WYBRANE PROBLEMY POLITYKI TRANSPORTOWEJ W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW

Sprawny transport jest konieczny do rozwoju gospodarczego kraju i swobodnego przepływu towarów w procesie globalnym. Wpływa on również na rozwój przedsiębiorczości w zakresie usług przewozowych oferowanych przez podmioty transportowe na rynkach europejskich. W artykule przedstawiono problematykę związaną z przewozem ładunków na terenie Unii Europejskiej. Zwrócono uwagę na znaczenie procesów transportowych dla gospodarki oraz konieczność zapewnienia ich bezpieczeństwa. W artykule pokazano znaczenie różnych gałęzi transportu, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów samochodowych oraz próbowano ocenić miejsce polskich firm transportowych na tle unijnej konkurencji.

WSTĘP

Transport jest dziedziną gospodarki, którego bezpośrednie oddziaływanie odczuwalne jest przez system społeczno-gospodarczy, a systemy przewozowe, jako nieodzowny element tej dziedziny, mają różne struktury i specyfikę funkcjonowania [5, p. 290]. Dlatego organizacja przewozu ładunków jest procesem złożonym i nie polega tylko na wyborze środka transportu, ale także na wykonaniu szeregu czynności dodatkowych związanych z załadunkiem, wyładunkiem, czy obsługą całego procesu. Niejednokrotnie to właśnie one (obok kosztów) są jednym z przyczyn wyboru konkretnego rozwiązania transportowego, np. kiedy trzeba przewieźć ładunek ponagrabarytowy.

Na terenie Unii Europejskiej przewóz towarów odbywa się różnymi środkami transportu, ale zawsze wymagane jest dostosowanie się do przepisów prawa unijnego. Swobodny przepływ towarów wzmógł konkurencję na rynku transportowym, gdyż zaczęły powstawać podmioty m.in. w Polsce, które w profesjonalny i bezpieczny sposób zapewniają przewóz ładunków na terenie Unii. Celem artykułu jest identyfikacja transportu jako procesu zmian zachodzących w gospodarce oraz zwrócenie uwagi na politykę transportową w Unii Europejskiej i ocena obecności polskich firm na tle konkurencji z wybranych krajów członkowskich.

1. ZNACZENIE PROCESU TRANSPORTOWEGO DLA GOSPODARKI

Stale rozwijająca się gospodarka stawia przed transportem zadania wynikające z coraz większego wolumenu produkcji, specjalizacji i potrzeby globalnej współpracy. Przyczynia się to do tworzenia funkcjonalnie zintegrowanej infrastruktury, wdrażania nowych technologii transportowych oraz zapewnienia wysokiej jakości usług na konkurencyjnym rynku przewozowym [1, s. 1629].

Jednym z ważniejszych czynników kształtujących gospodarkę globalną jest konieczność przewożenia na dalsze odległości ludzi i materiałów oraz przesyłanie informacji. Transport jest obecny oraz widoczny na całej długości logistycznego łańcucha dostaw, zaczynając od pozyskiwania surowców i materiałów w procesie zaopatrzenia, aż po dystrybucję wyrobów gotowych. W gospodarce rynkowej pełni następujące funkcje [4, s. 187]:

- konsumpcyjną, polegającą na zaspokojeniu zapotrzebowania na transport dzięki realizowaniu zadań przewozowych,
- produkcyjną, mającą na celu zaspokojenie zapotrzebowania na usługi produkcyjne dzięki realizowaniu zadań przewozowych,
- integracyjną, polegającą na łączeniu podmiotów gospodarczych i ludzi na określonym terenie dzięki realizowanym usługom transportowym.

Każda operacja przewozowa polegająca na przemieszczaniu ładunku z wykorzystaniem środków transportowych, wymaga pokonania kolejno następujących po sobie czynności, składających się na proces transportowy, co pokazano na rys. 1.

