

Transport kombinowany

– międzynarodowe przewozy naczeł samochodowych i nadwozi wymiennych

Artykuł omawiający transport kombinowany składa się z czterech części. Część pierwsza prezentuje rozwój transportu kombinowanego w Polsce w latach 1990–2000, w części drugiej określono wielkość zadań dla transportu kombinowanego do 2010 r. W części trzeciej wskazano podstawowe kierunki działań niezbędnych dla rozwoju transportu kombinowanego w Polsce, w czwartej sformułowano problem przewozu naczeł samochodowych i nadwozi wymiennych na specjalizowanych wagonach oraz wskazano propozycję jego rozwiązania.

Transport kombinowany w Polsce

Rozwój zapoczątkowanego w Polsce w latach 90. transportu kombinowanego (opartego na zunifikowanych technologiach przewozowo-ładunkowych) nie przekracza 1% ogólnej masy przewiezionych ładunków. W tym samym okresie w krajach Unii Europejskiej udział tej formy transportu w przewozach ogółem wynosił od 5 do 12% i miał tendencję systematycznego wzrostu. Równocześnie należy wyjaśnić, że przewozy kombinowane w Polsce były i są nadal głównie rezultatem wymagań kontrahentów zagranicznych przewożących swoje ładunki w zunifikowanych jednostkach ładunkowych, ponieważ w komunikacji wewnętrznej przewozy kontenerowe odbywają się wyłącznie na niewielką skalę.

W przewozach tych największy udział miał transport kolejowy, przewożąc: w 1996 r. – 1229,1 tys. t, w 1997 r. – 1406,6 tys. t, i 1998 r. – 1879,5 tys. t. Stanowiło to w ogólnej masie przewozów odpowiednio: 0,55%, 0,62% i 0,90%, a zatem był to symboliczny udział. Około 95% wspomnianej masy stanowiły ładunki w kontenerach, natomiast pozostałe 5% to przewozy naczeł i nadwozi wymiennych. Przewozy całych zestawów samochodowych na wagonach kolejowych zostały zawieszono w 1993 r. ze względu na brak specjalistycznego taboru oraz nieopłacalności ich transportu niskopodłogowym taboru uniwersalnym PKP. Jednocześnie bardzo dużo ciężkich zespołów samochodowych kursuje po naszych drogach niszcząc je i degradując środowisko.

Według oceny ekspertów średniorocznie po polskich drogach przejeżdża około 700 tys. wysokotonażowych pojazdów samochodowych w relacjach północ–południe oraz około 1300 tys. pojazdów w relacjach wschód–zachód.

Poza tym przewozy kombinowane w Polsce nie rozwijają się w sposób równomierny. Przez pierwsze lata wdrażania tej formy transportu obserwowano nawet systematyczny wzrost przewozów kombinowanych i łączono z tym duże nadzieje. Między innymi utworzono w 1992 r. Towarzystwo Transportu Kombinowanego POLKOMBI, przyjęte 13 maja 1993 r. w poczet członków UIRR, tj. Międzynarodowego Związku Towarzystw Transportu Kombinowanego Kolejowo-Drogowego. Działa ono do dziś osiągając różne rezultaty. Od kilku już lat odnotowuje się na polskim rynku transportowym pewien regres w przewozach kombinowanych. Pomimo podwojenia liczby pociągów w 1998 r. w porównaniu z 1997 r., w obsłudze przewozów kontenerowych portów i większych ośrodków przemysłowych nie osiągnięto pożądaných rezultatów. Przyczyną tego była między innymi zbyt mała częstotliwość kursowania wspomnianych pociągów (raz lub dwa razy w tygodniu). W konsekwencji tego czas dostawy ładunków do klienta był stosunkowo długi, powodując ponadto nieracjonalne wykorzystanie kontenerów.

