

Barbara KOS
Anita MUTWIL

MOŻLIWOŚCI ZASTOSOWANIA KONCEPCJI LOGISTYCZNEJ W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Streszczenie. Transport z punktu widzenia potrzeb logistyki odznacza się kompletnością, zintegrowaniem techniczno-technologicznym i organizacyjnym, koordynacją wewnętrzną, terminowością, pewnością, bezpieczeństwem i elastycznością. Dla podmiotów zajmujących się przemieszczaniem dóbr ważnym elementem obsługi klienta jest oferta usługowa (proces transportowy). Organizacja tego procesu, wykorzystywane środki techniczne oraz stosowane technologie decydują o jego sprawności, a tym samym o poziomie obsługi klienta. Względy ekologiczne, zatłoczenie dróg kołowych, rozwój konteneryzacji wpłynęły na zainteresowanie rozwojem transportu kombinowanego (szynowo-drogowego).

POSSIBILITIES OF USING LOGISTICS IN RAILWAY TRANSPORT

Summary. From the point of view of logistic requirements transport can be characterised as complete, integrated in terms of techniques and technology, organisation, internal co-ordination, timeliness, safety and flexibility. For companies dealing with shipment of goods an important factor of successful customer service is a complex service offer (transport process). Organisation of this process, use of technical facilities as well as transport technologies employed in it determine its efficiency and at the same time the level of customer service quality. Ecological considerations, the road congestion and the development of container shipment influenced the progress of multimodal transport (combined railway-road transport).

1. WSTĘP

Transformacja przestrzenno-czasowa, łącząc systemy wytwarzania z systemami konsumpcji, stanowi nierozłączny element koncepcji logistycznej poprzez maksymalizację użyteczności miejsca i czasu. Ustala fizyczny kontakt wielu podmiotów w procesie gospodarowania.

Transport z punktu widzenia potrzeb logistyki odznacza się kompletnością, zintegrowaniem techniczno-technologicznym i organizacyjnym, koordynacją wewnętrzną, terminowością, pewnością, bezpieczeństwem i elastycznością [1,s.18]. Dzięki tym cechom można dokładnie określić potrzeby przewozowe, a w efekcie zoptymalizować proces transportowy. Optymalizacja wymaga jednakże minimalizacji kosztów przewozu, które stanowią istotny element (ok. 40-50%) globalnych kosztów działania w sferze wymiany.

Działania związane z przemieszczaniem dóbr pomiędzy punktami nadania i odbioru realizowane w procesie transportowym mogą wywołać korzyści dotyczące [2,s.40]:

- zmniejszenia rezerw towarowych w efekcie poprawy terminowości,
- poprawy w zakresie gospodarki zapasami (obniżenie wielkości zapasów, zmniejszenie zaangażowania kapitału, mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową) w efekcie zwiększenia częstotliwości dostaw i równoczesnego zmniejszenia jednorazowych partii dostaw,
- poprawy technologii przewozów,
- zmniejszenia uszkodzeń transportowych i reklamacji jakościowych,
- zwiększenia szybkości dostaw i zapewnienia wartości użytkowej towaru.

Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze procesu wymiany jest zróżnicowany (tab. 1).

Tabela 1

Przewozy ładunków różnymi gałęziami transportu (w tys. ton)

Lata	Gałęzie transportu			
	Transport kolejowy normalnotorowy	Transport samochodowy	Transport wodny śródlądowy	Transport morski
1992	199 799	1 121 686	7 875	26 953
1993	212 665	1 071 221	8 720	23 869
1994	213 559	1 060 709	10 115	23 168
1995	224 346	1 086 762	9 306	24 968

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS 1992-1995, Warszawa, Rocznik Statystyczny PKP 1996, CIK, Warszawa 1996

