

Henryk Zielaskiewicz

Rola kolei w realizowaniu zadań zrównoważonego rozwoju. Wybrane zagadnienia.

Rozwój międzynarodowych stosunków gospodarczych i społecznych, postęp techniczny i technologiczny oraz szybka urbanizacja generują wiele globalnych problemów cywilizacyjnych. Dalszy rozwój gospodarczy przy zachowaniu dotychczasowych tendencji „osiągania sukcesu za wszelką cenę” może nawet doprowadzić do katastrofy ekologicznej. Do istotnych zagrożeń należy nieracjonalne zużywanie zasobów nieodnawialnych oraz postępujące zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Utrzymanie tych tendencji może w konsekwencji doprowadzić nawet do załamania się gospodarki światowej. Jednym z możliwych scenariuszy jest wyczerpanie się niektórych surowców oraz degradacja środowiska naturalnego, co niewątpliwie będzie miało wpływ na zmniejszenie się produkcji żywności. To z kolei będzie mieć wpływ na ograniczenie populacji ludności na świecie. Jest to zatem bardzo pesymistyczna perspektywa.

Niezwykle istotnym zagadnieniem staje się więc międzynarodowa współpraca w celu rozwiązania tych problemów. Kraje Unii Europejskiej podjęły działania w tym kierunku, przyjmując strategię „zrównoważonego rozwoju”. Rozwój zrównoważony to „rozwój społeczno – gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub ludności współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń¹.

Kierunki zrównoważonego rozwoju gospodarki europejskiej są wskazywane w określanych przez Unię Europejską politykach rozwoju gospodarczego. Głównymi obszarami zrównoważonego rozwoju są obszary; ekonomiczny, społeczny, ekologiczny oraz przestrzenny. Obszar społeczny obejmuje zagadnienia dotyczące funkcjonowania społeczeństwa w kontekście własności społecznej oraz podaży i dostępu do dóbr publicznych. Płaszczyzna przestrzenna dotyczy planowania przestrzennego oraz organizacji terytorialnej poszczególnych regionów. Aspekt ekonomiczny dotyka z kolei problemów ekonomiczności procesów gospodarczych i rynkowych oraz kosztów zewnętrznych i kosztów wewnętrznych procesów produkcji, usług oraz konsumpcji. Wszystkie potrzeby społeczne zaspakajane są w wyniku szeroko pojętej wymiany i przepływu dóbr oraz informacji. Dla prawidłowego funkcjonowania społeczeństw potrzebne jest wsparcie logistyczne na różnych płaszczyznach. Procesy logistyczne mają za zadanie umożli-

wienie optymalnego² przepływu dóbr, usług, zasobów czy informacji. Realizacja polityki Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonego rozwoju wymaga więc odpowiednio przygotowywanej sieci transportowej, ponieważ transport ma kluczowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania procesów logistycznych.

Prawidłowo rozwinięta infrastruktura transportowa jest podstawą do zorganizowania przepływów zasobów, takich jak surowce, materiały, półfabrykaty, wyroby gotowe, czy informacje oraz najważniejszych zasobów, jakimi są pracownicy. Na bazie takiej infrastruktury można budować sieć kanałów logistycznych. Jednym z zadań sieci transportowej jest integracja poszczególnych gałęzi transportu. Integracja ta może odbywać się na płaszczyznie techniczno – technologicznej oraz organizacyjnej i dokumentacyjnej. Przykładami integracji techniczno – technologicznej jest transport intermodalny, kombinowany, natomiast organizacyjnej są: kompleksowość usług oraz budowanie całych łańcuchów dostaw z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu.

Kompleksowe łańcuchy dostaw w kolejowych przewozach towarowych. Nowatorskie rozwiązania czy konieczność

W ramach wspólnego rynku europejskiego wiele firm z różnych sektorów poszukuje możliwości poprawy pozycji konkurencyjnej, tendencje te możemy również zauważyć w sektorze TSL transportowo – spedycyjno – logistycznym. W praktyce kolejowego transportu towarowego wskazać należy na zjawiska konsolidacji, integracji oraz tworzenia sieci, która umożliwia wykorzystywanie zasobów partnerów, wspólne realizowanie przedsięwzięć oraz wykorzystywanie efektów synergii.

Stosując znaczne uproszczenie możemy powiedzieć, iż łańcuch dostaw jest systemem podmiotów i zależności występujących wokół dwóch strumieni, to jest podaży i popytu. Podczas gdy strumień popytu (na usługi i produkty) tworzą wyłącznie informacje od klienta do podmiotów lub osób mogących spełnić jego oczekiwania, to strumień podaży obejmuje przepływy rzeczowe, takie jak surowce, materiały, wyroby gotowe. Procesom tym niewątpliwie towarzyszą przepływy finansowe i informacji.

