

Mirosław ANTONOWICZ¹, Henryk ZIELASKIEWICZ²

WPLYW PRZEMIAN GOSPODARCZYCH NA KIERUNKI ROZWOJU TOWAROWEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Streszczenie. Referat omawia wpływ zmian gospodarczych na charakter świadczonych usług w sektorze Transportowo - Spedycyjno - Logistycznym (TSL). Wskazuje również na potrzebę dynamicznego rozwoju przewozów intermodalnych w naszym kraju. Przyjęcie takiego kierunku rozwoju towarowego transportu zapewni możliwość właściwego wykorzystania ekologicznych środków transportu, a tym samym jego ogólne koszty ponoszone przez całe społeczeństwo najniższe.

INFLUENCE OF ECONOMY CHANGES ON DEVELOPMENT TRENDS OF RAIL TRANSPORT

Summary. These article presents economy changes influence on transport-forwarding-logistic services character. The paper indicates need of dynamic logistics services development. Goods transport development in such way will secure taking advantages of ecologically means of transport for our country; thereby social costs will be optimal.

1. WSTĘP

Dzisiejszy proces globalizacji i integracji gospodarczych poszczególnych państw jest jednym z kluczowych zjawisk, mających istotne znaczenie dla rozwoju całych kontynentów. Duża konkurencja w walce o klienta przyczyniła się również do rozwoju usług logistycznych, w których podstawą organizowania poszczególnych procesów jest łańcuch dostaw będący systemem podmiotów i zależności występujących wokół dwóch strumieni, tj. podaży i popytu. Oczywiście takie przedstawianie tego procesu jest daleko idącym uproszczeniem, lecz obrazuje naszym zdaniem w wystarczający sposób występujące zależności. W strumieniu podaży będącym niejako odpowiedzią na strumień popytu (informacje od klienta co do zapotrzebowania na usługi i produkty) występują przepływy rzeczowe, takie jak np. surowce, materiały, wyroby gotowe. Procesom tym towarzyszą niewątpliwie przepływy finansowe i informacyjne, lecz prawie zawsze na styku poszczególnych jego ogniw, a również wewnątrz nich występują procesy transportowe. Przybierają one różną formę, charakter i zakres

¹ PKP CARGO SA WSPiZ im. L. Koźmińskiego.

² PKP CARGO SA.

począwszy od transportu wewnątrzzakładowego do przewozów krajowych czy też międzykontynentalnych. W prawidłowym łańcuchu dostaw istotne jest, aby wszystko odbywało się w sposób niezawodny, w odpowiednim czasie i w odpowiedniej wielkości przy zapewnieniu kompleksowości usług lub dostawy. Synchronizacja strumieni podaży i popytu w łańcuchu dostaw powinna mieć również wymiar elastycznego dostosowania danej, usługi, informacji i środków finansowych do kolejnych jego ogniw, mając na uwadze oczekiwania zarówno odbiorcy cząstkowego usług, jak i finalnego klienta.

2. SYSTEMY LOGISTYCZNE W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Zintegrowane łańcuchy dostaw są dziś powszechnie uważane za rozwiązania o największych możliwościach uzyskiwania oszczędności i generowania zysków.

W tym procesie ważną rolę odgrywają systemy transportowe. Na co dzień obserwujemy, jak proces rozszerzenia Unii Europejskiej przyczynił się do rozwoju powiązań handlowych, narzucając nowe podejścia do funkcji i roli transportu. Mając na uwadze, iż system transportowy to kompleksowa obsługa potrzeb przewozowych gospodarki i społeczeństwa, umożliwiający zarazem wsparcie rozwoju gospodarczego, oraz ułatwiający wymianę handlową, zapewniający możliwość bezpiecznego przemieszczania się ludzi i towarów, należy przy jego kształtowaniu brać pod uwagę bardzo wiele czynników. Jego niezawodność, ogólne koszty funkcjonowania (teraz i w przyszłości), oddziaływanie na otoczenie, w tym na środowisko naturalne, to tylko niektóre przykłady tych czynników. Tak więc zastosowany system transportowy ma za zadanie przemieszczanie produktu z miejsca ekspedycji do miejsca przeznaczenia we właściwym czasie, w dobrym stanie i po optymalnych kosztach. Stwierdzenie optymalne kosztów jest dosyć ogólne i w praktyce może mieć różne znaczenia, w zależności od tego, kto je rozpatruje. Z pewnością innego znaczenie nabiera ono dla klienta usługi transportowej, przewoźnika czy też społeczeństwa danego kraju.