Transport kolejowy wykonujący 14,73% przewozów towarów zajmuje drugie miejsce po transporcie samochodowym (82,70%) pod względem wielkości przewożonej masy towarowej. Jest on predysponowany do przewozów masowych na średnie i dalekie odległości. Cechuje go ponadto dość rozległa sieć połączeń kolejowych, stosunkowo duża prędkość techniczna, regularność i niezawodność przewozów. W porównaniu z transportem samochodowym, transport kolejowy odznacza się gorszą dostępnością do punktów transportowych i infrastruktury liniowej. Wpływa to na wydłużenie czasu dostawy towarów, wynikające z konieczności dowozu i odwozu towarów ze stacji kolejowej oraz ich przeładunku w relacji samochód-wagon i odwrotnie. Obsługa nadawcy i odbiorcy w systemie bezpośrednich przewozów jest możliwa tylko w sytuacji, gdy obaj kontrahenci wymiany posiadają własne bocznice.

Obserwowane we współczesnej gospodarce tendencje do pogłębiania się podziału pracy, intensyfikacji handlu i geograficznego rozszerzania się rynków, przemiany strukturalne, konkurencyjna walka o klienta przynoszą w efekcie zmiany w działalności przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych i usługowych, w tym również firm transportowych i spedycyjnych zmuszając je do zmian w zakresie podejścia do tradycyjnych kontaktów i wymiany handlowej (procesów dystrybucyjnych).

2. CHARAKTERYSTYKA OBSŁUGI KLIENTA

Współczesny odbiorca usług transportowych oczekuje od ich realizatora zapewnienia w pierwszej kolejności:

- niezawodności realizacji zlecenia,
- elastyczności reagowania na zmiany zachodzące w wielkości jego produkcji,
- szybkości realizacji zlecenia,
- jakości wykonywanych usług,
- konkurencyjnego poziomu stawek za realizowane usługi.

Wiele podmiotów w sektorze transportu zwróciło uwagę na obsługę klienta. Dla niektórych podmiotów gospodarczych oczywisty staje się fakt, że konkurencja związana jest nie tylko z własnym produktem i jego ceną, ale także z poziomem obsługi klienta. Standard obsługi klienta decyduje bowiem o przywiązaniu do firmy dotychczasowych klientów, o możliwościach pozyskania nowych klientów oraz wpływa na wizerunek przedsiębiorstwa w otoczeniu. Rzutuje ponadto na wielkość sprzedaży i zyski oraz udział danej firmy w rynku. Realizowany przez przedsiębiorstwo poziom obsługi można uznać za ważny element prowadzonych działań konkurencyjnych na rynku.

W sposób bardzo ogólny obsługę klienta można określić jako: „całość przyjmowania zamówień, całość procesów porozumiewania się z klientami, wszystkie załadunki, przewozy, całe fakturowanie oraz pełną kontrolę produktów i realizacji reklamacji” [3,s.48]. Obsługa klienta może występować w różnych formach. Można do niej zaliczyć [4,s.77, 3,s.49]:

- zaferowanie korzystnych warunków finansowych i kredytowych,
- zagwarantowanie dostawy dóbr w określonym czasie,
- unowocześnienie techniki fakturowania,
- postawienie do dyspozycji klientów kompetentnych przedstawicieli pionu sprzedaży,
- cykl realizacji zamówienia (wielkość zamówienia, wygoda zamawiania, informacje dotyczące stanu zamówień),
- szybkość i elastyczność dostaw,
- procedurę skarg i zażaleń,
- stan produktów w momencie odbioru.

Obsługa klienta związana jest zatem z wieloma działaniami w różnych sferach przedsiębiorstwa (np. marketingu, finansów). Coraz częściej, w zakresie obsługi klienta, podnoszone jest znaczenie działań logistycznych, dzięki którym zapewniona zostaje należyta obsługa klienta. Istotą działań logistycznych jest bowiem zagwarantowanie klientowi właściwego dobra (pod względem asortymentu i jakości), we właściwym miejscu, we właściwym czasie i po właściwych kosztach. Chodzi zatem o obsługę klienta na wymaganym przez niego poziomie przy ponoszeniu możliwie najniższych kosztów.

