

Henryk Zielaskiewicz

Analiza popytu na usługi transportowe w kontekście niektórych uwarunkowań zewnętrznych (cz. 2)

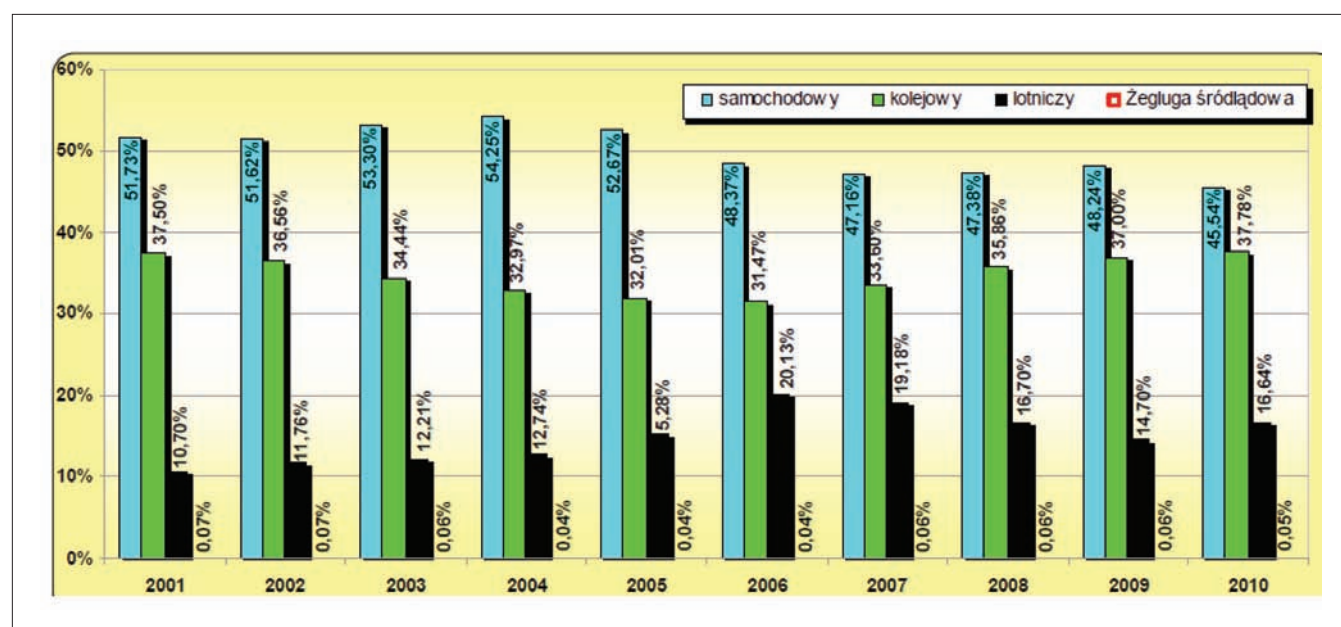
Rynek podstawowo kształtowany jest strukturą popytu oraz rodzajem i wielkością podaży. Należy uznać, iż rynek transportowy w Polsce jest nasycony, a to głównie dzięki transportowi drogowemu. Jest on lepiej dostosowany do wymagań klienta, przede wszystkim za sprawą naturalnej predyspozycji do elastycznej dostawy w żądane miejsce, co w przypadku kolei ograniczone jest sztywnością infrastruktury liniowej. Wspomniane nasyconie rynku transportowego wynika zarówno z liczby przedsiębiorców (2 688 firm – dane GUS za 2010 rok) jak też dostępności taboru transportu. Ładowność taboru tylko zarobkowego transportu drogowego w Polsce w 2010 roku, obejmującego samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe, przyczepy i naczepy, wyniosła 1,22 mln ton. Dane te jednak są niepełne, ponieważ nie uwzględniają taboru transportu niezarobkowego, obejmującego przedsiębiorstwa liczące poniżej 9 osób, zaliczone według PKD 2007 do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa” oraz firm nie kwalifikują-

cych się do tej kategorii. Zakładając średnią ładowność wagonu kolejowego w granicach 40 ton można przyjąć, iż ogólna ładowność wagonów normalnotorowych polskich przewoźników kolejowych (61 licencjonowanych firm kolejowych) obejmujących wagony kryte, węglarki, platformy, cysterny i pozostałe, może mieścić się w granicach 3,5 mln ton. Biorąc pod uwagę powyższe, przy braku danych dla firm transportu drogowego zatrudniających poniżej 9 osób (których jest przeważająca liczba) można przyjąć, iż potencjał ładowności rozpatrywanych gałęzi transportowych może być zbliżony, co jednak nie przekłada się na udziały na rynku przewozów towarowych drogą lądową w Polsce. W strukturze gałęziowej przewozów towarowych w dalszym ciągu wzmacnia się znaczenie transportu samochodowego. Na przestrzeni lat 2005 – 2009 udział przewozów samochodowych w przewozach towarowych w Polsce zwiększył się o 13%. W tym samym okresie o 6,5% zmalał udział przewozów towarowych kolejowych. W 2009 roku

udział transportu kolejowego w przewozach w Polsce osiągnął poziom około 17%.

