



KOLEJOWE PRZEWOZY TOWAROWE I USŁUGI LOGISTYCZNE: RAZEM CZY OSOBNO?



Fot. J. Dyduch

Janusz Dyduch¹

Uniwersytet Technologiczno-
-Humanistyczny w Radomiu
Stowarzyszenie Inżynierów
i Techników Komunikacji RP



Fot. H. Zielaskiewicz

Henryk Zielaskiewicz²

Polskie Towarzystwo
Logistyczne
Stowarzyszenie Inżynierów
i Techników Komunikacji RP

W ostatnich latach wiele uwagi poświęca się logistyce jako części działalności pozwalającej znacząco wpłynąć na obniżenie kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw i całej gospodarki. Sprawnie przeprowadzone procesy logistyczne, zarówno w fazie zaopatrzenia przedsiębiorstwa w komponenty i surowiec, jak i w czasie produkcji oraz na etapie dostarczenia produktu do klienta, wpływają na powodzenie ich funkcjonowania.

Mając na uwadze, iż różne formy transportu w logistyce zajmują ok. 70-80% zachodzących procesów, a prawidłowe zarządzanie przepływami towarów ma duże znaczenie, tak ważna jest jego odpowiednia forma i organizacja. Może on mieć różne formy – począwszy od transportu wewnątrzzakładowego w procesach produkcji, poprzez transport pomiędzy centrami logistycznymi na duże odległości, czy tzw. odwozowo-dowozowy na ostatniej mili. Właściwie zorganizowane procesy transportowo-magazynowe są ważnym elementem walki konkurencyjnej pomiędzy dużymi przedsiębiorstwami na międzynarodowym rynku.

Logistyka wymaga sprawnych systemów transportowych, w których występuje równowaga ilościowa i jakościowa, a więc pełna synergia infrastruktury linio-

wej i punktowej oraz poruszających się po niej środków transportu i przyjętej organizacji. Prawidłowo funkcjonujące łańcuchy dostaw mają wpływ na obniżenie finalnych kosztów nie tylko produkcji, ale też dostawy gotowego wyrobu do finalnego klienta. Wyjaśniając w sposób bardzo uproszczony znaczenie procesów logistycznych można powiedzieć, że są one częścią działalności gospodarczej, dotyczącej przemieszczania (przepływu) wszelkich materiałów i informacji o nich, w celu zapewnienia ich dostępności oraz zarządzania tymi procesami. Działania logistyczne w budowaniu łańcuchów dostaw pojmowane są jako złożony system, mogący być podzielony na etapy, w których łatwo wyłonić poszczególne ogniwa.

Warunkiem powodzenia funkcjonowania łańcuchów dostaw jest stworzenie spójnej organizacji, której części przyczyniają się do powodzenia całości. Gospodarka rynkowa i ostra walka konkurencyjna pomiędzy firmami logistycznymi wymusiły dużą orientację na klienta, co wiąże się z zapewnieniem kompleksowej obsługi. Wykonawcą tych zadań są przedsiębiorstwa logistyczne i nowoczesne firmy transportowe, które oprócz podstawowej działalności coraz szerzej zajmują się usługami logistycznymi.

Różne formy transportu w logistyce zajmują ok. 70-80% zachodzących procesów.

¹ Prof. dr hab. inż. J. Dyduch jest Prezesem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

² Mgr inż. H. Zielaskiewicz jest Przewodniczącym Krajowej Sekcji Transportu Intermodalnego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Koordinacja transportu z użyciem różnych jego gałęzi wymaga znajomości wielu przepisów.

Sprawność transportu i minimalizacja jego kosztów decyduje o wyborze gałęzi transportu przez organizatora przewozów.

Transport samochodowy ma większą elastyczność od innych gałęzi transportu.

W rozwiniętych gospodarkach rozwijają się usługi logistyczne obsługujące przewozy drobnicy.