Rys. 1 Struktura procesu transportowego, [7, s. 1546]

Proces jest złożony i wielofazowy, gdyż w czasie jego trwania, przemieszczany przedmiot zwykle pokonuje wszystkie etapy procesu transportowego, w wyniku czego zostanie dostarczony w określone wcześniej miejsce docelowe. Proces transportowy jest ważnym ogniwem w łańcuchu logistycznym dostaw, łączącym klientów przedsiębiorstw, dostawców surowców oraz uczestników kanałów dystrybucji. Stanowi ciąg złożonych czynności: wykonawczych, organizacyjnych oraz handlowych. Jego celem jest przemieszczenie ładunku lub ludzi z jednego lub kilku punktów nadania do jednego lub kilku punktów odbioru, przy użyciu odpowiedniego środka transportu [9, s.11].

Na system transportowy, składają się trzy elementy: środki transportu, infrastruktura transportu oraz system zarządzania ruchem środków transportowych przewożących towary lub osoby [2, s.273]. W każdym systemie istnieje określona liczba elementów i

relacji zachodzących między nimi. Wśród elementów należących do systemu transportowego należy wyróżnić obiekty biorące udział w procesie przemieszczania osób i (lub) ładunków (z wyjątkiem obiektów będących przedmiotem transportu) i obiekty związane z procesem przemieszczania. Oznacza to, że do systemu transportowego należą: sieć drogowa, kolejowa, lotnicza i inne, tabor pojazdów, stacje obsługi ruchu towarowego oraz stacje i przystanki osobowe, jak również urządzenia zabezpieczenia ruchu wraz z przepisami bezpieczeństwa i kontroli ruchu. Niezbędne są również osoby, pracujące na rzecz poprawnego funkcjonowania systemu transportowego [10, s.1011].

Infrastrukturę transportową procesów logistycznych tworzy pięć podstawowych gałęzi transportu: samochodowy, kolejowy, rurociągowy, żegluga śródlądowa i morska oraz transport lotniczy [6, s. 91-92].

Ładunki towarowe w Polsce najczęściej przewozi się wykorzystując transport samochodowy. Jest on nie tylko najbardziej dostępny, ale także bardzo wygodny, gdyż można nim przewozić towary „od drzwi do drzwi”, co skraca czas i obniża koszty transportu. Nie oznacza to jednak, że nie wykorzystuje się innych gałęzi transportu. Jak kształtowała się wielkość przewozu ładunków według rodzaju transportu w wybranych latach przedstawiono w tabeli. 1.

Tab. 1. Struktura przewozu ładunków w Polsce w latach 2014 - 2016 według gałęzi transportu (mln ton), [15, s. 316]

Rodzaj transportu	2014 (mln ton)	Strukt. %	2015 (mln ton)	2014= 100	2016 (mln ton)	2015= 100
Razem	1840,0	100,00	1803,8	98,03	1836,6	101,82
Transport kolejowy	227,8	12,38	224,3	98,46	222,5	99,19
Transport samochod.	1547,9	84,12	1505,7	97,27	1546,6	102,71
Transport rurociąg.	49,8	2,71	54,8	110,04	54,0	98,54
Transport morski	6,8	0,37	7,0	102,94	7,2	104,12
Śródlądowy transport wodny	7,6	0,42	11,9	156,57	6,2	52,05
Transport lotniczy	0,04	0,00	0,04	100,00	0,04	100,00

Jak wynika z powyższej Tabeli 1, najbardziej popularny w badanym okresie był transport samochodowy, gdyż obejmował ponad 83% wszystkich przewozów towarowych w Polsce i utrzymywał się mniej więcej na tym samym poziomie. Transport kolejowy, stanowiący w latach 2014-2016 ponad 12% również utrzymywał się na podobnym poziomie, jedynie w 2015 r., (podobnie jak w transporcie drogowym) nastąpił lekki spadek przewozu ładunków. W latach 2014-2016 transport morski obejmował jedynie poniżej 1% wszystkich przewozów, natomiast warto zauważyć, że nastąpił wzrost zainteresowania tą formą transportu, gdyż w latach 2015 i 2016, wielkość przewożonych ładunków wzrosła ponad 2% rok do roku. Transport rurociągowy, śródlądowy wodny oraz lotniczy, w badanym okresie nie odgrywały szczególnej roli w przewozie ładunków i kształtowały się na podobnym poziomie (wyjątek stanowi 2015 r.). Małą popularnością wśród wszystkich rodzajów transportu w Polsce, cieszył się śródlądowy transport wodny. W 2014 r. zostało nim przewiezionych 7,6 mln ton ładunków (co stanowiło 0,42% ogółu), w 2015 r.- 11,93 mln ton (0,66%), natomiast rok później było to zaledwie 6,21 mln ton (0,34%).

