

Daria Mendyk

Sudentka Akademii Ekonomicznej w Poznaniu

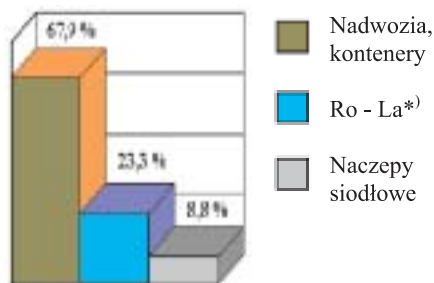
Rozwój europejskich przewozów kombinowanych

Wiek XX charakteryzuje się bardzo szybkim rozwojem przemysłowym, a co za tym idzie – rozwojem transportu i szczególnie jego gałęzi. Wzrost przewozów drogowych, szczególnie samochodami ciężarowymi, stał się jednak po pewnym czasie zbyt uciążliwy dla dróg publicznych. Zaczęto również zauważać jego negatywny wpływ na środowisko naturalne. Wyjściem z tej sytuacji stał się pomysł przekazania części ładunków, do tej pory przewożonych wyłącznie transportem samochodowym, do przewozu środkami transportu kolejowego. W ten sposób zaczęły powstawać przedsiębiorstwa transportu intermodalnego, znane częściej jako kombinowane.. Pierwszym z tych przedsiębiorstw była firma Cemat, utworzona w 1953 r. we Włoszech, a kolejnymi – holenderska firma Trailstar (1964) oraz belgijska T. R. W. (1965).

Utworzenie Międzynarodowej Unii Towarzystw Transportu Kombinowanego Szyna – Droga (UIRR)

Tab. 1. Udział poszczególnych technologii transportu kombinowanego w ogólnych przewozach przesyłek towarzystw UIRR [tys.]. Źródło: Opracowanie własne na podstawie: UIRR Report 2000, Brüssel, s. 13.

| Rok | Nadwozia wymienne, kontenery | Naczepy siodłowe | Ro-La*) | Ogółem |
|------|------------------------------|------------------|---------|--------|
| 1991 | 765 | 235 | 226 | 1 226 |
| 1992 | 835 | 229 | 225 | 1 289 |
| 1993 | 884 | 202 | 211 | 1 297 |
| 1994 | 1057 | 219 | 253 | 1 529 |
| 1995 | 1079 | 224 | 312 | 1 615 |
| 1996 | 1160 | 207 | 344 | 1 711 |
| 1997 | 1333 | 185 | 346 | 1 864 |
| 1998 | 1335 | 166 | 382 | 1 883 |
| 1999 | 1260 | 155 | 406 | 1 821 |
| 2000 | 1333 | 172 | 460 | 1 964 |



Sama idea utworzenia międzynarodowego stowarzyszenia zajmującego się transportem kombinowanym – powstała w Wiedniu. Pomysłodawcą był dr Herbert Reul – kierujący założonym jesienią 1969 r. austriackim przedsiębiorstwem Hucketrans. Do dalszych przygotowań zostały zaproszone do Wiednia towarzystwa założycielskie przedsiębiorstw transportu kombinowanego z Belgii, Niemiec, Francji, Włoch, Holandii, Szwajcarii i Szwecji. W dniach 19 – 21 listopada 1969 r. odbyła się międzynarodowa konferencja przedsiębiorstw zajmujących się transportem kombinowanym, w której uczestniczyło 29 przedstawicieli, w tym 9 kolei. Na otwarcie tej konferencji przybył austriacki minister komunikacji Frühbauer. Podczas konferencji podkreślono wspólne cele uczestników, jak też różnice dzielące ich przedsiębiorstwa. Jako priorytet przyjęto międzynarodową współpracę. Innym ważnym punktem programu był ogólny przegląd dostępnego taboru przewozowego i jego możliwości użytkowych. W tym celu powołano komisję techniczną. Pod koniec konferencji zapadła decyzja utworzenia międzynarodowego stowarzyszenia transportu kombinowanego.

Wszystkie jednak zagadnienia dotyczące zarówno struktury, jak też zasad działania nowego stowarzyszenia zostały ustalone w pełni na konferencji, która odbyła się w dniach 23 – 24 kwietnia 1970 r. w Paryżu.

Okazją do zaprezentowania powstałego stowarzyszenia transportu kombinowanego były drugie międzynarodowe targi transportowe, które miały miejsce w Monachium, w październiku 1970 r. Impreza ta zgromadziła wielu fachowców. Tam też – 23 października -została oficjalnie podpisana umowa założycielska Międzynarodowej Unii Towarzystw Transportu Kombinowanego Szyna – Droga (UIRR).

