

Mateusz ZAJĄC
Paweł ZAJĄC¹

ANALIZA PRZEWOZÓW PONADNORMATYWNYCH W POLSCE W OSTATNICH LATACH

Celem referatu jest przedstawienie sytuacji panującej na rynku przewozów ponadnormatywnych. Przedstawiono statystyki tego typu przewozów w Polsce wykonanych w ostatnich latach. Przedstawiono informacje pochodzące zarówno od przewoźników drogowych jak i kolejowych.

ANALYSIS OF INLAND EXCESS HAULAGE IN POLAND IN RECENT YEARS

The aim of this article is the presentation of excess haulage conditions in Poland. The paper consist of statistics of road and rail transport in the field. Gives also information about access conditions to prepare this sort of haulage.

1. WSTĘP

Przewóz nienormatywny to przewóz ładunków z przekroczeniem skrajni wymiarami lub ciężarem. Transport materiałów ponadnormatywnych ma swoje ustabilizowane miejsce wśród przewozu wszystkich ładunków. Należy jednak zwrócić uwagę, że przewozy ponadnormatywne są przewozami niszowymi. W Polsce funkcjonuje obecnie około 4 tys. przedsiębiorstw realizujących tego typu przewozy w ramach transportu drogowego. Są to najczęściej wyspecjalizowane i doświadczone przedsiębiorstwa, które fachowo obsługują trafiających do nich klientów. Trudno jednak mówić o szerszym pojmowaniu tego niszowego rynku. Póki co jest to „transport materiałów ponadnormatywnych”, a nie „spedycja” tego typu ładunków. Łącznie, w porównaniu do transportu normatywnego nie stanowią dużej masy lub pracy przewozowej.

2. ORGANY WYDAJĄCE ZEZWOLENIA NA PRZEWÓZ MATERIAŁÓW PONADNORMATYWNYCH

Przewóz ładunków ponadnormatywnych w transporcie drogowym regulują:

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.03.58.515) – w szczególności art. 64 i 129 zawiera informacje na temat [1]:

¹Politechnika Wroclawska, Wydział Mechaniczny, Instytut Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn
Wyb. Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław, mateusz.zajac@pwr.wroc.pl

- rodzajów zezwoleń na przejazdy nienormatywne,
- wyznacza organ wydający zezwolenia,
- wskazuje na osobne rozporządzenia dotyczące warunków wydawania zezwoleń, pilotażu, warunków przejazdu i kosztów.

2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.02.32.262), zawiera informacje o:

- wymiarach i masie pojazdów,
- wyposażeniu dodatkowym pojazdu długiego i ciężkiego.

3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych (Dz.U.04.267.2660). Rozporządzenie określa [2]:

- szczegółowe warunki i tryb wydawania zezwoleń,
- pojazdy, dla których wydawane są poszczególne rodzaje zezwoleń,
- wymagania i stan techniczny dróg,
- warunki przejazdu pojazdów nienormatywnych.

4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie pojazdów wykonujących pilotaż (Dz.U.04.110.1165), rozporządzenie określa:

- warunki techniczne i wyposażenie pojazdu wykonującego pilotaż,
- ilości pojazdów wykonujących pilotaż,
- zadania pilota i pojazdu wykonującego pilotaż.

5. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów oraz wysokości opłat (Dz.U.04.7.62) Rozporządzenie określa [3]:

- warunki i sposób pilotowania przez Policję,
- wysokość opłat za pilotowanie,
- wygląd i zawartość zawiadomienia,
- wygląd pojazdu pilotującego.

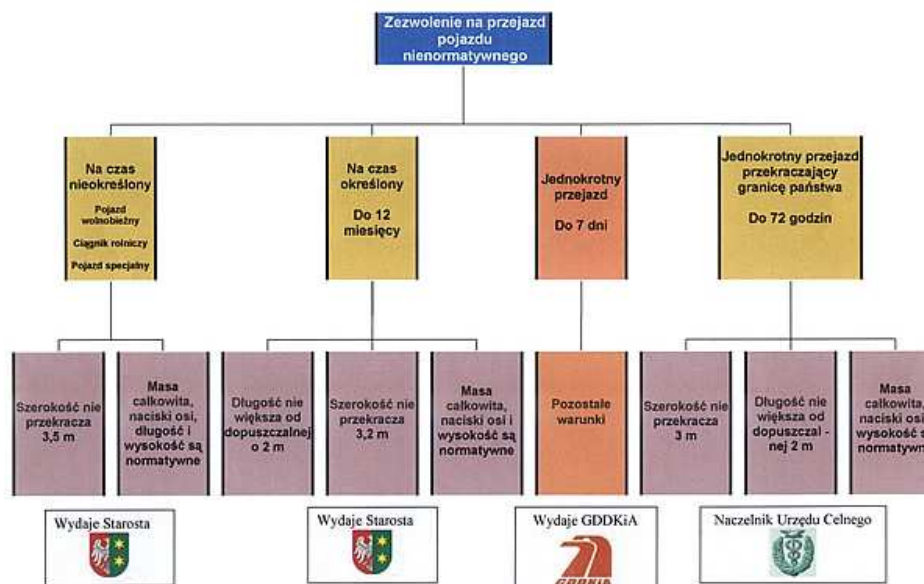
W transporcie drogowym wykonanie przewozu specjalnego ponadnormatywnego jest uwarunkowane uzyskaniem zgody z odpowiedniego organu regulującego:

Starosta,

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Urząd Celny.

