaniu programów wyścigowych.

Do najbardziej klasycznych systemów należą system angielski i kontynentalny (francuski)¹⁷. System angielski oparty jest na wykorzystaniu dużej liczby młodzieży końskiej (dwulatki). Jest to pochodna specyfiki hodowli angielskiej, której podstawową rasą są konie pełnej krwi angielskiej. Konie tej rasy, gorącokrwiste, wcześniej dojrzewają i przy odpowiednim treningu są gotowe do udziału w gonitwach już w marcu (mają wtedy około 25-26 miesięcy). Praktycznie w próbie biorą udział wszystkie konie dwuletnie. Jednak do dalszego treningu wyścigowego przeznaczają się niespełna 2/3 tych koni. Specyfiką wyścigów angielskich jest preferowanie flyerów (krótkodystansowców), gdyż około 70% wszystkich gonitw to gonitwy na dystansach 800-1600 metrów, a tylko niespełna 5% to gonitwy na dystansie ponad 2400 metrów. System kontynentalny ze względu na uwarunkowania klimatyczne, a co za tym idzie, inną technikę treningową oraz różnice w preferencji ras, był całkiem odmienny od angielskiego. Jako dwulatki biegały jedynie nieliczne konie pełnej krwi angielskiej, a ich udział w gonitwach rozpoczynał się najwcześniej w lipcu. Liczba biegających koni dwuletnich nie przekracza 16% w ogólnej liczbie gonitw (w systemie angielskim jest to ponad 30%). Próby selekcyjne (wyścigi) rozpoczynają też konie trzyletnie (w tym wieku mogą zacząć biegać konie arabskie i półkrwi). W systemie tym ponad 60% stanowią gonitwy na dystansie 1800-2400 metrów, a gonitwy na dystansie ponad 2400 metrów to nie mniej niż 10% ogółu gonitw. Szczególne znaczenie gonitw długodystansowych odnosi się do prób dla koni czystej krwi arabskiej, gdyż konie trzyletnie (odpowiednik dwulatków pełnej krwi angielskiej) biegają na dystansach 1800-2400 metrów, konie zaś starsze na dystansach 1800-3000 metrów.

¹⁶ T. Szulga, *Chów i hodowla zwierząt*, Wydawnictwo Akademii Rolniczej we Wrocławiu, Wrocław 2005, s. 292-293.

¹⁷ W. Pruski, J. Grabowski, S. Schuch, wyd. cyt., s. 442-505.

Organizacja systemów wyścigów konnych w poszczególnych krajach jest pochodną przyjętego ustawodawstwa w obszarze zadań państwa i jednostek mu podległych w dziedzinach związanych przede wszystkim z: organizacją hodowli i rozrodem zwierząt gospodarskich, zachowaniem bioróżnorodności i dobrostanem oraz zrównoważonym rozwojem. Za realizację zadań związanych z nadzorem państwa nad systemem wyścigów konnych odpowiada generalnie minister do spraw rolnictwa lub jego odpowiednik. Swoją funkcję pełni w oparciu o odpowiednie akty prawne (np. w Polsce ustawa o wyścigach konnych i rozporządzenie w sprawie regulaminu wyścigów konnych). Do bieżącej koordynacji i kontroli funkcjonowania jednostek związanych z organizacją i realizacją zadań w obszarze wyścigów konnych powołuje się również jednostki krajowe, w Polsce jest to Polski Klub Wyścigów Konnych. Jednostki te realizują zadania związane z ustalaniem warunków i planów rozgrywania gonitw, doskonaleniem hodowli, rozwojem i promocją szeroko rozumianych wyścigów konnych i podmiotów z nimi powiązanych, w tym stajni wyścigowych, przyznawaniem licencji i ustalaniem danych porównawczych dla systemu międzynarodowego oraz ustalaniem warunków, wydawaniem pozwoleń i nadzorem nad torami wyścigowymi.

