

Ireneusz Fechner
Wyższa Szkoła Logistyki

Marcin Hajdul
Instytut Logistyki i Magazynowania

Stanisław Krzyżaniak
Instytut Logistyki i Magazynowania

KONCEPCJA JEDNOLITEGO PLANU ROZWOJU REGIONALNEGO JAKO SZANSA NA WZROST PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W POLSCE

Streszczenie: Jednym z priorytetów europejskie, zawartej w dokumentach White Paper (2001), Keep Europe Moving (2006), Logistics: Keep Freight Moving (2007), Greening Transport (2008), Maritime Transport Strategy 2018 (2009) oraz Future of transport (2009) polityki transportowej jest zmniejszenie kongestii ruchu poprzez większe wykorzystanie alternatywnych dla przewozów drogowych gałęzi transportu. Na łamach niniejszego artykułu autorzy przedstawiają rolę władz publicznych we współtworzeniu efektywnej infrastruktury transportowej umożliwiającej rozwój przewozów intermodalnych.

Słowa kluczowe: transport intermodalny, transportowa infrastruktura punktowa i liniowa, plan rozwoju regionalnego, konkurencyjność przedsiębiorstw

1. WSTĘP

Od kilkunastu lat, pomimo przejściowego kryzysu finansowego, w krajach Unii Europejskiej obserwowany jest ciągły wzrost przewozów towarów przy wykorzystaniu transportu samochodowego. Jak podaje Komisja Europejska udział transportu drogowego w łącznych przewozach towarowych (tkm) zrealizowanych w krajach europejskich utrzymuje się na poziomie 76,9%¹. Natomiast udział przewozów kolejowych to zaledwie 17,6%². Sytuacja ta, połączona z wzrostem wymiany towarowej, powoduje, że coraz

¹ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, dane dla 27 krajów UE

² <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, dane dla 27 krajów UE

więcej dróg osiąga swoją maksymalną przepustowość, a efektywna organizacja procesów transportowych staje się coraz trudniejsza lub praktycznie niemożliwa [1, 3, 10]. Co więcej, jak wskazują przeprowadzone przez autorów obserwacje, firmy starają się realizować zamówienia swoich klientów często i szybko, oczywiście głównie przy wykorzystaniu transportu drogowego. Podejście to powoduje, iż przedsiębiorstwa de facto osiągając poprawę realizowanych procesów i zwiększając tym samym poziom zadowolenia klienta w krótkiej perspektywie czasu, mogą doprowadzić do pogorszenia ich działania w dłuższym horyzoncie czasowym. Warto przecież zwrócić uwagę, że częste i szybkie dostawy wymagają zaangażowania większej Liczby środków transportu, powoduje to zwiększenie kongestii ruchu oraz pogorszenie bezpieczeństwa na drogach. Skutkiem rosnącej kongestii jest spadek średniej prędkości z jaką poruszają się pojazdy, co docelowo powoduje wydłużenie czasu dostawy, a zatem i może wpłynąć na niezadowolenie klientów oraz w najgorszym przypadku utratę części zamówień [1].

Problem rosnącej kongestii ruchu oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach od lat próbuje rozwiązać Komisja Europejska w dokumentach prezentujących strategię rozwoju transportu i logistyki. Jednym z pierwszych pomysłów, opublikowanych w Białej Księdze, było zwiększenie udziału alternatywnych dla przewozów drogowych gałęzi transportu, szczególnie przewozów kolejowych. Silny nacisk został także położony na wykorzystanie przewozów intermodalnych, czyli takich w których ładunki są przemieszczane środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu [9]. W transporcie intermodalnym przewóz ładunków odbywa się w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe, na całej trasie od nadawcy do odbiorcy, bez przeładunku samych towarów, przy użyciu środków przewozu różnych gałęzi transportu. Pojazdem tym może być pojazd drogowy, pojazd kolejowy, barka rzeczna lub statek.

1.1. Przewozy intermodalne w Polsce

Polska, ze względu na swoje położenie geograficzne, może wykorzystywać praktycznie wszystkie gałęzie transportu do realizacji przewozów intermodalnych. Jednak w praktyce przewozy intermodalne z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej w Polsce w zasadzie nie istnieją. Spotykane są za to rozwiązania łączące transport morski z kolejowym oraz drogowym.