Wraz z rozwojem środków transportu, ich zasięgu, prędkości i zdolności przewozowych oraz szybkości przepływu informacji, pojawiły się łańcuchy transportowe wykorzystujące więcej, niż jeden środek transportu na całej drodze przewozu towaru. Określono je mianem przewozów kombinowanych (dobrym przykładem jest połączenie przewozu kolejowego i samochodowego, w którym jednostka ładunkowa na zasadniczej części trasy przewożona jest między terminalami przez kolej, a jej dowóz i odwóz odbywa się transportem drogowym) czy właśnie multimodalnych w podobnym zestawieniu³. Konieczność koordynacji przebiegu transportu z użyciem dwóch lub więcej gałęzi transportu nakłada na organizatora szeroki wachlarz zadań, a więc i konieczności znajomości szeregu przepisów. Z transportem multimodalnym mamy najczęściej do czynienia w przypadku kompleksowych usług logistycznych.

Obecnie możemy obserwować proces stopniowego przekształcania się przedsiębiorstw spedycyjnych i przewozowych w zakresie wykonywanej obsługi klienta. Szereg z nich z podstawowego profilu swojej działalności (samych przewozów, czy organizowania w imieniu klienta procesu przewozowego, ubezpieczenia, przygotowania dokumentacji przewozowej oraz jej obiegu i obsługi celnej), stopniowo przechodzi do coraz bardziej zaawansowanych usług – poprzez tworzenie własnych terminali przeładunkowych, czy inwestowaniu w środki transportowe. Takie przekształcanie wiąże się z koniecznością poniesienia istotnych nakładów finansowych, lecz przynosi też wymierne korzyści finansowe, szczególnie przy przewozach specjalistycznych czy transporcie kontenerów. W miarę rozwoju usług spedycyjnych ich zakres jest coraz większy i – w wielu przypadkach – zaczyna zbliżać się do zakresu usług świadczonych przez przedsiębiorstwa logistyczne. Oczywiście brakuje tutaj jeszcze kilku podstawowych elementów, jakimi są np.: zarządzanie magazynami, zarządzanie zapasami, zarządzanie przepływem informacji w imieniu klienta itp. Jednakże zakres kompleksowości rośnie.

