

Jarosław Brach

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

PODSTAWOWE TENDENCJE NA EUROPEJSKIM RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE LĄDOWYM

1. Wstęp

Transport jest nieodzownym i stale obecnym składnikiem naszej rzeczywistości, chociaż niejednokrotnie nie do końca zdajemy sobie z tego sprawę, tak bowiem do niego przywykliśmy, wpisał się on w nasze otoczenie, stanowiąc jego nierozzerwalną całość. To właśnie dzięki niemu możemy włączyć światło, radio czy odtwarzacz płyt kompaktowych, posłuchać najnowszych informacji bądź muzyki, wlać wodę do czajnika po to, by po jej zagotowaniu zaparzyć kawę lub herbatę zebraną w Brazylii, Kolumbii albo Indiach; nie mówiąc już o wyjściu do pracy, zazwyczaj związanym z przemieszczaniem się za pomocą jednośladów (roweru, motocykla) albo samochodów osobowych (służbowych, prywatnych), ewentualnie środków transportu publicznego (autobusu, tramwaju, metra, pociągu). Będąc zaś w pracy, możemy np. nadzorować proces decyzyjny lub pośrednio/bezpośrednio uczestniczyć w procesie wytwórczym, wpływając na dowóz komponentów, przebieg procesu produkcyjnego oraz późniejszy obrót półfabrykatami czy wyrobami gotowymi, przesłanymi do dalszego przetworzenia lub do sprzedaży. Transport zatem – w przypadku wody, energii elektrycznej, gazu, żywności, ludzi, komponentów, wyrobów gotowych – stanowiąc, o czym wcześniej wspomniano, stały element otaczającego nas świata, swoim stopniem rozwoju, nowoczesnością ściśle określa i determinuje stopień rozwoju naszej społeczności oraz – szerzej – nasz rozwój cywilizacyjny. Musi on przeto nie tylko odpowiadać naszymi chwilowym potrzebom, lecz w optymalny sposób współgrać również z wciąż rosnącymi wymaganiami, będącymi efektem całościowo pojętego postępu. Choć, co trzeba tu przyznać, postęp ten w obszarze transportu następuje w wyniku ścierania się dwóch przeciwstawnych postaw oraz idei. Z jednej strony żądamy jeszcze większego dostępu, mobilności, permanentnej obniżki kosztów i poprawy jakości transportu, z drugiej – rośnie brak tolerancji wobec ponoszenia wszelkich związanych z nim kosztów.

W tym artykule omówione zostaną podstawowe tendencje charakteryzujące w ostatnich latach dwie gałęzie transportu, z którymi większość z nas ma największy bezpośredni lub pośredni kontakt, tzn. transport samochodowy i kolejowy. Zaprezentowane dane będą dotyczyć w głównej mierze Starego Kontynentu.

2. Tendencje na rynku przewozów¹ – przeszłość i sytuacja obecna

W trzech ostatnich dekadach zaznaczył się w Europie silny wzrost udziału w przewozach zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, transportu samochodowego, przy jednoczesnym drastycznym wręcz spadku ilości towarów przemieszczanych koleją. W zachodniej części kontynentu (EU-15) w latach 1970-1998 zanotowano średnioroczny przyrost ilości transportowanych towarów na poziomie 2,44%, przy czym w okresie 1990-1998 wynosił on 2,75%, w latach 1997-1998 – 3,47%. Tempo wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe było zatem znaczne. Niemniej tendencja ta dotyczyła głównie przewozów samochodowych, które w okresie 1970-1998 przyrastały średniorocznie w tempie 4,03%, w tym w latach 1990-1998 – 3,78%, 1997-1998 – 4,13%; 1990-2001 – 2,7%. Zdecydowanie odmiennie trendy wystąpiły na kolei. W latach 1970-1998 odnotowała ona średnioroczny spadek przewozów na poziomie 0,58%. Tendencja ta była wyjątkowo widoczna na początku lat dziewięćdziesiątych, bowiem jeżeli za okres 1990-1998 odnotowano średnioroczny spadek na poziomie 0,75%, to już pod koniec tej dekady – lata 1997-1998 – nastąpiło odwrócenie niekorzystnego trendu, gdyż kolej odnotowała przyrost przewozów towarowych równy 1,14%; dla porównania żegluga śródlądowa: lata 1970-1998 – +0,55%, 1990-1998 – +1,43%, 1997-1998 – +1,22%.