5. Miejsce stajni wyścigowej w systemie wyścigów konnych

Szczególne miejsce w systemie wyścigów konnych obok torów wyścigowych zajmują stajnie wyścigowe. Stajnia wyścigowa w rozumieniu Ustawy o wyścigach konnych¹⁸ jest wyodrębnioną jednostką organizacyjną, pod określoną nazwą, w której konie są przygotowywane do wyścigów konnych przez trenera. Musi być ona też w odpowiednim trybie zgłoszona do prezesa Polskiego Klubu Wyścigów Konnych (PKWK), który wyraził zgodę (poprzez wydanie licencji) na jej funkcjonowanie. Wniosek zgłoszenia stajni wyścigowej do PKWK zawiera następujące informacje: dane personalne dotyczące osób funkcyjnych (kierownika stajni, właściciela stajni, trenera posiadającego ważną licencję na trenowanie koni w kłusie lub galopie, osoby upoważnionej do zapisywania i wycofywania koni z gonitw) oraz personelu stajni. Obowiązki, uprawnienia i odpowiedzialność poszczególnych osób w Polsce regulują Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz przepisy wykonawcze PKWK. Zgodnie z rozporządzeniem¹⁹ w sprawie ustalania regulaminu wyścigów konnych, rozdział 4: *Obowiązki i uprawnienia właścicieli koni, kierowników stajni wyścigowych, trenerów, pracowników obsługi stajni oraz jeźdźców (powożących)*, zostało także wprowadzone pojęcie właściciela konia, który może być podmiotem

¹⁸ Ustawa z dnia 18.01.2001 r. o wyścigach konnych, DzU z 2001 r. nr 11, poz. 86; z 2003 r. nr 84, poz. 774; z 2004 r. nr 173, poz. 1808; z 2006 r. nr 249, poz. 1832; z 2009 r. nr 201 poz. 1540.

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 23 sierpnia 2001 r. w sprawie ustalania regulaminu wyścigów konnych DzU nr 128 poz. 1432; z 2002 r. DzU nr 154, poz. 1281; z 2004 r. DzU nr 153, poz. 1617; z 2007 r., DzU 2, poz. 21; z 2008 r. DzU 158, poz. 985.

odrębnym od właściciela stajni. Również zgodnie z powyższą regulacją kierownik stajni i trener mogą stanowić tę samą osobę – wówczas trener staje się osobą samodzielnie prowadzącą stajnię (pełni jednocześnie funkcje trenerskie i kierownicze).

Stajnia wyścigowa może być jednostką prowadzącą autonomiczną działalność gospodarczą, może też być elementem większego systemu organizacyjnego, pod warunkiem jednak posiadania odrębności organizacyjnej. Tego typu rozwiązanie stanowi nie tylko regulację polską, ale jest stosowane na całym świecie. Specyfika funkcjonowania stajni jest pochodną typów i ras zwierząt. Konie wyścigowe w większości trafiają do stajni w wieku około 3 lat (konie pełnej krwi angielskiej wcześniej). Te z nich, które nie uzyskują zadowalających wyników bądź na skutek innych czynników utraciły swą wartość jako osobniki do doskonalenia zasobów hodowlanych, są systematycznie wycofywane z treningu, a tym samym z udziału w próbie wyścigowej. Większość koni nim ukończy pięć lat trafia do hodowli (gdy zostanie potwierdzona ich wartość hodowlana) lub sportu (co związane jest ze zmianą systemu treningowego w zależności od dyscypliny). Jedynie najwybitniejsze jednostki o najlepszych wynikach kontynuują karierę wyścigową (Darley Arabian, Nearco, Neartic, Northen Dancer, Newminstrel, Stockwell) i jednocześnie stają się najbardziej pożądanymi reproduktorami.

Podstawą działalności stajni wyścigowej jest świadczenie usług chowu koni i przygotowania ich do wyścigów oraz bezpiecznego i efektywnego udziału w gonitwach. Właściciel konia (z punktu widzenia logistyki jest on klientem/konsumentem), powierzając zwierzę pieczy trenera, oczekuje, iż ten dzięki swojej wiedzy i umiejętnościom oraz doświadczeniu będzie doskonalić predyspozycje podopiecznego oraz stworzy mu warunki do prawidłowego rozwoju. Koń nie tylko będzie przygotowywany do rywalizacji, ale również musi nabrać pożądanых cech w tak zwanym obejściu. W trakcie pobytu w stajni wyścigowej konie muszą się prawidłowo rozwijać zarówno pod względem fizycznym, psychicznym, jak i ruchowym oraz społecznym. Wykształcone cechy będą stanowić w przyszłości jeden z czynników związanych z określeniem ich przeznaczenia.

