XIII KONFERENCJA NAUKOWA „POJAZDY SZYNOWE '98"
ZN POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 1998
Seria: TRANSPORT z.33, nr kol. 1394

Alina LIPIŃSKA-SŁOTA

LOGISTYKA A PRZEWOZY TRANZYTOWE

Streszczenie. Artykuł poświęcony jest roli działań logistycznych w realizacji przewozów tranzytowych. Koncentruje się na zagadnieniach dotyczących tranzytu przez terytorium Polski, zagrożeniach ze strony konkurencyjnych szlaków, problematyce lokalizacji, wyposażenia i znaczenia centrów logistycznych w przewozach tranzytowych.

LOGISTIC AND TRANSIT TRANSPORT

Summary. Article is devoting the role of logistics' activities in transit transport. It's concentrating on problems with transit through Polish territory, the menaces from others transport routes , locations problems, equipment's questions and meaning of logistics centres in transit transport.

1. WSTĘP

Logistyka jako dziedzina naukowo–badawcza zajmuje się procesami sprawnego i efektywnego zarządzania przepływami surowców, materiałów do produkcji, wyrobów gotowych i związanej z nimi informacji.

Wyróżnia się trzy podstawowe zadania stawiane logistyce [1]:

- koordynację przepływu surowców, materiałów do produkcji i wyrobów gotowych do konsumentów;
- minimalizację kosztów tego przepływu;
- podporządkowanie działalności logistycznej wymogom obsługi klienta.

W przeszłości zagadnienia logistyki były nieco zaniedbywane, jednakże w ostatnim czasie coraz bardziej zwraca się na nie uwagę. Powodem są zmiany, jakie nastąpiły w światowej gospodarce, a mianowicie: dążenie do podwyższenia efektywności produkcji, oferowanie coraz szerszej palety towarów, zmiany w podejściu do problematyki utrzymywania zapasów, rosnące zastosowanie komputerów zarówno przez przedsiębiorstwa, jak i ich klientów, wzrost kosztów transportu oraz globalizacja działań przedsiębiorstw, nabywających surowce do produkcji oraz sprzedających swoje wyroby na rynkach całego świata [1].

Zmiany polityczne w Europie w ciągu ostatnich lat wpłynęły także na duże przemiany w sektorze transportowym Polski. W większości branż polski rynek stał się rynkiem konsumenta, zwiększył się wachlarz oferowanych towarów i zmieniło podejście do zarządzania zapasami.

Otwarcie się gospodarek krajów Europy Środkowo–Wschodniej na Zachód i stopniowe przechodzenie na gospodarkę rynkową ujawniło szereg różnic w rozwoju gospodarczym tych państw. Szczególnie wyraźnie widać zaniedbania w infrastrukturze transportowej, taborze oraz w rozwoju telekomunikacji.

Liberalizacja polskiego rynku transportowego i chęć integracji z rynkiem transportowym Unii Europejskiej spowodowały rozszerzenie oferty usług transportowych i konieczność podniesienia ich jakości. Zagraniczni kontrahenci dążą do zakupienia przewozów odpowiadających wysokim standardom. Zaistniały popyt zmusi oferujących do tworzenia zintegrowanych pakietów usług logistycznych, będących kombinacją różnego rodzaju usług cząstkowych związanych z przewozem, jego zarządzaniem, składowaniem produktów itp., w zależności od życzeń klienta i palety usług oferowanych przez dane przedsiębiorstwo [2]. Taka zintegrowana usługa logistyczna rozliczana i sprzedawana jest jako jednostka.

Konieczna stanie się współpraca firm transportowych w kraju i za granicą, a także kooperacja kilku gałęzi transportu. Przystąpienie do Unii Europejskiej i przyjęcie warunków rynkowych przyspieszy zmianę przedsiębiorstwa transportowego w usługodawcę logistycznego. Tego bowiem wymagają standardy międzynarodowe. Polska zmuszona jest do realizacji konkretnych działań pozwalających na dostosowanie naszej gospodarki do wymogów i poziomu obowiązującego w krajach Unii Europejskiej. Najtrudniejsze do realizacji będą inwestycje modernizacyjne w transporcie. Są one bowiem czasochłonne i kapitałochłonne, a mając na uwadze duże zaniedbanie w tym zakresie w naszym kraju, ich efekt w pełni będzie można ocenić dopiero po wielu latach.

