



Henryk Zielaskiewicz
Dyrektor Biura Analiz Nieruchomości
i Projektów Logistycznych PKP SA
Polskie Towarzystwo Logistyczne



Agnieszka Gniadek
Naczelnik Wydziału ds. Analiz
Rynku Nieruchomości i Rynku TSL
PKP SA

ROZWÓJ USŁUG LOGISTYCZNYCH W KOLEJOWYM TRANSPORCIE TOWARÓW

szansą na odzyskanie rynku

Mając na uwadze korzystne tendencje wzrostu przedunków w naszych portach oraz coraz większe zatłoczenie dróg, wydaje się uzasadnione, aby na kierunku północ-południe w większym – niż obecnie – stopniu wykorzystywać transport kolejowy. Wydatki poniesione na ewentualną modernizację linii kolejowych czy też modernizację lub budowę nowych terminali, są nieporównywalnie niższe do tych, jakie trzeba byłoby ponieść na dostosowanie i budowę nowych dróg, mogących zapewnić właściwą obsługę transportową naszych portów. Nie bez znaczenia jest również ochrona naszego środowiska naturalnego.

Rozwój transportu kolejowego jest możliwy dzięki inwestycjom, a więc zarówno dzięki modernizacji istniejącej już infrastruktury, jak i budowie nowych obiektów. Inwestycje infrastrukturalne powinny wyprzedzać potrzeby transportowe. Wynika to m.in. z długiego okresu powstawania nowych obiektów infrastrukturalnych. Wzdłuż nowoczesnej i dostosowanej do potrzeb infrastruktury liniowej oraz węzłów transportowych powstają nowe obiekty infrastruktury logistycznej, takie jak centra magazynowe, zakłady przemysłowe czy obszary gospodarczo-usługowe.

Rozwinięty i sprawny transport jest więc warunkiem i czynnikiem dynamizującym wzrost gospodarczy. Miejsce poszczególnych gałęzi w systemie transportowym naszego kraju powinno wyznaczać: z jednej strony wielkość potrzeb gospodarki i społeczeństwa oraz wydolność istniejącej infrastruktury każdego rodzaju transportu – z drugiej zaś strony świadome kształtowanie potencjałów infrastrukturalnych, znajdujące odbicie w strukturze gałęziowej transportu, co przekłada się na udziały w rynku transportowym.

Zgodnie z popularną definicją, sformułowaną przez Lucjana Hoffmana, system transportowy definiuje całokształt zagadnień technicznych, organizacyjnych, ekonomicznych i prawnych, które występują w procesie współdziałania poszczególnych gałęzi transportu i określają charakter głównych zależności oraz związków pomiędzy transportem a innymi dziedzinami gospodarki narodowej¹.

¹ Por. L. Hofman, *Ekonomika żeglugi śródlądowej*, Gdynia 1968, s. 7; L. Hofman, W. Went, *Ekonomika i organizacja żeglugi śródlądowej*, cz. I, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1979, s. 20.

Inwestycje infrastrukturalne powinny wyprzedzać potrzeby transportowe, co wynika z długiego okresu powstawania nowych obiektów.

W takim rozumieniu każda czynna infrastruktura transportowa jest częścią większego systemu, co nie oznacza, iż każda nowa inwestycja infrastrukturalna jest niezbędna, a jej harmonogram i miejsce realizacji jest dostosowany do aktualnych potrzeb. Przede wszystkim należy dokładać starań, żeby realizowane inwestycje:

- wpisywały się w postulaty zrównoważonego wzrostu gospodarczego
- były ukierunkowane na likwidację wąskich gardeł w przepływie ładunków
- prowadziły do znacznego usprawnienia przepustowości całych ciągów komunikacyjnych lub efektywnego skrócenia czasu przepływu towarów na całych trasach przewozu
- zapewniały interoperacyjność pomiędzy polskim systemem transportowym, a jego odpowiednikami w krajach ościennych, w tym zwłaszcza w krajach Unii Europejskiej
- były zsynchronizowane w czasie i przestrzeni zewnętrznie i wewnętrznie – tj. żeby współgrały z innymi inwestycjami w ciągach komunikacyjnych.

