

Joanna Archutowska¹
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Transport komodalny — nowa koncepcja transportowa Unii Europejskiej

Podejście tradycyjne

Przez wiele lat polityka transportowa Unii Europejskiej uczyła nas, że szkodliwość transportu drogowego dla środowiska jest główną przesłanką dla przełożenia części dalekodystansowych przewozów towarowych, realizowanych na kontynencie europejskim, na gałęzie bardziej przyjazne środowisku, czyli transport kolejowy, żeglugę śródlądową i przybrzeżną. Argumentem wspierającym było rosnące zatłoczenie na części dróg europejskich.

W niektórych krajach i na niektórych osiach transportowych podejście to znalazło praktyczne zastosowanie. W transporcie drogowo – szynowym dotyczy na przykład ruchu transalpejskiego oraz ruchu dowozowo – odwozowego kontenerów do i z portów morskich. Jednak przez wiele lat można było odnieść wrażenie, że praktyka europejskiej branży TSL odbiega od tego, co w ramach swojej polityki transportowej proponuje UE. Realizacja polityki polega natomiast raczej na podejmowaniu pojedynczych inicjatyw na rzecz transportu multimodalnego, a nie faktycznych, systemowych zmianach. Inicjatywy te dotyczą zaś procesów przewozowych o pewnej specyfice – w transporcie transalpejskim jest to ograniczona przepustowość ciągów drogowych, a w przypadku portów morskich – problem szybkiej dystrybucji tysięcy kontenerów z nabrzeży portowych.

Polityka UE zdawała się zapominać, że multimodalność, jako cel sam w sobie, zupełnie nie pasuje do praktyki logistycznej oraz ekonomicznych celów działalności przedsiębiorstw TSL, funkcjonujących na silnie konkurencyjnym rynku.

Koncepcje praktyków TSL

Ze strony praktyków TSL pojawiały się natomiast propozycje wpisania transportu kolejowego, żeglugi przybrzeżnej oraz śródlądowej w łańcuchy logistyki transportowej. Dla przykładu, w przypadku przewozów kolejowo – szynowych, na przełomie wieku dyskutowano o możliwości tworzenia mostów lądowych (*land bridges*), pętli logistycznych (*ring ways*, *Ringzüge*), na kolei pojawiło się pojęcie tras dedykowanych dla transportu towarowego (*freightways*), a ostatnio mówi się o portach kolejowych (*railports*). Ich wspólną cechą jest, jakże oczywista z punktu widzenia logistyki, realizacja dalekodystansowych przewozów kolejami w systemie między hubami logistycznymi. Nie jest to przy tym tylko hub początkowy i końcowy, ale kilka lub nawet kilkanaście hubów rozmieszczonych na całej trasie kolejowej. Huby pełnią rolę centrów konsolidacyjno – dekonsolidacyjnych na wzór centrów *cross – dockowych*, zapewniając na trasie pokonywanej

koleją wolumen ładunków pozwalający na wykorzystanie efektów skali. Proces konsolidacyjno – dekonsolidacyjny jest bardzo szybki i zapewnia wysoką prędkość handlową. Przy odpowiednio długich dystansach, po stronie kosztowej działa degresja strefowa. Według różnych opracowań i analiz, zastąpienie transportu drogowego transportem multimodalnym drogowo – kolejowym w warunkach europejskich staje się opłacalne przy odległościach 400 – 600 km. Jeżeli udało się pokonać (a dzieje się to wraz z postępującą restrukturyzacją kolejnictwa w Europie) problemy techniczne i organizacyjne, kolej byłaby w stanie zaoferować konkurencyjną prędkość handlową. Przewozy ‘do’ i ‘od drzwi’ zdekonsolidowanych jednostek ładunkowych realizowane są natomiast transportem drogowym.

Tak skonstruowany proces przewozowy uwzględnia atuty transportu drogowego oraz kolejowego i pozwala na efektywną realizację dalekodystansowych przewozów towarowych.

Nowa polityka UE

Niestety, przez wiele lat polityka UE w zakresie transportu intermodalnego nie artykułowała w wystarczający sposób realiów europejskiej logistyki transportowej oraz łańcuchów dostaw. Akcentowano niekorzystny *modal split*, rosnące przewozy drogowe oraz konieczności ochrony środowiska.