Ogólnie w latach 1970-1998 transport samochodowy zanotował blisko 3-krotny wzrost przewozów (dane dalej dla UE-15). W roku 2001 ciężarówkami przemieszczono 1329 mld tkm ładunków, co stanowi przyrost w stosunku do roku 1990 o 33,8% (993 mld tkm), do roku 1999 zaś o 5,6% (1258 mld tkm). Z tych 1329 mld tkm 75% przypadało na transport wewnętrzny, 22% na międzynarodowy, natomiast 3% na klasyfikowany również jako międzynarodowy transport *cross-trade*. Udział transportu międzynarodowego w całości przewozów, przy ich permanentnym, co wyżej zaznaczono, wzroście, stale zwiększa swą wartość, ponieważ w roku 1997 przypadało na niego 20% ogółu przewozów (79% – przewozy krajowe, 1% – *cross-trade*), a w roku 1999 – 21% (76% – przewozy krajowe, 3% – *cross-trade*). Należy jednak zwrócić uwagę, iż w unijnym transporcie międzynarodowym przeważają zamówienia wewnętrzne, stanowiące ponad 90% ogółu przewozów. Tylko kilka procent przewozów przypada na kraje kandydackie, od 1 maja 2004 r. członków Unii, oraz na inne kraje świata.

¹ O ile nie zaznaczono inaczej, dane pochodzą z następujących publikacji: *Biała księga – europejska polityka transportowa, czas na decyzję*, UE 2001 oraz „Eurostat” nr 7-2/1999, 7-2/2002, 7-3/2002, 7-5/2003, 7-7/2003 oraz 7-9/2003.

Tabela 1. Procentowe udziały poszczególnych typów przewozów międzynarodowych ze względu na kraj przeznaczenia u unijnych przewoźników drogowych w roku 2001 (bez *cross trade* i kabotażu)

Kraj pochodzenia przewoźnika	Wewnątrz UE	Kraje kandydackie	Pozostałe państwa
Belgia	97,9	0,5	1,6
Dania	90,7	2,3	7,0
Niemcy	90,4	4,5	5,0
Hiszpania	97,7	1,1	1,2
Francja	96,6	0,9	2,5
Irlandia	96,3	2,5	1,1
Włochy	89,8	5,2	4,9
Luksemburg	98,7	0,1	1,2
Holandia	95,3	2,2	2,5
Austria	91,6	5,4	3,0
Portugalia	97,7	0,2	2,1
Finlandia	70,1	1,5	28,5
Szwecja	68,8	2,1	29,1
Wielka Brytania	94,6	1,9	3,5

Źródło: „Eurostat” 7-5/2003.

Udział poszczególnych typów przewozów ze względu na ich kierunek – miejsce przeznaczenia zależy przede wszystkim od: położenia danego kraju, wielkości wymiany z głównymi, po części tradycyjnymi, partnerami handlowymi oraz systemów zaopatrzenia i zbytu działających w poszczególnych państwach firm.

Wzrost przewozów ciężarówkami odnotowano także w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Od roku 1990 do roku 1998 wzrosły one tam o 19,4%. Ponadto, w porównaniu ze swymi zachodnioeuropejskimi odpowiednikami, transportowcy ze Wschodu są zdecydowanie bardziej międzynarodowi. Pod koniec lat dziewięćdziesiątych aż 41% całości przewozów przypadło u nich na trasy do innych krajów, 6% na również międzynarodowy *cross-trade*, z kolei tylko 53% na kursy wykonywane wewnątrz własnych państw. Z całą pewnością na taką sytuację miało wpływ kilka istotnych elementów, w tym: konkurencyjna cenowo i nieraz jakościowo oferta w porównaniu z zachodnimi firmami, większa elastyczność działania, przyjmowanie zleceń, których nie chcą realizować zachodni transportowcy (kursy na Wschód), poszukiwanie nowych możliwości przy niezbyt dużej podaży zamówień w transporcie krajowym.

Omawiając tendencje w przewozach drogowych w UE, należy jeszcze zwrócić uwagę na stały wzrost znaczenia kabotażu.

Tabela 2. Wielkość przewozów kabotażowych zrealizowanych przez przewoźników unijnych w krajach UE

Rok	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Kabotaż (w mln tkm)	646	745	881	1144	1672	2204	3538	4816	6764	8671	10 029

Źródło: „Eurostat” 7-2/2002 oraz 7-7/2003.

W ciągu dekady przewozy kabotażowe wzrosły ponad 15-krotnie. Największy przyrost pod względem ilości przewiezionych ładunków w tkm zanotowano od roku 1998, co wiązało się z wewnętrzną liberalizacją w tym zakresie w ramach Wspólnoty. Najbardziej aktywnymi graczami na rynku drogowych unijnych przewozów kabotażowych są przedsiębiorcy z (procent ogółu przewozów kabotażowych): Holandii – 20%, Niemiec – 17%, Belgii – 16%, Luksemburga – 16%, Francji – 6% i Włoch – 6%. Najbardziej kabotażowo spenetrowanymi krajami są (udział w całości unijnych przewozów kabotażowych): Niemcy – 27%, Francja – 26%, Wielka Brytania – 13%, Włochy – 9% Belgia – 6% i Hiszpania – 6%.