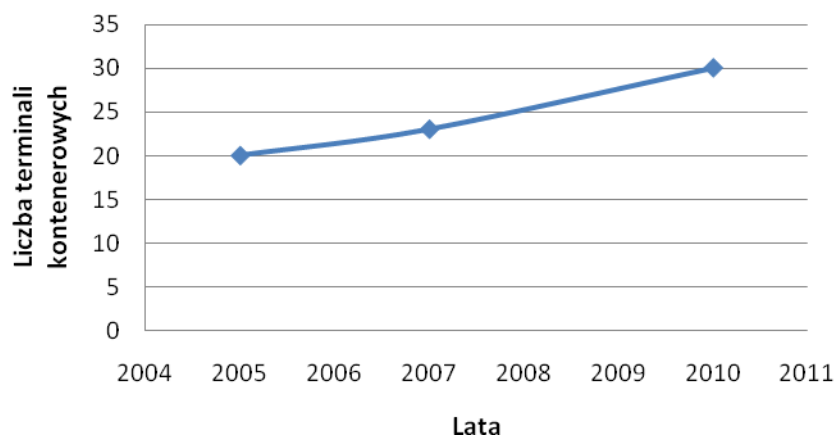
Przewozy intermodalne wykonywane są w intermodalnych jednostkach transportowych tzw. UTI (fr. Unités de Transport Intermodal), które zostały skodyfikowane przez koleje europejskie. Jednostki te to: kontenery wielkie, nadwozia samochodowe wymienne, naczepy siodłowe. Warto dodać, iż ponad 98% towarów przewożonych jest w kontenerach³.

Niezbędnym elementem organizacji przewozów intermodalnych jest wydajna infrastruktura transportowa, zarówno liniowa jak i punktowa. W przypadku Polski powinny to być linie kolejowe dobrej jakości oraz sieć terminali kontenerowych, umożliwiających przeładunek jednostki pomiędzy wykorzystywanymi środkami transportu.

W ciągu ostatnich 5 lat można zauważyć istotny, bo aż 50% wzrost liczby terminali

³ Transport wyniki działalności 2008, GUS

kontenerowych zlokalizowanych na terenie naszego kraju (rys. 1).



Rysunek 1. Dynamika wzrostu liczby terminali kontenerowych w Polsce
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 prezentuje lokalizację 30 punktów – terminali kontenerowych, umożliwiających przeładunek intermodalnych jednostek ładunkowych. Terminale te należą do różnych podmiotów gospodarczych, które często są ze sobą powiązane kapitałowo. Przykładem tutaj może być PKP Cargo S.A. oraz CargoSped Sp. z o. o. czy też PCC Port Szczecin oraz PTK Holding S.A. Pojawiają się także pojedyncze inicjatywy realizowane przez firmy działające jedynie lokalnie.



Rysunek 2. Sieć istniejących terminali kontenerowych w Polsce
Źródło: Opracowanie własne, mapa: <http://mapy.google.pl/>

Niestety, pomimo znaczącego rozwoju punktowej infrastruktury intermodalnej, w Polsce udział transportu intermodalnego w transporcie kolejowym szacowany w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego, dane PKP Cargo oraz PCC Intermodal S.A. wynosi ok. 2,5% - 3%. Obecnie większość przewozów kontenerowych z polskich portów morskich jest realizowana przewozem drogowym (około 80%). W roku 2008 cztery porty (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) przeładowały łącznie 859 183 TEU, zatem więcej o 20% niż łączna ilość kontenerów przewieziona intermodalnie w Polsce. Podobnie sytuacja wygląda z przewozem kontenerów do Polski z głównych europejskich portów, takich jak Rotterdam, Hamburg czy Bremerhaven gdzie w 2008 r. prawie 650 tys. TEU w imporcie lub eksporcie z Polski⁴. W związku z powyższym rynek ten ma duży potencjał rozwoju, a wielkość przewozów intermodalnych może w niedalekiej perspektywie czasu wzrosnąć do poziomu ok. 10-15%. Konieczny jest jednak dalszy rozwój i modernizacja zarówno punktowej i jak i liniowej infrastruktury logistycznej. Zmiany te, ze względu na swoje kluczowe znaczenie dla wzrostu przewozów intermodalnych, powinny być także priorytetem dla władz zarówno na szczeblu krajowym, regionalnym jak i lokalnym.