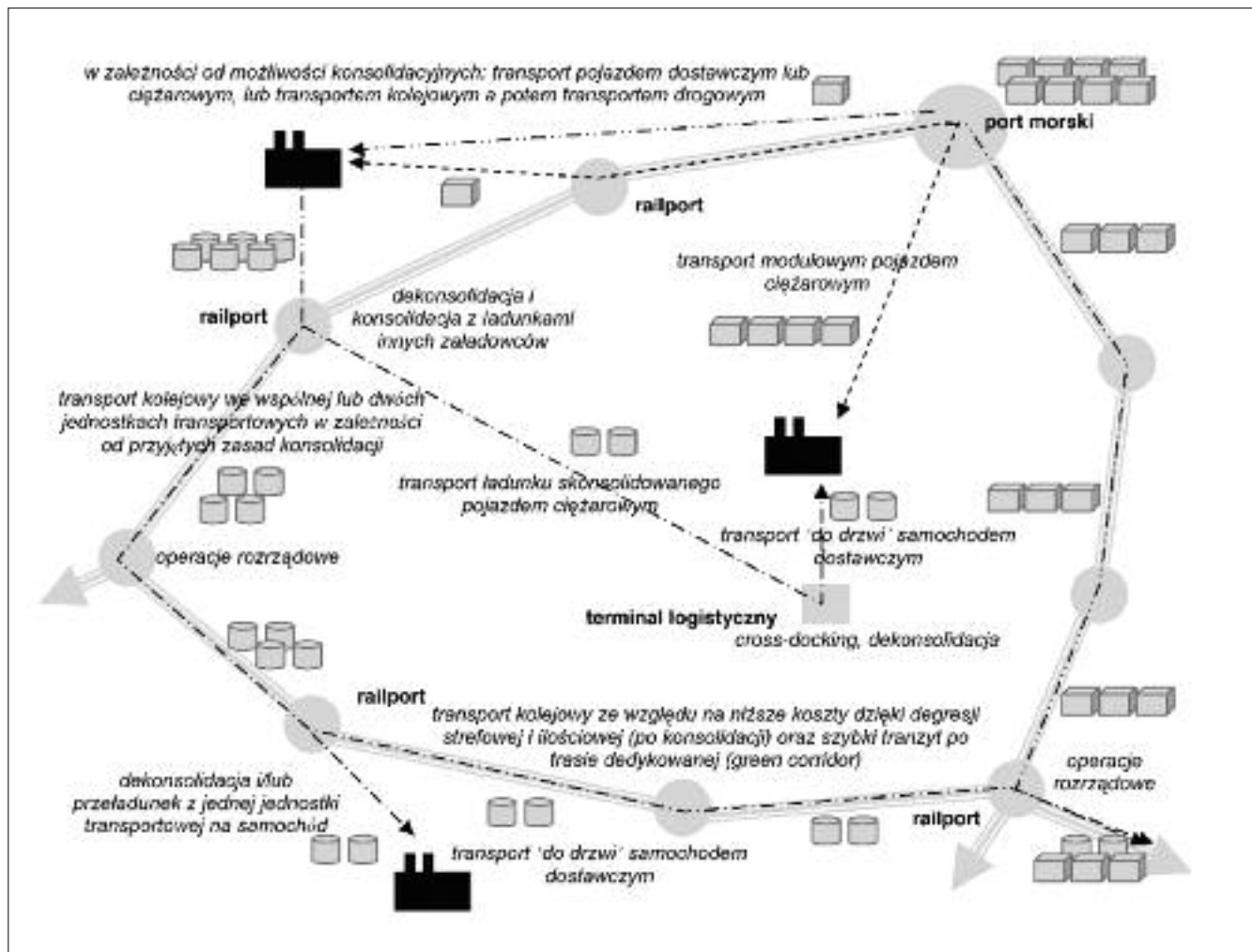
Sytuacja zaczęła się zmieniać w trakcie prac nad rewizją *Białej Księgi nt. polityki transportowej do roku 2010* (2001). Faktyczną dyskusję na temat nowego podejścia do logistyki transportu towarowego oraz miejsca transportu intermodalnego w łańcuchach transportowych rozpoczęto natomiast w roku 2006. Myśl przewodnia, jaka towarzyszyła tym pracom zakładała, że logistyka i polityka transportowa powinny być ściślej ze sobą związane. Europa powinna stawić czoła wyzwaniom transportowym poprzez włączenie myślenia logistycznego w swoją politykę transportową. Transport towarowy powinien być zrównoważony, a więc uwzględniać zasady ochrony środowiska naturalnego, ale powinien być także efektywny ekonomicznie i optymalnie wykorzystywać istniejące zasoby.

Pojawiły się dwa nowe pojęcia: komodalność (*comodality*) i logistyka transportu towarowego (*freight transport logistics*).

Komodalność i transport komodalny.

W myśl definicji komunikatu Komisji Europejskiej (KE) zatytułowanego *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności* (2006), komodalność oznacza

¹ Dr J. Archutowska – Zakład Transportu Międzynarodowego i Logistyki, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie (przyp. red.).



Rys. 1. Logistyka transportowa w transporcie komodalnym.

„efektywne wykorzystanie gałęzi transportu działających odrębnie lub zintegrowanych multimodalnie w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów”.

Komodalność, stanowi odejście od dotychczasowego podejścia do transportu intermodalnego, jako wskazanego ze względów ekologicznych sposobu prowadzenia procesu przewozowego. Transport komodalny powinien uwzględniać atuty poszczególnych gałęzi transportu i być prowadzony w taki sposób, aby używane w jego procesie zasoby były wykorzystywane optymalnie, według zasad zrównoważonego rozwoju lub alternatywnie zrównoważonej mobilności (*sustainable mobility*).