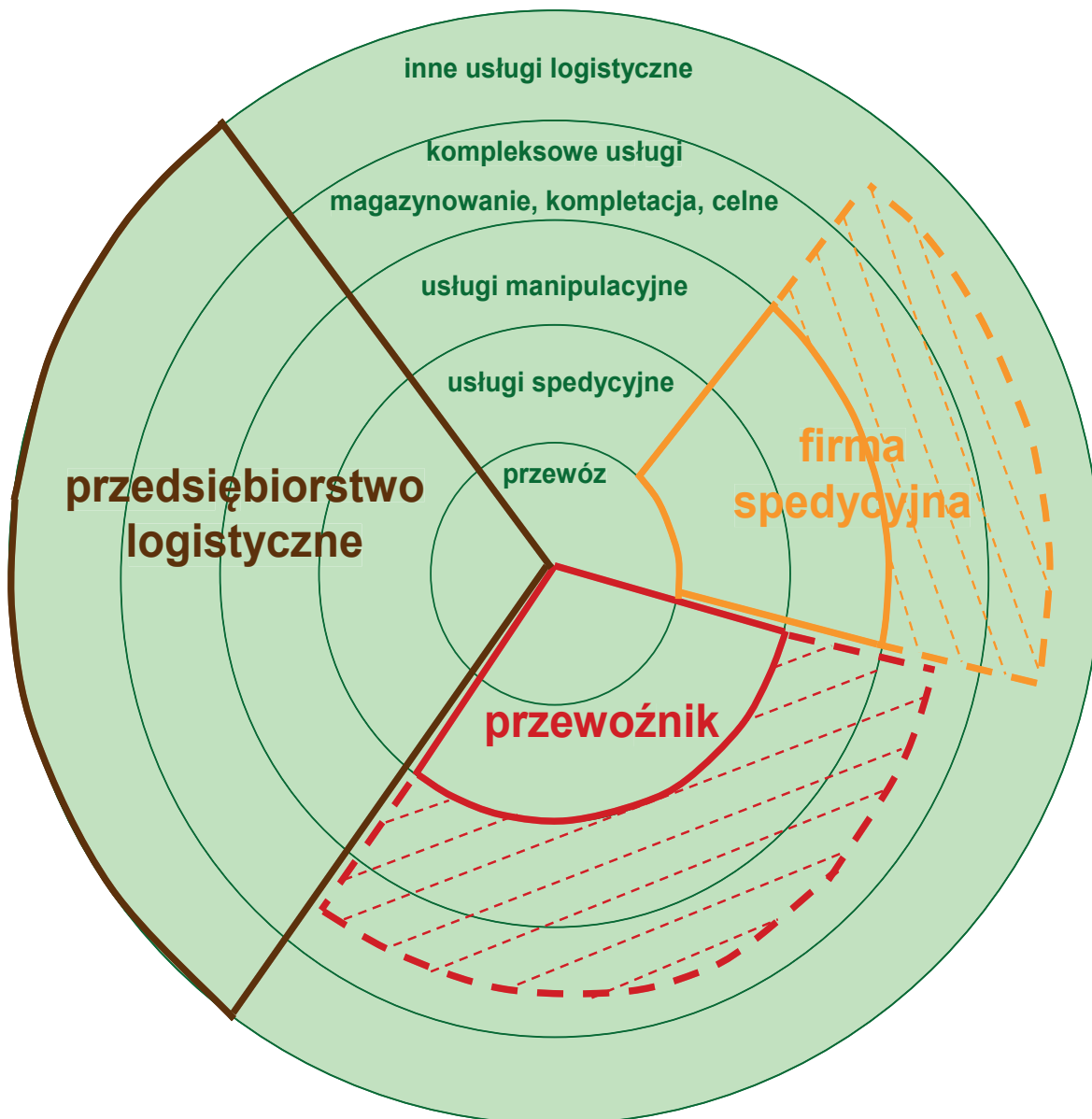
Analizując wskazane zjawiska wśród przedsiębiorstw przewozowych oraz spedycyjnych, ich wzajemne relacje w procesie tworzenia łańcuchów logistycznych, można uznać w dzisiejszych czasach, iż ich usługi stają się coraz bardziej cenne, wręcz często niezbędne – zarówno dla przedsiębiorstw transportowych, jak i klientów. Podstawowe usługi spedycyjnych stanowią najczęściej ich kluczowy obszar działalności (*core business*), co sprawia, iż pozostali uczestnicy w łańcuchu logistycznym mogą mieć większą pewność, że dane zadania będą realizowane na odpowiednim poziomie jakości i przy akcepto-

wanej cenie. Jedną z najważniejszych zalet przedsiębiorstw spedycyjnych dla firm transportowych jest to, iż mogą one stanowić dodatkowy aktywny kanał dystrybucji ich usług, uzupełniony o inne usługi. Natomiast klienci wybierając danego organizatora procesu logistycznego kierują się zwykle możliwością zorganizowania swoich łańcuchów dostaw na zasadach tzw. one stop shop (tj. uzyskania pełnego portfolio usług w obrębie jednej firmy czy danego punktu obsługi), przy częstym przejęciu odpowiedzialności za właściwą realizację oczekiwanych zadań, jak również przy optymalnym doborze jakości, zakresu oraz ceny usług przez spedytorów.

Jeśli mają zostać spełnione wymagania klienta co do ilości, terminu, i wielu przypadkach utrzymania jakości produktów, to niewątpliwie znaczną część odpowiedzialności za logistyczny system dostaw przejmuje transport, który stanowi jeden z najistotniejszych czynników technicznej infrastruktury w procesach logistycznych. Dwa istotne aspekty, tj. sprawny przepływ produktów w sferze transportu oraz minimalizacji kosztów tych przepływów mogą decydować o wyborze gałęzi transportu przez przedsiębiorstwo organizujące przewóz. Kompleksowość obsługi o odpowiednim standardzie przy akceptowalnej cenie, wpływające w konsekwencji na zadowolenie klienta, dla wielu przedsiębiorstw logistycznych staje się jedną z podstaw długofalowej strategii. W procesach logistycznych ważnym elementem jest elastyczność działań dostosowanych do potrzeb klienta. Obecne uwarunkowania rynkowe, dążenie do minimalizacji zapasów, zgodnie z zasadą *Just in Time* (dokładnie na czas), prowadzą do konieczności coraz precyzyjniej działających systemów logistycznych. Należy mieć na uwadze, iż tylko szybko rotujący pieniądź przynosi spodziewane zyski, a w okresie zamrożenia w towarze, np. podczas transportu czy magazynowania, nie generuje przychodu. Jest to zarazem związane z koniecznością efektywnego podejścia do rozwiązywania problemów logistycznych w sferze zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji.