Na przykład w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym (BTK) w Gdyni średni czas pobytu kontenera wynosił 9 dni. Dotyczy to niebagatelnej liczby ponad 133 tys. kontenerów obsługiwanych przez BTK w 1997 r. Należy podkreślić, że czas oczekiwania kontenerów na wysłanie w analizowanym okresie był dłuższy w stosunku do lat poprzednich o 1 do 2 dni. Jedną z zasadniczych przyczyn tego opóźnienia były zbyt długie odprawy celne, wynoszące średnio 3–5 dni.

Osiągana średnia prędkość przemieszczania ładunków kolejną, mieszcząca się w granicach 8–12 km/h, nie była zachętą do pozyskiwania większej liczby klientów do przewozu kontenerów transportem kolejowym. Nic więc dziwnego, że w 1997 r. z BTK w Gdyni wywieziono 4 razy więcej kontenerów transportem samochodowym (109 428 kontenerów), niż transportem kolejowym (27 761 kontenerów).

Również w 1999 r. nastąpiło zmniejszenie przewozów ładunków w kontenerach o około 19% [4].

Zdaniem Grzegorza Szyszki [4] na zmniejszenie przewozów kombinowanych w tym okresie rzutowało wiele przyczyn, w tym zwłaszcza:

- zbyt wysokie opłaty za użytkowanie wagonów do transportu kontenerów, brak państwowych regulacji wspierających transport kombinowany;
- brak preferencyjnych rozwiązań finansowych umożliwiających konkurowanie tego transportu z transportem drogowym;
- brak systemu logistycznego umożliwiającego skorelowanie rozkładów jazdy, np. promów i pociągów;
- brak uzgodnień w zakresie usprawnienia kontroli granicznych pociągów wydłużających znacznie czas jego przejazdu;
- niemożliwość porozumienia się kolei różnych państw w zakresie naliczania i wysokości taryf;
- brak pełnej i rzeczywistej liberalizacji rynku kolejowego i uzyskania ogólnoeuropejskiej interoperacyjności itp.

W kontekście tego warto przypomnieć, że Polska w przewozach kontenerów w 1999 r. osiągnęła zaledwie poziom 257 tys. TEU, tj. jednostek kontenerowych w przeliczeniu na kontenery 20', gdy np. W. Brytania w 2000 r. przewiozła 68,3 mln TEU.

Mówiąc o niezadowalającym rozwoju transportu kombinowanego pamiętać należy, że na stan ten oddziaływała również istniejąca infrastruktura, która ma szczególne znaczenie w kształtowaniu konkurencji międzygałęziowej świadczenia usług transportowych. Niewątpliwie w praktyce zawsze wybrana zostanie ta gałąź transportu, która dysponuje infrastrukturą umożliwiającą realizację procesu transportowego w sposób bezkonfliktowy i na wysokim poziomie jakościowym. Z oceny ekspertów jednoznacznie wynika, że zadania tego nie spełnia aktualna infrastruktura transportu kolejowego. Wyraz temu dali m.in. wybitni znawcy problematyki transportowej, udowadniając, że infrastruktura transportu kolejowego w Polsce ogranicza nie tylko możliwości rozwoju szybkiej kolei pasażerskiej, ale przyczynia się także do niskiej jakości usług przewozowych, wyrażającej się między innymi nieterminowością i długim czasem przewozu ładunków [6]. Powoduje to zmniejszenie konkurencyjności transportu kolejowego wobec transportu samochodowego, co tłumaczy także przyczynę niskiego rozwoju transportu kombinowanego w Polsce.

Bardzo krytyczną, lecz obiektywną ocenę dotychczasowego rozwoju transportu kombinowanego w Polsce przedstawił Carsten Killper, przedstawiciel Niemieckiej Spółki Kombiverkehr. W swoim referacie na temat transportu kombinowanego pomiędzy Niemcami a Polską [1] C. Killper stwierdza między innymi, że przyczyną powolnego rozwoju transportu kombinowanego w Polsce są przede wszystkim względy natury techniczno-organizacyjnej.