Wskazane ładowności transportu kolejowego świadczyć mogą o znacznym, niewykorzystanym potencjale tej gałęzi transportu. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest wiele, jednak najistotniejszą jest opisana już po części polityka państwa, preferująca transport drogowy przy jednoczesnym niewielkim wsparciu kolei. Można uznać też, iż tabor samochodowy jest łatwiej dostępny pod względem ilościowym praktycznie w każdym miejscu, ale również ma on często uniwersalne zastosowanie dla oczekiwanych do przewozu ładunków. Wagony kolejowe najczęściej mają wyspecjalizowane przeznaczenie dla rodzaju transportowanych ładunków i mimo znacznego potencjału ładunkowego można nimi przewozić o wiele mniej rodzajów ładunków.

Jakość usług kolejowych w dużej mierze nie jest zależna od samych przewoźników. Duży wpływ na szybkość i terminowość ich świadczenia ma jakość dostępnych linii kolejowych. Niestety



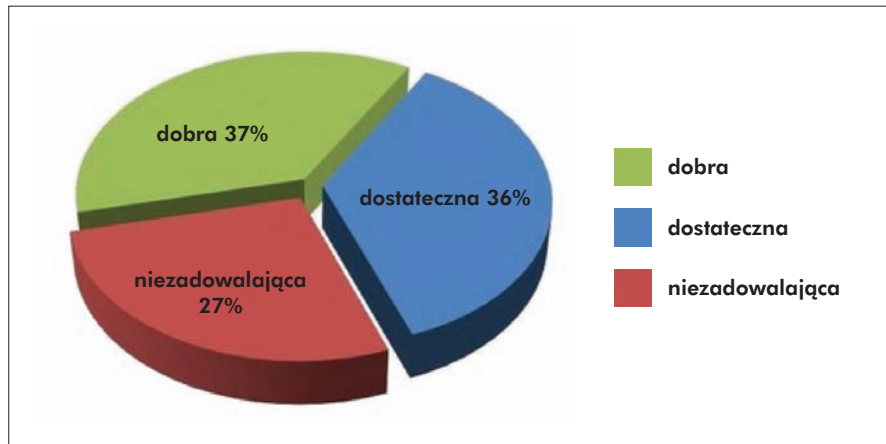
Rys. 1. Struktura przewozów towarowych w Polsce wg rodzajów transportu lądowego. Procentowe udziały przewozów w tonokm w okresie 2005 – 2009. Źródło: opracowano na podstawie danych UTK i GUS.

Konceptje i strategie logistyczne

w Polsce ich stan w większości nie umożliwia prowadzenia płynnego ruchu pociągów. Stan infrastruktury liniowej ulega systematycznemu pogorszeniu z powodu niewystarczających środków finansowych kierowanych na jej naprawy w minionych latach. Obecnie, z uwagi na działania pomocowe UE, kwoty przeznaczane na inwestycje są relatywnie duże, lecz lata zaniedbań doprowadziły do znacznej degradacji sieci linii kolejowych. Ogólną ocenę stanu technicznego torów linii kolejowych przedstawia rysunek 2 i 3.

Długość linii kolejowych w Polsce wynosi około 23 000 km, z czego na około 3 000 km zawieszono ruch, a w odniesieniu do około 1 500 km linii podjęto decyzje o ich likwidacji, bądź wyrażono zgodę na przekazanie ich jednostkom samorządowym. W eksploatacji pozostaje więc niespełna 19 000 km linii. Rozważane jest dalsze ograniczanie ich długości.