2. OGÓLNE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE TRANZYTU

Międzynarodowa wymiana towarowa stanowi podstawową przyczynę przemieszczeń przedmiotów, osób, energii i informacji z jednego państwa do drugiego. Usługi przewozowe, w szerokim tego słowa znaczeniu, często są świadczone na terytorium państwa trzeciego, leżącego na trasie przewozu. Mamy wtedy do czynienia ze specyficznym rodzajem przewozu, mianowicie z przewozem tranzytowym. Pojęcie to stosuje się zamiennie z terminem *tranzyt*. Słowo tranzyt pochodzi od łacińskiego słowa transire - przechodzić, przejeżdżać [3].

Aby zaistniało zjawisko, które określamy jako tranzyt, konieczne jest spełnienie kilku warunków, a mianowicie [4]:

- musi być kraj, którego kupcy lub organizacje handlowe bądź przemysłowo-handlowe reprezentują określoną podaż towarów, które zamierzają sprzedać kupcom zagranicznym;
- musi być kraj, którego kupcy lub organizacje handlowe bądź przemysłowo-handlowe - reprezentanci strony popytowej - zgłaszają zapotrzebowanie na towary oferowane przez potencjalnych dostawców, o których mowa wyżej;
- musi być trzeci kraj, przez którego terytorium przesłane zostaną tranzytem ładunki będące rezultatem zawartej transakcji między dwiema wymienionymi stronami reprezentującymi podaż i popyt.

Dla rozwoju tranzytu przez terytorium Polski duże znaczenie mają wielkość i struktura geograficzna handlu zagranicznego Rosji, Ukrainy, Białorusi, republik bałtyckich z państwami Europy Zachodniej, międzynarodowa współpraca w celu realizacji połączeń transporto-

wych między Europą i Azją (w tym dla transportu kombinowanego) i modernizacja infrastruktury transportowej wiążącej się z trasami komunikacyjnymi, będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania kilku państw oraz połączeniami transeuropejskimi.

Położenie geograficzne sprawia, że Polska jest dogodnym krajem tranzytowym dla:

- Niemiec i krajów byłego ZSRR w relacji Wschód - Zachód - Wschód;
- Czech i Słowacji dla przewozów w relacji Południe - Północ - Południe, wynikających z handlu zagranicznego tych krajów drogą morską głównie z państwami skandynawskimi, Wielką Brytanią i Ameryką Północną przez polskie porty morskie;
- Węgier, Rumunii, Bułgarii, Austrii dla przewozów tranzytowych w relacji Północ - Południe - Północ przez polskie porty. Jest to droga alternatywna w stosunku do przewozów towarowych tych krajów przez porty Morza Czarnego i Adriatyku;
- innych krajów prowadzących handel zagraniczny z wyżej wymienionymi oraz innymi partnerami w relacji Wschód - Zachód - Wschód (Belgia, Holandia, Francja, Iran, Mongolia, Japonia) i w relacjach Północ - Południe - Północ (kraje skandynawskie i nadbałtyckie, Szwajcaria, Włochy i inne).

Rozwój infrastruktury transportu, jej rola dla realizacji celów tranzytowych nabiera szczególnego znaczenia w obliczu zaostrzającej się konkurencji na rynku przewozów tranzytowych w Europie. Wynika to bowiem z faktu, że zmieniają się relacje pomiędzy położeniem geograficznym i tranzytem. O wyborze relacji tranzytowej decydują takie czynniki, jak:

- jakość usług transportowych, a co się z tym wiąże:
- gwarantowany czas przewozów,
- bezpieczeństwo przesyłki,
- baza informacyjno - usługowo - pomocnicza.

Na czoło wysuwają się więc przesłanki wynikające z jakości usług tranzytowych oraz warunków natury ekonomicznej. Dla uzyskania pozytywnych relacji na tych płaszczyznach niezbędna jest nowoczesna, zmodernizowana infrastruktura.

Rozbudowa nowoczesnego systemu połączeń kolejowych, drogowych i wodnych - konkurencyjnych dla polskich szlaków tranzytowych, pozwala naszym konkurentom na oferowanie kompleksowych usług o coraz wyższym standardzie.

Zagrożeniem dla polskich szlaków tranzytowych jest transeuropejski system autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz układ nowoczesnych linii kolejowych łączący kraje skandynawskie z krajami Europy Południowej i Bliskiego Wschodu.

Należy wymienić także inwestycje transportowe w krajach skandynawskich, a więc mosty i tunele, łączące siecią kolejową i drogową Szwecję z Danią i wyspy duńskie z częścią lądową Danii, poprzez co wszystkie kraje skandynawskie uzyskują dogodne połączenie lądowe z krajami Wspólnoty.

Zagrożeniem dla polskiego tranzytu jest kolejowo - promowe połączenie Mukran - Kłajpeda, pozwalające znacznie skrócić czas transportu pomiędzy Niemcami a krajami WNP i obniżyć koszty z nim związane.

