

Rozwój usług logistycznych w transporcie kolejowym

Development of logistic services in rail transport



Janusz Dyduch

Prof. dr hab. inż.

Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. K. Pułaskiego w Radomiu. Wydział Transportu i Elektrotechniki, Kierownik Zakładu Systemów Sterowania w Transporcie



Henryk Zielaskiewicz

Dyrektor Biura Logistyki PKP S.A. Centrala

Streszczenie: Usługi logistyczne są ważnym elementem szybko rozwijającej się gospodarki i wymianie handlowej pomiędzy Unią Europejską a krajami Azjatyckimi. Rynek TSL rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie rosną przewozy towarów jednak udział w nim transportu kolejowego z roku na rok maleje. Klienci rynku TSL (Transportowo-Spedycyjno-Logistycznego) oczekują kompleksowej obsługi logistycznej przez jednego partnera. Transport kolejowy dla odzyskania części rynku powinien rozszerzać zakres świadczonych usług oraz stwarzać warunki dla rozwoju przewozów intermodalnych, ale także takich segmentów przewozu jak przewozy rozproszone czy materiałów niebezpiecznych. Oprócz zmian organizacyjnych niezbędnym elementem pozyskania klientów jest dedykowana infrastruktura przeładunkowa.

Słowa kluczowe: *Usługi logistyczne; Polityka transportowa; Terminalowa infrastruktura usługowa; Rynek przewozu rzeczy*

Abstract: Logistics services are an important element of a fast-moving economy and trade between the European Union and Asian countries. The TSL market is developing in Poland, goods transport is growing rapidly, however, the share of rail transport in it is decreasing every year. Customers of the TSL (Transport and Shipping and Logistics) market expect comprehensive logistics services from one partner. Rail transport to recover the part of the roam should expand the scope of services provided and create conditions for the development of intermodal transport, but also such segments of transport as dispersed transport or hazardous materials. In addition to organizational changes, a dedicated reloading infrastructure is an indispensable element of acquiring customers.

Keywords: *Logistics services; Transport policy; Terminal service infrastructure; The market for the transport of goods, infrastructure reloading.*

Wraz z rozwojem społeczeństw rośnie zapotrzebowanie na różne formy przemieszczania osób i towarów. Szacuje się, iż w procesach logistycznych około 80% wszystkich funkcji logistycznych stanowią różne formy transportu. Występuje on w procesie obsługi magazynów, podczas dystrybucji towarów czy dostarczania surowca do produkcji. Globalizacja oraz daleko idąca specjalizacja generują zapotrzebowanie na usługi transportowe. Znaczący jest też udział procesów transportowych w ogólnych kosztach obsługi logistycznej. Dlatego bardzo ważnym zagadnieniem jest stosowanie nowoczesnych, a zarazem energooszczędnych technologii transportu, których ogólne koszty funkcjonowania są relatywnie niskie. Procesy

transportowe niestety nie pozostają bez wpływu na nasze otoczenie. Poszczególne gałęzie transportowe, z uwagi na uwarunkowania techniczno-technologiczne, mają różny wpływ na otoczenie. Rozwój technologiczny stwarza nowe możliwości ograniczenia szkodliwego oddziaływania na środowisko naturalne.

Świadomość rozwiniętych gospodarczo społeczeństw w tym względzie jest coraz większa. Ochrona środowiska naturalnego powinna być bardzo ważnym elementem zrównoważonego rozwoju tak, aby następnym pokoleniom pozostać przyrodę co najmniej w stanie nie pogorszonej. Transport ze swej istoty jest sferą działalności gospodarczej o systemowym charakterze.

Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami, a więc i gałęziami. Transport jest jedną z głównych dziedzin gospodarki, a zarazem bardzo ważnym elementem usług logistycznych. Na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat transport w rozwiniętych gospodarkach krajach UE stał się w dużej mierze usystematyzowanym sektorem, ale istniejące systemy w krajach rozwijających się wciąż przestarzałe i niekompletne, co stwarza konieczność prowadzenia konsekwentnej polityki ich zrównoważonego rozwoju. Położenie geograficzne oraz rozwój infrastruktury transportowej ma istotny wpływ na potencjał gospodarczy.