Popularność przewozu ładunków transportem samochodowym wynika z faktu, że charakteryzują go pewne cechy zwiększające jego konkurencyjność w stosunku do innych rodzajów transportu. Do tych cech można zaliczyć [11, s.145]:

- dużą łatwość docierania w dowolne miejsce, zgodnie z zasadą „od drzwi do drzwi”
- znaczną operatywność usługową, wynikającą z dyspozycyjności taboru,
- dużą elastyczność w dostosowaniu się do potrzeb klienta. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury transportowej są niższe niż w przypadku innych rodzajów przewozu,
- relatywnie dużą szybkość przewozu (zwłaszcza w transporcie średniego i krótkiego zasięgu),
- niezawodność obsługi, a zwłaszcza punktualność wykonywania usług (przy założeniu braku zakłóceń na trasie przewozu).

Liczne inwestycje w infrastrukturę transportową, które w ostatnich latach mają miejsce w Polsce wpływają na lepszą jakość przewozów. Szczególnie widoczne jest to w transporcie drogowym, co dodatkowo zwiększa jego popularność. Nie bez znaczenia są również ograniczenia na szlakach wodnych i kolejowych oraz koszty, które np. w transporcie lotniczym są wysokie, co zapewne wpływa na wykorzystanie go do przewozu ładunków.

2. BEZPIECZEŃSTWO W PRZEWOZIE ŁADUNKÓW

Transport jest obecny właściwie na każdym etapie funkcjonowania przedsiębiorstwa, ale najbardziej widoczny jest podczas przewozu ładunków w procesie zaopatrzenia i dystrybucji. Szybkość i sprawność transportu staje się priorytetem, przy którym zapomina się o jego negatywnych stronach. Współczesna gospodarka nie może funkcjonować bez transportu, który zapewnia dostarczenie ładunku w odpowiednie miejsce, ale jednocześnie generuje duże koszty zewnętrzne (społeczne), na które składają się następujące czynniki [3, s. 278-279]:

- zwiększone stężenie zanieczyszczeń (smog) spowodowane, np. wydzielaniem spalin,
- emisja hałasu przez środki transportu, co niekorzystnie wpływa na zdrowie ludzi, ale także zwierząt,
- zajęcie terenów przez infrastrukturę transportową, co często odbywa się kosztem flory i fauny,
- koszty utrzymania infrastruktury transportowej, będące poważnym obciążeniem dla każdego budżetu, np. gminy, czy miasta,
- zmiany klimatyczne (globalne ocieplenie) spowodowane zanieczyszczeniem środowiska,
- wypadki komunikacyjne. Ich prawdopodobieństwo wzrasta przy większym natężeniu ruchu spowodowanym np. ograniczeniem czasu przewozu ładunków,
- kongestia, czyli brak płynności ruchu środków transportu spowodowanych różnymi przyczynami występującymi w logistyce miejskiej.

Rosnące wymagania klientów związane z otrzymywaniem przesyłek powodują, iż podmioty logistyczne chcąc spełniać te oczekiwania muszą utrzymywać wysokie standardy swoich usług. Z perspektywy sprzedawców detalicznych szybkość dostawy nadal ma duże znaczenie, gdyż konsumenci mogą zrezygnować z zakupu, jeśli dostawa będzie trwała zbyt długo. Wpływa to na rozwój nowych opcji dostawy i modeli procesów biznesowych. Należy jednak pamiętać, że konsumenci nadal wolą niskokosztowe modele dostawy z możliwością bezproblemowego zwrotu zakupionych towarów [14].