Zasady funkcjonowania towarzystw UIRR

Jednocześnie, wraz z rozwojem transportu kombinowanego powstawały i ewoluowały zasady jego funkcjonowania i struktury organizacyjne, które były przejmowane przez przedsiębiorstwa

w poszczególnych krajach, co rozszerzało ich ofertę przewozową. Zasady te można podzielić na cztery grupy.

1) Marketing

a) Marketing był i nadal pozostaje w gestii poszczególnych przedsiębiorstw zjednoczonych w UIRR. W Europie przez długi czas funkcjonowało przedsiębiorstwo, iż głównie spedytorzy lub przewoźnicy mogą uczestniczyć w transporcie kombinowanym.

b) Koleje sprzedawały swoje usługi przy przewozie jednostek ładunkowych nie bezpośrednio potencjalnym usługobiorcom, nawet przedsiębiorstwom żegludowym, lecz towarzystwom pośredniczącym, których współnikami byli głównie spedytorzy i przewoźnicy drogowi, bądź ich organizacje. Nie było zatem bezpośredniej sprzedaży usług przewozowych kolei poszczególnym klientom, lecz np. za pośrednictwem towarzystwa Intercontainer (IC), którego członkami były prawie wszystkie koleje europejskie.

c) Towarzystwa pośredniczące w realizacji przewozów kombinowanych, odkąd w 1970 r. powstała Międzynarodowa Unia UIRR, były organizowane w poszczególnych krajach. W Europie przyjęto, iż każdy kraj będzie miał tylko jedno towarzystwo narodowe uczestniczące w UIRR. Polskę reprezentuje Towarzystwo Transportu Kombinowanego POLCOMBI.

2) Przewóz kolejowy

a) Przeładunek, tzn. wjazd a następnie zjazd naczep siodłowych na i z wagonów, każde towarzystwo UIRR musiało samo przedsięwziąć lub zlecić wykonanie tych czynności. Wprowadzenie nadwozi wymiennych doprowadziło do zmian technologicznych czynności przeładunkowych (przeładunek pionowy). Po raz pierwszy nadwozia te zostały wykorzystane przez Düsseldorfer Spedition Transitus Martinek w transporcie międzynarodowym w relacji Neuss – Mediolan.

b) W początkowym okresie park wagonów specjalnych dla przewozów kombinowanych szyna – droga we Francji,

1 UIRR – skrót z jęz. francuskiego od: Union Internationale des sociétés de Transport Combiné Rail – Route.

Belgii, Holandii i Szwajcarii tworzyły nie koleje, lecz głównie towarzystwa wynajmu wagonów, a później tamtejsze towarzystwa UIRR.

- c) Od samego początku, głównym celem transportu dużych jednostek ładunkowych kolejami było łączenie wagonów jako transport kombinowany w formie zwartych składów pociągów, tj. w przesyłki całopociągowe z terminalu nadania do terminalu wydania.
- d) W wypadku, gdy podczas tworzenia relacji przewozowej pomiędzy A i B nie było możliwe sformowanie całego składu pociągu, lub kursował pociąg stały, który był w pełni wykorzystany, koleje tworzyły pociągi dodatkowe, dwu- lub wielogrupowe. Przy tym były również wysyłane grupy wagonowe w innych relacjach przewozowych.
- e) Rozkłady jazdy dla tych specjalnych pociągów transportu kombinowanego są uzgadniane przez koleje w porozumieniu z towarzystwami UIRR. Również klienci mogli zgłaszać swoje uwagi dotyczące rozkładu jazdy, a w wypadku firm konkurujących na rynku – to koleje miały głos decydujący w sprawie kolejności odprawy i przewozu.

3) Obsługa handlowa

- a) Ustalenie ceny przewozu – taryfy nie uwzględniały masy towaru czy też jego rodzaju, lecz jedynie rodzaj jednostki – naczepy siodłowe czy inne jednostki ładunkowe lub załadowaną powierzchnię wagonu (taryfy zryczałtowane). Zmieniało to ówczesny sposób naliczania opłat przewozowych, ustalanych dotychczas z uwzględnieniem masy i rodzaju przewożonego towaru.
- b) Ustalenie cen przewozu, zarówno za drogę przewozu jak i za liczbę osi użytego taboru przewozowego, następowało w trakcie negocjacji handlowych pomiędzy towarzystwami UIRR a kolejami. W ten sposób zostało uproszczone obliczanie należności przewozowych.
- c) Poziom cen został tak ukształtowany, aby stał się atrakcyjny dla usługobiorców transportu kombinowanego i aby korzystniejsze od transportu drogowego stały się usługi oferowane przez kolej.