W odróżnieniu od transportu samochodowego zdecydowanie odmienna sytuacja, o czym wcześniej wspomniano, panuje w europejskim, zarówno na Zachodzie, jak i Wschodzie, transporcie kolejowym.

Tabela 3. Udział transportu samochodowego i kolejowego w całości przewozów lądowych (włącznie z żeglugą śródlądową i rurociągami) w krajach UE (w tkm)

Udziały procentowe \ Rok	1990	1998	2001
Transport kolejowy	18,6	14,1	13,6
Transport samochodowy	68	73,7	74,4

Źródło: „Eurostat” – „EU: Intermodal Freight Transport 1999” oraz 7-9/2003.

Co istotne, spadek przewozów na kolei, przy wzroście ilości przemieszczanych ogółem towarów, zachodzi również w układzie nominalnym i realnym. Pomiedzy rokiem 1970 a 1998 przewozy pociągami w państwach EWG/EU zmalały z 283 mld tkm do 241 mld tkm, czyli o niespełna 15%. Powyższe przyczyniło się do spadków udziału przewozów pociągami w omawianym okresie z 21,1 do zaledwie 8,4% (według tej metodologii w statystykach ujmuje się przewozy samochodowe, żeglugę śródlądową, morską wewnątrz UE oraz przesył rurociągami, bez transportu morskiego i lotniczego). Nie lepiej było na Wschodzie, gdzie od roku 1990 do roku 1998 przewozy koleją zmalały o 43,5% (jednocześnie, jak pamiętamy, o 19,4% zwiększyły się przewozy ciężarówkami). Na PKP/PKP Cargo² tylko w latach 1998-2002 przewozy towarowe zmalały z 205,8 do 151,1 mln t, czyli o prze-

² Dane uzyskane w PKP Cargo.

szło 26,5%, i, co gorsze, tendencja ta miała praktycznie trwały charakter: 1998 r. – 205,8 mln t, 1999 r. – 186,4 mln t, 2000 r. – 183,7 mln t, 2001 r. – 162,8 mln t, 2002 r. – 151,1 mln t. Niemniej, w tej części kontynentu kolej wciąż obsługuje ponad 40% przewozów, czyli praktycznie tyle, ile w USA, i 5-krotnie więcej niż na Zachodzie. Na spadek znaczenia transportu pociągami złożyło się kilka czynników. W Europie Środkowo-Wschodniej doszło do zmiany systemu gospodarczego i w związku z tym do ograniczania produkcji przez dotychczasowych, tradycyjnych klientów kolei (przemysł górniczy, hutniczy, elektromaszynowy). Poza tym kolei, ze względu na cechującą ją niewielką elastyczność, trudno się było szybko przystosować do zmiany miejsc produkcji, dystrybucji i zbytu wielu dóbr, pojawienia się wielu nowych takich miejsc, nieraz położonych daleko od torów, zatem od istniejącego zaplecza kolejowego. Szybko i taniej był w stanie obsłużyć je dynamicznie się rozwijający transport samochodowy. Do tego dochodzą, znacznie utrudniające kolejowy ruch międzynarodowy, bariery natury prawnej, organizacyjnej i technicznej pomiędzy poszczególnymi krajami. Dotyczy to m.in. różnic w systemach sygnalizacyjnych, zasadach ruchu, dopuszczonych długościach składów, warunkach stawianych maszynistom i lokomotywom oraz dwóch bardzo ważnych kwestii technicznych: odmiennych szerokości torów i różnych systemów zasilania w trakcji elektrycznej. W przypadku szerokości torów w większości krajów Starego Kontynentu wynosi ona 1435 mm. Tymczasem w państwach byłego ZSRR, Finlandii i Mongolii równa się 1524 mm, w Irlandii (i Brazylii) – 1600 mm, natomiast w Hiszpanii i Portugalii – 1670 mm; poza tym w Argentynie i Indiach – 1676 mm. Powoduje to czasochłonną, kłopotliwą, pracochłonną i wiążącą się z ponoszeniem dodatkowych wydatków (np. specjalne stanowiska) konieczność wymiany wózków na stacjach granicznych przy przejeżdżaniu z kraju o jednej szerokości torów do drugiego o innej. Do tego dochodzi pięć systemów zasilania na liniach zelektryfikowanych: 3 kV, 1,5 kV i 750 V prądu stałego oraz 15 kV przy częstotliwości 16 2/3 Hz i 25 kV przy częstotliwości 50 Hz prądu zmiennego. Przy przejeżdżaniu z jednego systemu zasilania do drugiego trzeba więc zmienić lokomotywę, co skutkuje określonymi następstwami natury ekonomiczno-organizacyjnej, tj. stratą czasu, pracochłonnością i wymaga niezbędnego zaplecza. W efekcie tych wszystkich przeszkód średnia prędkość pociągów towarowych w ruchu międzynarodowym w Europie wynosi zaledwie 18 km/h! Mimo tych niedogodności, i ten element powinno się podkreślić, udział przewozów międzynarodowych w całości przewozów kolejowych w krajach UE utrzymuje się średnio na dość wysokim poziomie, np. (dane za rok 2001) w: Holandii – 80%, Luksemburgu – 73%, Niemczech – ok. 50% (jeszcze w roku 1991 na transport krajowy przypadało tu 66%, międzynarodowy – 34%), Belgii – 71%, Danii – 64%, a Włoszech – 50%. Do pozytywów należy zaliczyć i to, iż kolej notuje stały wzrost przewozów tego typu. Zgodnie z danymi z lat 1990-2001 dla największych europejskich kolei – niemieckich DB – wzrosły one (od 1991 r.) aż o 39,3%,

