

Jarosław Brach¹

Sposoby podniesienia efektywności europejskiego transportu drogowego (cz. 1)

Od wieków istnienie efektywnego systemu transportowego warunkuje możliwości wydajnego gospodarowania, dokonywania specjalizacji produkcji oraz sprawnego przepływu dóbr z miejsc ich powstania do miejsc składowania lub konsumpcji. W Europie od dawna dominującą pozycję na rynku przewozów zajął transport drogowy i rola ta systematycznie rośnie.

Bardzo dobrze znaczenie transportu samochodowego dla współczesnej gospodarki europejskiej obrazują dane publikowane przez Unię Europejską. Na przykład w 1990 roku² – rozpatrując tylko trzy najpopularniejsze gałęzie transportu (drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa) pod kątem wykonanej pracy przewozowej, równej 1764,9 mld tkm³ – na samochody przypadło 1064,3 mld tkm, czyli ponad 60%. Przewozy koleją wyniosły 440,2 mld tkm (24,9%), natomiast żegluga śródlądowa – 260,4 mld tkm (14,8%). W następnych latach udział transportu drogowego systematycznie zwiększał się i przewiduje się, że ma dalej rosnać, głównie kosztem kolei (tabela nr 1).

Analizy unijne wskazują, iż w okresie 1990 – 2020 przewozy samochodami mogą ulec zwiększeniu aż o 136,5%, przy wzroście w okresie 1990 – 2005 o 60%! W efekcie udział transportu drogowego w całości przewozów, mierzonych w tkm, podniesie się z 60,3% w roku 1990 aż do 75,3% w roku 2020. Czyli za 13 lat, zgodnie z obecnymi przewidywaniami, nawet trzy czwarte wykonywanej pracy przewozowej będzie związane z ruchem drogowym. Jednocześnie kolej, mimo dokonywania przez władze UE prób rewitalizacji tej gałęzi transportu, nie tylko nie zwiększy, ale wręcz straci swe udziały rynkowe w całości przewozów (z 24,9% w roku 1990 do zaledwie 12,6% w roku 2020, czyli o połowę). Pozytywnym elementem jest to, że najgorszy czas, czyli lata 1995 - 2005, kiedy na kolei wystąpił największy spadek przewo-

zów, towarzystwa kolejowe mają już za sobą. Należy jednak podkreślić, że i tak przewozy mierzone w tkm w roku 2020 mają być niższe, niż w roku 1990 o niespełna 4,5%.

Na tle kolei całkiem nieźle wypada żegluga śródlądowa. W omawianym okresie powinna ona zwiększać pracę przewozową (w latach 1990 – 2020 o 54,8%), chociaż, ze względu na znacznie szybszy przyrost przewozów pojazdami, jej udział w całości przewozów spadnie z 14,8 do 12,1% i będzie obniżał się systematycznie, podobnie jak w przypadku kolei, przez wszystkie trzy dekady.

Prognozowany i realny wzrost znaczenia transportu drogowego wynika głównie z jednej z podstawowych jego zalet, to znaczy znacznej elastyczności. Oznacza ona między innymi zdolność szybkiego dostosowania się do zmian kierunków i ilości strumieni ładunków przeznaczonych do przewiezienia. Ani kolej, ani żegluga śródlądowa, czy wreszcie transport lotniczy (mający relatywnie mały udział przewozów cargo w całości europejskich przewozów towarowych), takiej elastyczności nie posiadają. Jest to efekt ograniczeń infrastrukturalnych, występujących w tych trzech gałęziach: wysokich kosztów budowy i utrzymania infrastruktury oraz – choć w mniejszym stopniu – wysokich kosztów zakupu samych środków transportu. Chociaż przeciętny okres zużycia tych środków wynosi nawet 3-4 razy dłużej, niż samochodów. W żegludze śródlądowej występują ponadto liczne, niekiedy trudne do przezwyciężenia bariery, związane z siłami natury (wielkość opadów, przebieg i stan rzek, wysokość temperatur, itd.).