W prawidłowo zorganizowanym łańcuchu dostaw istotne jest aby to wszystko odbywało się między innymi w sposób niez-

¹ W. Toczyński, *Monitoring rozwoju zrównoważonego*, Wydawnictwo Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2004.

² Przy zastosowaniu zasady „siedmiu W”.

³ Ocenia się iż w procesach logistycznych 70 – 80% czynności to procesy transportowe.

⁴ Abt S., *Logistyka w teorii i w praktyce*, Wyd. AE, Poznań 2001 r.

wodny, w odpowiednim czasie i w odpowiedniej wielkości przy zapewnieniu kompletności usługi lub dostawy. Organizowane łańcuchy dostaw mają zwykle za zadanie elastyczne dostosowanie danego towaru, usługi, informacji i środków finansowych do kolejnych jego ogniw, tak, by całość spełniała oczekiwania odbiorcy czyli klienta. Na kolejnych etapach ogniw mamy do czynienia z usługą, którą bardzo często jest usługa transportowa³. Możemy więc powiedzieć, iż transport (który przybiera różne formy i charakter począwszy od wewnątrzzakładowego do przewozów krajowych czy międzykontynentalnych) w łańcuchu dostaw zajmuje bardzo ważne miejsce. Ma on niewątpliwie istotny wpływ na efektywność funkcjonowania przedsiębiorstw produkcyjnych, handlowych oraz usługowych, więc od jego sprawności zależne jest funkcjonowanie gospodarki poszczególnych regionów czy państw. Transport stanowi newralgiczny element systemu logistycznego, gdyż dzięki niemu możliwa jest przestrzenno – czasowa transformacja towarów. Wymaga on zatem starannego planowania, organizowania i bieżącego monitorowania zarówno w jego wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym⁴. Tak więc od jego sprawności niezawodności oraz elastyczności w dostosowaniu się do wymogów rynku bardzo często zależy prawidłowość funkcjonowania całego łańcucha dostaw. Na rozwój łańcuchów dostaw wpływają obecnie nowe możliwości komunikowania się oraz wzrost efektywności procesów logistycznych. Duża konkurencja na rynku towarów i usług sprawia iż wymagania dystrybucji wywierają nacisk na skracanie czasów dostawy. Współcześni uczestnicy rynku oczekują dostawy określonych produktów dokładnie na czas i w określone miejsce. Takie potrzeby rynku warunkują konieczność budowania nie pojedynczych łańcuchów dostaw, ale efektywnych i elastycznych oraz szybko działających sieci logistycznych funkcjonujących zarówno w lokalnym, jak i globalnym wymiarze przestrzennym.

Kompleksowe łańcuchy dostaw elementem strategii rozwoju firm.

Możemy powiedzieć, iż sieć logistyczna to grupa 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 wymaganiami klientów. W przypadku transportu kolejowego firmy te wykonują usługę podstawową, jaką jest transport oraz usługi towarzyszące, na przykład przeładunek, magazynowanie, sortowanie, konfekcjonowanie. Poważny wpływ na kształtowanie się rynku przewozów towarowych miała i będzie mieć dostępność do infrastruktury transportowej, jej gęstość i stan techniczny. Bardzo ważnym zagadnieniem w zakresie rywalizacji o klienta jest jakość i kompleksowość usług oraz wysokość frachtu po jakiej firma transportowa może zaoferować wykonanie danej usługi. Na rynku, na którym jest wysoka konkurencja wewnątrzgałęziowa (pomiędzy firmami transportu kolejowego) oraz zewnętrzna, stworzona przez transport samochodowy, która jest największa na skutek preferowania tej gałęzi transportowej przez państwo, rywalizacja przebiega na różnych płaszczyznach.

W sytuacji gdy wysokość frachtu z uwagi na konkurencję została obniżona do granicy opłacalności, jakość i kompleksowość usług staje się coraz częściej bardzo ważnym elementem rywalizacji. Dlatego też liczące się w Europie firmy kolejowego transportu towarowego tworzą grupy firm lub konsorcja mogące ofe-