Na dowód tego przytacza, że polscy przewoźnicy w zasadzie nie dysponują ani odpowiednimi jednostkami ładunkowymi, ani wagonami przystosowanymi do transportu kombinowanego. Pewien wyjątek stanowią pojedyncze polskie firmy transportowe dysponujące znormalizowanymi pojemnikami wymiennymi (kontenerami) przystosowanymi do podjęcia przez dźwigi ciągników siodłowych. Na dodatek są to z reguły filie zachodnich firm transportowych. Do wyjątków zalicza także 50 nowych wagonów, jakie ostatnio zakupiły PKP do przewozu kontenerów, uważając je jednak za przestarzałe z punktu widzenia rosnących wymagań rynku transportu kombinowanego. C. Killper uważa ponadto, że istniejąca sieć polskich terminali nie jest wystarczająca, a ich wyposażenie nie dorównuje nowoczesnym wymaganiom transportu kombinowanego.

Na niedostateczne nasycenie terminali zwrócili uwagę także inspektorzy NIK, stwierdzając, że wskaźnik gęstości terminali w przeliczeniu na 1000 km linii kolejowych wynosi w Polsce tylko 0,5, gdy w Niemczech wynosi on 2, a we Włoszech 1,4.

Jeżeli chodzi o transport samochodowy obsługujący przewozy kombinowane, to zdaniem C. Killpera najistotniejszym mankamentem jest jego duże rozdrobnienie, uniemożliwiające przystosowanie się małych firm do wymagań trans-

portu kombinowanego. Natomiast gdy chodzi o firmy większe, tj. dysponujące ponad 20 ciągnikami, to z reguły nie mają one niezbędnych jednostek ładunkowych, bądź nie mają kontaktów z partnerami zainteresowanymi przewozami kombinowanymi.

Transport kombinowany jako zintegrowany system napotykał w Polsce także na znaczne trudności już w ogniwach rozpoczynających lub kończących ten proces przewozowy. Z oceny NIK np. wynika, że spośród wszystkich uczestników transportu kombinowanego najgorzej przygotowani byli do tego rozproszeni nadawcy i odbiorcy intermodalnych jednostek ładunkowych, zwanych w skrócie IJŁ [3]. NIK stwierdza m.in., że około 60% nadawców i odbiorców nie posiadało odpowiednich urządzeń przeładunkowych, magazynów, placów manewrowych i dróg dojazdowych, w konsekwencji czego około 40% przesyłek w IJK musiało być załadowywanych lub rozładowywanych na terenie stacji kolejowych, zamiast bezpośrednio w magazynach klientów. Pozostałych zaś 20% klientów musiało korzystać z pojazdów dysponujących własnymi urządzeniami przeładowniczymi IJK.

Przytoczone przykłady świadczą o tym, że problem niezadowalającego tempa rozwoju w Polsce transportu kombinowanego jest bardzo złożony i wymaga zaangażowania wszystkich jego uczestników, a przede wszystkim ogromnych środków finansowych na zakup specjalistycznych środków transportu oraz budowę i modernizację terminali.

Rozwój transportu kombinowanego w Polsce

Z prognozy przewozów ładunków w obsłudze polskiego handlu zagranicznego wynika, że ogólna masa ładunków ma wzrosnąć w 2010 r. [5] w stosunku do 2000 r. od 27,9% do 93,1%, w zależności od przyjętego wariantu rozwoju gospodarki narodowej oraz gałęzi transportu (zob. tabl. 1). W prognozie założono jednocześnie przyspieszenie rozwoju przewozów w intermodalnych jednostkach ładunkowych. W liczbach bezwzględnych masa ładunków podatnych do transportu intermodalnego w 2010 r. osiągnąć ma niebagatelną liczbę rzędu 5104 tys. t – 10 617 tys. t, z tym, że pierwsza dotyczy wariantu minimalnego, a wielkość druga – wariantu maksymalnego. Z ogólnej masy ładunków na przewozy kombinowane kolejowo-drogowe przypadać ma od 34% do 42% w zależności od przyjętego wariantu rozwoju. Są to założenia bardzo ambitne, zważywszy, że w okresie wyjściowym tego rodzaju przewozy nie przekroczyły 2000 tys. t i związane były głównie z przewozami ładunków w kontenerach. W prognozie natomiast udział przewozów ładunków w kontenerach wahać się ma zaledwie w granicach 25,5% – 31,7%, natomiast znaczny udział dotyczy przewozów nadwozi wymiennych (42,7% – 45,2%), naczep (19,7% – 21,8%) oraz Ro-La (6,8% – 7,5%).