francuskich – 7,9%, włoskich – 9,4%, austriackich – 33,5% (od roku 1995), holenderskich – 71,3%, wbrew generalnemu w omawianej gałęzi spadkowi.

Naturalnie kolej obecnie nie zamierza już biernie się przyglądać zachodzącym procesom i podejmuje szereg działań mających w przyszłości polepszyć jej sytuację. Zwiększa się liczba przemieszczanych kontenerów, nadwozi wymiennych, naczep. Nie wszystkie te inicjatywy, jak się wcześniej wydawało, są korzystne. Otóż IRU [Przybylski 2003] przeprowadziło badania dotyczące emisji CO₂ przez transport kombinowany oraz wyłącznie transport drogowy na siedemnastu dużych szlakach łączących duże ośrodki przemysłowe Europy. Wyniki tych badań okazały się zaskakujące:

- w trzech przypadkach transport kombinowany emituje więcej CO₂ niż drogowy;
- w sześciu przypadkach transport kombinowany emituje mniej CO₂ niż drogowy;
- w ośmiu przypadkach między obu gałęziami nie ma różnicy.

Transport kombinowany okazał się ekologiczniejszy przeważnie tam, gdzie energia elektryczna pochodziła z elektrowni atomowych. We wszystkich natomiast sytuacjach przegrywał w obszarze tych elementów, które są najistotniejsze dla klientów, czyli poziomu kosztów i czasu, dłuższego niż przy przewozach drogowych.

Usprawnienia dokonywane w celu poprawy konkurencyjności i tym samym atrakcyjności kolei w obsłudze towarowego (i pasażerskiego) ruchu międzynarodowego, obejmują od dłuższego czasu również wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych. Użytkowane już są, niestety bardzo drogie, znacznie droższe od tradycyjnych, jednosystemowych, lokomotywy kilkusemowe, wskutek czego, przy tej samej szerokości torów a innym napięciu, przekraczanie granicy zabiera nie kilkadziesiąt, ale najwyżej kilkanaście minut. Dużą rewolucję między krajami z różnymi szerokościami torów może przynieść zastosowanie polskiego wynalazku, nazwanego SUW 2000 [Lubowski 2003; *Z szerokiego...* 2000]. Pod tym symbolem kryje się system osi przesuwanych, stosowany od pewnego okresu w przewozach pasażerskich między Polską i Litwą oraz Polską i Ukrainą. Dzięki niemu czas przejazdu przez granicę polsko-litewską uległ skróceniu ze 146 do zaledwie 60 minut! Jego możliwości są jednak o wiele większe. Teoretycznie można by go zastosować w całej Europie (także w Hiszpanii i Portugalii) oraz znacznej części Azji. Wtedy na dużą skalę mogłyby zacząć kursować, zdecydowanie atrakcyjniejsze pod względem czasowym i kosztowym niż teraz, transkontynentalne pociągi towarowe relacji np. Porto-Pekin. Przy przewozach towarowych bardzo ważną rzeczą jest bowiem kolejna zaleta SUW 2000. Daje on mianowicie możliwość rozstawu kół pod w pełni obciążonym wagonem, podczas gdy rozwiązania konkurencyjne wymagają praco- i czasochłonnego odciążania wagonów, nie mówiąc o systemie dzisiaj użytkowanym, w którym ładunki przepakuje się z jednych wagonów do drugich w tzw. suchych portach.