Z mającym się systematycznie zwiększać znaczeniem transportu samochodowego wiąże się jednak szereg zagrożeń. I nie chodzi tu o ochronę środowiska (hałas, zanieczyszczenie), gdyż to zagadnienie od dawna uważa się za bardzo ważne. Dzięki zmianom w prawnym i postępowi

Tab. 1. Wielkość i struktura przewozów w Europie w latach 1990 – 2020.

Rodzaj transportu	1990		1995		2000		2005		2010		2015		2020	
	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%
Żegluga śródlądowa	260,4	14,8	268,2	14,5	297,9	13,9	320,0	13,4	345,8	13	374,7	12,5	403,3	12,1
Kolejowy	440,2	24,9	358,0	19,2	368,0	17,1	367,5	15,3	378,8	14	397,3	13,2	420,1	12,6
Drogowy	1064,3	60,3	1233,6	66,3	1482,7	69	1710,5	71,3	1966,2	73	2232,3	74,3	2516,9	75,3
Razem	1764,9	100	1859,8	100	2148,6	100	2398	100	2690,8	100	3004,3	100	3340,3	100

Źródło: „European Energy and Transport Trends”. Dane za: „Commercial vehicles: on the move for everyone”, VDA 2006, str. 9 oraz obliczenia własne.

¹ Dr J.Brach, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu, Katedra Międzynarodowych Stosunków Ekonomicznych (przyp. red.).

² „European Energy and Transport Trends”, dane za „Commercial vehicles: on the move for everyone”, VDA 2006, str. 9.

³ tkm – tonokilometr (przyp. red.).

w przemyśle motoryzacyjnym oraz przemysłach z nim współpracujących (metalurgiczny, chemiczny, elektroniczny i inne), w ciągu ostatnich niespełna trzech dekad udało się znacznie ograniczyć negatywny wpływ aut użytkowych na przyrodę. Emisja substancji szkodliwych (tlenki azotu i węgla, węglowodory, cząstki stałe) zmalała kilkunastokrotnie. Podobnie wygląda sprawa z hałasem. Badania wykazały, że 13 współczesnych ciężarówek emituje tyle hałasu, ile jedna w roku 1980. Dlatego o wiele poważniejszym zagrożeniem zarówno dla, jak i ze strony, europejskiego transportu drogowego jest jego zdolność do fizycznego przemieszczania stale rosnącej ilości dóbr. Już dziś drogowe szlaki na starym kontynencie należą do bardzo zatłoczonych. Pojawienie się na nich większej o 50% liczby pojazdów (przewidywany wzrost przewozów drogowych w latach 2005 – 2020 przy jednoczesnym założeniu eksploatacji używanych dziś rodzajów i konfiguracji środków transportu) może jedynie wywołać komunikacyjny paraliż i – tym samym – paraliż całego europejskiego systemu gospodarczego. Ponieważ budowa nowych tras, szczególnie w Europie Zachodniej, z różnych względów (opory społeczne, problem „zabetonowania” – „wyasfaltowania” krajobrazu) nie wchodzi w rachubę, jedynym rozsądnym wyjściem z sytuacji jest zwiększenie efektywności przewozów. Rozumiane jako zmniejszenie liczby pojazdów i osób koniecznych do wykonania tego samego zadania przewozowego – przemieszczenia tej samej masy towarowej. W rezultacie koszt i czas tego przemieszczenia powinny również ulec redukcji.

W Europie wiele lat temu konieczność znacznego zwiększenia efektywności przewozów jako pierwsi dostrzegli producenci samochodów i zabudów oraz różnego rodzaju stowarzyszenia, skupiające przedstawicieli środowiska transportowo – logistycznego. Dlatego stosowne prace prowadzone są od dawna. Natomiast wsparcie ze strony politycznych decydentów dla proponowanych koncepcji różnie wygląda w różnych krajach.