Mając na uwadze procesy transportowe i wykorzystywane w nich rodzaje środków transportu, wiadać od razu, że transport samochodowy cechuje się większą elastycznością od innych. Ta gałąź transportu bardzo szybko dostosowała się do nowych wymagań rynku, dotyczących budowania łańcuchów dostaw. Sprzyjającym czynnikiem był fakt, iż ostatnie kilka dekad to duża preferencja rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Takie podejście było wynikiem tego, że 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 od po-

³ Sikorski P.M., *Ile morza w spedycji?*, Europa Business, Warszawa, 02.1999.



Rys. 1. Ogólny zakres usług firm spedycyjnych oraz przewozowych i tendencje do ich zmian na tle przedsiębiorstw logistycznych.
 Źródło: opracowanie własne na podst.: H. Zielaskiewicz, *Spedycja w okresie przemian na rynku kolejowych przewozów towarowych*, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2009.

czątku funkcjonowania pokrywają budżety państw, a więc przenoszone są na całe społeczeństwa. Z kolei transport kolejowy ponosi znacznie większe koszty korzystania z infrastruktury transportowej, gdyż obciążany jest za każdy kilometr przejechanej trasy. Jednak, aby kolej była konkurencyjna, musi oferować standardy usług podobne do transportu samochodowego w zakresie szybkości realizacji zleceń i elastyczności, korzystając z dodatkowego atutu, jakim jest unikanie kongestii występującej na drogach. Do tego potrzebna jest nie tylko dobrej jakości infrastruktura liniowa, ale odpowiednia organizacja i środki taborowe (trakcyjne i wagonowe), jak również infrastruktura wsparcia logistycznego: terminale intermodalne, punkty koncentracji prac przeladunkowych i usług logistycznych oraz centra

logistyczne. Bez rozszerzenia działalności na świadczenie usług logistycznych nie uda się pozyskać nowych klientów.

W wysoko rozwiniętych gospodarkach rozwijają się usługi logistyczne obsługujące szeroko rozumiane przewozy drobnicy. Przemiany w tym kierunku obserwujemy również w Polsce, gdzie dominują małe partie ładunków i przewozy kontenerów. Niestety polska kolej, pomimo licznych hasłał przekształcania się w operatora logistycznego, wybiera scenariusze, w których dominują przewozy masowe. Jednakże w tym segmencie ładunków z powodu dużej konkurencji występują usługi mało wyspecjalizowane, a co za tym idzie, nisko opłacalne. Przy przewozach masowych liczy się rytmiczność, a nie szybkość dostawy i szeroki wachlarz usług dodat-

Polska kolej, pomimo deklaracji zmian, preferuje nadal przewozy masowe.

Modelu przewozów masowych nie da się zastosować w przewozach intermodalnych.

Przewozy intermodalne mogą konkurować z długodystansowymi przewozami drogowymi.

W 2017 r. w Polsce przewieziono koleją w jednostkach intermodalnych 14,7 mln ton towarów.

W Polsce roczne wzrosty przewozów w transporcie intermodalnym sięgają 20%.

kowych, przynoszących istotne przychody. Modelu przewozów masowych nie da się z sukcesem i zadowoleniem klienta zastosować do innych segmentów ładunków, takich jak przewozy intermodalne, czy przewozy rozproszone oraz ładunków niebezpiecznych. Organizacja przewozów intermodalnych wymaga zastosowania wyższych standardów. Jego funkcjonowanie opiera się na rozkładowych pociągach i w miarę precyzyjnych czasowo dostawach. To, czy towar zostanie dostarczony na czas, decyduje często o zapewnieniu ciągłości produkcji, a więc przesądza o wyborze operatora przewozów i środka transportu.