Nim SUW 2000 „przebiję” się na rynku, koleje już od kilku lat realnie wdrażają ideę pociągów kursujących między Europą i Azją [Mathes-Cieszewska 2003]. Pociągi takie stanowią rzeczywistą alternatywę dla transportu morskiego, a w przeszłości może i samochodowego. Przewiezienie kontenerów z koreańskiego portu Pusan do jednego z najważniejszych portów europejskich, np. Rotterdamu, trwa średnio 30 dni, tymczasem przez Magistralę Transsyberyjską z Japonii, Korei czy Chin o 1/3 krócej, bo zaledwie 20 dni. Zrzeszająca europejskie i azjatyckie przedsiębiorstwa transportowe (w tym i PKP) Międzynarodowa Koordynacyjna Rada Przewozów Transsyberyjskich obliczyła, że czas przewozu kontenerów kolejami rosyjskimi wynosi z Azji (port Wostocznij) do głównych miejsc granicznych: z Finlandią – 11 dni, z Polską – 12,5 dnia, do Berlina natomiast 14,5 dnia. Istnieje ponadto możliwość znacznego skrócenia tych terminów, gdyż uruchomiony na próbę w 1998 r. specjalny pociąg przyspieszony pokonał dystans 10 555 km z Nachodki przez Brześć do Berlina w jedyne 9 dni i 21 godzin. Powyższe oznaczało, iż w ciągu doby pokonywano dystans 1174 km.

Przyspieszenie, poza znacznymi korzyściami czasowymi, wiąże się z wymiernymi profitami ekonomicznymi. Orientacyjny koszt transportu wagonu kontenerowego koleją wynosi od 1450 do 1600 USD, w zależności od portu załadunku i miejsca przeznaczenia. Podróż trwa przeciętnie 16 dni. Przewiezienie tych kontenerów morzem oznacza wydatkowanie od 1550 do 1750 USD, czyli od 7 do 9% więcej. Trzeba także pamiętać, że przewóz koleją cechuje się zdecydowanie większą elastycznością co do miejsca nadania i odbioru, zazwyczaj krótsze są operacje przeładunkowe oraz nie jest on tak zależny od warunków pogodowych, jak transport morski.

Na marginesie warto wspomnieć, że Polska powinna wykorzystać swój atut w przewozach kolejowych ze Wschodu w postaci kończącej się w Sławkowie LHS (Linii hutniczo-szerokotorowej, kiedyś zwanej Linią hutniczo-siarkową), z torem szerokości 1520 mm.

O uruchomieniu na dużą skalę przewozów międzykontynentalnych w relacji Wschód-Zachód myślą również przewoźnicy samochodowi. Aktualnie takich kursów nie ma jeszcze za wiele, gdyż zgodnie z danymi opublikowanymi przez IRU [www.IRU.org] w europejskim transporcie drogowym aż 96,7% przewozów odbywa się na dystansie poniżej 500 km, 2,4% – 500-1000 km, a jedynie 0,9% powyżej 1000 km. W przyszłości najprawdopodobniej te proporcje ulegną zmianom na korzyść dłuższych kursów. Na przykład na początku września 2003 r. z inicjatywy koncernu DaimlerChrysler [2003] i pod auspicjami UE wyruszył konwój złożony z ciężarówek. W ten oto sposób rozpoczęto realizację projektu – trasy TRACECA, zwanego Nowym Jedwabnym Szlakiem. Sam projekt TRACECA, finansowany przez UE, zmierza do ożywienia „korytarza transportowego Europa – Kaukaz – Azja”, czyli legendarnej starożytnej drogi zwanej Jedwabnym Szlakiem. Przedsięwzięcie, w które obecnie zaangażowanych jest 13 krajów Europy Centralnej, Wschodniej i Azji, ma na celu wypromowanie najkorzystniejszego połączenia lądowego między oboma

kontynentami. Pierwszy konwój, po przejechaniu ponad 6000 km, z Brukseli i Stuttgartu przez Austrię, Węgry, Serbię, Bułgarię, Gruzję, Azerbejdżan, Turkmenistan i Uzbekistan dotarł do Afganistanu. Podróż trwała trzy i pół tygodnia.

3. Przyszłość

Jak prognozują specjaliści UE, w latach 1998-2010 PKB krajów tworzących to ugrupowanie (EU – 15) wzrośnie o 43%. Towarzyszyć temu będzie wzrost przewozów ogółem o 38%. Obecnie podjęto starania, by koleje europejskie o tyle właśnie zwiększyły przewozy; m.in. wprowadza się projekty ich rewitalizacji, obejmujące stopniową liberalizację i ujednolicanie standardów. W ramach tych projektów przewiduje się, że w 2006 r. nastąpi otwarcie całego rynku dla międzynarodowych przewozów towarowych, a od 1 stycznia 2008 r. także dla krajowych przewozów towarowych. W przeciwnym razie większość ładunków trafi na i tak przeciążone drogi. Zgodnie z pesymistycznym wariantem ciężarówki przewożą, także w relacjach międzynarodowych, aż o 50% więcej towarów (w tkm) niż w tej chwili – 1882 mld tkm (1255 w 1998 r.). Dla porównania kolej przemieści wtedy zaledwie 272 mld tkm (w roku 1998 – 241). Scenariusz optymistyczny oznacza przyrost przewożonej masy towarowej na kolei do 333 mld tkm; samochodami wówczas przemieszczono by 1736 mld tkm. Gdyby nawet jednak kolejom udało się przetransportować o 100% więcej ładunków niż przewożą teraz, co raczej trzeba uznać za mało prawdopodobne, to i tak ciężarówki musiałyby zwiększyć swe zdolności przewozowe o 33% Przed znacznym zwiększeniem ruchu na drogach nie ma w takim razie praktycznie jakiegokolwiek alternatywy.