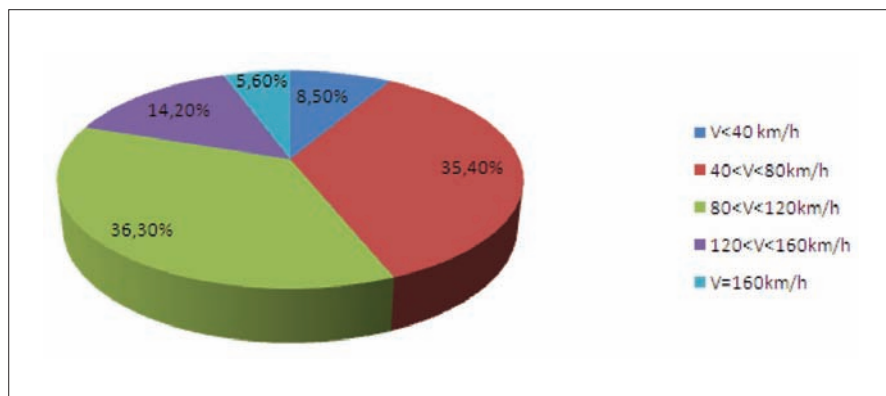
Niestety należy uznać, iż mimo oczywistych zalet kolei, to jest ekologicznego charakteru i idących za tym korzyści społecznych, w Polsce nie może ona funkcjonować na czystych zasadach rynkowych, szczególnie w aspekcie uwarunkowań tworzonych dla transportu drogowego i możliwości konkurowania z nim. Konkurowanie na rynku jest możliwe dopiero przy doprowadzeniu do pełnego wykorzystania narzędzi oddziaływania na rynek oraz zależy też od precyzyjnego poznania i zlokalizowania popytu na usługi do zastosowania atrakcyjnego i skutecznego marketingu mix (na przykład zgodnego z formułą 7P dla usług – *ang. Product, Price, Place, Promotion, People, Process, Physical evidence* – Produkt, cena, dystrybucja, promocja, zasoby ludzkie, proces, świadectwo materialne). Za sprawą czynników zewnętrznych, niezależnych od firm kolejowych, odebrano i odbiera się im w bardzo znaczącym stopniu takie podstawowe i często decydujące o sukcesie w branży logistycznej narzędzia, jakimi są: konkurencyjność cenowa w różnych rodzajach przewozu (na przykład w przesyłkach tak zwanych całowagonowych czy też przewozach intermodalnych), jak też jakość świadczonych usług (produkt, procesy). Pierwszy ele-



Rys. 2. Ocena stanu technicznego torów linii kolejowych w Polsce wg PKP PLK SA.
Źródło: strony internetowe PKP PLK SA⁵.

ment wynika z opisanych różnic w kosztach dostępu do infrastruktury liniowej (o bardzo złym stanie technicznym), przyczyniających się do ponoszenia znacznie większych kosztów świadczenia tych samych usług, co powoduje, iż bar-

drogowy na większości tras przewozowych. Sytuację implikuje nierównomierny podział środków na rozwój infrastruktury transportowej. W przeszłości udział procentowy na rozwój infrastruktury kolejowej wynosił kilka procent



Rys. 3. Ocena stanu technicznego torów linii kolejowych w Polsce wg PKP PLK SA.
Źródło: raport PKP PLK SA za 2009 rok.

dzo często jedyną drogą do konkurowania cenowego z transportem drogowym może być zaoferowanie przez kolej cen na poziomie własnych kosztów lub świadczeniu usług w segmencie przewozów masowych. Biorąc pod uwagę jakość świadczonych usług zachwane są możliwości konkurowania w zakresie zasadniczego produktu i procesu świadczenia usług. Wynika to głównie z braku możliwości przyspieszenia procesu przewozowego, który jest zdecydowanie wolniejszy niż ten, prowadzony przez transport

z całego budżetu na infrastrukturę, obecnie sytuacja ta się zmienia (około 17% na kolej, 83% na drogi) lecz odbiega to od proporcji zalecanych przez Unię Europejską (40% na kolej, 60% na drogi).

Sukcesy w rozwoju infrastruktury dla transportu samochodowego z uwagi na to, iż interesują nas wszystkich jako użytkowników dróg, są bardziej medialne i między innymi dlatego administracja stara się je przełożyć na swój dorazny sukces, co z pewnością też ma wpływ na obecną sytuację.

⁵ Przy ocenie stanu technicznego torów zarządca, tj. PKP PLK SA, przyjmuje następujące kryteria ocen:

1. Dobra – linie eksploatowane z założonymi parametrami eksploatacyjnymi wymagające jedynie robót konserwacyjnych,
2. Dostateczna – linie eksploatowane ze zmniejszonymi parametrami eksploatacyjnymi (obniżenie prędkości rozkładowych, wprowadzenie punktowych ograniczeń prędkości) wymagające oprócz robót konserwacyjnych dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów toru,
3. Niezadowalająca – linie eksploatowane przy znacznie ograniczonych parametrach eksploatacyjnych (niskie prędkości rozkładowe, znaczne ograniczenia prędkości, obniżone dopuszczalne naciski) kwalifikujące się do kompleksowej wymiany nawierzchni.