

UNIwersytet SZCZECIŃSKI
ZESZYTY NAUKOWE NR 871
PROBLEMY TRANSPORTU I LOGISTYKI NR 30

SZCZECIN 2015

Rada Wydawnicza (Editorial Board)

Adam Bechler, Tomasz Bernat, Anna Cedro, Paweł Cięższyk
Piotr Michałowski, Małgorzata Ofiarska, Aleksander Panasiuk
Grzegorz Wejman, Dariusz Wysocki, Renata Ziemińska
Marek Górski – przewodniczący Rady Wydawniczej
Radosław Gaziński – redaktor naczelny Wydawnictwa Naukowego

Rada Naukowa (Advisory Board)

prof. dr hab. Ursula Braun-Moser (professor emeritus), prof. dr hab. Jan Burnewicz (Uniwersytet Gdański),
prof. dr hab. Marek Ciesielski (Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu), prof. dr hab. Michael R. Crum
(Iowa State University), prof. dr hab. Peter Faller (Wirtschafts Universität Wien), prof. dr ing. Josef Gnap
(Žilinska Univerzita), prof. dr habil. Heiner Hautau (Institut für Stadt- und Raumplanung, Bremen),
prof. dr hab. Bogusław Liberadzki (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie), prof. dr hab. Józef Perenc
(Uniwersytet Szczeciński), prof. dr Franco Rotim (Akademija Tehničkih Znanosti Hrvatske)

**Lista recenzentów znajduje się na stronie internetowej zeszytu naukowego www.wzieu.pl
(w zakładce nauka/zeszyty naukowe)**

Redaktor naukowy

prof. dr hab. Elżbieta Ząłoga

Sekretarz redakcji

dr inż. Łukasz Marzantowicz

Redaktor tematyczny

dr Izabela Dembińska

Redaktor statystyczny

Marcin Hundert

Redaktor językowy

Izabela Krupa

Korekta

Renata Bacik

Skład komputerowy

Małgorzata Żak

Projekt okładki

Katarzyna Pawlik

© Copyright by Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2015

ISSN 1640-6818

ISSN 1644-275X

Wersja papierowa jest wersją pierwotną
ZN US PTiL dostępne są na serwerze ICM UW – Witryna BAZTECH – <http://baztech.icm.edu.pl/>.
Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych
BazEkon; http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php
oraz w Index Copernicus Master List
Zasoby baz udostępniane są bezpłatnie
Za publikację naukową zamieszczoną w zeszycie naukowym Problemy Transportu i Logistyki
MNiSW przyznaje 8 punktów.

WYDAWNICTWO NAUKOWE UNIWERSYTETU SZCZECIŃSKIEGO

Wydanie I. Ark. wyd. 12,0. Ark. druk. 16. Format B5. Nakład 62 egz.

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
-------------	---

PROBLEMY TRANSPORTU

Monika Bąk – Zróżnicowanie systemów opłat za przejazd samochodów ciężarowych po sieci drogowej w Unii Europejskiej	9
Arkadiusz Drewnowski, Krzysztof Małachowski – Wpływ rewitalizacji przewozów na linii kolejowej Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz (Piła Gł.) na wzrost konkurencyjności regionu i mobilności jego mieszkańców	25
Agnieszka Gozdek – Funkcjonowanie transportu gospodarczego w Polsce po wstąpieniu do Unii Europejskiej	37
Kamil Liberadzki, Marcin Liberadzki – Europe 2020 Project Bonds Initiative pilot phase	47
Alina Lipińska-Słota – Kolejowy transport towarowy w Europie	59
Maciej Mateczak – Wykorzystanie LNG jako paliwa żeglugowego na Morzu Bałtyckim – przesłanki stosowania, kierunki rozwoju oraz formy wsparcia	73
Barbara Pawłowska – Analiza czynników kształtujących popyt na usługi transportowe w Unii Europejskiej	87
Michał Pluciński – Cele, priorytety i zadania rozwoju polskich portów morskich	105
Krzysztof Szalucki, Michał Suchanek – Publiczny transport zbiorowy w warunkach niestabilności struktur zarządczych. Studium struktur dyssypatywnych	119
Krystyna Wojewódzka-Król – Skutki rezygnacji z rozwoju śródlądowych dróg wodnych	129
Elżbieta Załoga, Dariusz Milewski – Zrównoważony rozwój transportu jako wyzwanie ekonomiczne	141

PROBLEMY LOGISTYKI

- Joanna Drobiazgiewicz** – Nowe technologie informacyjno-komunikacyjne w świadczeniu administracyjnych usług publicznych 155
- Marzena Frankowska** – Zastosowanie koncepcji Employer Branding w praktyce wybranych operatorów logistycznych 167
- Andrzej Letkiewicz** – Ogólna koncepcja destynacyjnej optymalizacji przewozów w przedsiębiorstwie usług kurierskich 183

PRAWNE ASPEKTY TRANSPORTU I LOGISTYKI

- Dorota Ambrożuk** – Zagadnienie tożsamości roszczeń w sprawach transportowych (Uwagi na tle wyroku TSUE z 19 grudnia 2013) 197
- Daniel Dąbrowski** – Odpowiedzialność przewoźnika drogowego za pracowników oraz osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje w świetle konwencji CMR 211
- Krzysztof Wesółowski** – Wydanie rzeczy przez sprzedawcę kupującemu za pośrednictwem przewoźnika 225

WSTĘP

Oddajemy do rąk Czytelników kolejny Zeszyt Naukowy pod tytułem „Problemy Transportu i Logistyki”. W przygotowaniu zeszytu wzięło udział dwudziestu jeden autorów, którzy podjęli trud opracowania siedemnastu artykułów. Opracowane artykuły podzielono na trzy grupy problemów: problemy transportu, problemy logistyki oraz prawne aspekty transportu i logistyki. Poruszone zagadnienia zostały ukazane zarówno w aspekcie teoretycznym, jak i praktycznym. W zamierzeniu autorów zasadniczymi celami opracowań jest:

- przedstawienie aktualnych problemów ekonomiki transportu,
- ukazanie trendów w zakresie współczesnej polityki transportowej,
- odniesienie się do bieżących problemów przewozów pasażerskich i towarowych,
- zaakcentowanie aktualnych trendów i zjawisk obserwowanych na rynku usług TSL,
- wskazanie na prawne aspekty funkcjonowania transportu.

Autorzy mają świadomość, że ograniczona objętość opracowań oraz ich charakter pozwalają na poruszenie tylko części problemów obranych obszarów badawczych. O ich wyborze decydowały zainteresowania badawcze i doświadczenia autorów. Zdając sobie sprawę, że prezentowane opracowania są jedynie skromnym wyrazem dociekań naukowych, mamy nadzieję, że staną się one inspiracją do szerszych badań i rozważań.

*Redaktor Zeszytu
Elżbieta Załoga*

PROBLEMY TRANSPORTU

Monika Bąk¹

**ZRÓŻNICOWANIE SYSTEMÓW OPŁAT
ZA PRZEJAZD SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH PO SIECI DROGOWEJ
W UNII EUROPEJSKIEJ**

Streszczenie

W artykule przedstawiono kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej w zakresie reformy systemu obciążeń użytkowników transportu za korzystanie z infrastruktury drogowej. Ponadto dokonano syntetycznej diagnozy systemów opłat w 28 krajach członkowskich Unii Europejskiej w sektorze przewozów ładunków. Przedstawiono nowoczesne rozwiązania w zakresie elektronicznych opłat, jak również uwarunkowania i możliwości ich wdrażania.