6. Infrastruktura logistyczna stajni wyścigowej

By ośrodek treningowy, jakim jest również stajnia wyścigowa, mógł funkcjonować na odpowiednim poziomie, niezbędne jest wygenerowanie odpowiednich elementów infrastruktury, do których z punktu widzenia logistyki w szczególności należą:

- stajnia lub stajnie boksowe (z wydzielonymi strefami dla kłaczy, ogierów i wałachów) wyposażone w urządzenia umożliwiające sprawne oporządzanie koni (np. myjka, solaria, podręczny magazyn siana, owsa, wyściółki, obszar składowania sprzętu do utrzymania porządku i czystości – miotły grabie, widły, taczki);
- tor z odpowiednio przygotowanymi bieżniami wyścigowymi i roboczymi lub odrębny tor treningowy;

- inne obszary treningowe: terenowe lub kryte, spełniające wymogi bezpieczeństwa oraz odpowiednie standardy dotyczące np.: podłoża, umożliwiające wdrażanie do treningu i ewentualną rekonwalescencję;
- maszyny treningowe i lonżowniki;
- stanowiska do pielęgnacji (np.: solaria i myjki);
- padoki, pastwiska;
- systemy ogrodzenia i oświetlenie;
- płyty obornikowe i obszary składowania nieczystości;
- ambulatorium weterynaryjne lub punkty ambulatoryjne, a w razie ich braku stały kontakt z lekarzem weterynarii;
- kuźnia, a w razie jej braku stały kontakt z kowalem;
- siodlarnia (miejsce składowania osprzętu jeździeckiego) oraz przebieralnie dla jeźdźców i powożących;
- magazyny (pasz objętościowych, treściwych), paszarnia (np. silosy);
- maszyny treningowe (np. do stępowania koni);
- parkingi (dla pojazdów konnych, klientów, maszyn gospodarskich itp.);
- obiekty socjalne dla klientów i personelu stajni;
- obiekty lub pomieszczenia administracyjne wraz z archiwum.

Ze względów bezpieczeństwa niezbędne staje się obecnie posiadanie stałego systemu monitoringu i ochrony wszystkich obiektów, a zwłaszcza w stajni. Wartość koni oddawanych w trening, a także poświęcony czas i inwestycje w ich chów oraz wrażliwość zwierząt na różne czynniki (w tym żywieniowe, pogodowe itp.), wpływają także na rozwój systemów przekazywania obrazu, nie tylko do punktów kontroli na terenie ośrodka. Wielu właścicieli chce mieć podgląd swoich koni za pomocą systemu internetowego. Stąd konieczność ponoszenia nakładów inwestycyjnych i rozwijania infrastruktury informatycznej. Rozwój narzędzi komputerowych w powiązaniu z wymogami działalności gospodarczej (system zamówień, dostaw, uczestnictwo w rynkach hurtowych itp.), a także wprowadzenie narzędzi informatycznych do systemów wyścigowych (np. zapisy do gonitw, regulowanie należności, wymiana informacji itp.) wymuszają informatyzację także w działalności stajni wyścigowych.

Dla sprawnego funkcjonowania stajni wyścigowych jako ośrodków treningowych niezbędne jest również posiadanie odpowiedniej infrastruktury transportowej. W przypadku tego typu jednostek odnosi się to nie tylko do posiadania odpowiednich środków transportu dóbr niezbędnych do bieżącej działalności (dostawy wyściółek, pasz itp.), ale także wyspecjalizowanych jednostek transportowych do przewozu koni (z uwzględnieniem kierowców ze specjalnymi uprawnieniami). Ośrodki treningowe najczęściej są zlokalizowane w niewielkim oddaleniu od szlaków komunikacyjnych. Dlatego też niezbędne jest zadbanie o odpowiednią infrastrukturę transportową (liniową: drogę), łączącą obiekt z systemem komunikacyjnym. Ważne jest również, by na terenie ośrodka istniały drogi o właściwej nawierzchni, zgodnej

z ich przeznaczeniem (np. drogi do transportu słomy, pasz, wyściółek czy drogi ruchu zwierząt i ich oddzielenie od ruchu pieszego).