Ważne z punktu widzenia społeczeństwa jest, aby przy określaniu polityki transportowej regionu, kraju lub całej wspólnoty europejskiej brano pod uwagę wszystkie koszty generowane przez dany system transportowy. W ocenie tej należy uwzględnić oprócz kosztów bezpośrednich ponoszonych przez samego przewoźnika, również koszty zewnętrzne, które w mniejszym lub większym stopniu ponosi całe społeczeństwo.

Miejsce poszczególnych gałęzi w systemie transportowym kraju wyznacza z jednej strony wielkość potrzeb gospodarki i społeczeństwa oraz wydolność infrastruktury każdego rodzaju transportu, z drugiej zaś strony świadome kształtowanie potencjałów infrastrukturalnych, znajdujące odbicie w strukturze gałęziowej transportu. W konsekwencji to od decyzji społeczeństwa w danym regionie lub państwie czy też nawet kontynencie zależeć będzie, jaki kierunek rozwoju w tej dziedzinie gospodarki zostanie obrany [1].

Wzrost międzynarodowej wymiany handlowej wymusza jednocześnie dostosowanie transportu do wzrastających przewozów oraz przyczynia się do ciągłego doskonalenia tej dziedziny gospodarki. Oprócz nowych rozwiązań technicznych istotnego znaczenia nabierają rozwiązania organizacyjne umożliwiające wykonanie usługi transportowej sprawnie i na odpowiednim poziomie jakościowym.

Istotnym impulsem do ograniczania ogólnych kosztów poszczególnych dziedzin życia gospodarczego jest wspomniana już wcześniej integracja gospodarcza państwa na kontynentach i w poszczególnych regionach oraz rosnąca konkurencja w skali globalnej. Mając na uwadze tendencje rozwoju gospodarki światowej, Unia Europejska zaleca swym członkom pewne kierunki działań. Dotyczy to również polityki transportowej, dla której

ważnym dokumentem jest Biała Księga (Europejska Polityka Transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji). Podzielona została ona na następujące części tematyczne:

Część I. Zmiany proporcji między gałęziami transportu.

Część II. Eliminacja wąskich gardeł.

Część III. Użytkownicy w centrum uwagi polityki transportowej.

Część IV. Ukierunkowanie globalizacji transportu.

Istotną diagnozą zdefiniowaną w Białej Księdze jest stwierdzenie o zbyt małej harmonizacji polityki transportowej poszczególnych państw członkowskich.

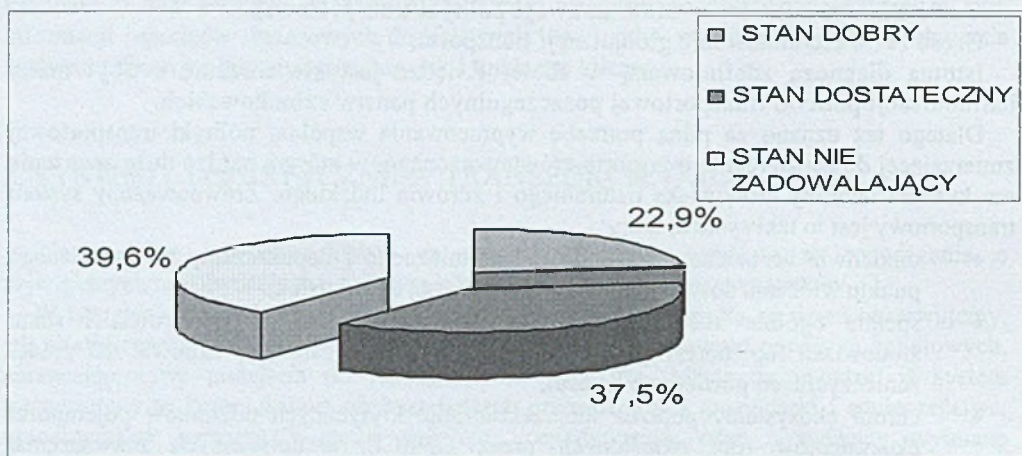
Dlatego też uznano za pilną potrzebę wypracowania wspólnej polityki transportowej zmierzającej do zapewnienia transportu zrównoważonego, w którym bardzo duże znaczenie ma kwestia ochrony środowiska naturalnego i zdrowia ludzkiego. Zrównoważony system transportowy jest to taki system, który:

- umożliwia bezpieczny, zasadny z ekonomicznego i dopuszczalny ze społecznego punktu widzenia dostęp do innych osób, miejsc, dóbr i usług,
- spełnia ogólnie akceptowane wymagania, dotyczące jakości zdrowia i stanu środowiska (np. normy przyjęte przez Światową Organizację Zdrowia dla źródeł zanieczyszczeń powietrza i hałasu),
- chroni ekosystemy poprzez nieprzekraczanie krytycznych poziomów pojemności ekosystemów (np. określonych przez UNECE, a dotyczących zakwaszenia, eutrofizacji i warstwy ozonowej powierzchni Ziemi),
- nie nasila negatywnych zjawisk globalnych, tj. zmian klimatu, zanikania powłoki ozonowej w stratosferze czy rozprzestrzeniania stałych zanieczyszczeń organicznych.

W Białej Księdze podkreślono również, że intermodalność ma kluczowe znaczenie dla rozwijania alternatyw transportowych w stosunku do transportu samochodowego, które w sposób optymalny łączą najlepsze cechy poszczególnych gałęzi transportu i zarazem są bardziej przyjazne dla środowiska naturalnego. Jednak, aby tego rodzaju system transportowy mógł się rozwijać, potrzebna jest nowoczesna i sprawna infrastruktura liniowa i punktowa. Podstawowym elementem punktów modalnych przy tego rodzaju przewozach są terminale transportu kombinowanego, wokół których kolejno powstają magazyny, oraz zakłady, w których towar będzie konfekcjonowany, metkowany, pakowany i przechowywany. Rozwijając powyższą koncepcję, budujemy obraz centrum logistycznego, do którego duże potoki ładunków dostarczane są ekologicznymi środkami transportu (kolej, żegluga) i po odpowiednim przygotowaniu rozwożone samochodami dostawczymi do finalnego odbiorcy (sklepów, małych hurtowni), natomiast towar do zakładów produkcyjnych, znajdujących się najczęściej na obrzeżach miast, dostarczany jest w kontenerach lub wymiennych naczepach. Eliminujemy w ten sposób ciężki transport samochodowy z naszych aglomeracji miejskich oraz z dróg prowadzących do nich.

Dla pełnego obrazu, właściwie funkcjonującego (pod względem ochrony środowiska naturalnego) systemu transportowego należy uwzględnić konieczność utworzenia sieci centrów logistycznych, terminali kontenerowych i punktów koncentracji prac ładunkowych, pomiędzy którymi występować będzie ścisła zależność wymiany towaru, informacji o nim i o potrzebach klientów. Możemy powiedzieć, iż sieć logistyczna to grupa niezależnych firm działających na określonej przestrzeni i współpracujących (skupiających szereg łańcuchów dostaw) w celu osiągnięcia wysokiej sprawności i efektywności przepływu towarów oraz produktów i towarzyszących im informacjom zgodnie z oczekiwaniami klientów. Sieć taka powinna być jednak zbudowana w oparciu o dobrze funkcjonującą sieć transportową.

Oceniając sieć linii kolejowych naszego kraju, możemy stwierdzić, iż jest ona dość dobrze rozwinięta, jednak jej stan techniczny pozostawia wiele do życzenia, co przedstawia poniższy wykres.