Słowa kluczowe: opłaty drogowe, eurowinieta, interoperacyjność poboru opłat

Wstęp

Kształtowanie polityki transportowej w zakresie regulowania opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej pozostaje od wielu lat wyzwaniem dla decydentów i zarządców infrastruktury krajów rozwiniętych, w tym Unii Europejskiej, gdzie dodatkowym motywem działań są procesy integracyjne. Z punktu widzenia równych warunków konkurencji międzygałęziowej i międzynarodowej występuje zróżnicowanie obciążeń w gałęziach transportu i w poszczególnych państwach. Z drugiej strony mamy do czynienia z dużymi potrzebami inwestycyjnymi w zakresie infrastruktury i trudnościami ich finansowania. Ponadto istot-

¹ dr hab. Monika Bąk – Katedra Badań Porównawczych Systemów Transportowych, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego, e-mail: monika.bak@ug.gda.pl.

nym argumentem podjęcia zmian stały się wzrastające zagrożenia ekologiczne ze strony działalności transportowej i konieczność przeciwdziałania wysokim kosztom zewnętrznym. Motywów dla zintensyfikowania zmian w kierunku stworzenia bardziej efektywnej i sprawiedliwej polityki cenowej za korzystanie z infrastruktury transportowej zatem nie brakuje.

Teoretycznie optymalny system obciążeń za użytkowanie infrastruktury transportowej został opisany w literaturze precyzyjnie, ale praktyka okazała się znacznie trudniejsza i zweryfikowała wcześniejsze założenia. System określenia wysokości opłat na podstawie wyceny społecznych krańcowych kosztów (tzw. *marginal social cost pricing*) został dogłębnie zbadany i opisany, a do najważniejszych publikacji z tego obszaru należą studia INFRAS i IWW², jak również projekty finansowane w programach ramowych UE: UNITE, HEATCO, GRACE, CATRIN. Jednak sprawiedliwe, ale skomplikowane i precyzyjne systemy wyliczeń obciążeń okazały się nierealne do wdrożenia.

W niniejszym artykule skupiono się na rozwiązaniach europejskich wypracowanych na poziomie Unii Europejskiej i w krajach członkowskich UE. Należy podkreślić, że określony jako priorytet w polityce transportowej Wspólnoty cel zrównoważonego rozwoju i ograniczenia kosztów zewnętrznych transportu nie może być osiągnięty bez przeprowadzenia reformy obciążeń za korzystanie z infrastruktury drogowej w Europie. Było to argumentem działań organów UE już w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, kiedy w 1999 roku opublikowano pierwszą tzw. dyrektywę eurowinietową (Dyrektywa 1999/62/WE³), później modyfikowaną w 2006⁴ i 2011 roku⁵. Należy zauważyć, że zarówno sugerowany kierunek dalszych działań UE, jak i praktycznie wdrożone opłaty elektroniczne np. w Niemczech czy Austrii, a później w kolejnych krajach w transporcie ładun-

² Zob. np. *External effects of transport*, INFRAS and IWW. Study on behalf of UIC, Karlsruhe, Zürich, Paris 1995 oraz *External costs of transport: accident, environmental and congestion costs in Western Europe*, INFRAS and IWW. Study on behalf of UIC, Karlsruhe, Zürich, Paris 2000.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dziennik Urzędowy L 187, 20.07.1999.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/38/WE z 17 maja 2006 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dziennik Urzędowy L 157/8, 9.06.2006.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/76/UE z 27 września 2011 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dziennik Urzędowy L 269/1, 14.10.2011.

ków nie skutkują obecnie jednym czy jednolitym systemem obowiązującym w całej Unii Europejskiej.

Celem artykułu jest ocena ewolucji polityki transportowej w zakresie reformy systemu obciążeń, drogowych, jak również przedstawienie syntetycznej diagnozy istniejących systemów opłat w 28 krajach Unii Europejskiej oraz wskazanie, na ile odpowiadają one celom zrównoważonego rozwoju transportu i internalizacji kosztów zewnętrznych przy uwzględnieniu celów finansowania rozwoju infrastruktury.

Polityka Unii Europejskiej i Polski wobec opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej

Optymalizacja opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej od strony teoretycznej została dokładnie zbadana i znane są warunki, które powinien spełniać sprawny system obciążeń użytkownika transportu. Pomimo że infrastruktura transportowa charakteryzuje się pewnymi cechami dobra publicznego, nikt nie neguje faktu, że jednym ze źródeł finansowania infrastruktury zarówno w rozumieniu nowych inwestycji, jak i utrzymania jest obciążanie użytkowników transportu opłatami i podatkami. Natomiast problematyczne pozostaje, jaki system opłat, przy określonych uwarunkowaniach, w największym stopniu odzwierciedla faktyczne koszty budowy i użytkowania obiektów oraz jak powinna się kształtować alokacja wpływów tytułu opłat. Opłaty powinny też stanowić instrument regulowania popytu transportowego i zarządzania ruchem, wysokość i struktura obciążeń ma bowiem oczywisty wpływ na zachowanie użytkowników, począwszy od wyboru trasy i czasu przejazdu, a skończywszy na decyzjach o wyborze środków transportu, co z kolei oddziałuje na zmiany w zakresie struktury gałęziowej. System opłat za korzystanie z infrastruktury w skali międzygałęziowej i międzynarodowej przekłada się na rozwój rynku transportowego poprzez oddziaływanie na konkurencyjność przedsiębiorstw transportowych i tworzenie warunków konkurencji.

Kolejnym bodźcem reformowania systemów opłat za korzystanie z infrastruktury jest internacjonalizacja kosztów zewnętrznych, czyli wprowadzanie opłat zależnych od kosztów zewnętrznych generowanych przez użytkowników przy uwzględnieniu kosztów zanieczyszczeń powietrza, hałasu, kongestii wypadków. W dokumentach programowych Unii Europejskiej wprowadzono zasadę „użytkownik płaci” (*user pays*) uwzględniającą te zasady. Genezy reformowania

obciążeń infrastrukturalnych można upatrywać już w zielonej księdze z 1995 roku *W kierunku uczciwych i efektywnych cen w transporcie. Kierunki internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Unii Europejskiej (Towards fair and efficient pricing in transport. Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union)*⁶. Próbę wskazania kolejnych etapów reformy system opłat stanowiły zapisy białej księgi z 1998 roku *Uczciwe opłaty za użytkowanie infrastruktury. Etapowe podejście do ustalania opłat za infrastrukturę transportową w Unii Europejskiej (Fair payment for infrastructure use: A phased approach to transport infrastructure charging in the European Union)*⁷. Warto też zauważyć, że strategia implementacji celów białej księgi z 2001 roku *Europejska polityka transportowa do 2010: Czas na decyzje (European transport policy for 2010: Time to decide)*⁸ w dużej mierze opierała się właśnie na reformowaniu systemu opłat w transporcie. Jednak trzeba podkreślić, że ambitne plany przewidziane w dokumentach z 1998 i 2001 roku pozostały w większości w formie zapisów i postulatów, a nie faktycznej realizacji. Symptomatyczne jest, że w dokumencie programowym z 2011 roku powtórzono w zasadzie zapisy dotyczące znaczenia i potrzeby internalizacji kosztów zewnętrznych transportu i zaangażowania instrumentów cenowych⁹.