Zakończenie epoki, w której dominował rynek przewoźnika, zmusiło kolej do zmiany orientacji działania. Wraz z powstaniem rynku klienta, a co za tym idzie - z coraz wyższymi wymaganiami stawianymi przez klientów, przedsiębiorstwo PKP stanęło przed koniecznością dostosowania swojej oferty przewozowej do tych warunków.

Dla przedsiębiorstw zajmujących się przemieszczaniem dóbr ważnym składnikiem obsługi klienta jest oferta usługowa (proces transportowy). Organizacja tego procesu, wykorzystywane środki techniczne oraz stosowane technologie przewozu decydują o jego sprawności, a tym samym o poziomie obsługi klienta.

3. TRANSPORT KOMBINOWANY (SZYNOWO-DROGOWY) W POLSCE JAKO ELEMENT ŁAŃCUCHA LOGISTYCZNEGO

Narastające naciski na ochronę środowiska naturalnego spowodowały, że kolej, będąca "przyjaznym" środkiem transportu, przeżywa swój renesans. Właśnie względy ekologiczne, zatłoczenie dróg samochodowych i rozwój konteneryzacji wpłynęły na rozwój transportu kombinowanego (szynowo-drogowego).

Brak sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu w kierunkach Wschód-Zachód i Północ-Południe, wyczerpująca się zdolność przepustowa istniejących dróg o znaczeniu międzynarodowym, przeciążenie drogowych przejść granicznych, a zarazem stosunkowo dobrze rozwinięta sieć międzynarodowych linii kolejowych, które obecnie posiadają rezerwy zdolności przewozowej, i względy ekologiczne to podstawowe przesłanki rozwoju transportu kombinowanego w Polsce.

Włączenie przez kolej do swojej oferty przewozów kombinowanych, realizowanych w trzech systemach:

- przewozy kontenerowe,
- przewozy hucke pack,
- przewozy Rollende Landstrasse,

stwarza możliwość uwzględnienia tego przewoźnika w łańcuchu transportowo-magazynowym.

By przewozy kombinowane mogły w pełni zaspokoić oczekiwania aktualnych i potencjalnych klientów, wymagają zintegrowanych działań w zakresie [5,s.29]:

- zbadania i określenia relacji i wielkości potoków jednostek samochodowych możliwych do objęcia tego typu przewozami;
- poza wskazaniem linii kolejowych do obsługi przewozów kombinowanych, wytypowania stacji kolejowych obsługujących przewozy kombinowane i przygotowania ich do załadunku i wyładunku jednostek transportu drogowego, wraz z odpowiednim wyposażeniem ich w terminale i nowoczesne urządzenia przeładunkowe, łącznie z placami postojowymi i manewrowymi powiązаныmi dogodnie z układem drogowym;
- określenia wielkości i ilości składów pociągów obsługujących przewozy kombinowane różnego typu wraz z relacjami kursowania;
- stworzenia dogodnych warunków dla zakupu lub produkcji środków transportu obsługujących przewozy kombinowane;
- wprowadzenia ekonomicznych i prawnych instrumentów promujących przewozy kombinowane, jak np. specjalne taryfy dla przewozów kombinowanych stwarzające konkurencję dla przewozu drogowego, ulgi podatkowe, dotacje celowe, ograniczenia poruszania się pojazdów ciężarowych w określonych porach itp. Przynajmniej w początkowym okresie wdrażania tej technologii.

Realizacja tych wymagań pozwoli zwiększyć bezpieczeństwo przewożonych ładunków, skrócić czas przewozu, zwiększyć pewność i terminowość dostaw, a więc podnieść konkurencyjność klientów transportu na rynku, zmniejszyć zużycie energii i paliw w stosunku do masy przewożonych ładunków, zmniejszyć zagrożenie dla środowiska naturalnego, odciążąć przejścia graniczne i zwiększyć zainteresowanie przewozami tranzytowymi przez nasz kraj.