4) Interes publiczny w realizacji przewozów kombinowanych szyna – droga

- a) Prawie we wszystkich krajach względ na dobro publiczne spowodował szczególne poparcie i zainteresowanie rozwojem transportu kombinowanego kolejowo – drogowego, gdyż na drogach powstawały już zatory przewozowe, a ponadto tabor samochodowy powoduje większe zanieczyszczenie środowiska naturalnego niż koleje.

- b) W zasadzie gdy mowa jest o transporcie kombinowanym, występują razem konkurenci, a mianowicie przewoźnicy drogowi i koleje. Ich celem była i jest wspólna realizacja usług przewozowych poprzez kooperację. Do tego konieczna jest neutralność, zaufanie i transparentność zachowań kolei na rynku transportowym. Sprawy te były przedmiotem wielu sporów z niektórymi kolejami, które bezpośrednio lub pośrednio chciały przejąć te przewozy, jednak od 30 lat koleje zachowują neutralność na rynku.

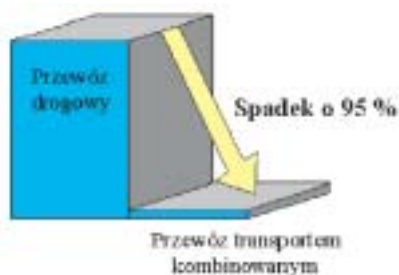
Bliska współpraca towarzystw UIRR między sobą ułatwia jednolity rozwój transportu kombinowanego w Europie. Poprzez tę współpracę przy realizacji przewozów pomiędzy poszczególnymi towarzystwami UIRR, możliwy był dalszy rozwój transportu kombinowanego w ciągu ubiegłych 30 lat. Dzięki temu współdziałaniu, obsłużono w 1999 r. aż 1,2 miliony przesyłek UIRR w przewozach międzynarodowych i 600 000 przesyłek w przewozach krajowych.

Cechy i zalety towarzystw transportu kombinowanego

Głównym celem wszystkich towarzystw UIRR jest przewiezienie jak największej liczby dużych jednostek ładunkowych transportem kolejowym zamiast drogowym. Struktury wspomnianych towarzystw są jednakże często bardzo różnorodne, charakterystyczne dla danego kraju. Różnice zaczynają się już w infrastrukturze. Niektóre towarzystwa UIRR są właścicielami ważnych obiektów przeładunkowych (Hupac, Novatrans), inne gospodarują nimi jako użytkownicy, podczas gdy obiekty te zostały utworzone przez kolej lub państwo. Różnice pomiędzy towarzystwami UIRR wynikają również z wielkości ich obrotów zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym, a także z wielkości własnego kapitału, wielkości udziałów kolei, czy też liczby pracowników.

Każde towarzystwo UIRR jest samodzielne, nie oznacza to jednak konieczności tworzenia własnych filii na terenach innych krajów. Przyjęto bowiem, iż każde towarzystwo jest miejscowym przedstawicielem wszystkich pozostałych. Oznacza to, iż klient jednego towarzystwa

Spadek ilości wypadków



Rys. 1. Spadek ilości wypadków. Źródło: Zbliżenie na transport kombinowany, UIRR Bruksela, maj 1996, s. 15.

UIRR, w każdym miejscu za granicą może korzystać z usług innego towarzystwa.

Doświadczenie i postęp technologiczny pozwala wskazać wiele innych zalet transportu kombinowanego dla towarzystw UIRR, a mianowicie:

- unowocześnienie technologiczne oferty transportowej
- realizowanie przewozów w systemie *just in time* oraz *door-to-door*
- większa punktualność przewozów
- większa elastyczność świadczonych usług przewozowych
- mniejsza wrażliwość na warunki drogowe i atmosferyczne
- lepsze wykorzystanie taboru i czasu pracy kierowców
- poprawa warunków pracy kierowców
- obniżenie kosztów, takich jak: koszty prowadzenia działalności (zezwozenia, koncesje), koszty eksploatacji pojazdów czy koszty osobowe.

Inną zaletą towarzystw UIRR jest również ich bliskość względem rynku transportu kombinowanego, która umożliwia bezpośrednie kontakty z przedsiębiorstwami transportu drogowego i spedytorami.

Strategia UIRR i zadania towarzystw krajowych

Główną strategią UIRR jest założenie, iż jedno krajowe towarzystwo UIRR nie powinno rozporządzać środkami transportu

kombinowanego w całej Europie. Towarzystwa te mogą wzajemnie współpracować, jak i konkutować. Każde towarzystwo samo wykonuje zadania transportowe. Polegają one na sprzedaży usług, reklamy, dowozie i odwozie jednostek ładunkowych, organizacji terminali przeładowniczych, gospodarowaniu wagonami transportu kombinowanego oraz ich zakupie.