Magistrala kolejowa Lwów - Budapeszt - Wiedeń, z odgałęzieniami na południe i zachód Europy stanowi dogodne i konkurencyjne dla polskiej trasy Wschód - Zachód - Wschód połączenie kolejowe dla przewozów między krajami Europy Zachodniej a Japonią i innymi krajami Dalekiego Wschodu, przy wykorzystaniu kolei transsyberyjskiej na terytorium Rosji.

Równolegle z dotychczasowymi, wymienionymi wyżej, konkurencyjnymi drogami przewozu pojawił się nowy szlak - kanał Ren - Men - Dunaj. Pozwala on na połączenie zespołu portowego Antwerpia - Rotterdam - Amsterdam z portem w Konstancy nad Morzem Czarnym. Port ten, z kolei, posiada dogodne połączenie morskie z Poti, który w ostatnim czasie spełnia rolę okna nie tylko dla Gruzji i wszystkich państw kaukaskich, ale także krajów Azji Środkowej.

Poważnym zagrożeniem dla tranzytu przez Polskę jest szlak wiodący z Europy Zachodniej przez port w Trieście, Morze Adriatyckie, dalej przez cieśniny Dardanele i Bosfor, Morze Czarne do Poti. Kontrahenci zachodni wykorzystują tę drogę transportu coraz częściej, ze względu na niską jakość usług w Polsce i utrudnienia, z jakimi spotykają się na terenie Rosji i Ukrainy w postaci trudnych do odzyskania gwarancji tranzytowych.

Realizacja obsługi tranzytu i ewentualne pozyskiwanie nowego wymaga zaoferowania warunków nie gorszych, jakie oferują konkurencyjne połączenia. Niższy standard oznacza konieczność obniżenia stawek, a jeśli to nie wystarczy, oznacza rezygnację kontrahentów zagranicznych z tranzytu przez Polskę. Często zdarza się, że użytkownicy wybierają trasy droższe, ale gwarantujące krótszy i bezpieczniejszy dowóz z pełną obsługą spedycyjną [5].

3. ZNACZENIE DZIAŁAŃ LOGISTYCZNYCH W PRZEWOZACH TRANZYTOWYCH

Położenie Polski w centrum Europy powoduje, że posiada ona duże znaczenie w europejskim systemie transportowym. Przez nasz kraj przebiegają ważne szlaki komunikacyjne, co bezpośrednio wpływa na wzrost ruchu związanego z międzynarodową wymianą handlową i przewozami tranzytowymi.

Analiza szeregu określeń pojęcia tranzyt pozwala na wydzielenie trzech jego typów [6]:

- przepływ przez obszar tranzytowy odbywa się bez przerwy i technicznych zabiegów;
- przewóz ma przerwy związane z warunkami technicznymi, czyli przeładunkiem, konserwacją lub zasilaniem (dokarmianie zwierząt, doładowanie chłodni) oraz innymi operacjami, np. manewrowymi na kolei;
- ładunek składowany jest przejściowo na terytorium tranzytu, np. na obszarach wolnocłowych i po pewnych operacjach kontynuuje jazdę.

Pierwszy typ dotyczy płynnie przebiegającego przewozu tranzytowego, który nie wymaga żadnych dodatkowych operacji, poza ustaleniem, że ładunek przekroczył granice państwa tranzytowego.

Wymienione w punktach drugim i trzecim rodzaje tranzytu przewidują wypełnienie prac ładunkowych, składowania, kompletacji, czyli prac czysto logistycznych.

Wzrost wartości przewożonych towarów powoduje, że konieczna jest minimalizacja czasu trwania transportu. Na rynku transportowym funkcjonują duże przedsiębiorstwa spedycyjne, oferujące szeroki zakres usług logistycznych, wykraczając przy tym poza zakres usługi transportowej. Rozwój tego rodzaju usług wiąże się z koniecznością tworzenia centrów logistycznych.

Niestety w polskim systemie logistycznym brakuje, charakterystycznych dla krajów rozwiniętych, elementów infrastruktury logistycznej, jakimi są centra logistyczne, będące miejscami skrzyżowania się kierunków przepływu materiałów i informacji, gdzie koncentrują się procesy składowania ładunków, odbywa się ich pakowanie i sortowanie. Skutkiem takiej sytuacji jest niska efektywność przepływu towarów w Polsce i w wymianie międzynarodowej. Brak skoordynowania w przewozach, nieterminowe dostawy, konieczność utrzymania wysokich poziomów zapasów, brak informacji o przesyłkach - to kilka z wielu elementów podnoszących koszty transportu.