Jak do tej pory transport kombinowany w Polsce ogranicza się do przewozu kontenerów środkami transportu kolejowego, drogowego i morskigo. Przewóz nadwozi wymiennych i naczep odbywa się tylko w niektórych relacjach. Wynika to z braku odpowiedniego taboru.

Najbardziej efektywnie rozwijają się przewozy lądowe wielkich kontenerów organizowane przez firmę Polzug w relacji Niemcy - Polska - Niemcy, uruchomione w 1992 roku z inicjatywy niemieckiej przy współpracy z PKP. Początkowo pociągi kursowały dwa razy w tygo-

dniu i po stronie polskiej obejmowały 3 lub 4 terminale. Na początku 1997 roku kursowały już cztery razy w tygodniu, obsługując po stronie niemieckiej terminale portowe w Hamburgu (Burchardkai i Eurokai) i Bremerhaven, a po stronie polskiej - terminale w Katowicach (Sławków), Wrocławiu, Gdańsku, Pruszkowie, Gliwicach, Łodzi i Gądkach k. Poznania. Połączenia Polzug cieszą się dużym powodzeniem, stanowią konkurencję nie tylko dla transportu samochodowego, ale także dla połączeń dowozowo-odwozowych, łączących port gdyński z Hamburgiem i Bremerhaven. W 1997 roku funkcjonowały również i inne regularne połączenia, jak dwa razy w tygodniu pociąg łączący po stronie niemieckiej Duisburg i Hannover, a po stronie polskiej Gądkki, Pruszków, Gliwice i Małaszewicze (na stacji Poznań Franowo dokonuje się dzielenia lub łączenia grup wagonowych). Pięć razy w tygodniu połączenie w relacji Kolonia Neuss - Pruszków dla przewozu głównie nadwozi wymiennych. Oprócz tego przewozy kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep siodłowych realizowane były grupami wagonów lub pojedynczymi wagonami w różnych relacjach. Np. piętnaście wagonów z jednostkami ładunkowymi przewożono codziennie na trasie Gliwice - Udine w północnych Włoszech (wagony były dołączane do pociągu międzynarodowego w Zebrzydowicach), poza tym były oferowane połączenia z różnych terminali w Polsce do terminali niemieckich, włoskich, austriackich, belgijskich i holenderskich. Dzięki współpracy z UIRR i Intercontainerem możliwe są przewozy jednostek ładunkowych po sieci kolejowej całej Europy. O stopniu wykorzystania tych możliwości decyduje jednak istniejąca podaż ładunków, określona konkretną liczbą jednostek ładunkowych [6,s.247-248].

Realizacja procesu transportowego o charakterze kombinowanym zdeterminowana jest czynnikami natury wewnętrznej i zewnętrznej. Dotyczą one czterech płaszczyzn [7,s.5-6]:

1. techniczno-eksploatacyjnej,
2. organizacyjnej i prawnej,
3. polityki transportowej,
4. rynku transportowego.

Aspekt techniczno-eksploatacyjny wpływa hamująco na rozwój transportu kombinowanego ze względu na brak specjalistycznych wagonów, do przewozu jednostek ładunkowych innych niż kontenery. Ponadto eksploatacja wagonów niskopodwoziowych może się odbywać jedynie po torach będących w bardzo dobrym stanie technicznym.

Umowy AGC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (o głównych liniach transportu kombinowanego) zakładają stworzenie na terytorium Polski 4 linii o znaczeniu europejskim:

- E-20 : Kunowice-Poznań-Warszawa-Terespol,
- E-30 : Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Przemyśl-Medyka,
- E-59 : Świnoujście-Szczecin-Poznań-Wrocław-Opole-Chałupki,
- E-65 : Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice.

Polska zgłosiła do Porozumienia AGTC następujące linie kolejowe:

- C-30 : Zgorzelec-Wrocław-Opole-Katowice-Kraków-Medyka,
- C-59 : Świnoujście-Szczecin-Poznań-Wrocław-Opole-Katowice-Chałupki (dla transportu kombinowanego przejście graniczne Zebrzydowice),
- C-65 : Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa-Zawiercie-Katowice-Zebrzydowice,
- C-65 : Gdynia-Gdańsk-Tczew-Bydgoszcz-Katowice-Zebrzydowice (linia alternatywna).