Realizacja tych celów wymagać będzie wielokierunkowych działań wchodzących w zakres polityki transportowej Polski, skojarzonej ściśle z polityką Unii Europejskiej wspierającej rozwój transportu kombinowanego, jako systemu integrującego współpracujące państwa. Konieczność tej ściślejszej współzależności wynika głównie z potrzeby skoordynowania działań związanych z budową i modernizacją infra-

struktury transportu kombinowanego, a przede wszystkim wspólnego sfinansowania tych bardzo kosztownych przedsięwzięć inwestycyjnych. Na przykład według planów inwestycyjnych Dyrekcji Generalnej PKP, do pełnej realizacji programu dostosowania samej tylko infrastruktury kolejowej do standardów europejskich konieczne jest zainwestowanie do 2015 r. ok. 45 mld zł. Jest to suma, której zdaniem ekspertów nie można pokryć ani ze środków PKP, ani z krajowego budżetu, a więc musi być dofinansowana z unijnych funduszy [3].

Wśród działań warunkujących osiągnięcie planowanego rozwoju przewozów kombinowanych do najpilniejszych zaliczyć należy modernizację 10 tras kolejowych zgłoszonych przez Polskę do umów AGC/AGTC, zobowiązujących stronę polską do dostosowania wytypowanych linii do europejskich wymagań technicznych transportu kombinowanego*.

Tablica 1

Prognoza przewozów ładunków w obsłudze polskiego handlu zagranicznego w latach 2000 –2010 według podstawowych gałęzi transportu oraz z podziałem na eksport i import

	2000		2005		2010		Wskaźnik dynamiki 2000 r. = 100%	
	min	max	min	max	min	max	min	max
Transport samochodowy								
Eksport	16 825	19 655	19 992	29 962	22 038	37 933	131,0	193,0
Import	9 562	11 178	17 062	12 536	12 536	21 613	131,1	193,4
Razem	26 387	30 833	31 361	47 024	34 574	59 546	131,0	193,1
Transport kolejowy								
Eksport	30 114	35 162	35 742	53 527	39 372	67 728	130,7	192,6
Import	18 391	21 477	21 835	32 708	24 058	41 394	130,0	192,7
Razem	48 505	56 639	57 577	86 235	63 430	109 122	130,8	192,7
Transport morski								
Eksport	34 198	39 368	39 921	58 882	43 799	74 022	128,1	188,0
Import	13 313	15 349	15 450	22 779	16 957	28 642	127,4	186,0
Razem	47 511	54 717	55 371	81 661	60 757	102 664	127,9	187,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie [5].



Rys. 1. Plany z 1998 r.

Źr.: J. Zalewski: Modernizacja infrastruktury kolejowej w Polsce. Technika Transportu Szybnego 10/1998

* Ratyfikowana przez Polskę w 1989 r. umowa AGC obligowała stronę polską do dostosowania wytypowanych linii kolejowych do podstawowych wymagań techniczno-eksploatacyjnych transportu kombinowanego, podpisania zaś w marcu 1992 r. umowa AGTC, obejmujące te same linie kolejowe co AGC, zobowiązywała Polskę do działań w celu uzyskania w 2000 r. lepszych wskaźników eksploatacyjnych, zwłaszcza w zakresie prędkości kursowania pociągów przewożących ładunki w IJL.