Wskazane powyżej dokumenty stanowiły jednak podstawę legislacyjną o charakterze strategicznym i politycznym, natomiast konieczne były konkretne działania prawne i wdrożeniowe. Oczywiście okazało się, że reformowanie systemu opłat w pierwszej kolejności będzie dotyczyć sektora przewozu ładunków w transporcie drogowym, gdyż w tym sektorze zagrożenia ekologiczne z jednej strony i możliwość podjęcia działań w zakresie zmian obciążeń z drugiej będą stanowić bodziec dla implementacji praktycznej proponowanych zmian.

⁶ Zielona księga 1995, *W kierunku uczciwych i efektywnych cen w transporcie. Kierunki internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Unii Europejskiej*, COM (95) 691.

⁷ Biała księga 1998, *Uczciwe opłaty za użytkowanie infrastruktury. Etapowe podejście do ustalania opłat za infrastrukturę transportową w Unii Europejskiej*, COM (98) 466.

⁸ Biała księga 2001, *Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje*, COM (2001) 370.

⁹ Biała księga 2011, *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144.

Tabela 1

Założenia i modyfikacje dyrektywy eurowinietowej

Zakres	Elementy opłat	Dyrektywa 1999/62	Dyrektywa 2006/38	Dyrektywa 2011/76
Geograficzny	Autostrady	v	v	v
	Sieć TEN-T	v	v	v
	Drogi równoległe	Ograniczone możliwości zastosowania	Zasada pomocniczości	Zasada pomocniczości
	Inne drogi	Nie	Zasada pomocniczości	Zasada pomocniczości
	Drogi miejskie	Zasada pomocniczości	Zasada pomocniczości	Zasada pomocniczości
Środek transportu	Samochody ciężarowe > 12 ton	v	v	v
	Samochody ciężarowe > 3,5 tony	Zasada pomocniczości	Od 2012 roku	v
	Samochody osobowe i dostawcze	Zasada pomocniczości	Zasada pomocniczości	Zasada pomocniczości
Kryteria różnicowania opłat	Zanieczyszczenie powietrza	Opcjonalnie, do 50% wysokości opłaty, zależnie od klasy emisji	Do 100% wysokości opłaty, zależnie od klasy emisji	Obowiązkowo do 100% wysokości opłaty, zależnie od klasy emisji
	Kongestia	Do 100% wysokości opłaty, zależnie od pory dnia	Do 100% wysokości opłaty, zależnie od pory dnia, dnia w tygodniu i pory roku	Do 175% wysokości opłaty w okresach szczytu ograniczonych do 5 godzin w ciągu dnia, zależnie od pory dnia, dnia w tygodniu i pory roku
Inne opłaty	Dodatkowe obciążenia	brak	15 do 25% wysokości opłaty na obszarach górskich	15 do 25% wysokości opłaty, ale wysokość uzależniana od kosztów zewnętrznych
	Opłaty regulacyjne	Możliwe, szczególnie w celu przeciwdziałania kongestii	Możliwe, pod warunkiem, że ich stosowanie jest niedyskryminacyjne, oraz służą przeciwdziałaniu kongestii oraz skutkom ekologicznym, szczególnie na obszarach miejskich	Możliwe, pod warunkiem, że ich stosowanie jest niedyskryminacyjne oraz służą przeciwdziałaniu kongestii oraz skutkom ekologicznym na obszarach miejskich
	Odrębne opłaty związane z kosztami zewnętrznymi	brak	brak	v (zanieczyszczenie powietrza i hałas)
Rabaty	Użytkownicy często korzystający z infrastruktury	brak	Maksymalny rabat dla częstych użytkowników do 15%	Do 13% kosztów infrastruktury, brak zniżek związanych z opłatami środowiskowymi

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*, Ricardo-AEA, TRT, Report for the European Commission: DG MOVE, January 2014, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156> (dostęp 20.09.2014).

Zakres praktycznych działań legislacyjnych przedstawiono w tabeli 1. Pierwszym aktem prawnym praktycznie wprowadzającym w życie plany polityki transportowej w zakresie reformy opłat była Dyrektywa 1999/62/WE ustanawiająca tzw. eurowiniętę¹⁰. Na tym etapie proponowana stała opłata nie była faktycznie związana z kosztami infrastruktury. Prace nad nowelizacją tej dyrektywy były prowadzone równocześnie z działaniami na rzecz interoperacyjności urządzeń, które potencjalnie mogłyby być wykorzystywane.

W 2006 roku wprowadzono wymóg opłat opartych na przebytej odległości, zmniejszono próg wielkości pojazdu objęty eurowiniętą z 12 do 3,5 ton oraz wprowadzono dokładniejsze zasady określania wysokości i różnicowania opłat¹¹. Z kolei po wprowadzeniu nowelizacji w 2011 roku¹² państwa członkowskie uzyskały możliwość jeszcze szerszej dywersyfikacji opłat, uwzględniających koszty zanieczyszczenia powietrza i hałasu, a również poziom kongestii na określonych obszarach. Ponadto wskazano na mechanizmy alokacji wpływów, wspierając przeznaczanie dodatkowych wpływów na inwestycje ukierunkowane na osiągnięcie celów zrównoważonego transportu, np. nowe technologie w zakresie konstrukcji pojazdów czy infrastruktury.

Wdrażanymi rozwiązaniami i kierunkiem rozwoju systemu opłat w transporcie zaniepokojeni są przewoźnicy drogowi, co zgłaszają podczas konsultacji publicznych głosem licznych stowarzyszeń międzynarodowych i krajowych¹³. Silne merytoryczne stanowisko udokumentowane prowadzonymi badaniami zajmuje np. ACEA (European Automobile Manufacturers Association), zgłaszając konieczność równego traktowania przewoźników różnych gałęzi transport, unikania podwójnego opodatkowania, uzależniania wysokości opłat od rzeczywistych i mierzalnych kosztów oraz przeznaczania wpływów na wydatki w sektorze transportu drogowego¹⁴.

Równoległe z procesem nowelizacji dyrektywy eurowiniętowej były prowadzone działania na rzecz określenia warunków dla interoperacyjności syste-

¹⁰ Dyrektywa 1999/62/WE z 17 czerwca 1999...

¹¹ Dyrektywa 2006/38/WE z 17 maja 2006...

¹² Dyrektywa 2011/76/UE z 27 września 2011...

¹³ Obawy polskich przewoźników przed wprowadzeniem zmian w systemie opłat zostały wyartykułowane np. w raporcie i stanowisku Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych: *Ocena wpływu projektowanych zmian w systemie opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych na koszty przedsiębiorstw transportu drogowego w Polsce*, ZMPD, Toruń–Warszawa 2010.

¹⁴ *A Future EU Transport Policy: ACEA Priorities*, www.acea.be/publications/article/a-future-eu-transport-policy-acea-priorities (dostęp 20.09.2014).

mów elektronicznych. Zostały zwięnczone w 2004 roku publikacją Dyrektywy 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie¹⁵. Zgodnie z tą Dyrektywą wszystkie nowe systemy opłat elektronicznych wprowadzone do użytku od 1 stycznia 2007 roku do celów przeprowadzania transakcji związanych z opłatami elektronicznymi powinny stosować jedną lub kilka spośród następujących technologii:

- pozycjonowanie satelitarne;
- łączność ruchomą stosującą normę GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23 060);
- technologię mikrofalową 5,8 GHz.