Intensywność przewozów ładunków transportem kolejowym, narastające zatłoczenie na drogach, zmienne warunki pogodowe oraz prawdopodobieństwo wystąpienia zjawisk niekorzystnych na drogach oraz innych szlakach transportowych, powoduje konieczność zadbania o bezpieczeństwo przewozów. Dlatego coraz częściej w pojazdach stosuje się urządzenia, które w połączeniu z innymi technikami i technologiami stanowią system ustalania pozycji i danych pojazdu, pozwalających na [8, s.176-177]:

- automatyczne przekazywanie informacji o trasie przejazdu (stały monitoring),
- odnalezienie pojazdu, który np. został skradziony,
- zdalne unieruchomienie pojazdu (jeżeli zaistnieje taka konieczność),
- przekazywanie odpowiednim służbom informacji o transporcie materiałów niebezpiecznych, w celu ograniczenia prawdopodobieństwa katastrofy i zapobiegania jej skutkom,
- optymalizowanie kosztów przewozowych (dane o prędkości, czasie pracy, postojach oraz planowanie tras przejazdu),
- zarządzanie przewozami w trybie on-line (eliminowanie pustych przebiegów i niewykorzystanej powierzchni ładunkowej, możliwość szybkiej reakcji w przypadku kradzieży lub wypadku),
- efektywne wykorzystanie środków transportu i potencjału ludzkiego (przygotowanie w odpowiednim czasie rozładunku oraz szybkie reagowanie na zaburzenia w planowaniu transportu).

W praktyce do monitorowania ruchomych środków transportu wykorzystuje się satelitarny, globalny system pozycjonowania GPS (Global Positioning System), w połączeniu z pakietową transmisją danych GPRS (General Packet Radio System) oraz GSM (Global System of Mobile Communication) cyfrowej telefonii komórkowej działającej na częstotliwości 900 MHz [8, s. 177].

Warto również wspomnieć, że np. na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym mają wpływ: obowiązkowe zapięcie pasów, poduszki powietrzne, światła drogowe przez całą dobę, duża liczba fotorejestatorów, opony zimowe, ABS itp. Pomaga to w swobodnym przemieszczaniu się innych uczestników ruchu i przyniosło już zauważalne efekty w postaci obniżenia wskaźników liczby ofiar.

3. KIERUNKI PRZEWÓZU ŁADUNKÓW TRANSPORTEM DROGOWYM

Na rynku polskim istnieje wiele firm transportowych, których oferta obejmuje nie tylko teren naszego kraju. Obecność Polski w Unii Europejskiej daje większe możliwości konkurencji na rynkach europejskich, pobudza również konkurencję zagraniczną. Dlatego w dzisiejszych czasach podmioty transportowe stoją w obliczu dużych wahań popytu i wysokich kosztów stałych na konkurencyjnych rynkach [12, s. 149]. Chcąc obniżyć koszty i zwiększyć elastyczność usług, spedytorzy ograniczają tzw. „puste przewozy” oraz zawierają umowy z podwykonawcami zewnętrznymi. Najczęściej stosuje się to w transporcie samochodowym, gdzie dostęp do infrastruktury jest łatwiejszy, a przewozy nie zawsze dokonywane są tylko w celach zarobkowych, ale również dla celów własnych, np. na potrzeby zaopatrzenia. Jaka była struktura przewozu ładunków transportem drogowym w latach 2014 - 2016 przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Struktura przewozów ładunków przez polskie firmy transportem samochodowym według kierunku transportu w latach 2014-2016 (%) [16, s. 169]

Kierunki Transportu	2014		2015		2016	
	Z*	G**	Z*	G**	Z*	G**
OGÓŁEM	66,77	33,23	70,03	29,97	72,16	27,84
Transport krajowy	61,88	38,12	65,11	34,89	66,71	33,29
Transport międzynarodowy	95,95	4,44	95,56	4,44	96,21	3,79
Eksport	91,92	9,08	91,96	8,04	93,53	6,47
Import	94,02	5,98	94,41	5,59	94,75	5,25
Transport pomiędzy obcymi krajami	98,43	1,57	99,35	0,65	99,27	0,73
Kabotaż	-	-	98,25	1,75	98,31	1,69

Z* - Przez transport samochodowy zarobkowy rozumie się świadczenie usług przewozowych za opłatą.