Rys. 1. Ocena sieci linii kolejowych w Polsce

Podobna sytuacja występuje w infrastrukturze punktowej. Istniejące terminale kontenerowe w wielu przypadkach wymagają remontu i modernizacji, a wiele z nich powstało na zasadach tymczasowości (place wyłożone podwójną warstwą płyt drogowych), wyposażenie stanowią tymczasowe urządzenia przeładunkowe. Terminale te nierzadko zlokalizowane są w centrum miasta (Wrocław, Poznań Garbary) i nie posiadają możliwości rozbudowy. Dodatkowym mankamentem jest brak infrastruktury, umożliwiającej świadczenie przez nie szerokiego zakresu usług logistycznych.

Obecne potrzeby rynku sektora Transportowo-Spedycyjno-Logistycznego (TSL) wymagają istnienia nie pojedynczych łańcuchów dostaw, ale efektywnych i elastycznych oraz szybko działających sieci logistycznych, działających zarówno w lokalnym, jak i globalnym wymiarze przestrzennym. Dlatego też utworzenie jednego nawet najbardziej nowoczesnego terminalu kontenerowego czy centrum logistycznego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury praktycznie lansuje budowę centrum logistycznego tylko w Sławkowie) nie ma większego znaczenia dla właściwszej obsługi logistycznej. Efektywność takich sieci zależy od stopnia zorganizowania, skonfigurowania hierarchicznych zależności, podmiotów uczestniczących w sieci i wzajemnych stosunków je łączących, a więc i prawidłowo funkcjonujących łańcuchów dostaw. Duża konkurencja na rynku towarów i usług sprawia, iż wymagania z zakresu dystrybucji wpływają na skracanie czasu dostawy. Uczestnicy rynku oczekują obecnie dostawy określonych produktów dokładnie na czas i w określone miejsce. Tendencje te coraz mocniej oddziałują na strukturę i charakter kolejowych przewozów towarowych. Z uwagi na relatywnie duże koszty utrzymania wielu dotychczasowych klientów przewożących przesyłki w pojedynczych wagonach zamyka posiadane bocznicę kolejowe przechodząc na transport drogowy, ponieważ koszt dostępu do tej infrastruktury jest znikomy. Spadkową tendencję w tym segmencie przewozów może zahamować transport intermodalny, a więc potrzebą staje się bardzo pilne przyjęcie przez Państwo programu budowy terminali kontenerowych i centrów logistycznych oraz stacji koncentracji prac ładunkowych. Na ten

temat powstało już wiele opracowań i można poprzez ich analizę przyjąć najwłaściwsze kierunki działań z tego zakresu.

Kierunki zmian współczesnego rynku transportowego wskazują na potrzebę tworzenia partnerskich więzi przy opracowaniu pakietu usług dla klienta, opartych na ścisłej współpracy między przewoźnikami i innymi podmiotami uczestniczącymi w procesie obsługi obrotu towarowego, co sprowadza się w praktyce do zapewnienia klientom usługi kompleksowej przez jednego operatora.

3. KIERUNKI PRZEWOZOWE W SYSTEMACH INTERMODALNYCH W POLSCE

Położenie naszego kraju na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych oraz rosnąca wymiana handlowa pomiędzy Unią Europejską a krajami byłego bloku wschodniego oraz Azją, to podstawowe powody dużego wzrostu ruchu tranzytowego przez Polskę. Nasza gospodarka tę szansę powinna wykorzystać możliwie jak najlepiej. Jednak należy brać pod uwagę, iż nowoczesny system transportu stworzony między innymi na potrzeby tego ruchu musi być systemem trwałym z punktu widzenia ekonomicznego, socjalnego i ekologicznego. Zgodnie z zaleceniami Rady Europejskiej uchwalonymi w Göteborgu, każdy system transportu wymaga optymalizacji i zrównoważonego rozwoju. Koszty związane z tymi działaniami determinują rozwój infrastruktury i technologii. W przewozach tranzytowych towarów istotną rolę z tego zakresu powinien odgrywać transport kombinowany, w którym dominować powinny ekologiczne przewozy kolejowe. Takie rozwiązanie wydaje się być optymalnym z punktu widzenia możliwości rozwoju gospodarczego i przysparzania dochodu oraz oddziaływania na środowisko naturalne naszego kraju.