W związku z powyższym, celem referatu jest przedstawienie wyników analiz istniejących zapisów związanych z rozwojem przewozów intermodalnych w istniejących planach rozwoju regionalnego oraz na ich podstawie zaproponowanie koncepcji jednolitego planu rozwoju stymulującego wzrost przewozów intermodalnych w Polsce. Prace te są wynikiem projektu badawczego własnego nr N N509 398536 pt.: Intermodalna sieć logistyczna w Polsce - koncepcja rozwiązań modelowych i uwarunkowania wdrożeniowe.

2. ASPEKTY LOGISTYCZNE W ISTNIEJĄCYCH PLANACH ROZWOJU REGIONALNEGO

2.1. Przegląd dokumentów krajowych

W ramach realizowanych prac analizie poddano:

- Programy i inicjatywy samorządów regionalnych i lokalnych. Diagnoza obejmująca ocenę:
 - Kompletności i spójności dokumentów,
 - Luk w ujęciu przestrzennym,
 - Przyczyn nieskuteczności tworzenia planów,
 - Przyczyn niepowodzeń inicjatyw.
- Zapisy w dokumentach planistycznych (studia uwarunkowań przestrzennych i środowiskowych, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego itp.). Diagnoza obejmująca ocenę:
 - Kompletności i spójności dokumentów,
 - Przyczyn nieskuteczności tworzenia planów,
 - Przyczyn niepowodzeń inicjatyw.

⁴ Przewozy Kontenerowe w Polsce, Polska Gazeta Transportowa, 2009-11-26

Przeanalizowano następujące dokumenty planistyczne:

- Narodowy plan rozwoju na lata 2004 – 2006.
- Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.
- wojewódzkie plany zagospodarowania przestrzennego,
- strategię rozwoju województw,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- strategię rozwoju gmin, miast i powiatów,
- programy rewitalizacji terenów przemysłowych,
- strategię sektorowe gmin.

Analiza dokumentów planistycznych daje wysoce niezadowolający obraz sytuacji w Polsce. Na informacjach zawartych w dokumentach planistycznych nie można sformułować koncepcji krajowej sieci centrów logistycznych, ponieważ nie ma takich wskazań w trzech województwach, a w pozostałych lokalizacje w większości mają charakter wstępnych ofert. W dokumentach planistycznych nie przedstawiono żadnych instrumentów wsparcia umożliwiających budowę centrów logistycznych oraz deklaracji włączenia się instytucji sektora publicznego w ich realizację. Stąd wniosek, że sektor publiczny nie będzie się angażował w budowę centrów logistycznych w większym stopniu, niż poprzez prawne przygotowanie nieruchomości umożliwiające uzyskanie korzystnych dla inwestorów decyzji o warunkach zabudowy oraz pozwoleń na budowę.

Wobec braku aktualnego narodowego planu rozwoju nieznane są intencje rządu co do roli centrów logistycznych w rozwoju gospodarki kraju, a tym samym nie ma koncepcji lokalizacji kluczowych dla gospodarki centrów logistycznych oraz programu i środków dla jej realizacji.

2.2. Wybrane przykłady z Niemiec i Włoch

Modelowym przykładem kształtowania intermodalnej krajowej sieci logistycznej jest działanie rządu federalnego Niemiec, które spowodowało utworzenie w Niemczech sieci 34 centrów logistycznych. Systemowy rozwój sieci centrów logistycznych w Niemczech datuje się od 1992 roku, kiedy to Federalne Ministerstwo Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa zleciło badania, na podstawie których federalne plany komunikacyjne uwzględniły koncepcję lokalizacji i budowy centrów logistycznych służących rozwojowi krajów związkowych i gmin. W 1992 roku z inicjatywy obu kolei niemieckich DB – AG/BR we współpracy z Federalnym Ministerstwem Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa został opracowany I Główny Plan zakładający realizację 44 centrów logistycznych z infrastrukturą do obsługi przewozów kombinowanych w relacji szyna - droga. W 1995 z inicjatywy Deutsche Bahn AG nastąpiła modyfikacja planu, w wyniku której powstał II Główny Plan, w którym zredukowano liczbę centrów logistycznych do 39. 1 marca 1996 roku rząd federalny i Deutsche Bahn AG podpisały porozumienie o finansowaniu budowy pierwszych siedmiu terminali przeładunkowych do obsługi transportu intermodalnego. W 1995 roku „Masterplan Centrów Logistycznych Niemiec” został zmodernizowany. nie tylko w ten sposób, że zredukowano liczbę centrów logistycznych wspieranych środkami budżetowymi ale uzupełniono ich sieć częściowo

