



Euroazjatyckie lądowe mosty kontenerowe

Rosnąca presja na obniżkę kosztów logistycznych, w tym przede wszystkim ograniczenie kosztów magazynowania i utrzymania zapasów przy równoczesnej presji kompensacji czasu trwania operacji spowodowała dynamiczny wzrost wielkości przewozów kontenerowych.

HUBERT IGLIŃSKI

Proces globalizacji nie jest zjawiskiem nowym, część autorów dopatruje się nawet jego przejawów już w czasach imperium rzymskiego. Niezależnie jednak od tego, kiedy został on rozpoczęty, faktem jest, iż w ostatnich dwóch dekadach tempo rozwoju procesów globalizacji i siła ich oddziaływania zwiększyły się niewspółmiernie do wcześniejszych okresów, a przejawy globalizacji widoczne są w każdej sferze naszego życia. Jednym z przejawów globalizacji jest dyna-

miczny rozwój światowego handlu wymuszony przez masową zmianę lokalizacji zakładów wytwórczych, a także otwieraniem się nowych, potężnych rynków, a wspierany poprzez stopniowe znoszenie barier (głównie pod auspicjami WTO) w postaci ceł, limitów i innych ograniczeń. Rosnąca presja na obniżkę kosztów logistycznych, w tym przede wszystkim ograniczenie kosztów magazynowania i utrzymania zapasów, przy równoczesnej presji kompensacji czasu trwania operacji spowodowała dynamiczny wzrost wielkości przewozów kontenerowych.

TRANSPORTOWA REWOLUCJA

Wprowadzenie kontenerów zrewolucjonizowało transport drobnicy¹. Dzięki opracowaniu w 1968 roku przez ISO (International Organization for Standardization) jednolitego standardu dotyczącego wymiarów, budowy, dopuszczalnej masy, oznakowania i pozostałych parametrów opisujących kontenery, możliwe stało się prowadzenie międzynarodowego handlu na niespotykaną wcześniej skalę (więcej informacji na wykresie).

Kontenery zapewniły wyższy niż wcześniej poziom bezpieczeństwa zgromadzonych w nich towarów, znacznie przyspieszały prace przeładunkowe, kilkukrotnie skracając czas ich trwania i, co nie mniej ważne, można je było przewozić taborem każdej z pozostałych gałęzi transportu².

Wszystkie te zalety sprawiły, że stopniowo do ich obsługi przystosowywano zarówno porty morskie, inwestując w budowę i odpowiednie wyposażenie specjalistycznych terminali kontenerowych, jak i przekształcając dotychczasową flotę tradycyjnych drobnicowców w dedykowane kontenerowce. Doskonałym przykładem tych procesów (wzrostu przewozów drobnicy, w szczególności drobnicy konteneryzowanej) jest ewolucja struktury przeładunków w porcie w Hamburgu — drugim co do wielkości porcie kontenerowym Europy.

W ciągu ostatnich 20 lat światowe przeładunki kontenerów zwiększyły się prawie siedmiokrotnie (trzykrotnie od 1995 roku), osiągając w 2005 roku poziom 414 milionów TEU (Twenty Equivalent Unit)³, jednakże wzrost ten nie następował równomiernie we wszystkich regionach. Wyższą niż średnią dynamikę wzrostu notowały pierwotnie państwa południowo-wschodniej Azji, jednak w ostatnim dziesięcioleciu zostały one zdystansowane przez Chiny, zmieniając nieco układ globalnych potoków ładunków.

BŁYSKAWICZNY ROZWÓJ CHIŃSKICH PORTÓW

W czasie zaledwie dekady przeładunki kontenerów w chińskich portach zwiększyły się pięciokrotnie, przekraczając w 2006 roku 100 milionów TEU. Najbardziej jaskrawym przykładem wręcz eksplozywnego wzrostu przeładunków jest rozwój portu w Ningbo. W 1997 roku przeła-

dowano w nim około 266 tysięcy TEU (o połowę więcej niż w Gdyni), aby już w 2006 roku wartość ta osiągnęła prawie 7,1 milionów TEU — 26-krotny wzrost! (461 tysięcy TEU w Gdyni), stawiając go na 13. miejscu na świecie. Nie mniej spektakularny wzrost osiągnięty został w czwartym co do wielkości porcie świata — w Shenzhen, gdzie przeładunki zwiększyły się 16-krotnie, osiągając 18,5 milionów TEU w 2006 roku⁴.