G** - Transport samochodowy gospodarczy, to wykonywanie przewozów ładunków na własne potrzeby, tj. bez opłat (wliczanych w koszt przedsiębiorstwa),

W badanych latach, przewozy ładunków transportem samochodowym odbywały się głównie w celach zarobkowych, co widać w tabeli 2. Transport gospodarczy, czyli związany z własnymi potrzebami przebiegał najczęściej na terenie kraju i w latach 2014-2016 wynosił ponad 33%. W okresie 2015-2016 (w 2014 brak danych) polskie firmy przewozowe świadczyły swoje usługi, często na terenie obcego kraju, np. stosując kabotaż. Ponad 90% przewozów na trasach międzynarodowych odbywało się w celach zarobkowych, co potwierdza jedynie, że polskie firmy transportowe są coraz lepiej przygotowane do obecności na rynkach europejskich i mogą skutecznie konkurować z tamtejszymi podmiotami.

4. PRZEWÓZ ŁADUNKÓW TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

Kraje Unii Europejskiej potrzebują spójnej polityki transportowej, pozwalającej wspierać handel i rozwój gospodarczy, tworzyć miejsca pracy oraz zapewnić bezpieczne przemieszczanie się ludzi oraz efektywną dystrybucję towarów. Obowiązujące w całej Unii Europejskiej jednolite zasady dotyczące maksymalnego czasu pracy i minimalnego czasu odpoczynku wszystkich kierowców pozwalają na korzystniejsze planowanie tras przewozowych.

Najbardziej popularnym sposobem przemieszczania ładunków w Europie jest transport drogowy. Większość transportu śródlądowego towarów w Unii Europejskiej odbywa się po drogach, a sektor ten stale rośnie. Jak wyglądały przewozy ładunków transportem samochodowym w latach 2012-2016 w wybranych krajach Unii Europejskiej pokazano na rys. 1.

Rys. 1 Transport drogowy towarów (lata 2012-2016) w wybranych krajach UE (tys. ton)

Źródło: opracowanie własne [13]

Na powyższym rys. 1 widać, że drogowy transport towarów na terenie Unii Europejskiej powiększa się z roku na rok, co tylko potwierdza jego popularność. Wśród badanych krajów, najwięcej towarów zostało przewiezionych przez przewoźników z Niemiec, Francji, Zjednoczonego Królestwa oraz Polski, a najmniej z Republiki Czeskiej. W latach 2012-2016 sukcesywnie zwiększał się przewóz ładunków w Niemczech oraz w Polsce. W 2016 r. w stosunku do 2012 r. ilość ta wzrosła w Niemczech o około 8%, a w Polsce o około 5,5%. W Zjednoczonym Królestwie i Hiszpanii, przewóz ładunków transportem samochodowym w badanych latach

kształtował się na porównywanym poziomie. Pomimo, że przewóz ładunków przez przewoźników z Republiki Czeskiej między 2012 i 2016 rokiem wzrósł o ponad 27%, to jednak ciągle stanowi to niewiele ponad 2% w stosunku do całej Unii. Wyniki te pokazują, że polskie firmy transportowe są nie tylko obecne na rynku europejskim, ale również mogą skutecznie konkurować z podmiotami z Europy Zachodniej.

Popularność przewozu ładunków transporem samochodowym wynika zapewne z jego dostępności i udziału w transportach kombinowanych, ale również z dużymi nakładami na rozwój infrastruktury drogowej. Pomimo stale zmieniających się przepisów prawa i zwiększonych wymogów bezpieczeństwa, z roku na rok przybywa firm transportowych świadczących usługi drogowe w Polsce i za granicą. Słabsza popularność pozostałych gałęzi transportu wynika z ich mniejszej dostępności, ograniczeń prawnych i niższych nakładów na infrastrukturę.

PODSUMOWANIE

Transport, pomagając w łączeniu rynków odgrywa istotne znaczenie w rozwoju globalnych stosunków gospodarczych. Niezbędne jest inwestowanie w nowoczesną infrastrukturę transportową, która usprawni proces przewozowy i zwiększy jego bezpieczeństwo, jednocześnie pozwalając osiągnąć zamierzone cele gospodarcze.