Przy podejmowaniu decyzji o kierunkach rozwoju systemu transportowego kraju należy również uwzględniać zarówno uwarunkowania ekonomiczne i technologiczne, jak i ochronę środowiska naturalnego, które jest najwyższym dobrem człowieka. Ważnym czynnikiem są też ogólnospołeczne koszty funkcjonowania poszczególnych gałęzi transportu w systemie transportowym kraju, co ma wpływ na gospodarkę. Przy wyborze powinniśmy brać pod uwagę wszystkie koszty (również te zewnętrzne) oraz efekty – zarówno krótko-, jak i długookresowe. Tak więc polityka transportowa powinna być procesem dokonywania społecznego wyboru przedsięwzięć z zakresu funkcjonowania i rozwoju transportu, z punktu widzenia różnych kryteriów (np. wpływu na środowisko, efektywności przedsięwzięć transportowych, czy też metod prowadzenia działalności transportowej).

Po przemianie ustrojowej w naszym kraju obserwujemy dynamiczny rozwój usług o charakterze logistycznym. Powstają nowe centra magazynowe wokół największych aglomeracji. Niestety, wraz ze zmianami ustrojowymi w przewozach rzeczy nastąpił też znaczny rozwój transportu samochodowego. Transport samochodowy, który nie ponosi wszystkich opłat za korzystanie z infrastruktury liniowej, zdominował rynek transportu towarowego w naszym kraju. Obecne uwarunkowania jego funkcjonowania spowodowały, iż w dużej ilości relacji i segmentach ładunków jest on znacznie tańszy od gałęzi transportu uważanych za bardziej przyjazne środowisku naturalnemu. Istotnym elementem jest kształtowanie stawek dostępu do infrastruktury, gdzie transport kolejowy i transport wodny śródlądowy

ponosi koszty za każdy tonokilometr przetransportowanego ładunku, natomiast transport samochodowy jest obciążony jedynie opłatami za użytkowanie tylko niewielkiej części infrastruktury drogowej w naszym kraju. Na obecny kształt rynku przewozu towarów z pewnością wpływ ma znacząca poprawa stanu istniejących dróg oraz budowa nowych, w tym ekspresowych i autostrad. Modernizacji sieci drogowej nadano priorytetowe znaczenie, gdyż takie były oczekiwania społeczne. Stan infrastruktury transportu kolejowego przez długie lata był marginalizowany. W okresie dynamicznego rozwoju dróg likwidacji ulegały linie kolejowe. Ostatnie kilka dekad to też duża preferencja rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Takie podejście wynikało z faktu, iż w okresie po drugiej wojnie światowej stał się on istotnym ogniwem rozwoju całej gospodarki. Transport drogowy nie ponosił i nie ponosi wszystkich kosztów swojego funkcjonowania, które pokrywały i nadal pokrywają budżety państw, a więc były one i są nadal przenoszone przez całe społeczeństwa. Niskie koszty funkcjonowania oraz duża rywalizacja wewnątrzgałęziowa transportu samochodowego znalazła swoje odzwierciedlenie w niskich opłatach za realizację usług, co z kolei przetożyło się na znaczącą przewagę konkurencyjną w stosunku do transportu kolejowego.

W większości przypadków koszt jest decydującym czynnikiem mającym wpływ na wybór środków transportowych, nawet jeżeli w procesie podejmowania decyzji stosuje się połączenie kilku czynników. Brana jest także pod uwagę efektywność kompletnych łańcuchów transportowych, tj. wydajność w transporcie na duże odległości, wydajność na krótkie odległości, obsługa/przetładunek, magazynowanie. Sprawność danego systemu transportu w przewozach może dotyczyć różnych aspektów, np.: harmonizacji standardów oraz czynników interoperacyjności lub konsolidacji przepływów dla lepszego wykorzystania potencjału. Jakość, bezpieczeństwo i szybkość ma duże znaczenie przy przewozie towarów o wysokim stopniu przetworzenia, a więc najczęściej i drogich. Środki finansowe są zamrożone w towarze do czasu kiedy trafi on do klienta, który za towar zapłaci. Jednak i tu odgrywa rolę ogólny efekt ekonomiczny. Obecnie jednak w większości przypadków cena jest decydującym czynnikiem wyboru środków transportowych.

Praktycznie od kilku lat, na skutek wyraźnych założeń Unii Europejskiej, na infrastrukturę kolejową zostały przeznaczone znaczne środki finansowe. W obecnej perspektywie finansowej na lata 2014-2020 (z okresem ostatecznego rozliczenia do roku 2023) przeznaczono na to ponad 66 mld zł. Pieniądze te są zasadniczo kierowane na modernizację i rewitalizację kolejowej infrastruktury liniowej. Dla rozwoju kolejowych przewozów towarowych wymagany jest równomierny rozwój całej sieci kolejowej,

Polityka transportowa powinna być procesem dokonywania społecznego wyboru przedsięwzięć z zakresu funkcjonowania i rozwoju transportu, z punktu widzenia różnych kryteriów.