rować klientom kompleksowe łańcuchy dostaw. Przykładem jest PKP Cargo Logistics, które utworzyło grupę wyspecjalizowanych podmiotów świadczących usługi przewozowe, spedycyjne, celne, przeładunkowe, magazynowe, konfekcjonowania, bigbagowania, obsługi bocznic itp. Nowa jakość obsługi klientów przyczyniła się do wzrostu zainteresowania klientów korzystaniem z usług świadczonych przez grupę. Innym przykładem są koleje niemieckie i ich aliansy z kolejami holenderskimi i duńskimi oraz budowa sieci powiązań w całej Europie. Przy znacznym wsparciu państwa przejęcie firmy Stinnes AG przez DB CARGO otworzyło zupełnie nowy kierunek w kolejowych przewozach na europejskim rynku transportowym⁵. W ramach ekspansji na rynkach nowych członków Unii Europejskiej DB Schenker Rail, poprzez spółkę DB Schenker Rail Polska wykupuje udziały w polskich spółkach przewozowych i w ten sposób rozszerza swoją działalność na terenie Polski. W styczniu 2011 roku Sąd Rejonowy Katowice – Wschód w Katowicach dokonał rejestracji połączenia spółek Grupy DB Schenker Rail Polska, polegającego na przejściu przez Spółkę DB Schenker Rail Polska SA następujących spółek: DB Schenker Rail Rybnik SA, DB Schenker Rail Zabrze SA, Trawipol Sp. z o.o., NZTK Sp. z o.o., Energoport Sp. z o.o. oraz PUT Trans – PAK Sp. z o.o. Koleje niemieckie w swych strukturach posiadają spółki zajmujące się transportem samochodowym, obsługujące małe potoki ładunków oraz przewozy tak zwanej ostatniej mili i prowadzące centra logistyczne. W przedstawionych przykładach na skutek integracji firm stworzono łańcuchy powiązań i powiększono zdecydowanie pakiet możliwości logistycznych. Pozycja wielkość i złożoność organizacyjna grupy PKP Cargo Logistics oraz segmenty działania stworzyły sieć logistyczną w transporcie kolejowym o dużej skali. Jednak tworzenie organizacji funkcjonującej w układzie sieci wymaga odpowiedniego przystosowania infrastruktury punktowej (nowoczesne terminale przeładunkowe) i liniowej oraz wyposażenia jej w narzędzia wspomagania informatycznego. Tak stworzona sieć może podjąć skuteczną rywalizację o klienta z transportem samochodowym.

Innym zagadnieniem, lecz bardzo istotnym z punktu rywalizacji pomiędzy transportem kolejowym i samochodowym, będą koszty dostępu do infrastruktury transportowej oraz udział tak zwanych kosztów zewnętrznych w ogólnych kosztach poszczególnych gałęzi transportowych. Transport samochodowy jest tu bardzo mocno uprzywilejowany, pomimo, iż jego oddziaływanie na otoczenie jest najbardziej negatywne, a nie ponosi on prawie żadnych opłat z tego tytułu. Tym samym zachwiana została bardzo prosta zasada, której przestrzegania w innych dziedzinach życia domagamy się na co dzień, iż „sprawca płaci za wyrządzone szkody”. Niestety za tak zwane koszty zewnętrzne funkcjonowania transportu samochodowego, zanieczyszczania środowiska spalinami, generowany hałas, kongestie czy wypadki płaci całe społeczeństwo. Najbardziej niepokojący jest jednak fakt, iż transport samochodowy przyczynia się do istotnych i nieodwracalnych zmian w naszym środowisku. Opłatami z tytułu korzystania z dróg objętych zostało zaledwie kilka procent dróg krajowych. Takie kształtowanie polityki transportowej jest może w pew-

nych uwarunkowaniach społecznie uzasadnione (rozwój motoryzacji, nowe miejsca pracy, wpływ cen usługi transportowej na ceny produktów i innych usług), ale w perspektywie długoterminowej prowadzi do zachwiania zasad zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. Trzeba jednak wyraźnie zaznaczyć, iż współczesna gospodarka bez transportu samochodowego, z uwagi na jego cechy, takie jak na przykład mobilność, elastyczność, nie mogła by właściwie funkcjonować. Należy jednak dążyć do ograniczania jego wykorzystywania tam, gdzie może być zastąpiony przez ekologiczne formy transportu.

Dalszy dynamiczny wzrost w przepływie towarów prowadzi będzie niewątpliwie do zwiększenia popytu na kompleksowe, nowoczesne pod względem technologicznym, rozwiązania transportowe. Nowe uwarunkowania rynkowe spowodują również znacznie wyższe oczekiwania klientów w stosunku do firm świadczących usługi w sektorze transportowo – spedycyjno – logistycznym (TSL).

W Polsce, mimo stosunkowo poprawnej geograficznie struktury lądowej sieci transportowej, obecny system charakteryzuje się wysokimi kosztami eksploatacji i rozbudowy oraz małą elastycznością wobec zmian popytu. Główne zadanie, jakie stoi przed naszym krajem w najbliższych latach, to osiągnięcie stanu zrównoważenia systemu transportowego pod względem technicznym, ekonomicznym oraz środowiskowym, to jest równomierne rozłożenie zadań przewozowych na poszczególne gałęzie. Kolejne wyzwania, którym należy sprostać, to dalsza liberalizacja rynku kolejowych usług transportowych oraz kontynuacja modernizacji infrastruktury liniowej i punktowej, to jest usuwanie „wąskich gardeł” na styku z Europą Zachodnią i Europą Wschodnią, a więc dążenie do pełnej interoperacyjności w transporcie kolejowym. Z tym ostatnim problemem borykają się również stare kraje Unii Europejskiej, gdzie w coraz większym stopniu widoczne jest zatłoczenie występujące w niektórych regionach i na niektórych sieciach. Zjawisku temu towarzyszy jednocześnie izolacja regionów peryferyjnych, co jest niekorzystne z punktu widzenia spójności terytorialnej UE.