Linie te umożliwią prowadzenie pociągów pasażerskich z prędkością 160km/h i pociągów towarowych z prędkością 100km/h przy nacisku na oś 22,5 tony. Zostaną wyposażone w automatyczną sygnalizację, systemy informatyczne i sprawnie funkcjonujące zaplecze obsługowo-naprawcze. Obejmują one odcinki o łącznej długości 2742 km [8,s.50]. Wymogi te powinny być spełnione do lat 2000-2005, dlatego że zakres prac jest bardzo duży, wymaga nie

tylko korekty planu i profilu linii, ale również wymiany i wzmocnienia nawierzchni przy zastosowaniu nowych technologii do wykonania tych prac oraz nowoczesnych metod utrzymania nawierzchni.

Ponadto w zakresie techniczno-eksploatacyjnym jako bariery można wskazać istniejący potencjał naczepek i nadwozi wymiennych. Polscy przewoźnicy oraz operatorzy transportu kombinowanego nie dysponują wystarczającym pod względem ilości potencjałem.

Podobne braki występują także w odniesieniu do potencjału przeładunkowego. Funkcjonujący potencjał jest w znacznej mierze przestarzały, a nowoczesne urządzenia przeładunkowe o charakterze uniwersalnym stanowią nikły jego odsetek. W związku z tym przewiduje się konieczność zainstalowania do 2010 roku nowoczesnych suwnic torowych i jezdniowych na wszystkich (istniejących i mających powstać) terminalach w Polsce. W 1997 roku funkcjonowało 12 terminali lądowych, z tego wszystkie z wyjątkiem Łodzi usytuowane są przy liniach kolejowych proponowanych przez Polskę do włączenia do porozumienia AGTC. Ponadto około 100 stacji kolejowych było dopuszczonych do obsługi kontenerów bez zdejmowania ich z wagonów. Terminale lądowe należą do różnych właścicieli PKP, Spedcont, Spedpol, Polzug. Planuje się budowę 10 nowych terminali lądowych do obsługi przewozów szynodrogowych. Uzależnione to jednak będzie od rzeczywistych rozmiarów popytu.

Czynniki utrudniające rozwój transportu kombinowanego na płaszczyźnie organizacyjnej i prawnej dotyczą m.in. systemu informacyjnego - jego niekompletności. Działający system nie umożliwia dostępu zarówno klientom, jak i uczestnikom łańcucha transportu kombinowanego. Konieczne jest zastąpienie systemu informacyjnego, który w znacznej części opiera się na sztafetowym przekazywaniu informacji, systemem dwukierunkowym z wydzielonym centrum gromadzenia, przetwarzania i przekazywania danych. Dane o przesyłce docierają do wszystkich uczestników danego procesu transportowego z wyprzedzeniem w stosunku do fizycznego przemieszczenia ładunków. Jest to jednocześnie spełnieniem jednego z istotnych warunków wdrożenia koncepcji logistycznej. Większość realizowanych przewozów kombinowanych do chwili obecnej na terenie Polski ma charakter przewozów międzynarodowych, stąd też zwłaszcza nadawcy i odbiorcy z Europy Zachodniej dużą wagę przywiązują do śledzenia przesyłki w trakcie procesu przemieszczania i uzyskania w razie potrzeby stosownych informacji o jego przebiegu. Dlatego też system informacyjny obsługujący przewozy kombinowane musi spełniać te wymagania.