Transport samochodowy zdominował rynek transportu towarowego w naszym kraju, a nie ponosi wszystkich opłat za korzystanie z infrastruktury liniowej.

Stan infrastruktury transportu kolejowego przez długie lata był marginalizowany

Na infrastrukturę kolejową w Polsce na lata 2014-2020 przeznaczono ponad 66 mld zł.

Rolę zasadniczych węzłów sieci powinny stanowić duże centrale logistyczne o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym.

w tym infrastruktury punktowej, oraz wszelkiego typu miejsc za- i wyładunkowych – od najprostszych organizacyjnie i technicznie (jakimi są ogólnodostępne punkty ładunkowe), poprzez wymagające większego zaangażowania technicznego i organizacyjnego (jakimi są terminale konwencjonalne i intermodalne), aż do największych (jakimi są terminale typu Railport, czyli punkty koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych oraz centra logistyczne, w których oprócz usług przeładunkowych świadczone są wyspecjalizowane usługi magazynowe czy też dodatkowe prace około produkcyjne). Rolę zasadniczych węzłów sieci powinny stanowić duże centrale logistyczne o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym.

Towarowy transport kolejowy zbyt późno dostrzegł przemiany zachodzące w procesach obsługi logistycznej klientów, co było jedną z przyczyn spadku jego udziału w rynku.

Towarowy transport kolejowy zbyt późno dostrzegł przemiany zachodzące w procesach obsługi logistycznej klientów, co stało się jedną z przyczyn spadku jego udziału w rynku. Zgodnie z zaleceniami polityki transportowej UE (zawartymi w Białej Księdze), transport kolejowy ma zwiększyć istotnie swój udział w rynku. Uznawane za ekologiczne formy transportu do roku 2030 powinny przejąć 30% przewozów towarowych na odległość powyżej 300 km. Obecny udział w rynku transportowym kolei i żeglugi śródlądowej nie nastraja optymistycznie w zakresie możliwości osiągnięcia celów polityki transportowej Wspólnoty. Procentowy udział przewozów towarów w naszym kraju przedstawiają tabele 1 i 2.

UE: ekologiczne formy transportu do 2030 r. powinny przejąć 30% przewozów towarowych na odległość powyżej 300 km.

Transport wodny śródlądowy, biorąc pod uwagę jego udział w rynku, praktycznie nie istnieje, a jego odbudowanie zajmie długie lata i pochłonie bardzo duże środki finansowe. Ten rodzaj transportu jeszcze bardziej ucierpiał, niż transport kolejowy w wyniku niekontrolowanego rozwoju, a zarazem preferowania transportu samochodowego. Degradacji uległa infrastruktura portowa oraz infrastruktura towarzysząca, taka jak stacje obsługujące porty śródlądowe. Brak polityki transportowej w czasach poprzednich ekip rządzących jeszcze długo będzie odczuwalny w systemie transportowym naszego kraju.