W naszym kraju udział transportu

Tab. 1. Wielkość masy przewiezionego towaru w milionach ton

	Rok 2017	Rok 2016	Różnica 2017-2016
Transport ogółem	2 053,24	1 836,66	216,59
Transport kolejowy	239,50	222,52	16,98
Transport samochodowy	1 747,27	1 546,57	200,69

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

kolejowego w rynku przewozowym od kilku lat maleje. W roku 2007 wyniósł on 19,37 % mierzony przewiezioną masą, co stanowiło 290 milionów ton; jednocześnie transport samochodowy przewiózł w tym czasie łącznie 1213 milionów ton. W roku 2017 udział ten wyniósł już tylko 12,04%, co stanowiło 239,9 milionów ton, natomiast transport samochodowy w roku tym przewiózł 1747 milionów ton przewiezionej masy. Rok wcześniej było to 12,52%, pomimo iż z roku na rok rosną przewozy intermodalne w tempie średniorocznie o około 15%, to udział transportu kolejowego w rynku przewozu rzeczy maleje. W ubiegłym roku ich udział w ogólnej masie przewiezionych ładunków wyniósł 6,12% przy średniej w Unii Europejskiej 15%. Stopień braku zrównoważenia pomiędzy transportem samochodowym i kolejowym w przewozach ładunków pokazują dane w tab. 1 i 2 opublikowane przez GUS, na podstawie których można porównać dynamikę wzrostu dla tych dwóch gałęzi transportu.

Wynika z nich, że tylko w ciągu ostatniego roku przewozy transportem samochodowym wzrosły mierzone w masie o ponad 200 mln ton (tj o 93% rocznych przewozów kolejną), natomiast w tono km o 45 000 mln tono km (tj. o 92 % rocznych przewozów kolejną). Od kilku lat obserwujemy dynamiczny wzrost udziału transportu samochodowego w rynku przewozu rzeczy. Przyczyn takiego podziału rynku jest wiele. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, przeznaczone zostały bardzo duże środki finansowe na rozwój infrastruktury transportowej. Oczekiwania społeczne spowo-

Tab. 2. Praca przewozowa w mln tono-km

	Rok 2017	Rok 2016	Różnica 2017-2016
Transport ogółem	434 932	385 678	49 254
Transport kolejowy	54 797	50 650	4 147
Transport samochodowy	348 559	303 560	44 999

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

dowały, iż w pierwszej kolejności środki te przeznaczone zostały na budowę nowych dróg oraz modernizację i rozbudowę już istniejących. Infrastruktura transportowa innych gałęzi, takich jak żegluga śródlądowa i kolej, w tym okresie nie była rozwijania, a wręcz przeciwnie - ulegała dalszej, znacznej degradacji. Promowany był rozwój transportu samochodowego. Ponieważ podstawowym elementem właściwego funkcjonowania systemu transportowego jest infrastruktura w ostatniej dekadzie ubiegłego wieku i w pierwszej dekadzie obecnego w Polsce, pomimo zaleceń Unii Europejskiej zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu ich rozwój był nierównomierny, w zakresie szeregu elementów między innymi infrastruktury transportowej i stawek dostępu do niej. Opłaty za korzystanie z infrastruktury nadal są bardzo niekorzystne dla przewoźników kolejowych i kilkakrotnie wyższe w przeliczeniu na tonę przewiezionego ładunku, w porównaniu do transportu samochodowego. Unia Europejska zaleca, aby podział środków finansowych na modernizację i rozwój infrastruktury transportowej był w proporcji 40% na infrastrukturę transportu kolejowego a 60% na rozwój infrastruktury drogowej. W Polsce podział środków finansowych na rozwój transportu kolejowego przez długie lata był w proporcji: 15-17% na infrastrukturę kolejową, a pozostałą część środków przeznaczano na drogi, których stan znacząco się poprawił. Preferencyjne traktowanie transportu samochodowego w zakresie opłat za korzystanie z dróg spowodowało, iż nastąpił dynamiczny rozwój tej

gałęzi transportu. Staliśmy się potęgą w Unii Europejskiej w tej dziedzinie, jednak nastąpiło to kosztem innych gałęzi transportowych w naszym kraju. W poprzedniej perspektywie finansowej zaczęto dostrzegać konieczność przeznaczenia większych środków na rewitalizację infrastruktury kolejowej. Obecna perspektywa przyniosła istotne zmiany w podejściu do alokacji środków finansowych. Zmiana w alokacji środków spowodowana była między innymi na skutek stanowczego wskazania pewnych priorytetów przez UE w zakresie rozwoju gałęzi transportu uznawanych za mniej szkodliwe dla środowiska naturalnego. Przeznaczonych zostało 67 miliardów złotych na infrastrukturę liniową transportu kolejowego. W trakcie opracowywania są programy odbudowy dróg wodnych. W dobie globalizacji jednym z podstawowych dylematów przed jakim stoi sektor transportowo-spedycyjno-logistyczny (TSL) jest właściwe określenie kierunków rozwoju, które będą nie tylko zgodne z oczekiwaniami pojedynczego klienta, ale i oczekiwaniami całego społeczeństwa. Infrastruktura transportowa jest kręgosłupem rozwoju systemów transportowych i logistycznych. Mając na uwadze, iż transport samochodowy jest bardziej elastyczny w obsłudze klientów, gdyż jednostki transportowe są mniejszej pojemności i poruszają się po nieporównywalnie znacznie bardziej rozbudowanej sieci transportowej dróg publicznych. Całkowita długość dróg w Polsce to prawie 420 tys. km, natomiast kolej posiada zaledwie 19,5 tys. km linii kolejowych. W oparciu o tą gałąź w naszym kraju zaczęły