Na kolei trwają prace nad wdrożeniem „Systemu Kierowania Przewozami i Zarządzania Przedsiębiorstwem PKP” (SKPZ). Jest to kompleksowy system informacyjny wspierający podstawowe obszary działalności: finanse i administrację, marketing, sprzedaż usług transportowych, organizowanie przewozów, organizowanie ruchu pociągów, obsługę trakcyjną, gospodarkę wagonami i przyborami, realizację przewozu, zarządzanie infrastrukturą i utrzymanie taboru. Umieszczone w SKPZ aplikacje umożliwiają realizację funkcji związanych m.in. ze wspomaganie procesu zawierania i rozwiązywania umów przewozowych, obsługą zdarzeń procesu przewozowego oraz elektroniczną wymianą danych z klientami, zarządami kolejowymi i innymi organizacjami [9,s.177-178]. Wymiana danych oparta jest na obowiązujących standardach EDIFAKCT i HERMES. Docelowym standardem wymiany ma być EDIFACT. System SKPZ zakłada kompatybilność z ogólnoeuropejskimi systemami DOCIMEL (system elektronicznego listu przewozowego) oraz HIPPS (system planowania i sterowania przewozami). DOCIMEL ma stworzyć łańcuch informacyjny przebiegający od nadawcy do odbiorcy. Ciągły przepływ informacji pozwoli bowiem na skrócenie czasu procedur obsługi przesyłek, ułatwi organizację pracy u odbiorców poprzez wczesne informowanie użytkowników transportu o nadejściu przesyłki. Zadaniem systemu HIPPS jest informowanie o harmonogramie przewozu dla potencjalnych przesyłek, tworzenie planu przewozu, śledzenie przewozu w czasie rzeczywistym, korygowanie nieprawidłowości w przewozie (odchyleń

od planu) oraz powiadamianie o tym klienta. Uruchomienie tego systemu stwarza przedsiębiorstwu PKP możliwość oparcia swojej działalności na koncepcji logistycznej.

W sferze prawnej determinanty istotny fakt stanowi brak uregulowań, umożliwiających dokonywanie odpraw celnych i fitosanitarnych w miejscach nadania lub odbioru przesyłek przemieszczanych w systemie transportu kombinowanego. Rzutuje to na czas przemieszczania ładunku, jak również na możliwość wykorzystania tej formy przewozów dla realizacji dostaw „dokładnie na czas” (JIT).

Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wspólnie z innymi instytucjami podejmuje szereg działań mających na celu ułatwienie realizacji przewozów kombinowanych. Przewiduje się uproszczenie procedury celnej (dokonywanie odpraw celnych na stacji formowania pociągu), zwolnienie z opłat za koncesję pojazdów używanych w przewozach kombinowanych, możliwość uzyskania gwarancji rządowych na kredyty dla inwestorów w tym rodzaju transportu, wspieranie inwestycji kolejowych, udział władz lokalnych w subsydiowaniu budowy terminali.

Ograniczenia dla realizacji transportu kombinowanego wynikają także z polityki transportowej. Dotyczą one niewyrównanych warunków konkurencji międzygałęziowej. Transport drogowy nie jest obciążony kosztami zewnętrznymi i kosztami utrzymania infrastruktury, co zdecydowanie przemawia za bezpośrednimi przewozami drogowymi w stosunku do transportu kombinowanego. Fakt ten wpływa na znikome zainteresowanie przewoźników drogowych transportem kombinowanym. Niekorzystnie na promowanie transportu kombinowanego oddziałuje brak instrumentów o charakterze ekonomiczno-finansowym (ulgi podatkowe, zwolnienia z opłat za zezwolenia i koncesje), które w wyraźny sposób promowałyby rozwój transportu kombinowanego. Zastosowanie takich instrumentów może wpłynąć na wzrost zainteresowania (ze strony przewoźników drogowych) tą formą przewozów.