zrealizowanymi i planowanymi terminalami transportu kombinowanego oraz centrami przeładunkowymi budowanymi przez Bahntrans i Poczta Niemiecką. Nastąpiła także restrukturyzacja Deutsche Bahn AG, w wyniku której spółka Bahntrans została sprzedana, a plany utworzenia sieci terminali będących wyłączną własnością kolei niemieckich unieważnione. Od 1993 roku wsparcie budowy centrów logistycznych przybrało charakter zorganizowany. W tymże roku powstała Spółka Rozwoju i Eksploatacji Centrów Logistycznych (Deutsche GVZ Gesellschaft mbH - DGG) z siedzibą w Bremie, jako narodowa platforma rozwoju centrów logistycznych w Niemczech. DGG posiada status spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Od 1998 roku jest obsługiwana przez Instytut Transportu Morskiego i Logistyki w Bremie i LUB Consulting GmbH w Dreźnie, co zapewniło DGG dostęp do know-how i pozwoliło zminimalizować liczbę personelu administracyjnego.

W wyniku programu powstały 33 centra logistyczne, które tworzą spójną intermodalną krajową sieć logistyczną (rys.3).



Rysunek 3. Centra logistyczne w Niemczech

Źródło: Thomas Nobel The German Freight Villages (Güterverkehrszentren) - concept, development, experiences. Projekt InLoc 2005

Centra logistyczne powstawały we Włoszech już w latach 70-tych ubiegłego stulecia. Inwestycje miały charakter indywidualny, ale o ich powodzeniu zdecydował udział sektora publicznego, który aktywnie angażował się w poszczególne realizacje, a często był ich inicjatorem. Aktywna postawa sektora publicznego polegała na aktywizacji gospodarczej wybranych rejonów, a następnie na tworzeniu konsorcjów inicjujących

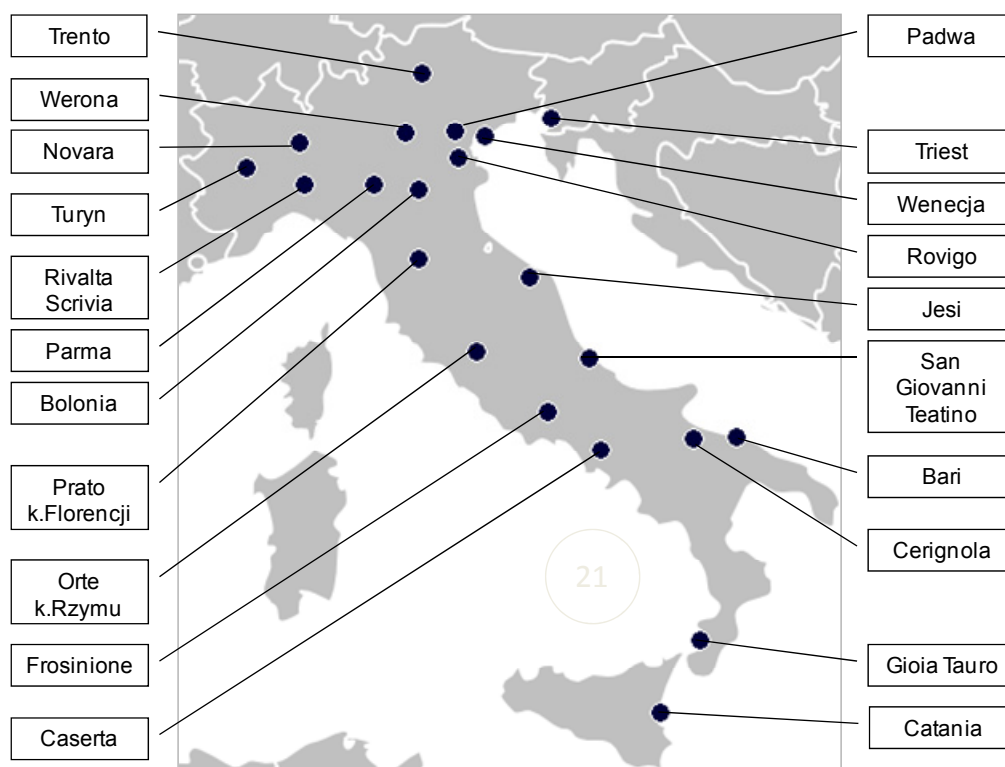
budowę centrów logistycznych i udziału w spółkach realizujących inwestycje. W połowie lat 80-tych działalność ta została wsparta przez rząd, który sformułował swoje oczekiwania w przyjętej polityce transportowej i skoordynował wszystkie działania, co znalazło wyraz w Głównym Planie Transportu (General Transport Plan - GTP), sformułowanym po raz pierwszy w 1986 roku.