Celem ograniczenia w przyszłości znacznego przyrostu kosztów zewnętrznych, pewne dość ciekawe rozwiązania, utrzymujące natężenie przewozów drogowych na niewiele wyższym niżli aktualnie poziomie, proponują koncerny motoryzacyjne. Przykładowo Volvo Truck Corporation (VTC)³ już od 1996 r. testuje dwie nowe propozycje składające się z użytkowanych współcześnie komponentów. Pierwsza z nich obejmuje sprzęgnięte razem: 2-osiowy ciągnik siodłowy, 3-osiową naczepę długości 13,6 m oraz 2-osiową przyczepę długości 7,82 m. W skład drugiej kombinacji wchodzi: 3-osiowe podwozie z nadwoziem skrzyniowym o długości ładowania 7,82 m i ponownie 3-osiowa, 13,6-metrowa naczepa, połączona z ciężarówką za pomocą specjalnego, 2-osiowego wózka, tzw. *dolly* [Brach 1998]. Oba typy pociągów drogowych mają długość 25,25 m i przygotowane są do osiągnięcia dopuszczalnej masy całkowitej 60 ton.

Przyjmując, iż 100 obecnie używanych zestawów jest w stanie przewieźć 3500 palet i zajmuje łącznie dystans 8800 m, to w roku 2010-2012, przy prognozowa-

³ Materiały wewnętrzne koncernu, w tym m.in. przemówienie jego prezesa J. Halonena „Looking back from the future: A ten-year retrospective”, 14 maja 2002.

nym 38-procentowym wzroście zapotrzebowania na transport drogowy, do przemieszczenia 4830 palet (+38%) potrzeba by 138 zestawów, zajmujących łącznie 12200 m. Tymczasem stosując opisane wyżej wydłużone zestawy 60-tonowe, do przemieszczenia owych 4830 palet konieczne byłyby zaledwie 93 kombinacje ciężarówek z naczepami i przyczepami (93 zestawy). Zajęłyby one w sumie zaledwie 8850 m, czyli praktycznie tyle samo, ile 100 dzisiaj wykorzystywanych kombinacji/zestawów. Ponadto, poza zwiększeniem zdolności przewozowych, zmniejszyłaby się liczba kierowców (93 zamiast 138) oraz przeciętne zużycie paliwa, znacznej zatem obniżyłyby koszty przeciętne świadczonej usługi i zanieczyszczenie środowiska.

Duże i uzasadnione nadzieje wiąże się także z systemami zarządzania pojazdami, ukierunkowanymi na ich jeszcze lepsze wykorzystanie. Pomocne są tu m.in. systemy nawigacji i zarządzania flotą uwzględniające GPS czy GSM. UE zresztą chce zaistnieć na rynku satelitarnych systemów nawigacyjnych GPS ze swym produktem noszącym nazwę Galileo. Stanović by on miał konkurencję dla typowo wojskowych systemów: amerykańskiego GPS i mniej znanego rosyjskiego Glonass.

Usprawnienie transportu to też eliminacja wszelkich barier i ograniczeń, przede wszystkim w infrastrukturze. W tym zakresie wyjątkowo wiele jest do zrobienia w naszym kraju, zarówno w transporcie kolejowym jak i samochodowym. Na przykład [Przybylski 2003] w Europie Zachodniej średnia prędkość 40-tonowego zestawu wynosi 80 km/h, u nas natomiast tylko połowę tej wielkości, dlatego, by dotrzeć z Warszawy do Wrocławia, jadąc ze średnią prędkością rzędu 40-45 km/h, kierowca potrzebuje 8-10 godzin, czyli praktycznie cały dzień. Według obliczeń Vos Logistics Polska ciężarówki użytkowane u nas przejeżdżają tygodniowo nawet 1000 km mniej niż te wykorzystywane w Holandii. Inne wyliczenia, przekazane przez największego polskiego drogowego przewoźnika międzynarodowego – Grupę Pekaes, pokazują, iż ich auta pokonują średniorocznie 100-110 tys. km, podczas gdy mogłyby, jak u zachodnich konkurentów, i 130 tys. km⁴.

4. Zmiany na rynku międzynarodowych przewoźników drogowych

Na koniec części poświęconej transportowi międzynarodowemu warto nieco miejsca poświęcić rynkowi drogowych przewoźników międzynarodowych. Na nim również zachodzą takie same procesy jak w grupie pozostałych przedsiębiorstw, tzn. outsourcing czy koncentracja w drodze fuzji lub wykupów.