Zapowiedziano również, że prace w zakresie interoperacyjności istniejących technologii pobierania opłat podejmowane w związku z planowaną europejską usługą opłaty elektronicznej zapewnią pełną kompatybilność istniejących technologii z ww. proponowanymi rozwiązaniami. Implementacyjnym aktem prawnym Dyrektywy była Decyzja Komisji 2009/750/WE z 2009 roku w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (European Electronic Toll Service – EETS)¹⁶. Zgodnie z art. 19 Decyzji każde państwo członkowskie jest zobowiązane do prowadzenia krajowego elektronicznego rejestru zawierającego informacje o obszarach EETS na swoim terytorium oraz rejestru dostawców EETS, którzy zostali zarejestrowani w danym państwie¹⁷. Ten techniczny wymóg jest spełniony, ale niestety do 2014 roku trudno mówić o funkcjonowaniu jednolitej europejskiej usługi opłaty elektronicznej, a stosowane urządzenia są interoperacyjne jedynie w Niemczech i Austrii czy Norwegii, Szwecji i Danii.

Podsumowując kierunki europejskiej polityki transportowej w zakresie reformy systemu opłat, należy podkreślić, że teoretyczne uwarunkowania są dobrze zbadane i opisane, natomiast praktyczny pomiar kosztów zewnętrznych i włączenie tych elementów do jednolitych obciążeń drogowych, które będą odpowiadać założeniom optymalizacji opłat i wymaganiom użytkowników pod kątem ich sprawności i przyjazności, pozostaje niespełnionym postulatem w skali UE. W obecnym wymiarze reforma systemu opłat przekłada się na realizację

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie, Dziennik Urzędowy L 166, 30/04/2004 P. 0124– 0143.

¹⁶ Decyzja Komisji z 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych, Dziennik Urzędowy L 268/11, 30/10/2009.

¹⁷ Krajowy Elektroniczny Rejestr Obszarów EETS i Dostawców EETS, BIP, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, http://bip.mir.gov.pl/Rejestry/Strony/Krajowy_Elektroniczny_Rejestr_Obszarow_EETS.aspx (dostęp 20.09.2014).

celów w postaci redukcji zanieczyszczenia powietrza i kongestii w niewielkim stopniu. Trzeba zaznaczyć, że stałe opłaty w postaci np. winiet okresowych nie odnoszą żadnego skutku w zakresie zmian zachowań użytkowników transportu. Wprowadzenie opłat zmiennych zależnych od charakterystyki pojazdu przyniesie największy skutek w odniesieniu do systemu opłat obejmującego całą sieć dróg, a nie tylko wybrane odcinki. Opłaty nie będą bowiem w tej sytuacji powodować przeniesienia ruchu na inne (bezpłatne odcinki) i mogą sprzyjać odnowieniu parku pojazdów. Również w przypadku opłat zależnych od poziomu zatłoczenia na drogach należy spodziewać się pozytywnych skutków w postaci rozładowania kongestii drogowej.

W Polsce dokumentem obowiązującym w zakresie polskiej polityki transportowej jest *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* opublikowana przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2013 roku¹⁸. W dokumencie tym jest przewidziane sukcesywne wdrażanie systemu opłat za dostęp do dróg ekspresowych i autostrad (viaTOLL). Ponadto wskazano na konieczność skutecznego zapobiegania zjawisku korzystania z dróg alternatywnych przez przewoźników drogowych w celu uchylenia się od obowiązku opłat oraz efektywne zarządzanie środkami finansowymi uzyskanymi z tytułu opłat viaTOLL na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej. Strategia wskazuje ponadto, że w przyszłości, z uwagi na konieczność wprowadzenia pełnej internalizacji kosztów oraz wdrożenia zasady „użytkownik płaci”, należy dążyć do modyfikacji obecnie funkcjonującego systemu finansowania dróg krajowych, aby środki z opłat za dostęp do infrastruktury zasilające Krajowy Fundusz Drogowy były przeznaczane głównie na jej utrzymanie i remonty. Zapisy można ocenić jako zgodne z założeniami europejskiej polityki transportowej, natomiast praktyka wdrożonych systemów pozostawia wiele do życzenia (obowiązujące w Polsce opłaty w transporcie drogowym przedstawiono w kolejnych częściach artykułu).

Uchwalona w sierpniu 2014 roku *Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* wprowadza jedynie modyfikacje przepisów dotyczących kar za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogami krajowymi. Zaproponowane zmiany mają uprościć zasady odpowiedzialności administracyjnej użytkowników dróg za uchylanie się od obowiązku uiszczenia

¹⁸ *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.

opłaty elektronicznej. W ustawie zaproponowano przeniesienie odpowiedzialności administracyjnej za większość naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej z kierującego pojazdem na właściciela pojazdu¹⁹.

Zróżnicowanie opłat wnoszonych przez samochody ciężarowe w krajach Unii Europejskiej

Przystępując do analizy opłat zmiennych za korzystanie z infrastruktury, należy zwrócić uwagę na zakres istniejących obciążeń w transporcie drogowym. Przedsiębiorstwa w tym sektorze we wszystkich krajach Unii Europejskiej są obciążone podatkiem od środków transportu, podatkiem paliwowym, a ponadto opłatami za korzystanie z dróg (te ostatnie występują w różnej formie w poszczególnych krajach). Z punktu widzenia przewoźnika międzynarodowego, interoperacyjność jest również istotną cechą opłat infrastrukturalnych. W przypadku zarobkowego transportu ciężarowego korzystanie z kilku urządzeń pokładowych i rozliczanie opłat z kilkoma operatorami nie sprzyja racjonalnemu gospodarowaniu zasobami i powoduje wzrost kosztów w przedsiębiorstwie.

Analizując systemy obciążeń za korzystanie z infrastruktury w transporcie drogowym ładunków, można wyróżnić sześć grup krajów:

- kraje, w których obowiązywały od początku elektroniczne opłaty drogowe: Austria, Czechy, Niemcy,
- kraje, w których obowiązuje eurowinieta: Belgia, Dania, Luksemburg, Holandia i Szwecja,
- kraje, w których obowiązuje winieta krajowa: Bułgaria, Rumunia, Węgry, Łotwa,
- kraje, w których pierwotnie obowiązywała winieta krajowa, a następnie wprowadzono opłaty elektroniczne: Polska, Słowacja,
- kraje, w których obowiązują opłaty na autostradach koncesjonowanych: Hiszpania, Francja, Grecja, Irlandia, Portugalia, Słowenia, Włochy,
- kraje, w których nie wprowadzono opłat winietowych ani elektronicznych i drogi są bezpłatne, za wyjątkiem specyficznych odcinków: Estonia, Finlandia, Litwa, Wielka Brytania oraz kraje wyspiarskie (Malta i Cypr).

¹⁹ Ustawa z 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (podpisana przez Prezydenta), [http://orka.sejm.gov.pl/opinie7.nsf/nazwa/2184_u/\\$file/2184_u.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie7.nsf/nazwa/2184_u/$file/2184_u.pdf) (dostęp 25.09.2014).