W chwili obecnej kolejowym przewoźnikiem jednostek intermodalnych w naszym kraju jest PKP CARGO SA, nie licząc niewielkich przewozów realizowanych przez firmę PCC Rail Szczakowa. Pierwszy pociąg prywatnego przewoźnika przewozi kontenery z terminalu znajdującego się na terenie bocznicy PCC Rokita SA w Brzegu. Operatorem logistycznym całego przedsięwzięcia, w tym usługi transportu kontenerów od klienta do terminalu, jest spółka (należąca do grupy) PCC Rail Containers Sp. z o.o. Mając na uwadze fakt, iż na naszym rynku funkcjonuje już przeszło czterdziestu prywatnych przewoźników realizujących kolejowe przewozy towarowe, a transport wielogałęziowy w swoim założeniu jest efektywnym połączeniem ich zalet, można powiedzieć, iż sytuacja jest stosunkowo dziwna. Ponieważ teoretycznie ta forma transportu powinna charakteryzować się zarówno niskimi kosztami, jak i wysoką jakością usług. Natomiast przy obecnej polityce Państwa z zakresu kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury transportowej poszczególnych gałęzi transportu, tylko jeden prywatny przewoźnik kolejowy podjął się tego rodzaju przewozów. Powodem tego są między innymi bardzo niskie koszty użytkowania dróg kołowych oraz ich niska opłacalność w stosunku do przewozów masowych, takich jak na przykład przewozy w zawartych składach pociągowych węgla z kopalni do elektrowni. Przewozy te charakteryzują się niskimi kosztami organizacji (praktycznie nie wymagają wykonywania kosztownych prac manewrowych) i firmy je realizujące mogą oferować stosunkowo niskie stawki przewoźnego. Jednak tak rozumiana konkurencja może stać się przyczyną do znacznego ograniczenia, a wręcz likwidacji przewozów ładunków w pojedynczych wagonach, gdyż przewoźnik realizujący te przewozy zmuszony jest ponosić znacznie większe koszty, a tym samym opłacalność tych usług jest stosunkowo niska.

Polityka transportowa Wspólnoty Europejskiej charakteryzuje się dążeniem do liberalizacji sektora kolejowego. Ma to na celu podniesienie jego konkurencyjności w stosunku do przewozów drogowych, zwłaszcza w odniesieniu do transportu towarów. Przewiduje także zahamowanie spadku roli kolei w realizacji potrzeb przewozowych, ale czy forma liberalizacji występująca w naszym kraju „popiera” proekologiczne systemy transportowe, w szczególności transportu intermodalnego, który w znaczącej części powinien opierać się na wykorzystaniu transportu kolejowego.

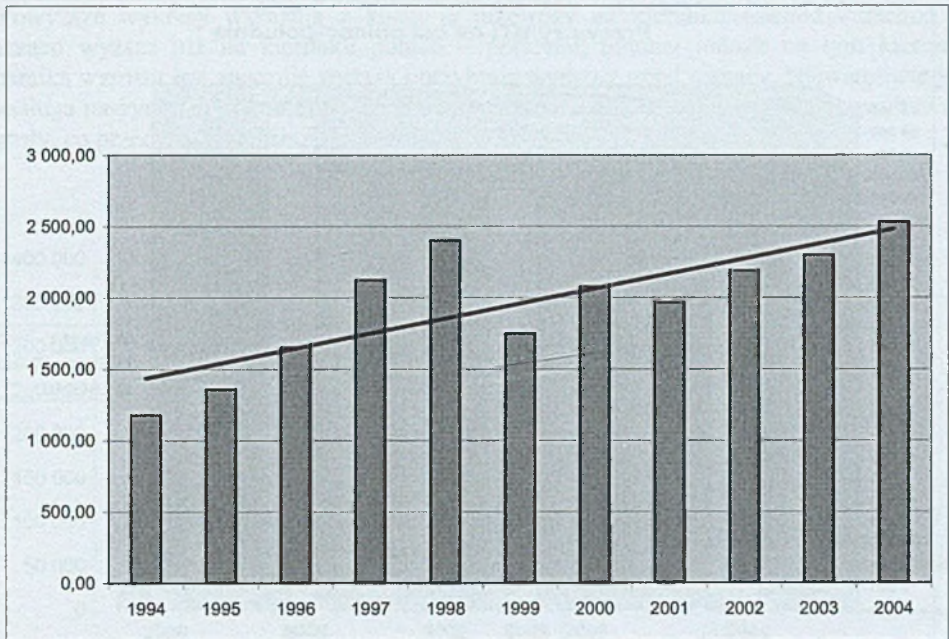
Podobne złożenia powinny być brane pod uwagę przy kształtowaniu naszej polityki transportowej, lecz w chwili obecnej oprócz deklaracji brak jest skutecznych i długofalowych działań zmierzających do większego wykorzystania ekologicznych form transportu. Przykładem na to może być projekt Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2007-2013, w którym przewiduje się znaczny spadek przewozów realizowanych transportem kolejowym w stosunku do transportu drogowego i w którym brak jest wskazania kierunków działań zmierzających do zmiany tych niekorzystnych tendencji.