Rozpatrując problematykę transportu kombinowanego w kontekście rynku transportowego daje się zauważyć rozproszenie przewoźników i operatorów tej formy przewozów, jak również wzrastającą konkurencję pomiędzy rodzimymi przewoźnikami i operatorami, którzy działają na płaszczyźnie międzynarodowego rynku przewozów kombinowanych. W zakresie organizacji przewozów szynowo-drogowych istnieją w Polsce m.in. dwa główne podmioty zajmujące się kompleksową organizacją tych przewozów. Powstałe 17 listopada 1992 roku Towarzystwo Transportu Kombinowanego Polcombi S.A., którego przedmiotem działania jest rozwijanie i organizowanie przewozów transportem kolejowym kontenerów, naczepek, nadwozi wymiennych i pojazdów drogowych w obsłudze tranzytu, eksportu i importu. Polcombi S.A. rozpoczęło działalność handlową w sierpniu 1993 roku. Przedsiębiorstwo to opiera swoją współpracę z kontrahentami zagranicznymi na Ogólnych Postanowieniach dla Międzynarodowego Transportu Kombinowanego, opracowanych przez UIRR (Polcombi jest członkiem UIRR od 1993 roku). Najważniejszymi partnerami Polcombi S.A. są następujący operatorzy: Cemat, TRW, Ökombi i Kombiverkehr. Liczba jednostek ładunkowych obsługiwanych przez towarzystwo Polcombi S.A. stale się zwiększa. W 1993 roku obsłużyło 766 jednostek ładunkowych, 1994 roku - 3540 jednostek, 1995 roku - 5893 jednostek, a w 1996 roku 12616 jednostek (w tym import - 6179 jednostek, eksport - 6060 jednostek oraz przewozy wewnętrzne 377 jednostek). W 1996 roku największą ilość stanowiły kontenery (56%) i nadwozia wymienne (43%). Najmniej obsługiwano naczepek samochodowych. Biorąc pod uwagę strukturę kierunkową, najwięcej jednostek obsługiwano w relacjach z Niemcami i Włochami [6,s.254-255].

Drugim podmiotem jest zarejestrowana 7 grudnia 1991 roku spółka Polcont, która zaczęła działalność od początku roku 1992. Polcont pełni funkcję reprezentanta Intercontainer-Interfrigo (ICF) w Polsce i jego agenta lokalnego. Polcont obsługuje głównie kontenery i nadwozia wymienne. Istotnym elementem działalności jest obsługa przesyłek tranzytowych w

relacji Europa Zachodnia - kraje WPN. W 1997 roku między Europą Zachodnią a krajami WPN kursowały regularnie dwa pociągi w systemie ICF - „Strzała” z Antwerpii i „Ostwind” z Berlina [6,s.253-257].

Dodatkowym czynnikiem, sprzyjającym rozwojowi przewozów kombinowanych, którego ranga przybiera na znaczeniu, jest aspekt ekologiczny.

Pomimo wieloletnich zaniedbań w rozwoju infrastruktury transportu, niewielkiego wciąż zainteresowania klientów tą technologią przewozu, co wynika z nierównych warunków konkurencji pomiędzy koleją i transportem samochodowym, przewozy kombinowane w Polsce są dziedziną rozwojową.

Należy bowiem podkreślić fakt, że przewozy kombinowane zapewniają korzyści w postaci porównywalnego z przewozami drogowymi czasu transportu, lecz większej terminowości, wyższej niezawodności. Dają możliwość transportu dom-dom. Ponadto pozwalają na efektywniejsze wykorzystanie środków transportowych, oszczędność siły roboczej (mniej kierowców) i umożliwiają skrócenie czasu obrotu wagonów przy przewozach całopociągowych. Nie bez znaczenia są również korzyści dla środowiska naturalnego - mniejsze natężenie ruchu, a w rezultacie większe bezpieczeństwo, mniejsze zanieczyszczenie powietrza i hałas oraz mniejsza terenochłonność.

Rozwój transportu kombinowanego musi być traktowany systemowo w aspekcie równoczesnego rozwoju:

- infrastruktury drogowej i sieci kolejowej wraz z punktami styku, czyli terminalami kolejowymi,
- środków transportu kolejowego i drogowego przewożących jednostki ładunkowe,
- jednostek ładunkowych typu naczepy samochodowe i kontenery,
- systemu informatycznego obsługującego te przewozy.