Kwestie dostępności i miejsc składania wniosków przedstawiono na rys. 1.



Rys 1. Organy i tryb wydawania zezwoleń

Na podstawie przepisów regulujących opłatę ustala i pobiera:

- Starosta - za przejazdy pojazdu nienormalnego na podstawie wydanego zezwolenia na czas nieokreślony i czas określony,
- Generalny Dyrektor Dróg Publicznych lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna - za jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie pojazdu nienormalnego,

Dyrektor urzędu celnego - za jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie pojazdu nienormalnego przekraczającego granicę państwa przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. STATYSTYKI PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW NIENORMATYWNYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM

W praktyce prawie wszystkie zezwolenia są wydawane przez GDDKiA, starostwa najczęściej przekazują tam wpływające wnioski. O zezwolenie na przewóz ponadnormalny można się ubiegać w centrali GDDKiA lub w jednym z oddziałów, przy czym wniosek o zezwolenie przewozu nie musi być składany w Oddziale, na którego podległym terenie ma przewóz być realizowany. Oznacza to, że jeżeli przewóz ma być wykonany na drogach Dolnego Śląska, to wniosek może być złożony w dowolnym krajowym oddziale GDDKiA. Obecnie działa Centrala i 17 oddziałów. Najwięcej wniosków o przewóz ponadnormalny jest składanych w Centrali GDDKiA, około 8 000 rocznie. W oddziałach w Katowicach, Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu po około 2 000 wniosków rocznie. Oddziały na ścianie wschodniej Polski rozpatrują około 50 – 100 wniosków. Zasadniczą część wniosków dotyczy przekroczenie dopuszczalnej długości lub szerokości zestawu drogowego. Tylko nieliczna część wniosków dotyczy przewozów z

przekroczeniem dopuszczalnego nacisku na osie. Zasadą GDDKiA jest odmowna decyzja w sprawach o zgodę na przewóz z przekroczeniem dopuszczalnych nacisków na osie. Orientacyjnie można określić, że w Polsce jest składanych łącznie około 20 000 wniosków, z czego tylko nieliczne są odrzucane. Można przyjąć, że około 2 000 z nich dotyczy transportu na terenie Dolnego Śląska. Ładunki, które przekraczają skrajnię drogową w naciskach na oś są kierowane do transportu kolejowego lub wodnego śródlądowego.

4. STATYSTYKI PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW NIENORMATYWNYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM

W 2006 roku przewieziono w Polsce około 30 mln ton towarów wchodzących w skład materiałów ponadnormatywnych, ciężkich i nietypowych. Warunki realizowania takich przewozów reguluje rozporządzenie ministra transportu z 7 czerwca 2006r., w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe kolejną. Poza przypadkami ładunków, które po załadowaniu na normalny wagon niekryty ustawiony na prostym i poziomym torze nie mieszczą się w obrysie skrajni ładunkowej rozporządzenie wymienia cały szereg rzeczy stanowiących przesyłkę nadzwyczajną. Są to m.in. obiekty, które po załadowaniu na wagon będą ze względu na swą długość większe niż długość wagonu ze zderzakami, wystawać poza obrys skrajni ładunkowej przy przejściu tego wagonu przez łuk toru o promieniu 180°. Są to również rzeczy, które ze względu na rozłożenie masy mogą spowodować niebezpieczne przesunięcie środka ciężkości. W przypadku przewozu rzeczy o dużej masie, za przesyłki nietypowe są uznawane te, które ważą więcej niż 60 ton oraz te, które powodują większe od dopuszczalnego dla określonej linii obciążenie na oś wagonu lub metr bieżący toru.

Problemem przy tego typu przewozach jest przede wszystkim ustalenie trasy przewozu, określenie czy będzie się on odbywał jednym torem, czy też konieczne będzie wstrzymanie ruchu na sąsiednim torze.