Tak olbrzymie wzrosty wymagają proporcjonalnych inwestycji w infrastrukturę portową, a także dostosowania infrastruktury zaplecza portu tak, by umożliwić stały i niezakłócony przepływ kontenerów. Rozbudowa portów jednak napotyka na rosnące ograniczenia, szczególnie w Europie, gdzie rozwój trzech największych portów kontenerowych, czyli Rotterdamu, Hamburga i Antwerpii blokowany jest zarówno przez warunki naturalne, inne przedsiębiorstwa i organizacje

wykorzystujące tereny wokół portów, jak i organizacje proekologiczne protestujące przeciwko dalszej ingerencji w środowisko naturalne.

POSZUKIWANIA NOWEJ DROGI

Wielce prawdopodobne jest, iż w najbliższej przyszłości wzrost przeładunków będzie kontynuowany, jednakże konieczne inwestycje, jakie będzie należało podjąć, aby sprostać rosnącemu popytowi, będą wykazywały coraz niższą rentowność. Z tego też powodu, ale także ze względu na presję skrócenia obecnego czasu dostaw ładunków liczącego średnio od czterech do sześciu tygodni oraz z uwagi na antycypowany wzrost gospodarczego znaczenia Indii i przyszłych wyzwań z tym związanych, coraz większą koniecznością staje się znalezienie alternatywnej drogi łączącej Chin z Europą, pomiędzy którymi już obecnie transportowanych

jest około 11 milionów TEU, rocznie wykazujących stałą i wysoką tendencję wzrostową.

Rozwiązaniem alternatywnym dla przewozów morskich jest wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej, w celu stworzenia lądowego mostu kontenerowego łączącego Chin z Europą. Główną osią, o którą mają zostać oparte te przewozy, jest magistrala transsyberyjska, biegnąca z Moskwy do Władywostoku (prawie 9300 kilometrów długości) oraz jej odnogi. Nie jest to nowatorski pomysł, drogą tą bowiem od dawna transportowane są towary pomiędzy miastami na wschodnim wybrzeżu Rosji a jej europejską częścią. Chociażby w połowie lat 80. XX wieku roczny tranzyt sięgał 150 tysięcy TEU⁵.

Novum obecnie rozważanego projektu ma polegać na wykorzystaniu tranzytu przez Mongolię w celu maksymalnego skrócenia drogi prowadzącej do północno-wschodniej części Chin. Natomiast w części europejskiej tego

transkontynentalnego mostu pojawiają się najróżniejsze warianty jego przebiegu. Główne koncepcje zakładają, że z Moskwy pociągi kierowane byłyby na północ w kierunku Petersburga i Finlandii, przez Ukrainę do Sławkowa na Górnym Śląsku lub tranzytem przez Białoruś i Polskę do Niemiec.

ZALETY PÓŁNOCNEJ TRASY

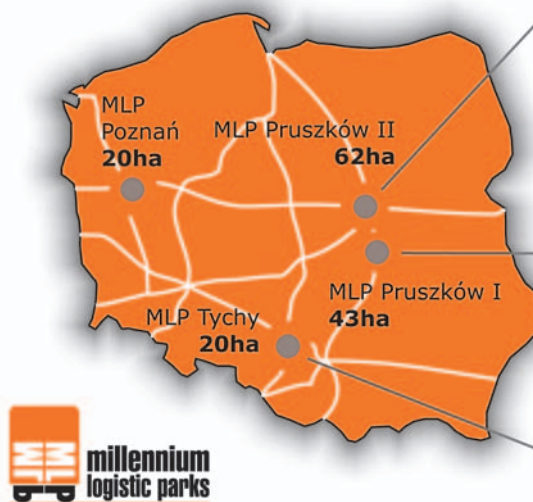
Wariant północny ma wiele atutów, ponieważ po pierwsze był on już kilkakrotnie testowany pod koniec lat 90. XX w., wtedy jednak pociąg wyruszył z portu w Nachodce (nieдалеко Władywostoku — położenie korzystne dla kontenerów wysyłanych z Japonii) i do granicy fińsko-rosyjskiej dotarł po zaledwie 9 dniach. Kolejną zaletą jest to, iż tory w Finlandii mają dokładnie taki rozstaw jak w Rosji, dzięki czemu wyeliminowane zostają czasochłonne przeładunki.