Obserwując politykę kształtowania rozwoju transportu intermodalnego w krajach Europy Zachodniej, można powiedzieć, iż pomimo deklaracji tych Państw o liberalizacji również tego rodzaju przewozów, to przez stosowanie różnych form dotacji i uregulowań prawnych (zwolnień od podatku i opłat za użytkowanie dróg dla pojazdów dowożących kontenery do terminali kontenerowych oraz wyłączenia z zakazu ruchu w dni wolne od pracy) tak naprawdę jego rozwój jest kontrolowany. Przykłady wspierania rozwoju transportu intermodalnego przytaczają w swojej pracy o transporcie intermodalnym L. Mindur oraz J. Wronka [2].

Formy promowania, a zarazem kształtowania kierunków rozwoju w zależności od potrzeb są następujące:

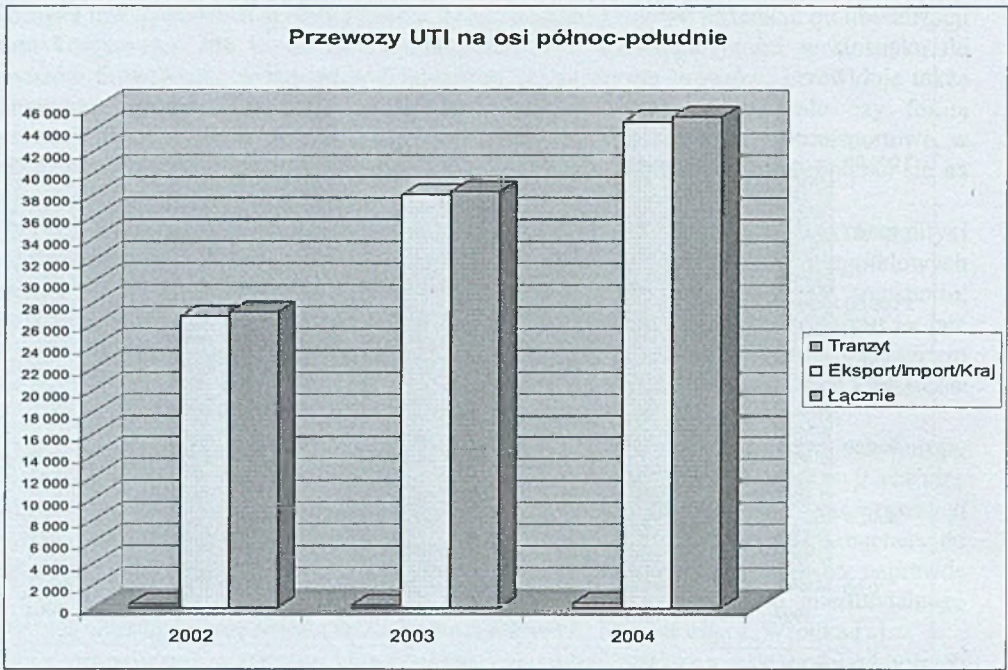
- udzielanie nie oprocentowanych i częściowo umarzanych pożyczek na rozbudowę terminali.
- subwencje do inwestycji terminalowych,
- nicodpłatne przekazywanie gruntów pod budowę terminali,
- zakaz ruchu samochodów ciężarowych z dopuszczalną masą całkowitą powyżej 7,5 tony w weekendy, z wyłączeniem czynności dowozowych do i z terminalu transportu kombinowanego,
- zwolnienie z podatku od pojazdów wykonujących przewozy kontenerów z i do terminalu kontenerowego,
- zwolnienie z opłat za korzystanie z dróg odwozu i dowozu w transporcie kombinowanym, o ile przewozy odbywają się na podlegających opłacie drogach.

