

21.06.2005 r.

Ekologia a logistyczno-marketingowe uwarunkowania rozwoju systemów transportowych – wybrane zagadnienia – cz. 2

II. Przykłady niekorzystnego wpływu transportu na środowisko naturalne oraz możliwości zastosowania alternatywnych rozwiązań

Według Światowej Organizacji Zdrowia (United Nations, World Health Organization Regional Office for Europe, 17 January 2001 ECE/AC.21/2001/1, EUR/00/5026094/1, Overview of Instruments Relevant to Transport, Environment and health and Recommendations for Further Steps), hałas powoduje nie tylko problemy ze snem, ale także ujemnie wpływa na stan naszego zdrowia psychicznego i przyczynia się do spadku poziomu inteligencji. Około 30% ludności w krajach Unii Europejskiej jest narażone na hałas powyżej 55 dB, a przekroczenie tego progu powoduje, iż zaczynają się problemy ze zdrowiem. Przeprowadzone badania wskazują na jego pośredni wpływ na wzrost zachorowalności na choroby serca i nadciśnienie.

Co prawda, wypadki drogowe pozostają ciągle jednym z najważniejszych kosztów zewnętrznych (ich finansowy wymiar oblicza się dzisiaj na około 156 miliardów EUR rocznie), to jednak badania w poszczególnych krajach wykazują jednoznacznie, że liczba ofiar zatruc spalinami samochodowymi wyraźnie przekracza liczbę ofiar wypadków. Włoska Narodowa Agencja Ochrony Środowiska i WHO we Włoszech przeprowadziły specjalne badania, w czasie których okazało się, że spaliny samochodowe są pośrednią przyczyną co najmniej 4,7% wszystkich zgonów ludzi powyżej 30 roku życia i około 30% zachorowań na choroby układu oddechowego u dzieci do 15 roku życia. Pesymistyczne są również wnioski płynące z badań przeprowadzonych na uniwersytecie w Bazylei. Wynika z nich jednoznacznie, że każdego roku spaliny samochodowe zabijają we Francji, Szwajcarii i Austrii około 20 tysięcy osób. To znacznie więcej niż wynoszą straty spowodowane przez wypadki drogowe (Dziennik Polski XI 2000).

W Polsce w strefie powyżej 70 decybeli żyje ponad 30% mieszkańców. Raport Inspekcji Ochrony Środowiska stwierdza, że mimo to polskie miasta na ogół nie mają map klimatu akustycznego, ponieważ hałas nie jest w naszym kraju traktowany w kategorii problemu.

W dalszym ciągu mierzy się tutaj zanieczyszczenia charakterystyczne dla okresu, kiedy głównym „trucicielem” był przemysł ciężki. I choć jego negatywny wpływ jest obecnie znacznie mniejszy, to liczba przypadków astmy i innych, zależnych od środowiska chorób, nie maleje, lecz przeciwnie – lawinowo rośnie [6].

Innym niekorzystnym czynnikiem jest wielkość terenu, jaka jest potrzebna dla przewiezienia określonego potoku ładunków przez transport drogowy, która jest przeszło trzykrotnie większa niż w przypadku wykorzystania w tym celu transportu kolejowego.

Czy wobec tego powinniśmy z tego rodzaju transportu zrezygnować? To oczywiście niemożliwe. Powinniśmy natomiast dążyć do zmniejszenia jego negatywnych skutków przez szersze stosowanie wielogałęziowych systemów transportowych. Takie podejście lansowane jest przez Unię Europejską w dziedzinie transportu w kreowanej przez Komisję Europejską polityce transportowej. W tej kwestii bardzo ważnym dokumentem Unii Europejskiej dotyczącym polityki transportowej jest Biała Księga (Europejska Polityka Transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji), którą podzielono na następujące części tematyczne (2):

- część I. Zmiany proporcji między gałęziami transportu,
- część II. Eliminacja wąskich gardeł,
- część III. Użytkownicy w centrum uwagi polityki transportowej,
- część IV. Ukierunkowanie globalizacji transportu.