Obecnie rozpatruje się dwa nie wykluczające się sposoby podniesienia efektywności przewozów. Pierwszy nie dotyczy bezpośrednio konstrukcji pojazdów, lecz polega na stosowaniu różnego rodzaju rozwiązań wspomagających, usprawniających transport: systemy zarządzania flotą i kierowcami, czy narzucenie na branżę dodatkowych opłat (jak niemiecki podatek maut). Skutkuje to zmniejszeniem liczby pustych przewozów oraz lepszym wykorzystaniem przestrzeni do załadunku i prowadzących pojazdy. W przypadku kierowców, balansuje się na granicy dozwolonych przepisami konwencji AETR godzin czasu pracy, czy też się ją przekracza. Rezultaty tych działań, przyjmując iż nie łamią one prawa, są bardzo obiecujące. Na przykład, zastosowanie telematyki pozwoliło firmom przewozowym w samych tylko Niemczech⁴ na:

- zaoszczędzenie do 2 litrów paliwa na każde 100 km pokonanej przez pojazd trasy z ładunkiem (około 6 - 7%)
- redukcję kosztów eksploatacyjnych o 20 euro na pojazd miesięcznie
- zmniejszenie czasu potrzebnego na wizyty w serwisach o 1,5 dnia na pojazd rocznie dzięki wcześniejszemu planowaniu przeglądów

⁴ „Commercial vehicles: on the move for everyone” wyd. cyt. str. 39.

⁵ „Sukces myta” – „Polski Traker” 2/2007, str. 10.

Do wynajęcia Nowoczesna powierzchnia magazynowo- przemysłowa

Projektu: Diamond Business Park Łódź
Adres: Łódź, ul. Manewrowa 6/9
Opis projektu: Park magazynowo-dystrybucyjno-biurowy.
Powierzchnia całkowita: 20 000 m²

Powierzchnia magazynu	
magazynowa	20 000 m ²
biurowa	418 m ²
liczba miejsc paletowych	14 772



Elastyczna konstrukcja hali umożliwiająca wykorzystanie różnych sposobów składowania. Nowoczesny system telekomunikacyjny (linie ISDN, centrala cyfrowa). Media i infrastruktura (zgodnie z potrzebami klientów). Obszerne parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych. Całodobowa ochrona. Wysokość hali do 12 m. Siatka kolumn - 12 x 24 m. Podłoga - 6 ton/m².



Lokalizacja: Doskonała lokalizacja w dzielnicy Widzew, 6 km na południowy wschód od centrum Łodzi. Centralne położenie w Polsce stwarzające warunki do dogodnej dystrybucji, łatwy dostęp do istniejących i planowanych głównych dróg i autostrad.

Wynajem : + 48 44 64 53 500

- zaoszczędzenie 1 dnia na pojazd rocznie w rezultacie tak zwanego aktywnego serwisowania
- zaoszczędzenie w sumie do 475 euro na pojazd miesięcznie.

Równie interesujące, w zakresie wzrostu efektywności przewozów, okazało się obciążenie branży transportowej dodatkowymi opłatami przewozowymi, choćby w postaci niemieckiego maut. Według szacunków BAG⁵, od początku jego obowiązywania liczba pustych kursów ciężarówek spadła o około 9%. Po prostu przewoźnicy, chcąc zniwelować negatywne skutki tego podatku, zaczęli lepiej wykorzystywać dotąd eksploatowany sprzęt.

Wymienione wyniki przyczyniają się do poprawy efektywności użytkowania taboru drogowego. Eliminacja 9% pojazdów czy paroprocentowe oszczędności w wydatkach, wobec spodziewanego w najbliższych 15 latach ponad 50% wzrostu zapotrzebowania na przewozy samochodowe, nie oznaczają jednak tego, czego obecnie i w najbliższym okresie europejski transport drogowy rzeczywiście potrzebuje. A potrzebuje on rewolucyjnych zmian, gdyż wyłącznie takie zagwarantują, by po europejskich trasach przemieścić zwiększoną masę towarową bez znacznego wzrostu zatłoczenia. Nad takimi propozycjami już od wielu lat trwają prace. Dotyczą one wyłącznie sposobów budowy oraz łączenia pojazdów ze sobą i stanowią drugi nurt działań przemysłu motoryzacyjnego, stowarzyszeń przewoźników oraz polityków w niektórych krajach, aby znacznie zwiększyć efektywność transportu drogowego.