W tabeli 2 przedstawiono rodzaj obciążeń pojazdów drogowych ciężarowych nakładanych na użytkowników infrastruktury drogowej w 28 krajach UE. Poza wymienionymi obciążeniami występują dodatkowo opłaty za specyficzne odcinki dróg, mosty, wiadukty, tunele, które nie są ujęte w niniejszym zestawieniu.

Tabela 2

Zróżnicowanie opłat w transporcie drogowym ładunków
za korzystanie z infrastruktury drogowej w krajach UE

Kraj	Winiety			
	rodzaj winiety	data wprowadzenia	drogi objęte opłatą	
Belgia	eurowinieta	2001	autostrady i wybrane odcinki sieci krajowej	
Bułgaria	winieta	2008	drogi międzymiastowe	
Dania	eurowinieta	2001	autostrady i wybrane odcinki sieci krajowej	
Holandia	eurowinieta	2001	autostrady i wybrane odcinki sieci krajowej	
Litwa	winieta	2005	drogi główne A1–A18	
Luksemburg	eurowinieta	2001	autostrady i wybrane odcinki sieci krajowej	
Rumunia	e-winieta	2002	drogi międzymiastowe	
Szwecja	eurowinieta	2001	autostrady i wybrane odcinki sieci krajowej	
Węgry	e-winieta	2013	autostrady i wybrane odcinki sieci krajowej	
Kraj	Opłaty zmienne			
	data	technologia	koszty inwestycji	drogi objęte opłatą
Austria	2004	DSRC	750 mln EUR	2000 km sieci drogowej i 800 km dodatkowych odcinków
Chorwacja	płatne autostrady koncesjonowane	–		autostrady koncesjonowane
Czechy	2007	DSRC	780 mln EUR	2000 km sieci drogowej i 850 km dodatkowych odcinków
Francja	płatne autostrady koncesjonowane	DSRC	b.d.	autostrady koncesjonowane
Grecja	płatne autostrady koncesjonowane	DSRC	b.d.	autostrady koncesjonowane
Hiszpania	płatne autostrady koncesjonowane	DSRC	b.d.	autostrady koncesjonowane

Irlandia	płatne autostrady koncesjonowane	–	b.d.	autostrady koncesjonowane
Niemcy	2005	GNSS/GSM	1240 mln EUR	12 000 km autostrad i 5000 dróg krajowych
Polska	2011	DSRC	278 mln EUR	1130 km autostrad i dróg ekspresowych
Portugalia	płatne autostrady koncesjonowane	DSRC		autostrady koncesjonowane
Słowacja	2010	GNSS/GSM	716 mln EUR	600 km autostrad i 1800 km dróg krajowych
Słowenia	płatne autostrady koncesjonowane	–	b.d.	autostrady koncesjonowane
Włochy	płatne autostrady koncesjonowane	DSRC	b.d.	autostrady koncesjonowane
Kraj	Bez opłat			
Cypr, Estonia, Finlandia, Łotwa, Malta, Wielka Brytania				

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych operatorów systemów opłat oraz *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*, Ricardo-AEA, TRT, Report for the European Commission: DG MOVE, January 2014, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>; *Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998–2012*, Discussion Paper No. 2013-8, International Transport Forum at the OECD, April 2013, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201308.pdf>; *Road pricing in Europe. Second version*, RDV, April 2012, [https://www.ereg-association.eu/Commission Staff Working Document Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures](https://www.ereg-association.eu/Commission%20Staff%20Working%20Document%20Ex-post%20evaluation%20of%20Directive%201999/62/EC,%20as%20amended,%20on%20the%20charging%20of%20heavy%20goods%20vehicles%20for%20the%20use%20of%20certain%20infrastructures), European Commission, SWD (2013) 1 final, Brussels, 10.01.2013, <http://ec.europa.eu/transport> (dostęp 20.09.2014).

Poza tym, że w Europie mamy do czynienia z różnym podejściem do obciążania użytkowników transportu drogowego ciężarowego kosztami użytkowania dróg, to jeszcze w krajach, gdzie wprowadzono systemy elektroniczne, sposób wnoszenia opłat jest też bardzo zróżnicowany. Najczęściej stosuje się system oparty na urządzeniu pokładowym (tzw. OBU – *On-Board Unit*), które rejestruje przejazd, automatycznie nalicza opłatę i obciąża nią przedsiębiorcę. Na drogach muszą znajdować się bramownice, na których umieszczone są urządzenia do poboru lub kontroli komunikujące się za pomocą technologii mikrofal (dedykowana komunikacja krótkiego zasięgu – ang. DSRC) z urządzeniami pokładowymi. Opłatę można wносить metodą *pre-paid* lub *post-paid*. Przewoźnicy często korzystają z kompleksowych kart paliwowych.

W Niemczech i Słowacji funkcjonuje inny system, bazujący na kombinacji technologii telefonii komórkowej (GSM) oraz satelitarnego systemu nawigacyjnego (GPS). Istotą automatycznego wykupu opłat jest również urządzenie pokładowe. Za pomocą sygnałów satelitarnych GPS określających położenie pojazdu jednostka OBU automatycznie oblicza długość przejechanych odcinków dróg, nalicza opłatę na podstawie określonych parametrów dotyczących pojazdu i taryf oraz przekazuje dane za pośrednictwem sieci komórkowej do centrum obliczeniowego w celu dalszego przetwarzania danych²⁰.

W Polsce od lipca 2011 roku również obowiązuje elektroniczny system pobierania opłat uzależnionych od przejechanej odległości i obejmujący około 2650 kilometrów autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg krajowych znajdujących się w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad²¹. Opłata pobierana jest w sposób elektroniczny z zastosowaniem technologii mikrofal, czyli niezbędne są urządzenia OBU instalowane w pojazdach i bramownice na drogach.

Realizacja projektu wdrożenia systemu opłat w Polsce nie obyła się bez kontrowersji. W 2013 roku Najwyższa Izba Kontroli w wyniku przeprowadzonej kontroli wniosła wiele zastrzeżeń do systemu funkcjonującego w Polsce, a przede wszystkim jakości wykonania bramownic²². Część z nich została wykonana z materiałów niespełniających norm. Ponadto sieć viaTOLL tworząca układ pomiarowy nie była nigdy objęta kontrolą metrologiczną, co oznacza, że nie zapewniono weryfikacji rzetelności elektronicznego poboru opłaty całego układu pomiarowego, a co za tym idzie – rzetelności w naliczaniu opłat i nakładaniu kar pieniężnych. W wyniku kontroli NIK podjęto działania usunięcia wadliwości systemu.

Wprowadzone systemy opłat determinują stopień osiągnięcia celów stawianych w polityce transportowej. I tak, cele finansowania infrastruktury, zarówno budowy nowych obiektów, jak i utrzymania istniejących, mogą być realizowane w większości krajów, w których obowiązują opłaty, przy czym w najmniejszym stopniu w systemie eurowinietowym. Stosowanie zasady „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” znajduje najszerze odzwierciedlenie w krajach,

²⁰ Ł. Kiwior, P. Czech, K. Barcik, *Toll collect – system poboru opłat drogowych działający na terenie Niemiec*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: Transport, z. 72/2011, s. 63.

²¹ System poboru opłat viaTOLL, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, http://www.mir.gov.pl/transport/infrastruktura_drogowa/viatoll/strony/start.aspx (dostęp 20.09.2014).

²² Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych. Informacja o wynikach kontroli, nr ewid. 166/2013/P/12/080/KIN, Warszawa 2013.

w których wdrożono opłaty elektroniczne. Z kolei obecnie najszerzej stosowanym rozwiązaniem interoperacyjnym jest jedynie tradycyjna eurowinieta. Oczywiście, dzięki opłatom elektronicznym jest możliwy bardziej uczciwy i efektywny zwrot kosztów inwestycji infrastrukturalnych i również, a może przede wszystkim, możliwe uwzględnienie faktycznych kosztów zewnętrznych ponoszonych przez użytkowników transportu. Komisja Europejska zleciła szereg badań dotyczących wypracowania metod szacowania kosztów zewnętrznych, ale trudno mówić obecnie o praktycznym stosowaniu opublikowanych wytycznych²³. Wyzwaniem wciąż pozostaje praktyczny szacunek generowanych kosztów zewnętrznych i uwzględnianie tych kosztów w kalkulacji struktury i wysokości opłaty.

Zakończenie

Doświadczenia funkcjonujących różnorodnych systemów opłat za korzystanie z dróg dowodzą, że jest wiele do zrobienia w tym zakresie na poziomie państw członkowskich oraz Unii Europejskiej. Główne wyzwanie stojące przed organami UE polega na kontynuowaniu prac w zakresie opracowania racjonalnego pomiaru kosztów zewnętrznych transportu w celu ich internalizacji za pomocą opłat za użytkowanie dróg. Natomiast kraje członkowskie muszą wypracować rozwiązania odpowiednio wyważone między innowacyjnością, efektywnością i kosztami. Kluczową kwestią pozostaje również nierozwiązany problem braku interoperacyjności w transporcie międzynarodowym. Ponadto w zależności od uwarunkowań pojawiają się różne dylematy, jak np. ostatnio w Polsce: na ile istotna jest interoperacyjność między systemami obowiązującymi w transporcie ciężarowym i osobowym, czyli innymi słowy – czy należy powielić w odniesieniu do samochodów osobowych rozwiązania przyjęte w transporcie ładunków.

Bibliografia

A Future EU Transport Policy: ACEA Priorities, <http://www.acea.be/publications/article/a-future-eu-transport-policy-acea-priorities>.

²³ Ostatnim dokumentem jest opublikowany w 2014 r. przewodnik: *Update of the Handbook on External Costs of Transport, Final Report*, Ricardo/AEA, Report for the European Commission: DG MOVE, January 2014, <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf> (dostęp 20.10.2014).

- Biała księga 1998, *Uczciwe opłaty za użytkowanie infrastruktury. Etapowe podejście do ustalania opłat za infrastrukturę transportową w Unii Europejskiej*, COM (98) 466.
- Biała księga 2001, *Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje*, COM (2001) 370.
- Biała księga 2011, *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144.
- Commission Staff Working Document Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*, European Commission, SWD (2013) 1 final, Brussels, 10.01.2013, <http://ec.europa.eu/transport/>.
- Decyzja Komisji z 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych, Dziennik Urzędowy L 268/11, 30/10/2009.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dziennik Urzędowy L 187, 20.07.1999.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie, Dziennik Urzędowy L 166, 30/04/2004 P. 0124–0143.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/38/WE z 17 maja 2006 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dziennik Urzędowy L 157/8, 9.06.2006.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/76/UE z 27 września 2011 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dziennik Urzędowy L 269/1, 14.10.2011.
- Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*, Ricardo-AEA, TRT, Report for the European Commission: DG MOVE, January 2014, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.
- External effects of transport*, INFRAS and IWW. Study on behalf of UIC, Karlsruhe, Zürich, Paris 1995.
- External costs of transport: accident, environmental and congestion costs in Western Europe*, INFRAS and IWW. Study on behalf of UIC, Karlsruhe, Zürich, Paris 2000.

- Kiwior Ł., Czech P., Barcik K., *Toll collect – system poboru opłat drogowych działający na terenie Niemiec*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: Transport, z. 72/2011.
- Krajowy Elektroniczny Rejestr Obszarów EETS i Dostawców EETS, BIP, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, http://bip.mir.gov.pl/Rejestry/Strony/Krajowy_Elektroniczny_Rejestr_Obszarow_EETS.aspx.
- Ocena wpływu projektowanych zmian w systemie opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych na koszty przedsiębiorstw transportu drogowego w Polsce*, ZMPD, Toruń–Warszawa 2010.
- Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998–2012*, Discussion Paper No. 2013-8, International Transport Forum at the OECD, April 2013, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201308.pdf>.
- Road pricing in Europe. Second version*, RDV, April 2012, <https://www.ereg-association.eu/>.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
- System poboru opłat viaTOLL*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, http://www.mir.gov.pl/transport/infrastruktura_drogowa/viatoll/strony/start.aspx.
- Update of the Handbook on External Costs of Transport, Final Report*, Ricardo/AEA, Report for the European Commission: DG MOVE, January 2014, <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>.
- Ustawa z 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (podpisana przez Prezydenta), [http://orka.sejm.gov.pl/opinie7.nsf/nazwa/2184_u/\\$file/2184_u.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie7.nsf/nazwa/2184_u/$file/2184_u.pdf).
- Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych. Informacja o wynikach kontroli, nr ewid. 166/2013/P/12/080/KIN, Warszawa 2013.
- Zielona księga 1995, *W kierunku uczciwych i efektywnych cen w transporcie. Kierunki internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Unii Europejskiej*, COM (95) 691.

DIVERSITY OF ROAD TOLLS FOR TRUCKS SYSTEMS IN THE EUROPEAN UNION

Summary

Priorities and rules of the European Union transport policy towards reforming the system of charging transport users for road infrastructure are presented in the article. Moreover there has been evaluated existing system of charges in 28 EU member countries for freight vehicles. Innovative solutions of toll's collection as well as their development in Poland is assessed.

Keywords: tolls, Eurovignette, interoperability toll

Translated by Monika Bąk

Arkadiusz Drewnowski¹
Krzysztof Małachowski²

**WPŁYW REWITALIZACJI PRZEWOZÓW
NA LINII KOLEJOWEJ ULIKOWO–KALISZ POMORSKI–WAŁCZ (PIŁA GŁ.)
NA WZROST KONKURENCYJNOŚCI REGIONU
I MOBILNOŚCI JEGO MIESZKAŃCÓW**

Streszczenie

Jednym z celów reform kolejowych w państwach UE było przekazywanie kompetencji w zakresie organizacji i finansowania przewozów pasażerskich władzom samorządom, które lepiej znając potrzeby mieszkańców, mogą efektywniej kształtować lokalne systemy transportowe z korzyścią dla ich mieszkańców. Efektem tych działań, określanych ogólnie jako regionalizacja przewozów, jest obserwowany proces tzw. rewitalizacji, czyli modernizacji linii lokalnych i przywracania przewozów pasażerskich na nieczynnych dotychczas liniach kolejowych, co jest również praktycznym przejawem realizacji unijnej polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

W Polsce w ostatnich latach również zrealizowano takie projekty, głównie dzięki środkom unijnym z regionalnych programów operacyjnych. Przykładem dotyczącym województwa zachodniopomorskiego jest rewitalizacja przewozów na linii nr 403, na odcinku Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz, czego efektem było przywróceniem przewozów pasażerskich na całej linii.