REKLAMA

GRUPA MLP TO:

- Najnowsze technologie
- Atrakcyjne lokalizacje
- Specjalna Strefa Ekonomiczna
- Indywidualne projekty
- Bocznicę kolejową
- Konkurencyjne ceny
- Moduły magazynowe już od 1000 m²

NOWOCZESNE CENTRA MAGAZYNOWO-PRODUKCYJNE



Więcej informacji na www.mlp.pl

KONTAKT:

Tel.: +48 (0) 22 738 30 10
Fax: +48 (0) 22 738 30 19
e-mail: info@mlp.pl

570.000m² dostępnej powierzchni magazynowo-produkcyjnej

Plusem jest również fakt, iż Finlandia posiada dobrze rozwiniętą sieć portów, z których kontenery są przewożone feederami do innych portów skandynawskich, a nawet polskich czy niemieckich. W efekcie posiadanych atutów przewozy kontenerów na tej trasie zwiększyły się z trzykrotnie z 15.100 TEU w 1998 roku do 45.200 TEU w 2001 roku, aby w następnych latach (do 2004 roku) utrzymywać tendencję wzrostową na poziomie ponad 30 procent rocznie, przejmując około 97 procent całego wolumenu przewozów tranzytowych wykonywanych z wykorzystaniem magistrali transsyberyjskiej⁶.

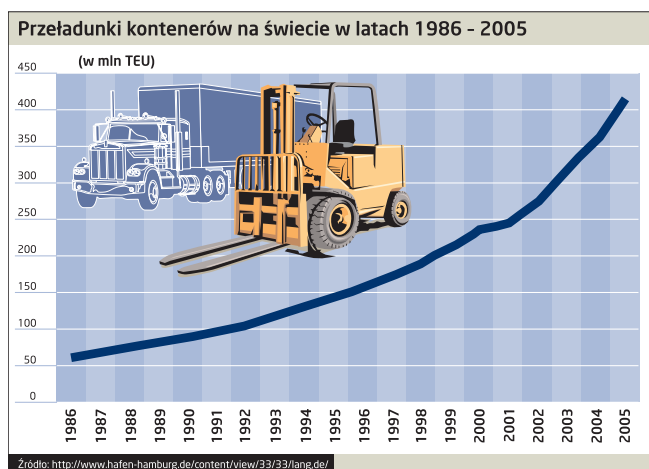
Podstawowym plusem wariantu południowego jest wykorzystanie biegnącej z Hrubieszowa do Sławkowa Linii Hutniczej Szerokotorowej, dzięki czemu również nie byłoby konieczności dokonywania przeładunków na granicy polsko-ukraińskiej. Z tego też względu od kilku lat prowadzone są inwestycje mające podnieść przepustowość

sławkowskiego Euroterminalu i zwiększyć atrakcyjność tego rozwiązania. W 2008 roku kosztem ponad 110 milionów złotych jego roczna zdolność przeładunkowa ma osiągnąć nawet 100 tysięcy TEU rocznie, choć jeszcze w 2007 roku wynosiła ona jedynie około 35 tysięcy TEU i została wykorzystana w 65 procentach⁷. Działania te, w opinii zarządzających terminalem, mają spowodować, iż atrakcyjność Sławkowa skłoni chińskich partnerów do uruchomienia regularnych pociągów.

POCIĄG PEKIN — HAMBURG

Ostatni z wymienionych wariantów stał się przedmiotem większego zainteresowania i wzmógł dotychczas prowadzoną dyskusję za sprawą uruchomienia 24 stycznia 2008 roku pilotażowego pociągu z Pekinu do Hamburga, który w ciągu 15 dni z ładunkiem 49 kontenerów⁸ przebył trasę liczącą 9992 km.

Słabym punktem tego wariantu jest konieczność dwukrotnego



przeładunku (na granicy chińsko-mongolskiej oraz polsko-białoruskiej) podczas zmiany szerokości toru. Mimo to podobne przejazdy mają być jeszcze kilkakrotnie powtórzone w celu dalszego skrócenia czasu przejazdu i pogłębienia współpracy. A już w następnym roku, według zapowiedzi zainteresowanych stron, przede wszystkim chińskiej, niemieckiej i rosyjskiej, mają się rozpocząć regularne przejazdy o dużej częstotliwości.