Outsourcing dotyczy i firm typowo produkcyjno-handlowych czy nawet spedycyjnych oraz logistycznych, dotąd posiadających własne pojazdy, i części dużych przewoźników. Ta pierwsza grupa rezygnuje z transportu na własne potrzeby, wybierając, głównie ze względów ekonomicznych i organizacyjnych, zlecenie tej

⁴ Konferencja Grupy Pekaes, 12 października 2003 r.

usługi na zewnątrz. W przypadku dużych przewoźników chodzi przede wszystkim o zwiększenie elastyczności. Gdy zamówień jest dużo, podnajmowani są, zazwyczaj mali i średni, przewoźnicy niezależni. Gdy z kolei gospodarka znajduje się w stanie kryzysu albo recesji, czemu generalnie towarzyszy spadek zapotrzebowania na transport, zamówienia realizuje się za pomocą własnego taboru. Na przykład, wspomniany wyżej Pekaes, oprócz ponad 600 stanowiących jego własność ciężarówek, korzysta, gdy zaistnieje taka konieczność, z praktycznie takiej samej liczby zestawów należących do zewnętrznych firm, a jeszcze w latach osiemdziesiątych i na początku dziewięćdziesiątych dysponował przeszło 1200 swoimi zestawami. Inne były jednak wtedy realia.

Drugi z omawianych procesów – koncentracja – w głównej mierze wynika ze względów organizacyjnych i ekonomicznych. Małe firmy w wielu przypadkach mają relatywnie wysokie koszty, nie stać je na inwestycje w nowy tabor i coraz bardziej niezbędny w zarządzaniu sprzęt teleinformatyczny. Według różnych szacunków inwestycje w taki sprzęt są opłacalne przy co najmniej 40-60 pojazdach. Poza tym małe firmy nie są w stanie samodzielnie realizować większych zamówień, zgłaszanych przez duże przedsiębiorstwa, operatorów logistycznych lub sieci handlowe, oraz zapewnić sprawnej podmiany sprzętu w przypadku awarii. W takim razie mogą one albo pracować na rzecz większych przedsiębiorstw transportowych (outsourcing), albo tworzyć większe organizmy. Taką konieczność przedstawiają np. dane dotyczące naszego kraju. Według Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) [Przybylski 2003], przyjmując średni koszt wozokilometra w transporcie międzynarodowym za 100, w przedsiębiorstwach posiadających do 5 ciężarówek będzie się kształtował na poziomie 108,9, do 10 – 101,6, do 25 – 93,9, a w przedsiębiorstwach większych, dysponujących ponad 25 autami, na poziomie zaledwie 82,3.

Naturalnie w transporcie, także międzynarodowym, jest i wciąż będzie miejsce dla „małych” i „średnich”. Niemniej zakres ich działania w dużej mierze zostanie ograniczony do roli podwykonawców usług zleczanych przez większe podmioty z branży ewentualnie muszą się oni specjalizować w konkretnej usłudze (np. transporcie mleka, zwierząt żywych, zbóż, cementu itd.) bądź działać w sektorach niszowych, jak np. przewozy ponadgabarytowe.

5. Podsumowanie

Znaczenie transportu samochodowego w przewozach zarówno w układzie krajowym, jak i międzynarodowym, systematycznie rośnie, kolejowego natomiast, mimo pewnej poprawy w „międzynarodówce”, maleje i raczej nic nie wskazuje, aby w najbliższym czasie tendencje te miały ulec odwróceniu. Transport samochodowy bowiem w większym stopniu spełnia wymagania oraz potrzeby konsumentów, szczególnie przy przewozach w relacjach dom–dom, gdy punkty nadania i