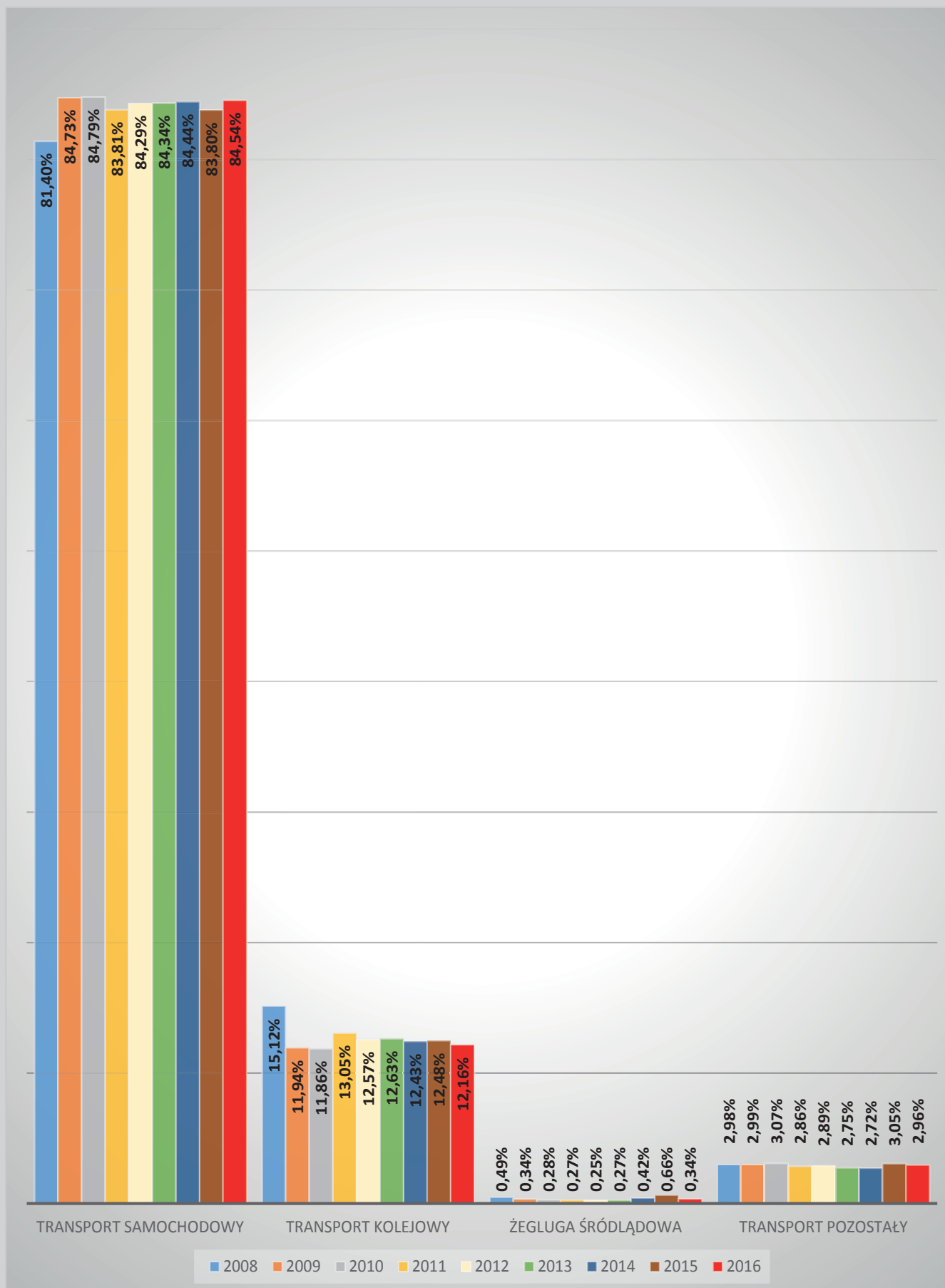
Być może narażeni będziemy na sankcje finansowe, np. za zbyt dużą emisję spalin. Należy mieć na uwadze, iż usługa przewozowa to nie tylko wagony i środki trakcyjne oraz przyjęta organizacja, ale i infrastruktura, od jakości której zależy jakość procesu przewozowego. Trzeba o tym pamiętać definiując poziom usługi. Zarządzane według standardów międzynarodowych przedsiębiorstwo transportowe i spedycyjne powinno podejmować ciągłe działania zmierzające do bieżącego dostosowywania się do wymogów rynku transportowego, spedycyjnego i logistycznego. Jednym z głównych „narzędzi poznawania” trendów rynkowych jest stała ocena poziomu zadowolenia klientów ze świadczonych usług. Istota poznania reakcji klienta na zmiany rynku usług

Prędkość handlowa pociągu towarowego w Polsce to ok. 25 km/h (w Niemczech ponad 50 km/h), a w przewozach jednostek intermodalnych – 36 km/h.