Istotną diagnozą postawioną w Białej Księdze jest stwierdzenie o zbyt małej harmonizacji polityki transportowej. Do niektórych przyczyn mało zharmonizowanej polityki transportowej w krajach Unii Europejskiej zalicza się między innymi:

- nierównomierny rozwój poszczególnych gałęzi,
- szkodliwe skutki działalności transportu dla środowiska naturalnego (sprawca nie zawsze płaci).

Dlatego też uznano za pilną potrzebę wypracowanie wspólnej polityki transportowej, zmierzającej do zapewnienia transportu zrównoważonego, w którym bardzo duże znaczenie ma kwestia ochrony środowiska naturalnego i zdrowia ludzkiego. W transporcie za konieczne w aspekcie wyzwań ekologicznych XXI wieku jest wprowadzenie w życie koncepcji zrównoważonego rozwoju.

Zrównoważony System transportowy jest to taki system, który:

- umożliwia bezpieczny, zasadny z ekonomicznego i dopuszczalny ze społecznego punktu widzenia dostęp do innych osób, miejsc, dóbr i usług,
- spełnia ogólnie akceptowane wymagania dotyczące jakości zdrowia i stanu środowiska (np. przyjęte przez Światową Organizację Zdrowia dla źródeł zanieczyszczeń powietrza i hałasu),
- chroni ekosystemy poprzez nieprzekraczanie krytycznych poziomów pojemności ekosystemów (np. określonych przez UNECE, a dotyczących zakwaszenia, eutrofizacji i warstwy ozonowej powierzchni ziemi),
- nie nasila negatywnych zjawisk globalnych, tj. zmian klimatu, zanikania powłoki ozonowej w stratosferze czy rozprzestrzeniania stałych zanieczyszczeń organicznych.

W Białej Księdze podkreślono również, że intermodalność ma kluczowe znaczenie dla rozwijania alternatyw transportowych dla transportu samochodowego, które w sposób optymalny łączą najlepsze własności poszczególnych gałęzi transportu i zarazem są bardziej przyjazne dla środowiska naturalnego. Jednak, aby tego rodzaju system transportowy mógł się rozwijać, potrzebne są nowoczesne terminale transportu kombinowanego, wokół których powstaną magazyny oraz zakłady, w których towar będzie konfekcjonowany, metkowany, pakowany i przechowywany. Rozwijając powyższą koncepcję, budujemy obraz centrum logistycznego, do którego duże potoki ładunków dostarczane są ekologicznymi środkami transportu (kolej, żegluga) i po odpowiednim przygotowaniu rozwożone samochodami dostawczymi do finalnego odbiorcy (sklepów, małych hurtowni). Natomiast towar do zakładów produkcyjnych znajdujących się najczęściej na obrzeżach miast dostarczany jest w kontenerach lub wymiennych naczepach. Eliminujemy w ten sposób ciężki transport samochodowy z naszych aglomeracji miejskich, jak również z prowadzących do nich dróg.

Dla pełnego obrazu właściwie funkcjonującego (pod względem ochrony środowiska naturalnego) systemu transportowego należy uwzględnić konieczność utworzenia sieci centrów logistycznych, pomiędzy którymi występować będzie ścisła zależność wymiany towaru, informacji o nim i o potrzebach klientów.

Funkcjonowanie i rozwój sieci gospodarczych oraz związane z tym trendy w dystrybucji wpływają obecnie na obraz łańcuchów dostaw, które najczęściej przybierają kształt dużych sieci logistycznych pełniących rolę infrastruktury dla sieci gospodarczych [2].

W rozwoju usług logistycznych następuje płynne przechodzenie od logistycznych koncepcji łańcuchów dostaw do sieci logistycznych, w których przy właściwej polityce państwa ekologia może odgrywać istotne znaczenie.

Do istotnych czynników właściwych rozwiązań logistycznych niewątpliwie należy zaliczyć:

- współdziałanie różnych gałęzi transportu w procesie przemieszczania ładunków,
- preferowanie transportu intermodalnego,
- zmniejszenie liczby magazynów przez tworzenie dużych centrów dystrybucji, a tym samym zmniejszanie przewozów pomiędzy kilkoma punktami,
- właściwa gospodarka zasobami, przepływem materiałów i surowców.

dr Mirosław Antonowicz

mgr inż. Henryk Zielaskiewicz