7. Logistyka przepływów fizycznych stajni wyścigowej

W obszarze przepływów fizycznych w ramach stajni wyścigowych, traktowanych jako samodzielnie działające podmioty, należy dokonać wyodrębnienia przepływów zwierząt (koni) i przepływów dóbr niezbędnych do realizacji usług chowu i treningu oraz przepływów związanych z udziałem w wyścigach. Ze względu na specyfikę chowu i hodowli koniowatych (*Equus caballus*), a w szczególności pozytywny wpływ systematyczności i regularności treningu (oddziaływanie na psychikę zwierząt i ich kondycję), funkcjonowanie stajni wyścigowej, a więc i przepływy fizyczne realizowane w jej ramach, podlegają stałemu harmonogramowi. Orientacyjny wzorzec rozkładu dnia jednego konia można przedstawić w sposób następujący:

- 6.00-6.30 karmienie koni
- 6.30-7.00 czyszczenie koni
- 7.00-8.00 przejażdżka
- 8.00-9.00 maszyna treningowa
- 9.00-10.00 padok i powrót do stajni
- 10.00-11.00 czyszczenie boksów przez pracowników
- 11.00-12.00 czyszczenie sprzętu jeździeckiego
- 12.00-13.00 karmienie koni
- 13.00-15.00 prace gospodarcze
- 18.00-19.00 karmienie koni

Zwyczajowo konie karmione są trzy razy dziennie. Personel stajni (stajenni) pobiera odpowiednie ilości pasz z magazynu pasz treściwych i objętościowych oraz ściółki. Z magazynów podręcznych, zlokalizowanych w każdej stajni, pobierane są dodatki paszowe. Obecny postęp technologiczny wyeliminował praktycznie konieczność pojenia koni. W poszczególnych boksach zainstalowane są automatyczne poidła.

W zależności od liczby zwierząt w stajni oraz liczebności personelu jeżdżącego ustalana jest liczba treningów przedpołudniowych. Przejażdżka oznacza trening wierzchem. Jeźdźcy przed treningiem muszą osiodłać konie. Następnie według ustalonego harmonogramu korzystania z obiektów treningowych, w tym torów i ujeżdżalni, oraz zgodnie z zaleceniami i pod kontrolą trenera odbywają się jazdy treningowe. Trening koni wyścigowych poddany jest odpowiednim regułom opartym na teorii treningu koni wyścigowych, efekty badań naukowych oraz doświadczenie i wiedzę trenerską. Każdy trener ustala własny system trenowania prowadzonej przez siebie stajni i poszczególnych koni. Nad prawidłowością, bezpieczeństwem i realizacją wytycznych trenerskich czuwają najczęściej dwie osoby z obsługi stajni. Trening w maszynie jest systemem ruchu jednocześnie większej liczby koni (w za-

ležności od typu maszyny). Ostatnim elementem podstawowego treningu jest czas spędzany przez zwierzęta na padoku. Jest to element relaksu i czas w jakim mogą one zaspokajać swoje potrzeby stadne.

Każdego dnia pracownicy stajni ścielą boksy (następuje praktycznie całkowita wymiana ściółki). Jest to procedura wymiany podłoża, która powinna odbywać się codziennie (wyjątkiem jest niedziela i w niektórych ośrodkach sobota). W okresie zimowym dopuszcza się ścielenie zdecydowanie rzadsze, natomiast codziennie usuwane są tylko widoczne zabrudzenia. Nieczystości wywozi się na płytę obornikową, materiał wyściółkowy zaś (słoma, trociny, ścińki i inne) pobierane są ze specjalnego magazynu. Poza wyznaczonym czasem ścielenia boksów również czas treningu (nieobecność koni w boksach) jest często wykorzystywany na prace porządkowe.