Słowa kluczowe: transport, kolejowy transport regionalny, rewitalizacja linii kolejowej

¹ dr inż. Arkadiusz Drewnowski – Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: arkadiusz.drewnowski@wzieu.pl.

² dr Krzysztof Małachowski – Katedra Historii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: krzysztof.malachowski@wzieu.pl.

Wstęp

Intensywny rozwój transportu samochodowego po II wojnie światowej (szczególnie w krajach Europy Zachodniej) spowodował zmniejszenie znaczenia lokalnych linii kolejowych w obsłudze transportowej regionów. Następowало zjawisko zamykania tych linii przede wszystkim wobec spadku przewozów i ich deficytowości. Proces ten miał miejsce również w Polsce, choć w największej skali dopiero po 1990 roku, a jego efektem jest istniejąca deformacja systemu transportowego kraju w kierunku niekorzystnym, z dominacją transportu samochodowego oraz motoryzacji indywidualnej ze wszystkimi negatywnymi tego konsekwencjami. Jednak to właśnie w krajach Europy Zachodniej od lat dziewięćdziesiątych XX wieku zaczęto obserwować proces tzw. rewitalizacji, czyli przywracania przewozów (przede wszystkim pasażerskich) na nieczynnych dotychczas lokalnych liniach kolejowych. Ma to związek z promowaną przez Unię Europejską polityką zrównoważonego rozwoju, której celem jest między innymi dążenie do wzrostu znaczenia gałęzi transportu bardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego. W przypadku transportu kolejowego nie bez znaczenia jest również fakt wspierania mobilności społeczeństw obsługiwanych regionów.

Celem artykułu jest pokazanie na przykładzie przeprowadzonej rewitalizacji linii nr 403 Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz–Piła Gł. efektów takich działań, dających pozytywne impulsy w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego obsługiwanych przez nią regionów.

Historia linii

Na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX wieku zakończono budowę głównych linii na obszarze Prus. Następnie rozpoczęto budowę tanich linii o znaczeniu lokalnym, tzw. linii drugorzędnych, które tworząc połączenia z głównymi liniami (pierwszorzędnymi), miały stanowić uzupełnienie podstawowej sieci³.

Przyjęta w marcu 1880 roku przez parlament pruski ustawa o budowie linii drugorzędnych zawierała zasady ich budowania oraz udzielania przez państwo pomocy finansowej. Linie drugorzędne, o mniejszym obciążeniu mogły być budowane jako mające niższe parametry eksploatacyjne. Tym samym koszty ich

³ *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Eurosprinter – Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012, s. 218.

budowy były mniejsze. Realizacją inwestycji zajmowały się prywatne towarzystwa kolejowe, natomiast głównym inicjatorem budowy nowych tras były lokalne samorządy⁴. Ponieważ budowa linii drugorzędnych była uzależniona głównie od zasobów finansowych państwa oraz zaangażowania lokalnych samorządów, przekładało się to niekiedy na wydłużenie czasu ich budowy w porównaniu z liniami pierwszorzędnymi⁵.

Budowę linii łączącej Piłę z Ulikowem (Stargardem Szczecińskim) nie ominęły problemy w finansowaniu, co przełożyło się na jej czas realizacji, który trwał prawie piętnaście lat (tabela 1).

Tabela 1

Chronologia budowy linii 403

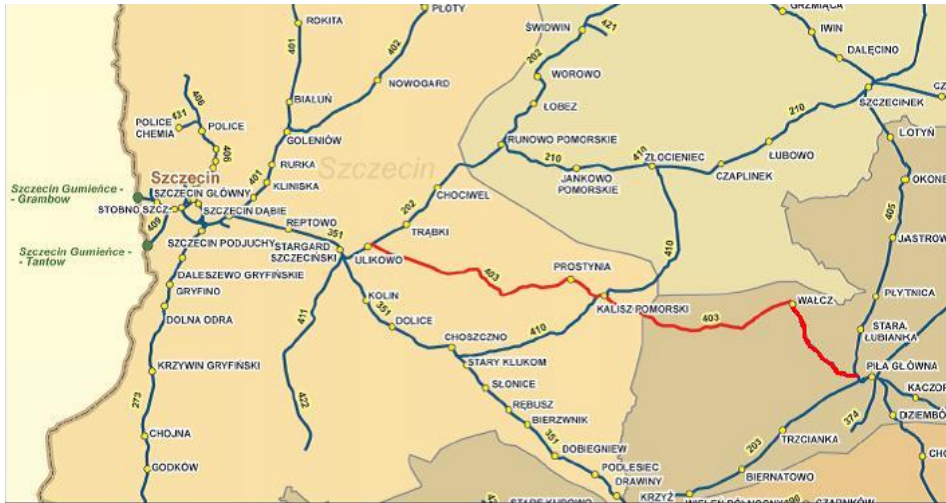
Linia	Odcinek	Data otwarcia	km
Piła–Stargard Szczeciński	Piła–Wałcz	1.11.1881	23
	Wałcz–Kalisz Pomorski	1.09.1888	44
	(Stargard Szczeciński) Ulikowo–Ognica	1.09.1895	24
	Ognica–Kalisz Pomorski	15.10.1895	34

Źródło: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Eurosprinter – Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012, s. 232.

Głównym założeniem budowy tej linii było skrócenie drogi do Bydgoszczy oraz pobudzenie rozwoju lokalnego rolnictwa i wytwórczości. Po II wojnie światowej przywrócono ruch pasażerski i towarowy, a linia służyła społeczeństwu i gospodarce regionu (rysunek 1).

⁴ S. Szwałik, *Dzieje kolei Stargardzkiej 1846–2000*, Towarzystwo Przyjaciół Stargardu, Stargard Szczeciński 2002, s. 45.

⁵ J.M. Kosacki, *Linie kolejowe na Pomorzu Zachodnim*, cz. 2, „Wędrowiec Zachodniopomorski” 2004, nr 14.



Rysunek 1. Przebieg linii 403 na tle sieci kolejowej Pomorza Zachodniego

Źródło: opracowanie własne fragmentu mapy ze strony internetowej PKP PLK SA, <http://mapa.plk-sa.pl/> (dostęp 15.09.2014).

Zawieszenie przewozów i zamknięcie części linii

Po 1990 roku w związku z przemianami społeczno-gospodarczymi wystąpiły zmiany w systemie transportowym. Dotyczyło to również transportu kolejowego w zakresie wielkości przewozów pasażerskich i towarowych, struktury organizacyjnej, długości sieci kolejowej oraz zatrudnienia. Zmiany te nie ominęły linii z Piły do Ulikowa. W 1994 roku zamknięto większość stacji kolejowych i posterunków, przekształcając je w przystanki osobowe. Dla obniżki kosztów eksploatacyjnych linii na odcinku Ulikowo–Kalisz Pomorski zamontowano w tym samym roku urządzenia zdalnego sterowania ruchem wykorzystujące system radiołączności pociągowej, jednak nie zmniejszyło to znacząco deficytowości przewozów na tej linii.

W 2000 roku ówczesne kierownictwo PKP podjęło decyzję o zawieszeniu nierentownych połączeń pasażerskich oraz likwidacji linii kolejowych w różnych częściach Polski. Likwidacja przewozów pasażerskich nie ominęła również linii z Piły do Ulikowa. Regularny ruch pociągów pasażerskich zawieszono w czerwcu 2000 roku. Rok później nastąpiło wznowienie przewozów pasażerskich, ale tylko na odcinku z Kalisza Pomorskiego do Ulikowa (pociąg do Stargardu). Niestety, z końcem czerwca 2004 roku przewozy te również zostały zawieszono.