leży w bieżącej współpracy z klientem m.in. poprzez: wymianę poglądów dotyczących oczekiwań klientów w stosunku do czasu przewozu ładunków, niezawodności dostawy, ceny, miejsca dostawy itp., prowadzenie ankietyzacji, analizę reklamacji, analizę otoczenia w jakim działa firma. Dla zahamowania spadkowej tendencji udziału w rynku transportowym kolejowych przewozów towarowych nie wystarczy rozwijać tylko przewozy intermodalne, co niewątpliwie jest ważne. Segment przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym stanowi najbardziej zaawansowane rozwiązania logistyczne. Ich udział w rynku ogółu przewozów kolejowych w naszym kraju, mierzony pracą przewozową, w roku 2016 wyniósł 5,77% w przewiezionej masie i 8,77% w wykonanej pracy przewozowej, natomiast w 2017 roku wielkości te wynosiły odpowiednio: w przewiezionej masie – 6,12%, a w pracy przewozowej – 9,87%. Udział przewozu jednostek intermodalnych, wyrażony zarówno w przewiezionej masie jak i w pracy przewozowej, jest niewielki do średniej unijnej, a w stosunku do takich krajów jak Austria, Niemcy czy Włochy pozostajemy w tzw. „ogonie” Europy. Aby zmienić tę sytuację należy sukcesywnie zwiększać rolę transportu kolejowego w Polsce poprzez konsekwentną poprawę infrastruktury kolejowej i wynikający z tych działań wzrost średniej prędkości handlowej, która aktualnie w Polsce wynosi około 25 km/h. Trochę wyższe średnie szybkości uzyskujemy przy przewozach jednostek intermodalnych, które wynoszą 36 km/h. Dla porównania, prędkość handlowa pociągów towarowych np. w Niemczech wynosi ponad 50 km/h. Obecnie dużą dynamiką wzrostu charakteryzuje się w Polsce transport intermodalny, jednak w porównaniu z europejskimi krajami, takimi jak np. Francja, Niemcy czy Austria – w których udział intermodalu stanowi od ponad 26% do około 40% wolumenu przewozów – pozostało nam jeszcze wiele do zrobienia. Dlatego też kolejnym działaniem powinno być zwiększenie konteneryzacji ładunków oraz zaangażowanie w rozwój sieci terminali lądowych i morskich z jednoczesnym lepszym wykorzystaniem korytarzy handlowych: wschód-zachód i północ-południe. Potrzebne są również inwestycje w infrastrukturę kolejową na naszej granicy wschodniej z uwagi na ograniczony poziom „mocy przerobowych” stacji granicznych.

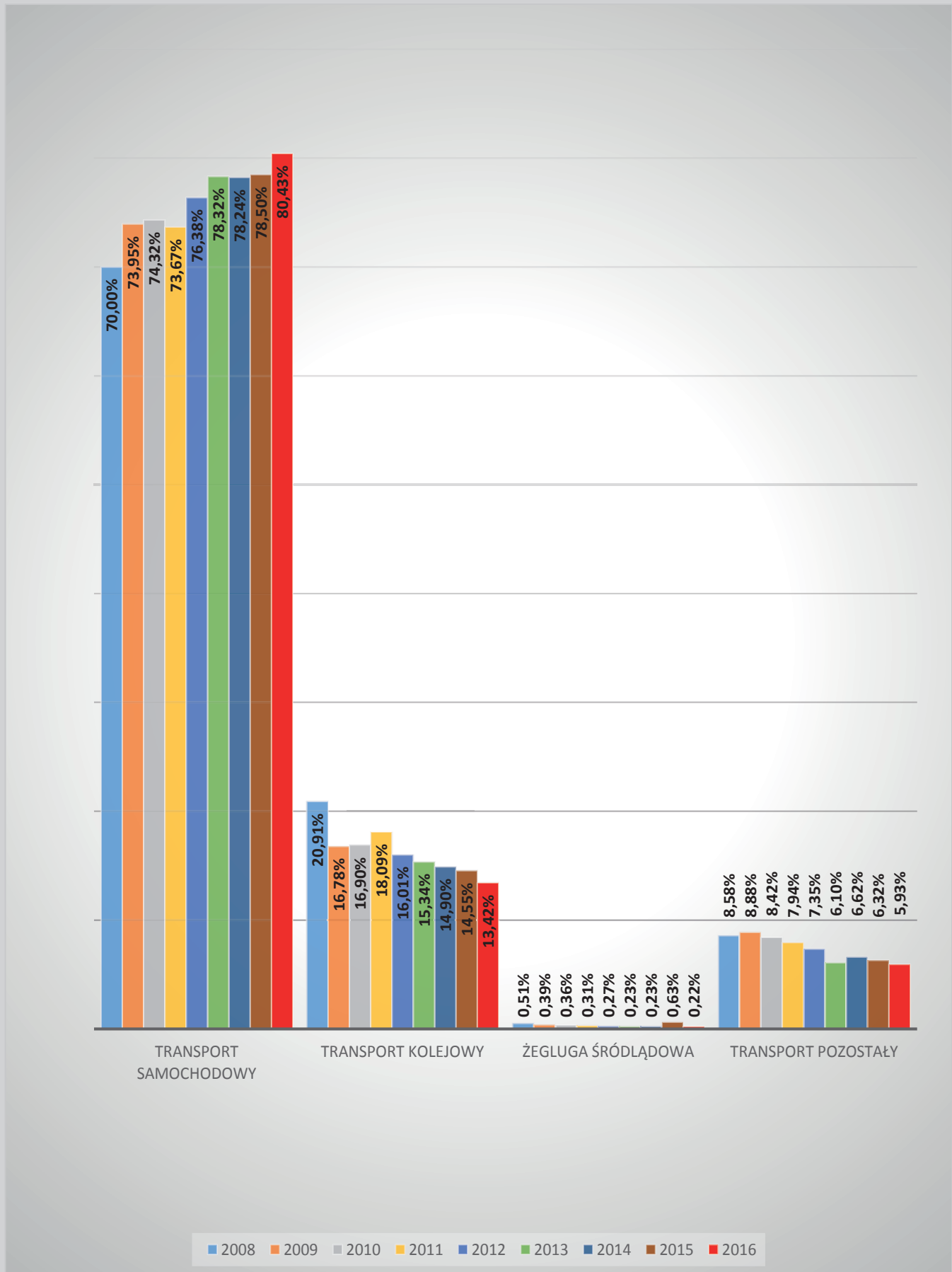
Należy także pamiętać, że po wielu pracach prowadzonych obecnie w obszarze infrastruktury kolejowej w naszym kraju, przewoźnicy – aby zadbać o swoją konkurencyjność na rynku przewozów towarowych – będą musieli zainwestować w zakup nowego taboru, szczególnie większej liczby lokomotyw wielosystemowych oraz specjalistycznych wagonów, w tym do przewozu jednostek intermodalnych. Ważnym elementem wydaje się rozwój, a zarazem wsparcie przesyłek przewożonych w pojedynczych wagonach, czyli tzw. przesyłek rozproszonych.