Realizacja tych zadań jest bardzo kosztowna (na co zwrócono już uwagę), lecz niezbędna, gdyż brak takiej sieci może spowodować, że Polska zostanie wyłączona z europejskiego systemu przewozów tranzytowych. Niebezpieczeństwo takie tkwi choćby w tym, że już w chwili obecnej w europejskim korytarzu transportowym północ-południe, obejmującym Szwecję, Norwegię, Finlandię, Danię, Niemcy, Austrię, Szwajcarię i Włochy, transportem kombinowanym przewozi się prawie 50% wszystkich ładunków przemieszczanych tym systemem transportowym [3].

Podstawowe kierunki działań dla rozwoju transportu kombinowanego w Polsce

Dla zapewnienia przyspieszonego rozwoju transportu kombinowanego konieczna wydaje się być także tzw. kodyfikacja linii kolejowych i taboru. Zastosowanie kodów umożliwiłoby szybkie wytyczenie bezkolizyjnych tras przewozu dla przesyłek transportu kombinowanego, zwłaszcza nacze i zespołów samochodowych, charakteryzujących się często przekraczaniem tzw. skrajni. Konieczność taka wynika choćby stąd, że dotychczasowe ubieganie się organizatorów przewozu tego typu ładunków o zezwolenie PKP było zabiegiem bardzo czasochłonnym i zniechęcało często do korzystania z usług transportu kolejowego. Problem ten został stosunkowo szeroko naświetlony przez inspektorów NIK i potraktowany jako jeden z istotnych powodów niedostatecznego rozwoju transportu kombinowanego w Polsce [3].

Rysuje się także pilna potrzeba podniesienia standardów technicznych polskich dróg kołowych, ponieważ zgodnie z decyzją Europejskiego Parlamentu UE nr 96/1692/UE z 1999 r. dopuszczalny nacisk na oś na międzynarodowych drogach ma zostać zwiększony z dotychczasowych 10 t do 11,5 t. Wymogu tego Polska aktualnie nie spełnia, mimo że w chwili obecnej większość jej międzynarodowych dróg ma nawierzchnie o dopuszczalnym nacisku do 10 t na oś. Problem ten będzie sukcesywnie rozwiązywany wraz z budową sieci autostrad, gdyż jedynie te spełniają warunek określony decyzją nr 96/1692/UE, tj. nacisk na oś wynoszący 115 kN.

Jednym z bardzo istotnych warunków rozwoju transportu jest modernizacja istniejących terminali oraz zagęszczenie ich sieci poprzez budowę nowych terminali, zwłaszcza w Świnoujściu, Szczecinie, Rzepinie, Rzeszowie i Białymstoku. Nie mniej ważnym czynnikiem zapewniającym wzrost przewozów



Zestawy bimodalne z IPSz Poznań podczas prezentacji na Targach Pozańskich
Fot. A. Harassek

ładunków transportem kombinowanym będzie budowa 6 centrów logistycznych, w tym głównie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Szczecinie oraz Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku.

W celu podniesienia efektywności transportu kombinowanego konieczne jest zapewnienie przez nadawców i odbiorców IJŁ warunków komunikacyjnych umożliwiających bezpośredni odbiór wspomnianych jednostek ładunkowych przez specjalistyczny transport samochodowy, spełniający w procesie transportu kombinowanego funkcje dowozowo-odwozowe.

Nadawcy i odbiorcy oraz operatorzy transportu kombinowanego powinni posiadać odpowiednią liczbę znormalizowanych IJŁ, zwłaszcza kontenerów typoszeregu ISO, umożliwiającą bezkolizyjny odbiór przygotowanych zbiorczych jednostek ładunkowych przez specjalistyczny tabor zaangażowany w procesie transportu kombinowanego. Zapewni to nie tylko racjonalne wykorzystanie kosztownych środków przewozowych, ale również wzrost efektywności całego procesu transportu kombinowanego dzięki znacznemu jego przyspieszeniu.