Wychodząc naprzeciw tym potrzebom i oczekiwaniom opracowano Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r., w której wyznaczono kierunki i plan działań „w zakresie tworzenia w Polsce nowoczesnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego, który będzie stwarzał nowe impulsy rozwojowe gospodarce narodowej”. Celem strategii jest usunięcie istniejących barier i tworzenie nowej jakości w zarządzaniu, infrastrukturze transportowej i systemach transportowych [17, s. 110], co jest sukcesywnie realizowane.

Przewoźnicy drogowi w Unii mogą prowadzić działalność nie tylko w kraju swojej rejestracji, co pozwala im uniknąć przejazdów powrotnych pustym pojazdem. Przeprowadzone badania pokazały, że polska branża samochodowa dobrze wykorzystała swobodny przepływ towarów i usług obowiązujący w Unii Europejskiej, inwestując w wysokiej jakości tabor transportowy, a przede wszystkim konkurując niższymi kosztami. Z czasem polscy przewoźnicy zbudowali u swoich europejskich klientów zaufanie i pewność solidnego wykonania usługi, dzięki czemu Polska stopniowo, ale konsekwentnie staje się znaczącym partnerem w europejskim transporcie drogowym i może skutecznie konkurować z liderami na rynku.

LITERATURA

1. Bujak A.: Nowe uwarunkowania funkcjonowania transportu drogowego w Europie, *Autobusy* 6/2017.
2. Kwaśniewski S.; *Transport*, w: *Logistyka. Teoria i praktyka*, pod red.: S. Krawczyk, Difin 2011.
3. *Nowoczesne technologie w logistyce*; pod red.: J. Długosz, PWE, Warszawa 2009.
4. Pisz I., Sęk T., Zielecki, w.: *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2013.

5. Pyza D., Miętus M.; *Organizacja przewozu ładunków transportem drogowym z uwzględnieniem różnych technologii przewozowych*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, 117/2017.
6. Skowronek Cz., Saryusz – Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE Warszawa 2012.
7. Starkowski D.; *Analiza procesu transportowego na przykładzie wybranego przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego podczas przewozu truskawek. Część druga – teoretyczne zasady planowania operacji przewozowej*. *Autobusy* 6/2017,
8. Szymonik A., M. Bielecki: *Bezpieczeństwo systemu logistycznego w nowoczesnym zarządzaniu*, Difin Warszawa 2015.
9. Wojtynek L., Kulińska E., Masłowski D., Dendera-Gruszka M., Juranek K.; *Planowanie, organizowanie i koordynowanie transportu ponadgabarytowego w przedsiębiorstwie*, http://www.ptzp.org.pl/files/konferencje/kzz/art_2017/T2/t2_108.pdf
10. Żak J.; *Parametryzacja elementów procesu transportowego*, *Logistyka*, 4/11.
11. Żak J.; *Transport w: Logistyka*, pod red. D. Kisperska-Moroń, S. Krzyżaniak, Biblioteka Logistyka, Poznań 2009.
12. Ziebuhr M., Kopfer H.; *Solving an integrated operational transportation planning problem with forwarding limitations*, *Transportation, Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 87, March 2016, DOI, [org/10.1016/j.tre.2016.01.006](https://doi.org/10.1016/j.tre.2016.01.006).
13. <http://ec.europa.eu/eurostat>
14. www.logistyka.net.pl
15. Mały rocznik statystyczny GUS 2016-2017.
16. Transport. Wyniki działalności w 2016 r., GUS, Warszawa, <https://stat.gov.pl/>
17. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030r.) <http://prawo.sejm.gov.pl/>

Selected problems of transport policy in the carriage of cargo

Efficient transport is necessary for the economic development of the country and the free flow of goods in the global process. It also affects the development of entrepreneurship in the field of transport services offered by transport entities on European markets. The article presents the problems related to the carriage of cargo within the European Union. Attention is paid to the importance of transport processes for the economy and the need to ensure their safety. The article shows the importance of various modes of transport, with particular emphasis on road transport and tried to assess the position of Polish transport companies against the background of EU competition.

Author

dr Ewa Kempa – Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania.

JEL: R48 DOI: 10.24136/atest.2018.228

Data zgłoszenia: 2018.05.28 Data akceptacji: 2018.06.15