rozwijać się procesy a zarazem usługi logistyczne. Wokół miast powstały centra magazynowe obsługiwane przez transport samochodowy. Kolejowe przedsiębiorstwa transportu skupiły się na walce konkurencyjnej między sobą przed wszystkim o przewozy masowe, niestety nie rozwijały usług logistycznych oraz nie budowały nowoczesnej infrastruktury niezbędnej do świadczenia tych usług, co przyczyniło się również do dalszej utraty udziału w rynku transportowym. Właściwe podejście do procesów logistycznych warunkuje konieczność ograniczenia nadmiernych zapasów, niepotrzebnych i nieracjonalnych przebiegów środków transportu w procesach transportowych oraz prawidłowe wykorzystanie wszystkich gałęzi transportu tak, aby globalne koszty obsługi były jak najmniejsze. Duże przedsiębiorstwa o znacznym potencjale musiały też w swych strategiach rozwoju uwzględnić nowy kierunek, co jeszcze bardziej rozszerzyło obszary ich działalności, a zarazem wymusiło inne podejście do obsługi logistycznej. Mając na uwadze szybkość zmian zachodzących w łańcuchach dostaw, z uwagi na nowe potrzeby klientów w zakresie jakości i zakresu obsługi, istotnym elementem rozwoju będą coraz bardziej zawansowane technologie. Zmiany te spowodują konieczność dostosowania się uczestników procesów dostaw do nowych technologii, a zarazem i nowych rozwiązań organizacyjnych. Przedstawione kierunki rozwoju logistyki są przykładowymi obszarami nowych trendów. Czy w takim razie kolej ma szanse konkurowania z transportem samochodowym w budowaniu łańcuchów dostaw? W przewozie małych partii ładunków klasycznymi sposobami z pewnością takie uwarunkowania jeszcze nie występują. Oprócz przewozów masowych takich segmentów ładunków jak węgiel, materiały budowlane, czy materiały chemiczne,

ważnym obszarem rozwoju są przewozy jednostek intermodalnych. Organizacja tych przewozów oparta jest najczęściej o stałe i regularne połączenia, które są monitorowane na bieżąco, co udowadnia, że kolej może skutecznie walczyć z transportem samochodowym, pod warunkiem znacznej poprawy jakości swoich usług oraz ich rozszerzenie o usługi dodatkowe, takie jak magazynowanie, kompletacja czy pakowanie. Rozwój usług logistycznych w transporcie kolejowym powinien spowodować większe wykorzystanie transportu samochodowego w zakresie przewozów na tak zwanej ostatniej mili, także w innych segmentach ładunków. W celu zwiększenia udziału kolei w rynku przewozu rzeczy należy rozwijać również przewozy rozproszone oraz materiałów niebezpiecznych. Jednak, aby te przewozy się rozwijały, potrzebna jest infrastruktura terminalowa dedykowana tym segmentom ładunków. W tym przypadku musimy pamiętać też o konieczności oferowania jak najszerszej usługi logistycznej. W planach strategicznych firm transportowych musimy założyć iż rozwój transportu jest możliwy dzięki inwestycjom, a więc zarówno dzięki modernizacji istniejącej już infrastruktury, jak i budowie nowych obiektów infrastrukturalnych również dedykowanych określonym segmentom ładunków. Biorąc pod uwagę długie okresy powstawania obiektów infrastrukturalnych oraz wysokie koszty ich budowy, rozwój infrastruktury powinien wyprzedzać rozwój transportu w stosunku do potrzeb, a więc wyprzedzać potrzeby transportowe szczególnie jeżeli chodzi o infrastrukturę dedykowaną przewozom specjalistycznym. Już dzisiaj powinniśmy przygotowywać pewne założenia rozwoju, mając na uwadze nową perspektywę finansową i priorytety w zakresie wydatkowania środków pomocowych. Rozwój usług logistycznych w