Transport nienormatywny w transporcie kolejowym jest zazwyczaj realizowany na torach podlegających spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP – PLK). Spółka PKP – PLK wydaje zezwolenia na wykonywanie usług przewozowych. Przez wiele lat jedynym przewoźnikiem realizujących takie przewozy była spółka PKP Cargo S.A., wcześniej Polskie Koleje Państwowe. Spółka PKP Cargo przejęła odpowiedni specjalistyczny tabor. Przed udostępnieniem rynku przewozowego obcym przewoźnikiem wszystkie formalności związane z wnioskiem o przewóz nienormatywny można było załatwiać składając wniosek w PKP Cargo. Do dziś ta sytuacja się nie zmieniła, jednak na rynku pojawiły się przedsiębiorstwa prywatne, które wykonują przewozy nienormatywne. Obecnie do PKP Cargo wpływa około 250 wniosków miesięcznie na przewóz nienormatywny. Są wśród nich również wnioski dotyczące przewożenia kontenerów typu „high cube” (HC) o wysokości 8'6” i wyższe, w których przekroczenia skrajni wynoszą kilka centymetrów. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że operatorzy terminali kontenerowych występują o zgodę o przewozy nienormatywne raz w roku – uzyskują zezwolenia na rok na konkretne trasy przewozowe. Miesięcznie do PKP Cargo wpływa 2 – 4 wnioski o przewóz ładunków o masie powyżej 200 ton. PKP Cargo nie inwestuje jednak w nowe wagony specjalistyczne do przewozu materiałów ponadnormatywnych. Rynek tych usług jest w Polsce bardzo niestabilny i silnie uzależniony od dużych inwestycji gospodarczych. Sprawia to, że SA okresy, kiedy istnieje duży popyt na tego typu usługi oraz tzw. „martwy okres”. Rynek

przewozów generatorów i transformatorów jest uzależniony od koniunktury na rynku energetycznym, zamówień na nowe maszyny, możliwości produkcyjnych, itd. Ponadto dużym problemem jest znalezienie odpowiedniego wagonu o odpowiedniej konstrukcji. Są to nawet wagony o 32 osiach i masie własnej 220 ton.

Transport ładunków nietypowych ze względu na masę lub gabaryty jest przedsiębiorstwo STK – Specjalistyczny Transport Kolejowy Sp. z o.o. Spółka ta przewozi m.in. kilkadziesiąt (do 2007 roku 29 sztuk) transformatorów Alstom z Wrocławia do Gdyni, kilka sztuk rocznie dla odbiorców krajowych i do zakładów remontowych (Energoserwis Lubliniec), a także wały korbowe HCP w Poznaniu. W 2007 roku STK zrealizowało przewozy m.in. w relacjach:

Wrocław – Będzin, Elektrownia Łagisza (generator, wagon Norca 24),

Lubliniec – Pątnów, Elektrownia PAK (generator, wagon platforma Uaai 16 – osiowy),

Lubliniec – Jaworzno, Elektrownia Jaworzno III (generator, wagon platforma Uaai 16 – osiowy),

Gdynia Port – Pątnów, Elektrownia PAK (transformator, wagon Krupp 32),

Wrocław – Płock, PKN Orlen (transformator, wagon Norca 24),

Elektrownia Dolna Odra – Elektrownia Połaniec (transformator, wagon platforma Uaai 16 – osiowy).



Rys. Widok w trakcie załadunku wagonu NORCA, źródło [4]

Innym przewoźnikiem jest Heavy Cargo – Service Sp. z o.o. Posiada własny tabor, którym może transportować ładunki o bardzo dużej masie. Jest to spółka – córka Nuclear Cargo + Sernice GmbH. Ładunki ponadnormatywne są często transportowane przez Zakład Przewozów Transportowych w Szczecinie. Dzieje się tak dlatego, ponieważ port Szczecin – Świnoujście wykorzystywany jest przez wojsko. Jesienią 2006 roku Heavy Cargo – Sernice zorganizowało przewóz elementów linii technologicznej walcowni z Gdyni do Krakowa. Ładunek ten przyplłynął do portu kilkoma statkami, a poszczególne elementy ważyły ponad 100 ton (najlżejszy 136 ton, najcięższy 209 ton.). Najdłuższy z elementów miał 12 m długości, 2,2 m szerokości i 4,6 m wysokości. Transport był realizowany ponad miesiąc 12

specjalistycznymi wagonami od 12- do 24 – osiowych. W tym celu sprowadzono je do Polski z Austrii, Niemiec i Włoch. Do operacji przygotowywano się od marca 2006. Innym transportem realizowanym przez Heavy Cargo – Sernice był przewóz 200 tonowego transformatora z Koloni do elektrowni PSE w Koninie. W tym transporcie wykorzystywano nie tylko kolej, ale również barkę rzeczną i ogromnych rozmiarów naczepę samochodową. W 2004 i 2005 roku Rail Polska zrealizowała kilka przewozów na trasie Wrocław – Gądów – Gdynia Port dla Dozamel sp. z o.o. Zlecenie obejmowało transport kilku transformatorów Alstom o wadze ponad 300 ton. W 2007 roku do Elektrowni Łagisza przewieziono generator wykorzystując przy tym wagon typu Norca 24 (24- osiowy). Również ciekawym transportem był przewóz przedświątecznego świerku, który mieszkańcy Zakopanego w 1997 roku ofiarowali papieżowi Janowi Pawłowi II. Choinka miała ponad 30 m długości i szeroką koronę.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.03.58.515)
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych (Dz.U.04.267.2660)
- [3] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów oraz wysokości opłat (Dz.U.04.7.62)
- [4] <http://www.metalchemserwis.pl/cz/produkty.html>