Wyposażenie krajowych operatorów transportu kombinowanego w odpowiedni tabor kolejowy przystosowany nie tylko do przewozu kontenerów, ale i innych IJŁ, w tym przede wszystkim zespołów samochodowych, nacze i przyczep jest sprawą pilną, ponieważ jest silna konkurencja ze strony firm zachodnich, zwłaszcza w związku z rychłym udostępnieniem przez PKP własnych linii kolejowych wszystkim użytkownikom.

Opracowanie optymalnej sieci powiązań terminali i centrów logistycznych oraz racjonalnych rozkładów jazdy pociągów transportu kombinowanego, zapewniających skrócenie ogólnego czasu jazdy, głównie poprzez skrócenie czasu postoju na granicy pociągów przewożących ładunki w IJŁ. Realność tego przedsięwzięcia wiąże się ściśle z koniecznością rozwoju sprawnego systemu informatycznego umożliwiającego bieżące monitorowanie przebiegu procesu transportu kombinowanego nie tylko całego pociągu, ale także poszczególnych IJŁ.

Promowanie transportu kombinowanego poprzez odpowiednie jego dotowanie, umożliwiające oferowanie usług po cenach niższych niż transport samochodowy. Dotacja powinna stanowić co najmniej równowartość strat, jakie ponosi społeczeństwo z powodu stosowania transportu samochodowego do przemieszczania ładunków na duże odległości. Chodzi między innymi o spotęgowane zużycie przez transport samochodowy nośników energetycznych, większe zanieczyszczenie środowiska oraz zagrożenie w ruchu drogowym, nadmierne zużycie dróg kołowych itp.

Nadanie przewozom kombinowanym odpowiednio wysokiej rangi w polityce transportowej państwa poprzez opracowanie właściwych aktów normatywnych dostosowanych do uregulowań prawnych Unii Europejskiej wspierających skutecznie rozwój transportu kombinowanego. Trzeba pokreślić, że w Unii Europejskiej dzięki właściwym przepisom skutecznie funkcjonują różnego rodzaju dotacje celowe, ulgi podatkowe, gwarancje rządowe itp. zachęty, owocujące

dynamicznym rozwojem transportu kombinowanego przyjaznego człowiekowi.

Przewozy naczep samochodowych i nadwozi wymiennych na specjalizowanych wagonach Przesłanki wyznaczające pilną potrzebę rozwiązania problemu

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej pociągnie za sobą likwidację zezwoleń samochodowych dla samochodów państw członkowskich. Nie będzie ograniczeń dla samochodów przejeżdżających przez Polskę. Spowoduje to (ze wszystkimi konsekwencjami ujemnymi) lawinowy wzrost liczby ciężkich pojazdów samochodowych z państw Unii Europejskiej na głównych korytarzach drogowych Polski. Szczególnie duże zwiększenie przewozów na naszych korytarzach transportowych będzie niewątpliwie spowodowane swobodnym napływem ciężkich pojazdów samochodowych z Litwy, Łotwy i Estonii. Dotychczasowe ograniczenia dostępu samochodów do naszych korytarzy na podstawie zezwoleń będą mogły być stosowane wyłącznie do pojazdów ze Wspólnoty Państw Niepodległych oraz tych państw, które nie będą należały do Unii Europejskiej.

Pewną formą okresowego ograniczenia dużego wzrostu ciężkich pojazdów samochodowych mogłaby być wynegocjowanie np. czteroletniego (lub krótszego) okresu przejściowego dla swobodnego dostępu na nasze drogi samochodów z państw Unii Europejskiej.