W myśl tak określonych celów może się więc okazać, że w danym procesie logistycznym lub transportowym zastosowanie znajduje tylko jedna gałąź transportu i jest to ‘ciężki’ transport drogowy, na przykład w systemie modułowym. Dlatego też, sama idea ‘komodalności’ nie zakłada z góry konieczności i zasadności prowadzenia transportu intermodalnego, a jedynie podporządkowanie powyżej zdefiniowanym celom decyzji o sposobie prowadzeniu przewozu tylko jedną, bądź kilkoma gałęziami transportu. Zakłada się jednak, że przełożeniu części dalekodystansowych przewozów drogowych na inne gałęzie transportu będzie sprzyjać narastające zatłoczenie na europejskiej infrastrukturze drogo-

wej, wraz z tego konsekwencjami dla prędkości handlowej pojazdów oraz niezawodności w zakresie czasu dostawy.

Transport komodalny uwzględniać również powinien potrzeby logistycznego łańcucha dostaw oraz odbywać się na nowoczesnych zasadach i technologiach logistyki transportowej. Konkurencyjność powinna bilansować się z potrzebami w zakresie ochrony środowiska. Byłoby też wskazane, aby był organizowany z jednej ręki (*one stop shopping, freight integrators*).

Krytycy ‘nowego podejścia’ twierdzą, że jest to przyzwolenie UE dla stosowanych obecnie praktyk w organizacji transportu europejskiego, które spowoduje dalszy rozwój ciężkiego transportu drogowego. Dlatego też, działania UE powinny koncentrować się na celach, które zachęcą zarządzających procesami przewozowymi do sięgnięcia po atuty innych gałęzi transportu, niż tylko transport drogowy. W tym kontekście na uwagę zasługuje na przykład jakże prosta idea stworzenia (przez KE) metodyki prowadzenia analiz, w tym analiz porównawczych dla logistyki transportu towarowego, a także odpowiednich wskaźników oraz promowanie prowadzenia takich analiz. Być może niechęć do niektórych rozwiązań transportowych wynika z braku odpowiednich narzędzi analityki zarządczej oraz systemowo gromadzonych danych.

Logistyka transportu towarowego.

Proponowane w różnych dokumentach unijnych działania na rzecz rozwoju transportu w systemie komodalnym i logistyki transportowej można podzielić na trzy grupy:

- działania, które mają na celu dążenie do dalszej harmonizacji oraz interoperacyjności transportu europejskiego, na przykład standaryzacja jednostek ładunkowych oraz dokumentu transportowego dla operacji transportu multimodalnego
- działania w zakresie logistyki transportu towarowego, które można określić jako 'najlepsze praktyki' i stosowane przez liderów, ale nie powszechne wśród uczestników rynku TSL, na przykład upowszechnianie (wśród zwłaszcza średnich i małych firm o niższej sile nabywczej) teleinformatycznych systemów śledzenia przesyłek
- działania w zakresie logistyki transportu towarowego, które stanowią novum lub pozwolą na modyfikację istniejących rozwiązań TSL, na przykład rozwój transportu modułowego w transporcie drogowym i wydłużenie dopuszczalnej długości pojazdu modułowego do 25,25 m.

W październiku 2007 roku KE opublikowała pakiet dokumentów, które uzupełniają dotychczasowe działania na rzecz interoperacyjności transportu, a jednocześnie stanowią nową jakość w zakresie rozwoju europejskiej logistyki transportu towarowego. Wiodącym dokumentem jest *Freight Logistics Action Plan* [COM (2007) 607 final], w którym zaproponowano około 30 koncepcji i narzędzi do wdrożenia w perspektywie krótko i średniookresowej. Są wśród nich:

- *e-freight*, czyli kompleksowy elektroniczny system śledzenia i zarządzania ładunkami bez względu na to, którą gałęzią transportu są przewożone. Każda operacja transportowa i przeładunkowa będzie posiadała swój elektroniczny duplikat
- metodologia analiz i standardowe wskaźniki dla mierzenia efektywności różnych form transportu towarowego oraz narzędzia analizy benchmarkingowej i identyfikacji najlepszych praktyk
- punkty zintegrowanej obsługi administracyjnej (jedno okienko, *one stop shopping*) w zakresie formalności celnych i innych czynności administracyjnych we wszystkich gałęziach transportu
- jednolity europejski dokument transportowy (*single transport document*) dla wszystkich gałęzi transportu
- wystandaryzowane jednostki transportowe, przede wszystkim dla transportu multimedialnego oraz ujednolicone na skalę europejską dopuszczalne parametry środków transportu w transporcie drogowym
- zielone korytarze (*green corridors*), czyli korytarze transportowe, które wykorzystują kombinację różnych gałęzi transportu do prowadzenia efektywnych i zrównoważonych przewozów drzwi – drzwi.

Szczegółowe propozycje zostaną zaprezentowane przez KE w tym i przyszłym roku.