Zastosowane w transporcie intermodalnym nowe rozwiązania techniczne i organizacyjne przyczyniły się do znacznego rozwoju tego segmentu ładunków. Transport intermodalny w Polsce na przestrzeni ostatnich kilku lat cechuje dynamiczny wzrost. Spowodowane jest to znaczącym wzrostem wolumenów kontenerów przeladowywanych w polskich portach oraz rosnących przewozów z wykorzystaniem tzw. Jedwabnego Szlaku. Operatorzy przewozów intermodalnych skutecznie udowodnili, iż odpowiednia organizacja kombinowanych przewozów kolejowych i drogowych, może skutecznie konkurować z długodystansowymi przewozami drogowymi. Według statystyki GUS za rok 2016, rynek przewozów jednostek intermodalnych w naszym kraju wynosi około 24,5 mln ton, z czego ponad połowę przewozi się transportem kolejowym, a pozostała część przewożona jest transportem samochodowym. Udział jednostek intermodalnych w przewozach drogowych pod względem masy stanowi niewiele ponad 1,2%.

W porównaniu do krajów zachodnich, konteneryzacja ładunków w Polsce jest stosunkowo niska i należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia mechanizmów zachęcających przedsiębiorstwa do zwiększenia konteneryzacji ładunków. W Polsce transport intermodalny w ostatnich kilku latach rozwija się bardzo szybko, a wzrosty w przewozach – mierzone w pracy przewozowej i przewiezionej masie – wynoszą ok. 20% r/r. W roku 2017 udział transportu intermodalnego w przewozach kolejowych ogółem wyniósł 6,12% w przewiezionej masie, natomiast w pracy przewozowej wielkość ta

wyniosła 9,87%. Niemniej jednak w tym segmencie przewozów, w porównaniu do średniej w Unii Europejskiej, wynoszącej ok. 15% udziału w ogólnej masie przewozów w transporcie kolejowym, jest jeszcze bardzo dużo do zrobienia. W roku 2010 koleją w Polsce przewieziono w jednostkach intermodalnych 4,4 mln ton towarów, a w roku 2017 już 14,7 mln ton. W tych samych okresach przewieziono odpowiednio: 345 000 i 1 081 000 jednostek UTI. Oczywiście istnieje kilka czynników sprzyjających, jak rozszerzanie asortymentu przewożonych ładunków w kontenerach, a co za tym idzie – wzrost ich wagi. Rozszerzanie systemu poboru opłat ViaTOLL następuje jednak zbyt wolno, by mogło spowodować w krótkim okresie znaczące zmiany w zakresie proporcji opłat za korzystanie z infrastruktury przez kolej i transport samochodowy. Niestety, tym dynamicznym wzrostom w przewozach intermodalnych na kolei nie towarzyszą zmiany w sferze koordynacji i przepływu informacji pomiędzy przedsiębiorstwami organizującymi procesy przewozowe oraz klientami tych usług. Brak jednego wspólnego systemu informatycznego; nie wytworzył się też układ sieci obiektów infrastruktury terminali intermodalnych, obejmujących swoim zasięgiem obszar całego kraju. Mimo rozwoju systemów informatycznych u poszczególnych operatorów terminali, czy operatorów przewozów oraz przewoźników, z uwagi na ich odrębność i brak wzajemnej współpracy, nadal pracuje się na zasadach i z wykorzystaniem dokumentacji z poprzedniej epoki. Podstawowym dokumentem w wymianie informacji w zakresie zawieranych zleceń jest przystawiony „papier”.

Dla operatora intermodalnego ważna jest szybka i dokładna informacja, umożliwiającą sprawne planowanie dostaw kontenerów. Operator terminalu powinien znać spodziewane potoki, co ułatwi mu planowanie pracy na terminalu, np. w zakresie rozmieszczenia na nim jednostek intermodalnych. Przewoźnik kolejowy, wykonujący najczęściej przewozy na zlecenie operatora, potrzebuje wiarygodnej i szybkiej informacji, ważnej dla optymalnej organizacji ruchu pociągów. W Polsce powinna powstać wspólna platforma informatyczna, skupiająca, a zarazem dająca możliwość współpracy wszystkim uczestnikom rynku przewozów intermodalnych.

Fot. Fotolia.