W części dotyczącej centrów logistycznych główny plan transportu określił dwa poziomy sieci centrów logistycznych:

- pierwszy, wskazujący osiem głównych włoskich centrów logistycznych,
- drugi, wskazujący lokalizację 15 centrów logistycznych o znaczeniu lokalnym.

Plan transportu kładł nacisk na współpracę centrów logistycznych z portami morskimi oraz wspieranie międzynarodowej wymiany towarowej z jak największym wykorzystaniem transportu kolejowego.

Realizacja włoskiej polityki wobec centrów logistycznych dała imponujące wyniki (rys.4).



Rysunek 4. Centra logistyczne we Włoszech

Opracowanie własne na podstawie <http://www.freight-village.com/profile.php?country=it> (21.11.2008).

Centrum logistyczne w Padwie zlokalizowane na powierzchni ok. 230 ha obsłużyło w 2000 roku potok towarowy wielkości 3,5 mln ton, przy czym wielkość przeładunków na terminalu kontenerowym wyniosła 1 380 tys. ton. Z kolei centrum logistyczne utworzone w Weronie na powierzchni 250 ha, zlokalizowane w strefie rolno-przemysłowej obejmującej powierzchnię ok. 800 ha, w której utworzono 30 tys. miejsc pracy, realizuje ok. 30% krajowych i 50% międzynarodowych przewozów intermodalnych [9].

3. ZAŁOŻENIA KONCEPCJI JEDNOLITEGO PLANU ROZWOJU STYMULUJĄCEGO WZROST PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH

Sporządzony przegląd dokumentów krajowych oraz analiza wybranych przykładów z krajów Unii Europejskiej pozwalają stworzyć następujące założenia koncepcji jednolitego planu rozwoju stymulującego wzrost przewozów intermodalnych.

- Poszczególne województwa są na bardzo zróżnicowanym etapie prac związanych z aktualizacją Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Województwem, którego prace są najbardziej zaawansowane jest woj. Pomorskie, które zakończyło już prace (włączając w to opiniowanie Planu przez władze lokalne oraz sąsiednie województwa). Obecnie Plan jest na etapie akceptacji przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Część województw nie przystąpiło jeszcze do aktualizacji starych planów (np. woj. Podkarpackie, Podlaskie).
- Brak jest spójnego prawodawstwa, które precyzyjnie określało by warunki na jakich ma być przeprowadzona aktualizacja Planów Zagospodarowania Przestrzennego. W rozmowach Urzędach Marszałkowskich spotkaliśmy się z różnymi opiniami w tym temacie tzn. co do konieczności i czasu realizacji prac aktualizacyjnych.
- Brak jest Rządowego dokumentu dotyczącego Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, co uniemożliwia ostateczną akceptację Wojewódzkich Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Prac nad KPZK ciągle trwają.
- W trakcie prowadzonych analiz zauważono duże dysproporcje w zakresie tworzenia planów rozwoju oraz usprawnienia transportu pasażerskiego jak i towarowego. Główne działania urzędników koncentrują się przewozach pasażerskich. Sytuację tą bardzo dobrze odzwierciedla stwierdzenie „Towary nie głosują”, co sugeruje konieczność priorytetowego traktowania transportu pasażerskiego, pomimo faktu, iż w większości przypadków liniowa infrastruktura jest identyczna zarówno dla pasażerów jak i towarów. Zatem nie jest wskazana koncentracja wyłącznie na przewozach pasażerskich.
- W zidentyfikowanych dokumentach (wojewódzkie Plany Zagospodarowania Przestrzennego) zauważono błędną interpretację pojęcia „centrum logistyczne”. Najczęściej pod tym pojęciem identyfikuje się obszar przeznaczony pod aktywizację gospodarczą, z przeznaczeniem na funkcje logistyczne. W związku z tym należy także ujednolicić stosowane pojęcia.
- Doświadczenia realizacyjne sieci centrów logistycznych w innych państwach pokazują, że planowanie jest niezbędnym elementem powodzenia realizacji. Dokument planistyczny musi mieć wysoką rangę, być realny i posiadać wsparcie w postaci rządowego programu budowy centrów logistycznych wraz z środkami finansowymi na jego realizację.