Istniejące wąskie gardła i brak połączeń infrastrukturalnych powstrzymują konkurencyjność, blokują dostęp do nowych rynków i ograniczają potencjalny wzrost gospodarczy, a więc i zatrudnienie. Odbija się to na transeuropejskiej sieci transportowej, która również odczuwa coraz większe zatłoczenie: 7 500 km dróg, stanowiących 10% sieci, jest codziennie przeciążona. Unia Europejska stale poszukuje nowych rozwiązań pozwalających na kreowanie silnego wzrostu gospodarczego, przy zachowaniu efektywnego systemu transportowego, pozwalającego w pełni na osiągnięcie korzyści na rynku wewnętrznym. Rozwiązania te dążą do sukcesywnego zmniejszania roli transportu drogowego i promocji ekologicznych środków transportu, w tym kolejowego.

Podobna polityka powinna być wdrażana również w naszym kraju, gdzie istniejący system transportowy charakteryzuje się niedoborami podaży w pewnych jej częściach i małymi możliwościami elastyczności wobec zmian popytu. Niestety dotyczy to również transportu kolejowego. W obecnej sytuacji transport samochodowy jest bardziej konkurencyjny od transportu

⁵ Zob. M. Antonowicz, H. Zielaskiewicz, Rola Kolejowego Transportu Ładunków w tworzeniu sieci logistycznej. Materiały z konferencji, Poznań 19-24 maj 2004 r.

kolejowego. Składa się na to szereg przyczyn, do których możemy zaliczyć:

- brak polityki państwa promującej ekologiczne środki transportu, to jest transport kolejowy, morski, wodny śródlądowy
- w przeciwieństwie do transportu samochodowego, przewoźnicy kolejowi ponoszą całkowite koszty związane z dostępem do infrastruktury
- zła jakość infrastruktury liniowej
- brak odpowiedniej ilości nowoczesnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych umożliwiających rozwój transportu kombinowanego, intermodalnego oraz świadczenie usług kompleksowych typu dom – dom
- nierównomierne rozmieszczenie na sieci istniejących terminali
- nierównomierny podział środków budżetu na utrzymanie lądowej infrastruktury transportowej. W naszym kraju przeznaczanych jest tylko około 17% na kolej i 83% na drogi. UE zaleca, aby proporcja wynosiła: 40% na kolej 60% na drogi
- brak dostatecznych środków umożliwiających modernizację i zakup specjalistycznego taboru na przykład do przewozów intermodalnych.

Dlatego istnieje pilna potrzeba podjęcia stosownych działań w celu zmiany niekorzystnego trendu, gdyż polityka Unii Europejskiej zmierza w kierunku rozwoju przewozów kombinowanych i innych technologii przewozowych zgodne z zasadą „from road to sea”. Od kilku lat w naszym kraju głoszone są hasła zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. Najwyższy czas, aby deklaracje zamienić na działania.

Zakończenie

Przedsiębiorstwom transportu kolejowego w Europie potrzebne są nowe impulsy, nowe metody zarządzania. Uwarunkowania prawne wytyczyły kierunek działań. Konieczne staje się szybkie zaadaptowanie metod logistycznych i ich implementacja w praktycznym działaniu na rynku transportu kolejowego. Polska w swoim liberalizmie wyprzedziła znacząco kraje dawnej piętnastki, ponieważ zastosowano bardzo liberalne podejście w zakresie barier wejścia do sektora. Skutkuje to konkurencją cenową, co nie zawsze wiąże się z zapewnieniem odpowiedniej jakości i kompleksowością świadczonych usług. Cenowa walka konkurencyjna przyczynia się także do eksploatacji przez niektóre prywatne firmy starego i mocno wyeksploatowanego taboru, co ma wpływ na jakość i bezpieczeństwo przewozów oraz stopień zużycia infrastruktury. Przy małym wsparciu państwowego przewoźnika w starciu z kolejami niemieckimi i francuskimi (wcześniejsze dotacje dla kolei niemieckich oraz dla SNCF Fret) szanse rywalizacji są nierówne. Należy mieć na uwadze, iż transport kolejowy to też olbrzymi rynek zbytu dla przemysłu produkującego na jego potrzeby. Praktyka pokazuje, iż w krajach zachodnich ma to znaczenie, gdzie kupowany jest sprzęt i środki transportu przez przewoźników.