Obserwując przewozy intermodalne wykonywane przez sektor transportu kolejowego, możemy powiedzieć, iż na ich wielkość wpływa wiele czynników, takich jak wielkość wymiany handlowej, sytuacja gospodarki (wielkość PKD), a nawet uwarunkowania polityczne w występujące w danym roku. W sumie wszystkie te czynniki wpływają w mniejszym lub większym stopniu na obrót towarami wysoko przetworzonymi. Natomiast w przypadku tranzytu istotnym elementem jest wspomniana już wcześniej jakość infrastruktury.

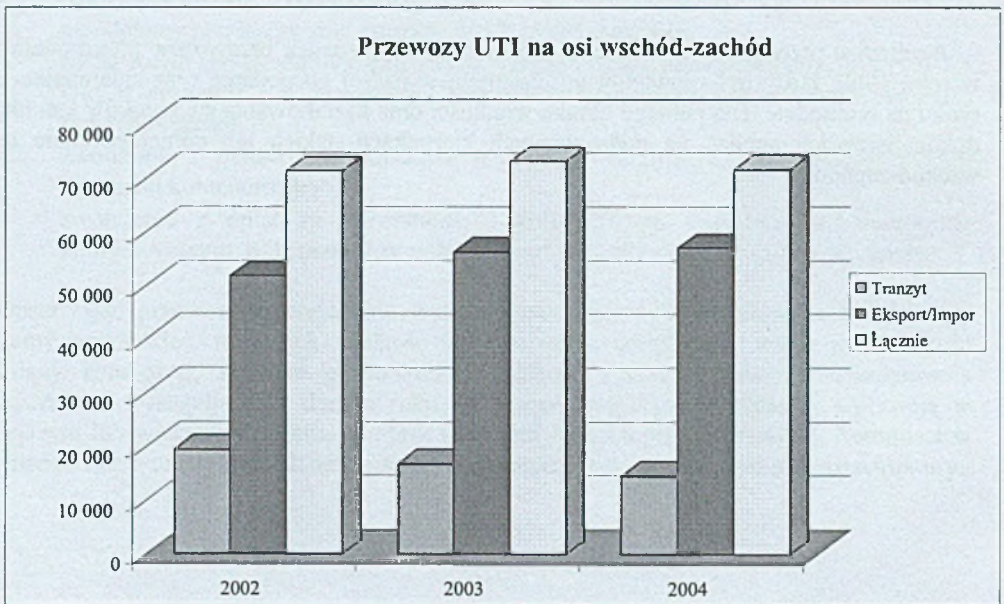


Rys. 2. Wielkości przewozów kombinowanych zrealizowanych w latach 1994 – 2004
(tonaż w tys. ton)
Źródło: Opracowanie własne.

Analizując przedstawione wykresy, można zauważyć spadek przewozów intermodalnych w roku 1999, który był spowodowany zastojem w naszej gospodarce oraz załamaniem się rynku na wschodzie. Dla pełnego obrazu wielkości oraz kształtowania się potoków ładunków dokonaliśmy ich analizy na podstawowych kierunkach, takich jak północ-południe oraz wschód-zachód.