Tab. 1. Zmiany w udziałach rynkowych transportu lądowego według przewiezionej masy ładunków w latach 2008 – 2016.



Źródło: opracowanie PKP SA w oparciu o dane GUS.

Tab. 2. Zmiany w udziałach rynkowych transportu lądowego według pracy przewozowej w latach 2008–2016.



Źródło: opracowanie PKP SA w oparciu o dane GUS.

Z uwagi na relatywnie duże koszty utrzymania bocznic, wielu dotychczasowych klientów, nadających po kilka, a nawet kilkanaście wagonów dziennie, zamykała i nadal zamyka swoje bocznice przechodząc na transport drogowy, ponieważ koszty dostępu do infrastruktury drogowej są bardzo niskie. W roku 2001 w sieci kolejowej było ponad 2000 różnej wielkości bocznic kolejowych; w chwili obecnej jest ich ok. 1100.

Dla odbudowy roli transportu kolejowego niezbędne jest też przekształcenie transportu kolejowego w zakresie świadczenia usług z przedsiębiorstw typowo przewozowych, świadczących niewielki zakres usług logistycznych, w przedsiębiorstwa logistyczne, gdzie funkcje transportowe są ważnym ogniwem tworzonych łańcuchów dostaw, ale nie podstawowym. Skuteczne i efektywne kierowanie łańcuchami dostaw wymaga zastosowania nowych rozwiązań organizacyjnych i nowych technologii wspomagania informatycznego tych procesów. Największe szanse osiągnięcia sukcesu w tym zakresie stwarzają logistyczne koncepcje zarządzania, w których istotne znaczenie ma odpowiednie wykorzystanie techniki,

informatyki oraz ekonomii. Narastająca konkurencja na rynku usług transportowych powoduje, iż coraz większego znaczenia nabierają zagadnienia poziomu obsługi dostaw pod względem jakości, niezawodności, szybkości oraz ceny. Kompleksowym podejściem do wszystkich działań w tym zakresie zajmuje się logistyka, którą można traktować jako zintegrowany system kształtowania i kontroli procesów fizycznego przepływu towarów oraz ich informacyjnych uwarunkowań, zmierzających do osiągnięcia możliwie najkorzystniejszych relacji pomiędzy poziomem świadczonych usług (poziomem obsługi), a poziomem i strukturą związanych z tym kosztów.

Rozwój usług logistycznych w transporcie kolejowym jest szansą na zwiększenie udziału tej gałęzi transportu w rynku transportowym. Wskazane jest aby usługi logistyczne rozwijały się na różnych płaszczyznach, zarówno z wykorzystaniem obecnego potencjału spółek świadczących usługi przewozowe i spedycyjne, jak i w zakresie obsługi terminali konwencjonalnych oraz intermodalnych, a także poprzez tworzenie nowych usług integrujących procesy logistyczne i zarządzanie nimi.