

21.06.2005 r.

Ekologia a logistyczno-marketingowe uwarunkowania rozwoju systemów transportowych – wybrane zagadnienia - cz. 1

Streszczenie

W dobie globalizacji jednym z podstawowych dylematów, przed jakim stoi sektor TSL, jest właściwe określenie kierunków rozwoju, które będą nie tylko zgodne z oczekiwaniami pojedynczego klienta, ale i oczekiwaniami całego społeczeństwa. Logistyka jest nowoczesną dziedziną wiedzy, dającą możliwości zdobycia przewagi konkurencyjnej na liberalizowanym rynku usług TSL. Można ją traktować jako naukę o sprawnym przemieszczaniu i zarządzaniu procesami przepływu produktów, kapitału i informacji w celu zaspokojenia potrzeb klienta. Właściwe podejście do procesów logistycznych wiąże się z koniecznością ograniczenia nadmiernych zapasów, niepotrzebnych i nieracjonalnych przebiegów środków transportu w procesach transportowych oraz prawidłowym wykorzystaniem wszystkich gałęzi transportu tak, aby globalne koszty obsługi były jak najmniejsze. Przy określeniu kosztów świadczonych usług należy uwzględniać również te zewnętrzne, a przede wszystkim koszty negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne. Artykuł przedstawia związki zachodzące pomiędzy ochroną środowiska naturalnego a prawidłowym rozwojem usług transportowo logistycznych.

Summary

Nowadays when globalization comes true one of the based problems of Transport-Seditions-Logistics sector is properly defining ways of evolution to satisfy single clients and society. Logistics is modern part of science which give possibilities to compete with other firms on liberal TSL market. We may treat logistics like science on efficient dislocation and flow of products, capitals and information management. Proper logistics processes management demand reduction of excessive supplies, unneeded and irrational flows means of transport in transport processes. Also important is appropriate using all transport arms to decrease global costs. Defining services costs we should take to consideration external expenses and particularly costs of negative influences on environment.

Report present relation between environment protection and proper logistics services development.

Wstęp

Dotychczasowa era przemysłowa stopniowo przekształca się w erę ekologiczną, w której główny akcent kładzie się na umiejętność racjonalnego zarządzania zasobami naturalnymi. Do podstawowych założeń ery ekologicznej należą m.in.:

- zaakceptowanie koncepcji zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju),

- dążenie do ochrony głównych ekosystemów,
- kreowanie narodowych polityk ekologicznych,
- opanowanie wiedzy o zarządzaniu zasobami przyrody,
- tworzenie nowych proekologicznych organizacji biznesowych [3].

Należy także zauważyć, iż przy tworzeniu narodowej polityki ekologicznej jednym z jej głównym elementów powinna być koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu. Biznes transportowy powinien brać pod uwagę w swojej działalności odpowiedzialność za środowisko naturalne. Ekologia jako nauka badająca funkcjonowanie i zależności między organizmami żywymi a środowiskiem staje się swoistą ideologią prowadzenia współczesnego biznesu, zazębiając się coraz bardziej z ekonomią. Zarówno osiągnięcie wysokich efektów ekonomicznych bez względu na ekologię, jak i całkowita nienaruszalność środowiska naturalnego bez liczenia się z realiami gospodarczymi nie są dobrymi rozwiązaniami. Optymalne rozwiązania powinny brać pod uwagę racjonalne potrzeby gospodarki przy uwzględnieniu wymogów ekologicznych. W równej mierze dotyczy to transportu jako dziedziny aktywności gospodarczej i jego wpływu na środowisko naturalne.

I. Polska sieć transportowa w dobie przemian w krajach Europy Wschodniej i Środkowej.

Obecne lata to okres ciągłej transformacji, głównie gospodarczej i ekonomicznej krajów, które 1 maja 2005 r. przystąpiły do Unii Europejskiej. Zmiany te postępują równolegle z dostosowywaniem polskiego prawa do unijnego oraz nadrabianiem zaległości związanych z postępem technicznym i technologicznym w krajach Europy Zachodniej.

Po pełnej integracji z krajami „piętnastki” nastąpi przyspieszony wzrost przepływu towarów i usług. Dalszy postęp obrotów niewątpliwie otworzy szansę dla rozwoju makroregionów, regionów i miast. Z uwagi na to, jak również dzięki powszechnej i ciągle postępującej globalizacji działań przedsiębiorstw, coraz większego znaczenia nabierają zintegrowane łańcuchy dostaw będące integralną częścią procesów logistycznych. Sprawiają one, że towar jest przemieszczany od nadawcy do odbiorcy sprawnie, szybko i przy maksymalnym ograniczeniu kosztów.

Polska, będąc bardzo istotnym ogniwem na mapie światowych szlaków transportowych, musi dążyć do integracji z systemami transportowymi UE. Warunkiem powodzenia tego przedsięwzięcia jest dostosowanie istniejącej w naszym kraju sieci transportowej i towarzyszącej jej infrastruktury do standardów unijnych.