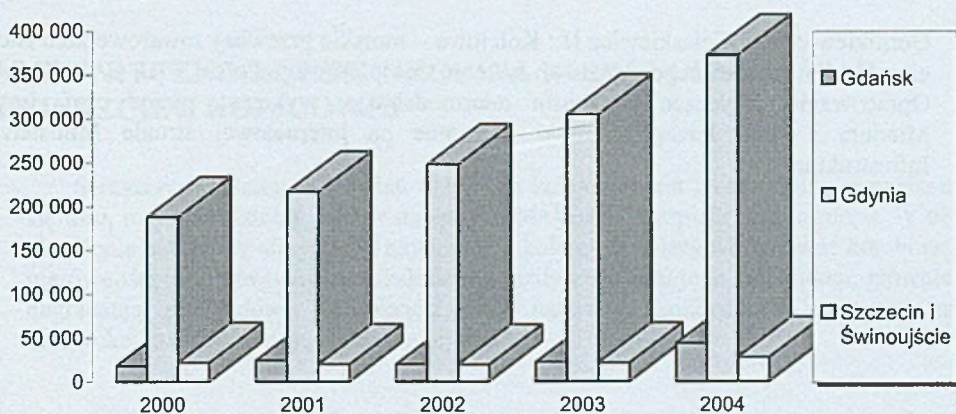


Rys. 3. Wielkości przewozów intermodalnych na osi północ-południe zrealizowanych w latach 2002 – 2004 UTI



Rys. 4. Wielkości przewozów intermodalnych na osi wschód-zachód zrealizowanych w latach 2002 – 2004 UTI

Powyższe wykresy wskazują z kolei, iż przewozy na kierunku wschód - zachód są znacząco wyższe niż na kierunku północ - południe, niemniej jednak na tym kierunku dynamika wzrostu jest znacznie wyższa i przybrała wyraźny trend rosnący. Niewątpliwie jest to zasługa naszych portów, w których przewozy intermodalne w ostatnich latach gwałtownie wzrosły, co przedstawia poniższy wykres.



Rys. 5. Wielkości przewozów intermodalnych w portach polskich zrealizowanych w latach 2000 – 2004 UTI

Źródło: Opracowanie własne.

Mając na uwadze dalsze tendencje rozwoju tego rodzaju przewozów w portach (powstanie terminalu kontenerowego VGN w Świnoujściu, budowa nowego terminalu w Gdyni firmy Hutison Port Holdings oraz budowa terminalu kontenerowego w Gdańsku – Port Północny oraz plany utworzenia „autostrad morskich”), możemy z dużym prawdopodobieństwem założyć, iż na tym kierunku przewozy nadal będą dynamicznie rosły. Potwierdzeniem tego mogą być inicjatywy portów Adriatyku utworzenia korytarzy (infrastruktura liniowa i punktowa) pomiędzy nimi a portami Morza Bałtyckiego.

Jednak dla prawidłowego funkcjonowania „autostrad morskich” niezbędna jest odpowiednio rozbudowana i nowoczesna infrastruktura punktowa w postaci terminali kontenerowych i centrów logistycznych rozmieszczona zasadniczo w korytarzach transportowych.

4. PODSUMOWANIE

Biorąc pod uwagę doświadczenia innych Państw UE i atuty naszego kraju (położenie, dostęp do morza, dobrze rozbudowana sieć linii kolejowych itp.), w którym mogłaby powstać europejska platforma usług logistycznych dla nowych członków UE oraz dla krajów Europy Wschodniej z nią sąsiadujących, wydaje się wskazane, aby ośrodki naukowe, firmy przewozowe, spedycyjne i logistyczne podjęły wspólne działania, mające na celu doprowadzenie do powstania narodowego programu rozwoju przewozów intermodalnych i centrów logistycznych. Takie programy powstały w krajach o mniejszym potencjale

gospodarczym i gorszym położeniu geograficznym w stosunku do zasadniczych ciągów transportowych, np. Węgry i Litwa. Rządy tych państw potrafiły docenić problem i konsekwentnie realizują przyjęte programy.

Literatura

1. Górniewicz A., Zielaskiewicz H.: Kolejowo – morskie przewozy towarowe jako istotny element zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego Polski. PKP CARGO SA.
2. Opracowanie dotyczące transportu intermodalnego, wykonane przez prof. Leszka Mindura i prof. Jerzego Wronki, dostępne na internetowej stronie Ministerstwa Infrastruktury.