transporcie kolejowym wiąże się z potrzebą funkcjonowania integratorów tych usług, gdyż jest stosunkowo duże rozdrobnienie oferowanych usług świadczonych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe oraz świadczących usługi około przewozowe np. usług przeładunkowych, składowania itp. Dobrymi przykładami jest standaryzacja i unifikacja jednostek ładunkowych, rozwój nowych technologii przeładunkowych, operatorów organizujących i zarządzających kompleksowymi łańcuchami dostaw, a także kodyfikacja linii kolejowych przeznaczonych dla transportu kombinowanego. W tym segmencie ładunków kolej nieznacznie wygrywa walkę konkurencyjną z transportem samochodowym. Ciągłe poszukiwane są nowe rozwiązania w tym zakresie, opracowywane są m.in. nowe konstrukcje wagonowe, jak też nowe technologie oraz wprowadzane są nowe organizacje dla tego rodzaju przewozów. Coraz częściej w praktyce kolejowego transportu towarowego wskazać należy na zjawiska konsolidacji, integracji oraz tworzenia sieci logistycznej, która umożliwia wykorzystywanie zasobów partnerów, wspólne realizowanie przedsięwzięć oraz wykorzystywanie efektów synergii. Kompleksowość usług w budowaniu łańcuchów dostaw jest bardzo ważnym elementem w zakresie jakości i poziomu obsługi klienta, a także wyboru usługodawcy.

Jednym z kierunków rozwoju towarowego transportu kolejowego jest świadczenie usług w układzie sieciowym. Mając na uwadze, iż sieć logistyczna to grupa firm działających lub punktów modalnych (w przypadku kolei infrastruktury wsparcia logistycznego) na określonej przestrzeni i współpracujących, skupiających szereg łańcuchów dostaw w celu osiągnięcia wysokiej sprawności i efektywności przepływu towarów zgodnie

z wymaganiami klientów. Szerzej koncepcje rozpatruje P. Blaik w "Logistyce-Koncepcji zintegrowanego zarządzania" pisząc o sieciowych łańcuchach dostaw, PWE Warszawa, 2017 s.240. Firmy funkcjonujące w układzie sieciowym powinny działać dla powodzenia całości sieci. Przez prawidłowo działającą organizację rozumiemy taką całość której części przyczyniają się do powodzenia całości. W przypadku transportu ko-

lejowego firmy te wykonują usługę podstawową, jaką jest transport oraz usługi towarzyszące np. przeładunek, magazynowanie, sortowanie, konfekcjonowanie. Jednak budowanie organizacji funkcjonującej w układzie sieci wymaga odpowiedniego przystosowania infrastruktury punktowej (nowoczesne terminale przeładunkowe) i liniowej oraz wyposażenia jej w narzędzia wspomagania informatycznego. Tak stworzo-

na platforma wzajemnej współpracy może podjąć skuteczną rywalizację o klienta z transportem samochodowym. Przy tworzeniu platformy logistycznej najtrudniejszym zadaniem wydaje się przełamanie obawy jej uczestników np. w zakresie ochrony swoich informacji, bezpośrednich kontaktów z finalnym klientem, czy podawanie cen świadczonych usług; oczywiście tych obszarów może być więcej. ◀

Zarząd Krajowy Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP wspólnie z Wydziałem Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, zamierza w miesiącu czerwcu 2019 r. zorganizować:

III Edycję konferencji naukowo-technicznej pt.:

"Transport Intermodalny – Integracja Przewozów Światowych",

III Targi Transportu Intermodalnego

„ InterModal2019” ,

Od kilku lat Stowarzyszenie bierze czynny udział w promowaniu w naszym kraju przewozów intermodalnych. W Polsce nie została wytworzona przestrzeń dla prezentowania innowacyjnych rozwiązań skierowanych do tego rynku, który z perspektywy nowoczesnych technologii, jest bardzo ciekawy. Tematyka przewozów intermodalnych jest bardzo szeroka są nowe obszary które należy rozwijać, między innymi potrzebne są działania wspomagające w zakresie zachęcenia do większej konteneryzacji towarów.

Stowarzyszenie w czerwcu br. organizuje na terenie Uniwersytetu Szczecińskiego konferencję połączoną z targami transportu intermodalnego InterModal 2019, których hasłem przewodnim jest innowacyjność, interoperacyjność i intermodalność. Staną się one ważnym wydarzeniem dla tej branży i nie tylko. Założenia w strategii rozwojowej Portu Szczecin Świnoujście w zakresie przeładunków kontenerów są duże. Budowa nowego głębokowodnego nabrzeża i terminala intermodalnego w Świnoujściu wpłynie na zmianę rozłożenia się potoków ładunków. Targi i konferencja zorganizowane zostaną w nowej formule oraz w nowym miejscu.

Dla zainteresowanych zorganizowane zostaną też wizyty studyjne w firmach związanych z branżą logistyczną.

Zapraszamy wszystkich do udziału w tym wydarzeniu. Mamy nadzieję, iż konferencja i ekspozycja wystawiennicza przyczyni się do nadania nowego impulsu rozwojowego w tej części naszego wybrzeża w zakresie rozwoju przewozów intermodalnych.