Znaczącym uwarunkowaniem gospodarczym dla kierunku rozwoju infrastruktury transportowej jest postępująca zmiana struktury przewozów. Rozwój gospodarczy oraz procesy restrukturyzacyjne przemysłu ciężkiego i wydobywczego spowodowały sukcesywne nasycenie popytu na towary masowe. W rozwiniętych gospodarczo krajach UE przewozy masowe ulegają zmniejszeniu na korzyść tzw. drobnicy. Zmiany te z kolei powodują

konieczność dostosowania poszczególnych gałęzi transportu. Od kilku lat obserwujemy wyraźne zainteresowanie klientów przewozami, w których szybkość dostawy ma istotne znaczenie, między innymi z uwagi na ten czynnik preferowany jest transport drogowy. Posiada on wysoką zdolność do tworzenia sieci, jest bardziej elastyczny, nie wymaga stosunkowo dużych nakładów na infrastrukturę punktową, a infrastruktura liniowa utrzymywana jest przez państwo. Ostatnia dekada, z uwagi na brak właściwej polityki transportowej w naszym kraju, to dynamiczny rozwój transportu samochodowego przy jednoczesnym znacznym spadku przewozów wykonywanych ekologicznymi środkami transportu, takimi jak kolej czy żegluga śródlądowa. Prawie cały przyrost masy towarowej, która pojawiła się w okresie integracji naszej gospodarki z unijną, został przejęty przez transport drogowy, którego udział w ogólnej ilości przewozów lądowych dochodzi do 80%.

Skutki tego odczuwamy wszyscy w postaci kongestii na drogach, gwałtownego pogorszenia ich jakości, degradacji środowiska naturalnego, zwiększenia liczby wypadków.

Zalet i wad poszczególnych gałęzi transportu można by wymienić bardzo wiele. Należy jednak rozpatrywać je w kontekście uwarunkowań ekonomicznych, technologicznych, ekologicznych, a nawet politycznych, mając na uwadze racjonalne sprzężenie gałęzi transportu w celu utworzenia przyjaznej dla środowiska i społeczeństw sieci transportowej.

Polityka Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonego rozwoju gałęzi transportowych od kilku już lat koncentruje się na strategii ożywienia przewozów intermodalnych przy udziale kolei czy żeglugi śródlądowej, ponieważ transport towarów drogami jest na granicy wyczerpania możliwości rozwoju, gwałtownie rośnie negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, a koszty społeczne są coraz większe.

Istotne znaczenie dla właściwego funkcjonowania tego rodzaju transportu mają terminale kontenerowe oraz nowoczesne centra dystrybucji. Położone na skrzyżowaniach szlaków komunikacyjnych są ogniwem integrującym różne środki transportu.

Klienci towarowej usługi transportowej coraz częściej żądają wykonania jej w sposób kompleksowy z zachowaniem wysokiego poziomu jakości, w których istotną rolę odgrywają usługi dodatkowe, takie jak spedycja, magazynowanie czy kompletacja partii towarów.

W procesie przemieszczania towarów pojawia się potrzeba utworzenia nowoczesnego węzła, w którym przesyłany towar można wyładować i przygotować określone partie zgodnie z potrzebami odbiorcy. Funkcje takiego węzła spełniają centra logistyczne.

Zasygnalizowane trendy zmian na rynku usług TSL dają podstawę do zastanowienia nad tym, jak należy postępować, aby ochronić środowisko naturalne. Jaką formę przemieszczania, składowania i dystrybucji dóbr zastosować, jakie przyjąć struktury organizacyjne, aby procesy te były „przyjazne” dla otoczenia, a zarazem możliwe do zaakceptowania pod względem ekonomicznym? Jaką rolę w tych procesach może odegrać logistyka, tworzenie zintegrowanych łańcuchów dostaw oraz sieci transportowych?

Podobnych pytań można by zadać bardzo wiele i z pewnością trudno byłoby uzyskać na nie jednoznaczną odpowiedź, dlatego też przedstawimy nasz punkt widzenia tylko na niektóre zagadnienia.

Przy kształtowaniu systemów transportowych oraz systemów logistycznych regionów czy też państw istotne znaczenie ma znalezienie pewnego optimum między dążeniem do obniżania poziomu kosztów w skali tych systemów a dążeniem do odpowiedniego poziomu świadczonej usługi, a zarazem obsługi ostatecznego klienta. Oznacza to, iż przedmiotem analiz w tej skali nie powinny być poszczególne elementy systemów, lecz całościowe rozwiązania, dające możliwości racjonalizacji całkowitych kosztów [1]. Możemy mówić, że warunek ten jest spełniony, kiedy poziom i jakość świadczonych usług sektora TSL będzie odpowiadał preferencji i oczekiwaniom klientów, a przy wyborze formy i sposobu ich zaspokojenia analizie poddane zostaną wszystkie koszty powstające w czasie ich świadczenia, również te zewnętrzne.

W ostatnich latach szybko wzrasta znaczenie przedstawianych trendów zmian w transporcie towarowym, choć nie są jego wyłącznym dorobkiem, ponieważ zmiany te w naszym kraju widoczne były praktycznie od momentu przemian społeczno-politycznych, stopniowo wywierały one wpływ na działalność firm spedycyjno-transportowych oraz na rozwój strategii logistycznych dominujących przedsiębiorstw produkcyjnych i potrzebnej infrastruktury punktowej.

dr Mirosław Antonowicz

mgr inż. Henryk Zielaskiewicz