Niewątpliwie projekt zaktywizowania przewozów kontenerów

z Chin i Japonii czy Korei Południowej do Europy i z powrotem z wykorzystaniem magistrali transsyberyjskiej należy uznać za celowy i perspektywiczny. Niemniej jednak bardzo wiele zależy od przepustowości sieci kolejowej, na której te przewozy miałyby się odbywać, co w bezpośredni sposób warunkuje potencjalną wielkość przewozów kontenerowych. To z kolei w dużej mierze rzutuje na wielkość kolejowych stawek przewozowych, które ostatecznie decydują o konkurencyjności całego przedsięwzięcia.

Dlatego działania, które są obecnie podejmowane, mają na celu identyfikację wąskich gardeł sieci kolejowej i ich stopniową eliminację oraz stworzenie odpowiednich procedur przewozu oraz zapewnienia ładunkom odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Jeśli powyższe elementy zostaną usprawnione, to całe przedsięwzięcie jest „skazane na sukces”. Kluczowym pytaniem pozostaje jednak, na ile Polsce uda się wykorzystać stojącą przed nią szansę i przejąć jak największą pulę przyszłych ładunków. ■

Struktura przeładunków w porcie w Hamburgu w latach 1990-2006

Lata	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Przeładunki łącznie (w mln t)	61,4	85,1	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	134,9
Masowe	32,8	36,4	39,2	37,5	39,4	37,8	40	42,7
Drobnicowe	28,6	48,7	53,2	60,1	66,9	76,7	85,8	92,1
Kontenery (w mln t brutto)	20,3	45,3	49,8	57,2	64,3	74	83	89,5
Kontenery w tys. TEU	1969	4248	4689	5374	6138	7003	8088	8862
Udział ładunków skonteneryzowanych w ładunkach drobnicowych (w %)	68,6	93,1	93,7	95,1	96,1	96,5	96,8	97,2
Udział ładunków drobnicowych w całości przeładunków (w %)	46,6	57,2	57,6	61,6	62,9	67,0	68,3	68,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.hafen-hamburg.de/content/view/39/33/lang/de/> (1.03.2008).

¹ Za pierwszą rewolucję w transporcie uważa się wynalezienie koła, drugą wywołało wprowadzenie silnika spalinowego, natomiast trzecia rewolucja nastąpiła w połowie lat 50. XX wieku z chwilą zastosowania kontenerów wielkich do celów cywilnych.

² W transporcie lotniczym stosuje się zazwyczaj specyficzne kontenery lotnicze, pozwalające lepiej wykorzystać daną przestrzeń ładunkową niż kontenery wielkie ISO, jednak w pewnych szczególnych przypadkach możliwe jest przewożenie nawet tych ostatnich.

³ Jednostka przeliczeniowa stosowana w obrocie kontenerowym, 1 TEU = 1 kontener o długości 20 stóp.

⁴ Opracowanie własne na podstawie: <http://www.hafen-hamburg.de/content/view/23/33/lang/pl/> (1.03.2008).

⁵ H. Igliński, M. Szuster: Transport kolejowy w wymianie towarowej z krajami Dalekiego Wschodu, w: Transport w logistyce. Łańcuch logistyczny, red: J. Kubicki. Akademia Morska w Gdyni 2003, s. 290.

⁶ E. Mendyk: Usprawnienia euroazjatyckich łańcuchów logistycznych w transporcie kolejowym. „Logistyka” 2003, nr 3. (<http://www.czasopismologistyka.pl/archiw/mt0303/mendyk.html>); http://gbk.nazwa.pl/starastrona/_sgg/mfmos7_1.htm (1.03.2008).

⁷ <http://www.euroterminal.net/?slawkow-euroterminal-coraz-lepszy,25> (1.03.2008) RP 13.01.2008

⁸ Pociąg, ze względu na długość przekraczającą dopuszczalne normy (max 750 m) został podzielony w Brześciu na granicy polsko-białoruskiej; http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/im_blickpunkt (1.03.2008).