Ponadto opracowane na zlecenie Banku Światowego „Studium transportu kombinowanego w Polsce” wskazuje na celowość rozwoju tych przewozów zarówno w skali krajowej, jak i w przewozach międzynarodowych.

Wdrożenie przewozów kombinowanych pozwoli na osiągnięcie następujących korzyści:

- skrócenie czasu przewozu, zwiększenie pewności i terminowości dostaw, czyli podniesienie konkurencyjności klientów transportu na rynku,
- zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych ładunków w zakresie uszkodzenia, zaginięcia itp.,
- zmniejszenie zużycia energii i paliw płynnych w stosunku do masy przewożonych ładunków,
- odciążenie układu drogowego, przejść granicznych - zwiększenie ich przepustowości,
- ochrona środowiska naturalnego - zmniejszona emisja spalin, ograniczenie hałasu, zmniejszenie zapotrzebowania na teren pod budowę nowych dróg kołowych,
- większe zainteresowanie przewozami tranzytowymi obcych ładunków przez nasz kraj.

LITERATURA

1. Rydzkowski, Wojewódzka-Król K.[red.]: Transport. PWN, Warszawa 1997.
2. Szczepankiewicz W.: Logistyka marketingowa. AE, Kraków 1994.
3. Christopher M.: Strategia zarządzania dystrybucją. Praktyka logistyki biznesu. Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 1996.
4. Perenc J.: Podstawy myślenia i działania marketingowego w transporcie. KOW, Warszawa 1995.

5. Kos B., Mutwil A., Lipińska-Słota A.: Uwarunkowania realizacji nowoczesnych technologii w transporcie. W: Konferencja Naukowa „Nowoczesne technologie w transporcie”, Radom 26.09.1997, s. 21-31.
6. Neider J., Marciniak-Neider D.: Przewozy intermodalne. PWE, Warszawa 1997
7. Wronka J.: Promowanie rozwoju transportu kombinowanego poprzez internalizację kosztów zewnętrznych transportu. „Przegląd Kolejowy” 1996, nr 5.
8. Polityka transportowa. MTiGM, Warszawa 1995.
9. Michałowska M.: Sterowanie procesami podaży kolejowych usług przewozowych. Prace naukowe AE, Katowice 1997.

Recenzent: Prof. dr inż. Wiesław Bajon

Abstract

From the point of view of logistic requirements transport can be characterised as complete, integrated in terms of techniques and technology, organisation, internal co-ordination, timeliness, safety and flexibility.

For companies dealing with shipment of goods an important factor of successful customer service is a complex service offer (transport process). Organisation of this process, use of technical facilities as well as transport technologies employed in it determine its efficiency and at the same time the level of customer service quality.

Permanently increasing pressure on the issue of natural environment protection made that railway; 'an environment friendly' means of transport experiences its revival. Ecological considerations, the road congestion and the development of container shipment influenced the progress of multimodal transport (combined railway-road transport).

Until now, this kind of transport in Poland is limited to transporting containers by means of railway, road and sea transport. The transport of replaceable car bodies and semi-trailers takes place on a few routes only. This limitation results from the lack of a suitable rolling stock. Realisation of a transport process of a multimodal character is determined by the factors of external and internal origin, including the four major aspects: technical and operational; organisational and legal; transport policy; the market for transport services.

Despite a long lasting negligence in the transport infrastructure and still low customers' interest in this transport technology, resulting from unequal competing conditions between road and railway transport, multimodal shipment is a truly promising branch. It should be stressed that such multimodal transport ensures benefits in the form of comparable transport duration, but at better timeliness and higher reliability. It enables house-to-house transport. In addition, it allows more effective use of means of transport, reductions in workforce (smaller number of drivers) as well as helps to shorten the time of railway cars turnover at all-train deliveries. Not less important are advantages to the natural environment, namely lower traffic intensity resulting in better safety, less air pollution, noise reduction and smaller land consumption.