Wszyscy jeźdźcy konno mają obowiązek nie tylko troszczyć się o stan zwierząt – ich formę, kondycję, zdrowie i czystość, ale również muszą dbać o osprzęt jeździecki i używane przez niech pomoce treningowe. W sezonie letnim po każdym treningu konie są myte. W sezonie wiosennym i jesiennym mycie odbywa się w zależności od indywidualnych potrzeb, najczęściej raz w tygodniu. W okresie zimowym koni nie myje się – jednak bywają poddane procedurze golenia, która ma zapewnić lepszą kondycję skóry zwierząt. Sprzęt jeździecki i osprzęt treningowy pobierane są z siodlarni lub specjalnych magazynów sprzętu treningowego. W ramach dobrej praktyki jeździeckiej każde zwierze powinno mieć swój własny, odpowiednio dopasowany osprzęt, a w szczególności ogłowie, siodło i czapraki.

Niezwykle istotną procedurą jest przegląd weterynaryjny. Sprawdzenie stanu zdrowia zwierząt powinno odbywać się przynajmniej raz w tygodniu. Praktyką stażenną jest, że dokonuje się go po dniu wyścigowym, a więc kiedy wszelkie urazy, nie dostrzegalne ze względu na wysoki poziom adrenaliny u zwierząt w dniu wyścigowym (i to nie tylko tych biorących bezpośredni udział w gonitwach), stają się widoczne. Oczywiście nie jest to jedyny moment wizyt lekarzy weterynarii. Codziennie konie poddawane są oględzinom przed treningiem i każdy uraz, podejrzenie pogorszenia stanu zdrowia, w tym szczególnie pochodne problemów gastrycznych są natychmiast zgłaszane trenerowi przez pracowników, co skutkuje najczęściej wizytą lekarza.

Szczególnym momentem w funkcjonowaniu stajni są dni wyścigowe. Jeśli stajnia nie mieści się na terenie toru wyścigowego, konieczne jest dowieszenie koni do odpowiednio zabezpieczonej stajni (najczęściej jest to stajnia tymczasowa – tak zwane, boksy letnie lub stajnia hotelowa) na terenie toru wyścigowego i poddanie zwierząt procedurze (opisanej w ustawie o wyścigach konnych, a także regulaminach, np. PKWK, oraz wewnętrznych przepisach organizatora wyścigów). Po zakończonych wyścigach i kontroli weterynaryjnej konie mogą powrócić do swoich stajni wyścigowych (treningowych). Dla realizacji tej procedury niezbędne jest posiadanie własnego lub wynajęcie odpowiedniego, wyspecjalizowanego (przystosowanego do przewozu koni) transportu oraz kierowcy z uprawnieniami do przewozu koni.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami konie biorące udział w wyścigach muszą być okute. Dlatego też konieczne jest zaplanowanie i zrealizowanie procedury kucia przed gonitwami. Wiele koni wymaga niestandardowych podków czy specjalnej techniki podkuwania, co sprawia, że rola kowala nabiera szczególnego znaczenia. Dobrą praktyką jest, by stajnia wyścigowa zatrudniała własnego kowala lub współpracowała stale ze specjalistą podkuwaczem. Również konie w treningu powinny być kute, aby warunki treningowe, w jak najmniejszym stopniu odbiegały od warunków wyścigów.

Ze względu na specyfikę działalności w obszarze chowu koni niezbędne jest stworzenie odpowiednich relacji z dostawcami, zapewniającymi prawidłowe funkcjonowanie stajni wyścigowej. Szczególną rolę odgrywają tu dostawcy pasz oraz materiału wyściółkowego. Biorąc pod uwagę sezonowość ich występowania, konieczne jest zawieranie kontraktów z terminami dostaw w przyszłości. Choć wiele stajni posiada własne powierzchnie magazynowe, to jednak niewiele z nich generuje zapasy na cały sezon (do przyszłych żniw). Ilość zamawianych i kupowanych produktów jest ustalana na podstawie teoretycznych wskaźników, będących pochodną badań naukowych i praktyki hodowlanej. Są to jednak wyliczenia przybliżone. W praktyce nie jest możliwe dokładne policzenie tych wielkości z dużym wyprzedzeniem. Dostawcy dodatków paszowych, specjalnych mieszanek pasz gotowych oraz leków i medykamentów (w tym środków opatrunkowych i preparatów do higieny) to także liczna grupa podmiotów stale współpracująca z tego typu ośrodkami. Z kolei dostawcy osprzętu jeździeckiego i treningowego oraz pozostałego, związanego z higieną i bezpieczeństwem, a także właściwą kondycją zwierząt, współpracują na zasadach rzadszych kontaktów. Są one inicjowane przez zarządzającego stajnią i wynikają z bieżących potrzeb stajni.