Centra logistyczne powinny być zlokalizowane w pobliżu dużych aglomeracji i powiązane z głównymi ciągami komunikacyjnymi. Są one bowiem podstawowymi węzłami w korytarzach transportowych, stanowiących połączenie z międzynarodowymi szlakami tranzytowymi przechodzącymi przez Polskę.

Zakres czynności oferowanych przez centra logistyczne uzależniony jest od ich rodzaju. Większość centrów realizuje standardowe usługi, czyli składowanie towarów, kompletację zamówień przeznaczonych dla wielu klientów, przeładunek towarów transferowych przechodzących od wielu dostawców i przeznaczonych dla wielu odbiorców. Niektóre centra oferują także usługi uzupełniające, takie jak: zabezpieczenie jakości, obróbkę towarów, pakowanie, usługi naprawcze, obsługę reklamacji, transformację odpadów i inne, a także usługi publiczne, tzn. bankowe, pocztowe, celne i informacyjne. Centrum logistyczne staje się wtedy logistycznym centrum kompetencyjnym lub kompleksowym centrum usługowym.

Duże centra logistyczne posiadają również wydziały usług administracyjnych, czyli wydziały opracowywania zleceń, przygotowywania pracy, przetwarzania danych, zarządzania transportem i inne. Stają się więc punktową infrastrukturą logistyczną niezbędną do sprawnego zarządzania towarem i idącą za nim informacją.

Dla przewozów tranzytowych centra logistyczne są tym elementem infrastruktury, który pozwala na realizację procesu tranzytowego bez zakłóceń. Stwarzają bowiem możliwość prowadzenia monitoringu przez operatora logistycznego. Jego zadanie polega na obserwacji trasy przebiegu z punktu widzenia jej właściwości w powiązaniu z cechami ładunku oraz środka transportu. Zagadnienie to jest bardzo istotne zwłaszcza w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych, ponadgabarytowych lub łatwo psujących się.

Ponadto istnieje możliwość śledzenia przesyłki, co daje stałą orientację o przestrzennej alokacji środka transportu, zmniejsza ryzyko, na jakie narażona jest przesyłka tranzytowa, i ma istotne znaczenie dla zachowania terminowości dostaw.

W centrach logistycznych istnieje także możliwość przeadresowania przesyłki tranzytowej, w przypadku gdyby nastąpiła odmowa przyjęcia ładunku przez docelowego odbiorcę jeszcze w czasie trwania transportu na terenie kraju tranzytowego.

Włączenie się Polski w systemy logistyczne Unii Europejskiej już obecnie wymusza prace nad podjęciem inwestycji modernizujących drogi transportowe wraz z rozmieszczonymi na nich centrami logistycznymi. Pozwoli to, uwzględniając otwarcie się Europy na wschód, nie tylko lepiej wykorzystać polskie możliwości tranzytowe, ale także otworzy możliwości handlowe dla polskich produktów.

LITERATURA

1. Beier F. J., Rutkowski K.: Logistyka. SGH, Warszawa 1997, s. 4.
2. Rutkowski K.: Tendencje rozwojowe logistyki w Polsce - od dezintegracji do integracji. Materiały III Międzynarodowej konferencji LOGISTICS '96 pt. Systemy logistyczne kluczem do rozwoju gospodarczego, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 1996, s. 14.
3. Kopaliński W.: Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych. Warszawa 1985, s. 432.
4. Kuźma L., Szczepaniak T., Tarnowski J.: Tranzyt w międzynarodowej wymianie towarowej. PWE, Warszawa 1988, s. 24.
5. Założenia polityki tranzytowej państwa do 2005 roku z uwzględnieniem niezbędnego rozwoju infrastruktury transportowej. MTiGM, Warszawa 1990.
6. Wiesner J.: Działania logistyczne w tranzytowym przebiegu potoku dóbr. Materiały II Polsko - Niemieckiej Konferencji Logistycznej pt. Innowacje logistyczne dla produktów i usług w gospodarce, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 1997, s. 421.

Recenzent: Prof. dr inż. Wiesław Bajon

Abstract

The article include informations about the role of logistics' activities in transit transport through Polish territory. It characterize an idea of logistic and discuss the main problems of this field of science. Moreover it's describing problems of transit transport through our country. It brings to our attention an importance of geographical location, to the quality of service and to the economics' respects. It stress an insignificant of becoming sharpen competition on the European transit transport market.

In article we could find the characteristic of logistics centres, the description of range its activities, its location and role of it as points infrastructure indispensable for the right manage of goods and following after them information.