Olbrzymia liczba samochodów, jaka obecnie porusza się po polskich drogach, stwarza potencjalne możliwości uzyskania znacznej liczby naczep i nadwozi wymiennych do przewozu na wagonach kolejowych. Bardzo wstępne szacunki pozwalają przypuszczać, że w skali całej sieci PKP można by sformować około 35 pociągów na dobę. Pomijając już zalety tego rodzaju rozwiązania przewozów z powodu zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu oraz zagrożenia wypadkowego na drogach, jak i innych względów, dałoby to możliwość uzyskania wymiernych wpływów przez PKP na skutek znacznego zwiększenia masy przewozowej.

Aktualne trendy rozwoju przewozów bimodalnych

Przeprowadzona analiza przewozów bimodalnych w państwach Europy Zachodniej, szczególnie w Republice Federalnej Niemiec wskazuje, że najbardziej dynamicznie rozwijają się przewozy naczep i nadwozi wymiennych na wagonach. Zakłada się również, że będzie to technologia przewozów przyszłości. W strategiach rozwojowych transportu państw zachodnich pozostałe rozwiązania nie odgrywają większego znaczenia. Rozwiązania takie, jak Ro-La i ACTS nie wyszły poza zasięg lokalny i mają tendencję zanikową. ALTS natomiast nie wyszedł poza sferę rozwiązań pilotowych.

Relacje przewozowe

W pierwszej kolejności wymagają uwzględnienia przewozy tranzytowe realizowane na terytorium Polski. Wydaje się, że najistotniejsze znaczenie mają trzy korytarze transportowe:



*Wagony kieszeniowe Sdgmns ciągle stanowią niewielką część taboru towarowego w Polsce; mogą być na nich przewożone naczepy i kontenery
Fot. F. W. Gniewczyzna*

- **Korytarz I** – przebiegający przez Republikę Federalną Niemiec – Polskę – Białoruś – do Rosji, w relacji Frankfurt, Kunowice, Terespol, Brest na Mińsk, dalej na Moskwę;
- **Korytarz II** – prowadzący z Republiki Federalnej Niemiec przez Polskę na Litwę oraz Łotwę i Estonię, w relacji Frankfurt, Kunowice, Trakiszki – Mockowo i dalej;
- **Korytarz III** – przechodzący z Republiki Federalnej Niemiec przez Polskę na Ukrainę i ewentualnie dalej w relacji Horka – Bielawa – Medyka – Mostiska – Kowno – Lwów – Kijów.

Przy podejmowanej próbie rozwiązania przedstawionego problemu wydaje się nieodzowne również w II etapie działań – opracowanie i wdrożenia zunifikowanych technologii przewozów – dla ładunków polskiego importu i eksportu. W pierwszej kolejności w relacjach:

- **Relacja I** Polska – Czechy – Austria – Włochy, jak również w drodze powrotnej,
- **Relacja II** Polska – Republika Federalna Niemiec (państwa Europy Zachodniej) – Polska,
- **Relacja III** Polska – Rosja – Białoruś – Polska,
- **Relacja IV** Polska – Ukraina – Polska,
- **Relacja V** Polska – Litwa – Polska.

Proponowany sposób rozwiązania

W Republice Federalnej Niemiec, Polsce, Rosji, Ukrainie, Litwie i Białorusi powinny powstać grupy robocze funkcjonujące pod nadzorem podsekretarzy stanu odpowiedzialnych za zagadnienia transportowe. Znaczenie zagadnienia wymaga dokonania w tym zakresie w drodze dyplomatycznej odpowiednich uzgodnień. W składzie grup roboczych powinni się znaleźć eksperci z zaplecza naukowego transportu, organizacji przewozowych, kolejowych, samochodowych i spedycyjnych oraz doraźnie, w miarę potrzeb, z innych jednostek.