Równie ważną rolę jak dostawcy odgrywają odbiorcy, zwłaszcza usuwający nieczystości. Efekty przemiany materii koni wraz z wyściółką o odpowiednich parametrach, stanowią doskonały, naturalny nawóz.

8. Podsumowanie

Funkcjonowanie stajni wyścigowych jest integralną częścią systemu hippicznego. W artykule przedstawiono funkcjonowanie systemu logistycznego w sferze przepływów fizycznych oraz towarzyszącą mu infrastrukturę logistyczną. Należy zwrócić uwagę, że funkcjonowanie tych elementów jest bezpośrednio uwarunkowane i powiązane z przepływami informacyjno-decyzyjnymi w całym systemie wyścigowym. Szczególną rolę odgrywają w nim, poza stajniami wyścigowymi, krajowe jednostki (np. PKWK) oraz tory wyścigowe. Warunkują one nie tylko standardy dotyczące udziału koni w próbach dzielności (gonitwach), tworzą przepisy techniczne, organizacyjne i administracyjno-prawne dotyczące funkcjonowania stajni wyścigowych i ich otoczenia, ale także regulują system licencyjny jeźdźców i powożą-

cych. Jakość, sprawność i efektywność funkcjonowania tych podmiotów i systemów wpływa bezpośrednio na jakość i warunki oraz profil hodowli, a tym samym na funkcjonowanie dużej liczby podmiotów gospodarczych powiązanych z chowem i hodowlą.

Literatura

- Beier F., Rutkowski K., *Logistyka*, SGH, Warszawa 1995.
- Chmielewska M., Eysymontt D., Eysymontt R., *100 lat Toru Wścigów Konnych Wrocław-Partynice 1907-2007*, Wydawnictwo i Drukarnia Semata Sp. z o.o., Wrocław 2007.
- Gołębska E., *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa-Poznań 1999.
- Gołębska E., *Logistyka w gospodarce światowej*, C.H. Beck, Warszawa 2009.
- Gołębska E., Szymczak M., *Logistyka międzynarodowa*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000.
- Grabarski L., Rutkowski I., Wrzosek W., *Marketing. Punkt zwrotny nowoczesnej firmy*, PWE, Warszawa 2000.
- Klimczak B., *Mikroekonomia*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1995.
- Pruski W., Grabowski J., Schuch S., *Hodowla koni*, Powszechno Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa 2006.
- Rogoziński K., *Usługi rynkowe*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000.
- Rydzkowski W., *Usługi logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2004.
- Skowronek Cz., Saryusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2008.
- Szulga T., *Chów i hodowla zwierząt*, Wydawnictwo Akademii Rolniczej we Wrocławiu, Wrocław 2005.
- Wincewicz M., *Logistyka w zarządzaniu przedsiębiorstwem międzynarodowym*, Wrocław 2000.
- Ustawa z dnia 18 stycznia 2001 r. o wyścigach konnych, DzU z 2001 r. nr 11, poz. 86; z 2003 r. nr 84, poz. 774; z 2004 r. nr 173, poz. 1808; z 2006 r. nr 249, poz. 1832; z 2009 r. nr 201, poz. 1540.
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 23 sierpnia 2001 r. w sprawie ustalania regulaminu wyścigów konnych DzU nr 128, poz. 1432; z 2002 r. DzU nr 154, poz. 1281; z 2004 r. DzU nr 153, poz. 1617; z 2007 r., DzU nr 2, poz. 21; z 2008 r. DzU nr 158, poz. 985.

ORGANIZATION AND LOGISTICS OF THE RAISING STABLE IN THE GOODS' FLOWS AREA

Summary: The article is an attempt of showing logistics solutions on the raising stable as the basic elements' of the horse raising system. The author presents goods' flows and logistics' infrastructure of those flows of the raising stable. Right organization and functioning of the raising system (with the special place of the logistics solutions) is an element of biological and economic growth and especially of the present and future horses' system.