4. WNIOSKI

Przewozy intermodalne stają się także coraz bardziej atrakcyjne z punktu widzenia minimalizacji kosztów dla przedsiębiorstw, które korzystają z usług firm transportowych.

Jak pokazują analizy prowadzone przez Instytut Logistyki i Magazynowania koszt przewozu 1 kontenera 40' na trasie z polskich portów morskich do obiektów magazynowych w centrum (Warszawa, Łódź) może być nawet o 10% tańszy niż w przypadku przewozów realizowanych transportem drogowym [2, 3]. Niemniej należy także pamiętać, iż cena jest jedynie jednym i to jak wskazują badania, nie najważniejszym czynnikiem decydującym o wyborze gałęzi transportu [4, 5]. Istnieje szereg innych, nie związanych z kosztami, elementów wpływających na większe wykorzystanie transportu intermodalnego. Jednym z kluczowych jest właśnie rola władz publicznych w współtworzeniu efektywnej liniowej i punktowej infrastruktury transportowej wspierającej zarówno transport pasażerski jak i towarowy.

Bibliografia

1. Hajdul M.: Racjonalizacja systemów transportowych przedsiębiorstw szansą na zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych w Wielkopolsce, *Logistyka* 4/2007.
2. Hajdul M., Model zintegrowanego systemu przewozów multimodalnych ładunków zjednostkowanych, w. Europa-Azja. Gospodarka, transport, red. Mindur L., Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007.
3. Hajdul M., Fechner I., Kubiak P.: Przewozy intermodalne – realne korzyści dla firm oraz użytkowników dróg, *Logistyka* 2/2008, s. 27-30.
4. Hajdul M., Rydzkowski W., Analiza wpływu zróżnicowania stawek za dostęp do infrastruktury transportowej na rozwój przewozów intermodalnych, *Logistyka* 4/2009, s. 32-36.
5. Hajdul M., Rydzkowski W., Factors influencing modal split and construction of intermodal chains, w. Innovative perspective of transport and logistics, red. Burnewicz J., Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.
6. Komisja Wspólnot Europejskich. KOM(2006) 336 - Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów (28-6-2006).
7. Komisja Wspólnot Europejskich. COM(2006) 314 - Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.. Komunikat Komisji Dla Rady i Parlamentu Europejskiego: 4 (22-6-2006).
8. Liberadzki B., Mindur L.: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, 2006.
9. Mindur L. (red.), Współczesne technologie transportowe, Politechnika Radomska, Warszawa 2002.
10. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.): Transport, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
11. Fechner I. Centra logistyczne w Europie LOGISTICS 2004 19-21.05.2004 Poznań.
12. www.different-project.org

CONCEPT OF UNIFORM REGIONAL DEVELOPMENT PLAN AS A CHANCE TO INCREASE OF INTERMODAL TRANSPORT IN POLAND

Abstract: Reduction of congestion, through usage of alternative to road modes of transport, is one of the priorities of European transport Policy published in such documents as: White Paper (2001), Keep Europe Moving (2006), Logistics: Keep Freight Moving (2007), Greening Transport (2008), Maritime Transport Strategy 2018 (2009) and Future of transport (2009). In this article role of public authorities in creation of efficient transport infrastructure for intermodal haulages are presented.

Keywords: intermodal transport, transport infrastructure, regional development plan, competitiveness of enterprises