Zadaniem grup roboczych, z uwzględnieniem poszczególnych korytarzy transportowych oraz relacji przewozowych, byłoby:

- określenie potrzeb przewozowych i niezbędnej zdolności przewozowej specjalizowanego taboru;
- opracowanie założeń organizacyjno-technicznych dla tej formy przewozów kombinowanych;
- określenie niezbędnych warunków do realizacji tych przewozów;
- opracowanie zasad zapewniających konkurencyjność przewozów wykonywanych transportem kombinowanym w stosunku do przewozów realizowanych taborem samochodowym, zwłaszcza:
 - krótki czas przewozu (obecnie transportem kolejowym prędkość przewozu ładunku wynosi ok. 12 km/h),
 - niska cena,
 - skrócenie czasu odpraw w przewozach tranzytowych,
 - wprowadzenie rozwiązań przyspieszających czas przemieszczania ładunku od punktu nadania do miejsca dostawy;
- opracowanie uzgodnionych z przedstawicielami państw zainteresowanych harmonogramów wdrożenia proponowanej technologii przewozowej;

- zaproponowanie warunków sfinansowania przedsięwzięcia z wykorzystaniem kapitału krajowego zainteresowanych państw oraz środków UE.

W wyniku prac grup roboczych powinien powstać kompleksowy system akwizycji ładunków, organizacji przewozów kombinowanych, awizacji oraz zasad i trybu rezerwowania miejsc w pociągach, monitorowania przewozów, trackingu w punktach nadania i dostawy, ekonomicznych zachęt dla przewoźników samochodowych. W zakresie warunków technicznych, zapewniających sprawne funkcjonowanie systemu przewozów kombinowanych, grupy robocze powinny zaprojektować: sieć terminali, ich lokalizację oraz uzbrojenie techniczne, uzbrojenie punktów nadania i odbioru w odpowiednie środki techniczne do wykonywania czynności nawiązań i nadwozi wymiennych, liczbę wagonów do przewozów naczep i nadwozi wymiennych.

Ostatecznym rezultatem działań grup roboczych z poszczególnych państw ściśle współpracujących ze sobą w układzie międzynarodowym powinno być kompleksowe opracowanie i wdrożenie nowego produktu przewozowego, wyrażającego się w przewozach naczep samochodowych i nadwozi wymiennych na wagonach kolejowych w relacjach międzynarodowych.

Jak się wydaje do przyszłościowego sterowania funkcjonowaniem zaproponowanego sposobu przewozów może okazać się potrzebna wspólna organizacja międzynarodowa. Potrzebę taką niewątpliwie zweryfikuje praktyka.



Literatura

- [1] Kulper C.: *Transport kombinowany między Niemcami a Polską* (w): Centra logistyczne w Polsce. I Ogólnopolska Konferencja, Wrocław 20.04.2001 r. Consulting i Logistyka, Oficyna Wydawnicza „Nasz Dom i Ogród”, Wrocław 2001.
- [2] Mindur L.: *Nowoczesne technologie transportowe*. Wyższa Szkoła Inżynierska im. K. Pułaskiego w Radomiu, Radom 1996, t. I i II.
- [3] Protokół Najwyższej Izby Kontroli z 8 lipca 1999 r., dotyczący funkcjonowania transportu kombinowanego w Polsce w latach 1996–1998, nr 186/99/P98120/DTL. Warszawa, lipiec 1999 r.
- [4] Szyszka G.: *Perspektywy rozwoju centrów logistycznych w Polsce* (w): Centra logistyczne w Polsce. I Ogólnopolska Konferencja, Wrocław 20.04.2001 r. Consulting i Logistyka, Oficyna Wydawnicza „Nasz Dom i Ogród”, Wrocław 2001.
- [5] Tylutki A.: *Prognozy przewozów multimodalnych w oparciu o analizę czynników stymulujących rozwój gospodarczy kraju (eksport, import)*. Synteza – podzadanie zadania badawczego nr 8 PBZ-032-06, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, październik 1997.
- [6] Wojewódzka-Król K., Rydzikowski W.: *Uwarunkowania zewnętrzne konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych* (w): Strategia konkurowania ..., Ogólnopolska Konferencja Naukowa „EKTRA 2000”, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2000.

Autor
prof. zw. dr hab. Leszek Mindur
Szkoła Główna Handlowa