odbioru zmieniają się. W tym momencie przemawia za nim większa elastyczność. Poza nią do jego zalet trzeba jeszcze dodać: większą uniwersalność oraz znaczny, zwłaszcza w ostatnich latach, i większy niż na kolei postęp techniczny, czyniący go bardziej proekologicznym – mniej zanieczyszczającym środowisko oraz emitującym mniejszy hałas, jak również o wiele wydajniejszym – opłacalnym. Co ważniejsze, ta opłacalność w nadchodzących latach, dzięki najnowszym, przedstawionym w tym artykule opracowaniom i koncepcjom, może dalej wzrastać. Jednocześnie rozwój przewozów kolejowych, przede wszystkim na trasach międzynarodowych, jest poważnie ograniczony. Ograniczenia wynikają nie tylko z mniejszej elastyczności, naturalnie przypisanej kolei, lecz i z wielu barier natury technicznej, organizacyjnej oraz prawnej. Wynikają one zazwyczaj z monopolu towarzystw kolejowych, będącego następstwem historycznie prowadzonej w wielu krajach protekcyjnej polityki odnośnie tej gałęzi. W efekcie tego, by przezwyciężyć bariery, potrzebne są znaczne nakłady, głównie na nowy sprzęt (lokomotywy, urządzenia infrastruktury punktowej, systemy zarządzania ruchem), oraz zmiana polityki dotychczasowych narodowych operatorów – monopolistów. Kolej w większości krajów liberalizację ma zatem przed sobą, podczas gdy transport samochodowy już dawno za sobą. Z drugiej jednak strony, liberalizacji transportu kolejowego nie powinno się w żadnym względzie uważać za panaceum na wszelkie jego bolączki. Wielu problemów ona mianowicie nie rozwiąże, a wręcz przeciwnie – czego dobitnie dowiódł prywatyzacyjny eksperyment brytyjski, gdzie dość szybko zdeprecjonowano fizycznie składy i urządzenia infrastruktury, w efekcie czego potrzebne są teraz ogromne sumy na ich przywrócenie do stanu sprzed prywatyzacji (wspomina się wręcz o nacjonalizacji!) – jedynie pogłębi. Dlatego też wszelkie działania muszą być podejmowane w sposób przemyślany i odpowiedzialny, by uniknąć sytuacji podobnej do tej na Wyspach. Działania te niestety wymagać będą, o czym przed momentem wspomniano, ogromnych środków na modernizację. Pochodziłyby one zarówno z zysków samych przewoźników, jak i ze źródeł publicznych, a przeznaczono by je na inwestycje czyniące z kolei pod względem nowoczesności i sposobności zaspokajania wymagań klientów gałąź niewiele odbiegającą od transportu drogowego.

Omawiając strukturę lądowych przewozów na Starym Kontynencie, trzeba jeszcze wziąć pod uwagę jeden, praktycznie pomijany w dotychczasowych opracowaniach element, jakim od pewnego czasu jest zagrożenie atakami terrorystycznymi. W tym aspekcie koleje zdecydowanie przegrywają z przewozami drogowymi. Po prostu znacznie łatwiej można zatrzymać ruch pociągów niż samochodów. By unieruchomić te pierwsze na wiele godzin czy nawet dni wystarczy wyłącznie zniszczyć tzw. punkty węzłowe: urządzenia sygnalizacyjne na głównych stacjach, podstacje zasilające zelektryfikowane trakcje, nie wspominając już o znaczącym uszkodzeniu mostów, wiaduktów czy nasypów. W przypadku przewozów ciężarówkami skutki ewentualnych aktów terroru wywołałyby o wiele mniejsze reper-

kusje, gdyż, dzięki m.in. większej gęstości dróg, zdecydowanie łatwiej można by zorganizować objazdy. W efekcie tego negatywne następstwa niedowiedzenia podzespołów czy surowców na czas do przedsiębiorstw i wobec tego ograniczenia lub wręcz zatrzymania produkcji były dla dotkniętych zakładów i gospodarki jako całości znacznie niższe. Z tego też powodu współczesny, nowoczesny transport wojaskowy opierać się winien głównie, i w bogatszych krajach opiera się, na pojazdach kołowych i samolotach, nie zaś na pociągach.

Literatura

Biała księga – europejska polityka transportowa, czas na decyzję, UE 2001.

Brach J., *Nowoczesne rozwiązania w transporcie lądowym jako element usprawniający przepływ dóbr w układzie międzynarodowym*, red. J. Rymarczyk, J. Bracha, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej nr 801, AE, Wrocław 1998.

DaimlerChrysler – informacja prasowa – 21 listopad 2003.

„Eurostat” nr 7-2/1999, 7-2/2002, 7-3/2002, 7-5/2003, 7-7/2003 oraz 7-9/2003.

Lubowicki M., *Polak potrafi*, „Logistyka. Transport. Spedycja” 2003 nr 1/4.

Mathes-Cieszewska B., *Szeroko po torach*, „Logistyka. Transport. Spedycja” 2003 nr 1/4.

Przybylski R., *Transport po wejściu do Unii. Dobre prognozy*, „Logistyka. Transport. Spedycja” 2003 nr 4/6.

Raport o SUW 2000, www.pkp.com.pl.

www.IRU.org.

Z „szerokiego” na „normalny” i odwrotnie, [w:] *Kolej zmierza do Europy* – dodatek do „Rzeczpospolitej”, 12 czerwca 2003 r.

BASIC TRENDS ON EUROPEAN TRANSPORT MARKET IN LAND TRANSPORT

Summary

For the last 15-20 years the road transport has been playing more and more important role in Europe. At the same time the railway transport has been losing its dominant in the past position. The main reason of that situation is the huge flexibility of road transport connected with the changes in the industry. But there are also many negative elements connected with that situation like for example congestion and growing of the pollution. So from one side the UE Authorities wants to revitalize the railway transport. From the second the road vehicles manufactures propose many solutions which can increase the efficiency of that mode of transport simultaneously cutting its negative effects of activity.