Do zadań wspólnych, którymi zajmują się 2 lub więcej towarzystw UIRR należą m. in.:

- zakup trakcji przez koleje na odcinkach, które będą obsługiwane przez 2 lub więcej towarzystw UIRR
 - troska o rozkłady jazdy i zaopatrzenie w potrzebne wagony
 - wzajemne przekazywanie danych o realizacji procesu transportowego oraz informowanie klienta.
- Wspólne zadania, którymi zajmuje się biuro w Brukseli to:
- sprawowanie przedstawicielstwa towarzystw UIRR względem władz międzynarodowych i opinii publicznej
 - koordynacja współpracy pomiędzy krajowymi towarzystwami UIRR na płaszczyźnie technicznej oraz rozliczeniowej.

Rozwój przewozów kombinowanych w Europie

Przyjęta przez towarzystwa UIRR strategia świadczenia usług transportowych przynosi konkretne efekty szczególnie na międzynarodowym rynku przewozów kombinowanych. Analizując wielkości tych przewozów obsługiwanych przez towarzystwa UIRR w latach 1970 – 2000, nietrudno zauważyć ogromną ich dynamikę i wzrost: w 1970 r. – 17 100 przesyłek, w 2000 r. – 1 287 922 przesyłek (odprawianych przez 18 towarzystw krajowych UIRR). W 2000 r. towarzystwa te odprawiły łącznie w przewozach międzynarodowych i krajowych 1 964 tys. przesyłek (tab. 1). Porównanie tych wielkości wskazuje, iż przewozów krajowych było jedynie 676 tys., co stanowi 34,4 % ogólnych przewozów UIRR.

Z danych z tab. 1. (dotyczących 2000 r.) wynika również struktura technologiczna świadczonych usług transportowych, a mianowicie przewieziono:

- nadwozi wymiennych i kontenerów – 67,9%
- naczeł siodłowych – 8,8%
- w technologii „Ro – La” – 23,3%.

Dalsza analiza danych tej tabeli za okres 1991 – 2000 wskazuje na interesujące trendy:

- wzrost przewozów nadwozi i kontenerów aż o 74,2%
- zmniejszanie się wielkości przewozów

naczeł siodłowych o 26,8%

- wzrost przewozów „Ro – La” aż o 103,5 %, co wynika również z proekologicznych decyzji administracyjnych niektórych krajów Europy Środkowej, np. Szwajcarii.

Strategia rozwoju usług transportu kombinowanego przyczynia się także do zmniejszenia ilości wypadków drogowych, i to aż o 95% (co prezentuje rys. 1.) oraz do znaczącego ograniczenia emisji spalin aż o 90%, na co wskazuje rys. 2.

Sytuacja transportu kombinowanego w Polsce

Wszystkie te niewątpliwe zalety transportu kombinowanego na początku 90 lat dostrzeżono również w Polsce. Pod koniec 1992 r. zostało utworzone Towarzystwo Transportu Kombinowanego POLKOMBI SA w Warszawie, które stało się narodowym operatorem tegoż transportu i jedynym polskim członkiem Międzynarodowej Unii Towarzystw Transportu Kombinowanego (UIRR) w Brukseli. Mimo to usługi przewozowe transportu kombinowanego w Polsce są nadal świadczone również przez inne firmy, np. Spedcont, Polcont, Polzug, Trade Trans. Rozwój transportu kombinowanego w naszym kraju związany jest przede wszystkim z obsługą rosnącego międzynarodowego obrotu towarowego, szczególnie z krajami Unii Europejskiej. Akces Polski do UE wiązać się też będzie z dostosowaniem przepisów transportu samochodowego do standardów europejskich, mających na celu znacznie większe odciążenie infrastruktury drogowej, przejęcie części przewozów towarowych przez transport kolejowy oraz ochronę środowiska naturalnego. Wzrastające przewozy ładunków w kontenerach nadal jednak stanowią w 2000 r. jedynie 1% ogólnej wielkości przewozów PKP. TTK Polkombi obsłużyło w tymże roku 11 347 przesyłek. Zastosowanie nowych technologii transportu ładunków także w Polsce będzie w niedalekiej przyszłości jedynym środkiem zaradczym wobec grożącego drogowego zatoru transportowego.

Szersze stosowanie tych technologii w naszym kraju wspierają również wytyczne polityki transportowej RP przewidziane na lata 2000 – 2015. Działalność operatorów transportu kombinowanego będzie więc popierana przez państwo. Wsparcie rządu będzie realizowane poprzez odpowiednie mechanizmy fiskalne (według reguł Unii Europejskiej), w powiązaniu z systemem transportu kolejowego oraz terminali transportu kombinowanego.

Przewóz transportem kombinowanym



Rys. 2. Zmniejszenie emisji spalin. Źródło: Zbliżenie na transport kombinowany, UIRR Bruksela, maj 1996, s. 15.