Po zawieszeniu regularnego ruchu na odcinku z Wałcza do Kalisza Pomorskiego rozpoczęła się tam degradacja elementów infrastruktury kolejowej. Ruch towarowy na linii, choć znikomy, odbywał się dalej między Piłą a Wałczem oraz Kaliszem Pomorskim i Ulikowem, głównie ze względu na potrzeby przewozowe wojska (ćwiczenia na poligonie drawskim).

Efektom zamknięcia odcinka Wałcz–Kalisz Pomorski była utrata przejezdności na całej linii, co niosło za sobą pogorszenie spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego. W szczególności Wałcz jako jeden z istotnych ośrodków miejskich w regionie nie miał połączenia z komunikacją kolejową ze stolicą województwa, przez co pogłębiało się wykluczenie społeczne z powodu braku możliwości swobodnego przemieszczania się mieszkańców samego Wałcza, jak również mieszkańców obszarów leżących przy zamkniętym odcinku linii.

Reaktywacja przewozów

Na początku 2006 roku w związku z wnioskami mieszkańców powiatu choszczeńskiego, drawskiego i stargardzkiego wspartych przez samorządy miast i gmin Recza i Kalisza Pomorskiego Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego na posiedzeniu 2 lutego 2006 roku polecił Departamentowi Transportu prowadzić działania mające na celu wznowienie połączeń kolejowych na linii Stargard Szczeciński–Kalisz Pomorski. Planowano również wznowienie ruchu na odcinku z Piły do Wałcza.

Pierwszego września 2006 roku został wznowiony ruch pasażerski na odcinku z Kalisza Pomorskiego do Ulikowa. Na początek uruchomiono trzy pary pociągów w relacji Stargard Szczeciński–Kalisz Pomorski Miasto. Wznowione połączenie były obsługiwane przez autobusy szynowe serii SA103 i SA110. Pięć miesięcy później, z końcem stycznia 2007 roku, przywrócono ruch pociągów pasażerskich na odcinku Piła–Wałcz.

Niestety, regularne kursowanie pociągów na wymienionych wyżej odcinkach co jakiś czas zawieszano i wprowadzano zastępczą komunikację autobusową. Było to spowodowane najczęściej awariami taboru kolejowego. Szczególnie problem dotyczył odcinka z Piły do Wałcza. Pomimo że trasa kolejowej komunikacji autobusowej biegła wzdłuż linii kolejowej, liczba pasażerów wykazywała tendencję malejącą. Nadal ponadto nieczynny był odcinek Wałcz–Kalisz Pomorski.

Modernizacja linii i rewitalizacja przewozów

Działania samorządu województwa oraz samorządów lokalnych na rzecz modernizacji i rewitalizacji przewozów na całej długości linii nr 403 doprowadziły do ujęcia tego zadania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013. Projekt został współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Pracami modernizacyjnymi objęto odcinek o długości 103,440 km pomiędzy Wałczem (km 22,061) a Ulikowem (km 125,481). Beneficjentem projektu była spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Całkowita wartość projektu wyniosła 19 758 915 zł, z czego kwota dofinansowania z EFRR – 14 819 186 zł (75% kosztów kwalifikowanych)⁶.

Głównymi celami projektu było:

- przywrócenie ruchu pociągów na odcinku Wałcz–Kalisz Pomorski,
- poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych modernizowanego odcinka poprzez podniesienie prędkości maksymalnej dla autobusów szynowych do 100 km/h, a dla pociągów towarowych do 70 km/h⁷,
- zwiększenie zdolności przepustowej linii,
- poprawa stanu infrastruktury obsługi podróżnych⁸,
- skrócenie czasu podróży,
- zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów.

Dzięki modernizacji zwiększyło się również bezpieczeństwo przewozów. Na trasie Wałcz–Ulikowo zbudowano nowy system łączności przewodowej i radiowej. Na potrzeby łączności radiowej zostały zbudowane urządzenia radiowe i postawiono nowe (lub zmodernizowano dotychczasowe) maszty antenowe.

W Kaliszu Pomorskim powstało Centrum Zdalnego Prowadzenia Ruchu (CZPR) odpowiedzialne za organizację i kierowanie ruchem między Kaliszem Pomorskim i Ulikowem. Centrum monitoruje bieg pociągów oraz stan urządzeń

⁶ *Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz–Kalisz Pomorski–Ulikowo*, PKP PLK 2012 [folder promocyjny].

⁷ Podniesienie prędkości miało zostać osiągnięte poprzez wymianę zużytych podkładów drewnianych i betonowych, poprawę stanu skarp, nasypów, mechaniczne podbicie toru wraz z uzupełnieniem tłucznia i dokręceniem śrub i wkrętów, modernizację obiektów inżynierskich (mostów i przepustów), dostosowanie trójkątów widzialności na przejazdach kolejowych do prędkości 100 km/h oraz modernizację wybranych przejazdów.

⁸ Montaż wiat przystankowych, odchwaszczenie i poprawienie nawierzchni peronów, wymiana i budowę oświetlenia na peronach.

na poszczególnych posterunkach ruchu i na przejazdach kolejowych. Realizacja tego zadania pozwoliła na zwiększenie przepustowości linii, likwidację ograniczeń prędkości i usprawnienie prowadzenia ruchu pociągów.

Korzyści z rewitalizacji przewozów

Efektom zamknięcia odcinka Wałcz–Kalisz Pomorski była utrata przejezdności na całej linii nr 403, co niosło za sobą pogorszenie spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego. Podstawową więc korzyścią wynikającą z rewitalizacji przewozów na całej linii jest odtworzenie spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa, przez co zwiększyła się dostępność oraz atrakcyjność gospodarcza obszarów położonych wzdłuż tej linii kolejowej. Odtworzono także kolejne połączenie kolejowe Pomorza Zachodniego z Wielkopolską oraz z województwem kujawsko-pomorskim.

Dzięki modernizacji linii po ponaddwunastoletniej przerwie została przywrócona bezpośrednia komunikacja kolejowa Wałcza i południowej części województwa ze Szczecinem. Wznowienie połączenia było istotne przede wszystkim z punktu widzenia społeczności lokalnej, która wcześniej miała utrudniony dostęp do urzędów, ośrodków akademickich czy specjalistycznej pomocy medycznej zlokalizowanej w aglomeracji szczecińskiej. Z drugiej strony wznowienie przewozów daje również wymierne korzyści mieszkańcom aglomeracji szczecińskiej, którzy zyskali większą swobodę podróżowania w kierunku wschodniej granicy województwa, czy to w celach turystycznych, czy to biznesowych.

Regularne połączenia na linii 403 po modernizacji uruchomiono 1 września 2012 roku. Kursowało wtedy pięć par pociągów dziennie. W rozkładzie jazdy 2013/2014 przewidziano sześć par pociągów dziennie.

Można wyróżnić kilka podstawowych czynników przewagi konkurencyjnej kolei w stosunku do transportu samochodowego związanych z reaktywacją przewozów pasażerskich na tej linii. Należą do nich:

- koszt przejazdu (ceny biletów),
- czas przejazdu,
- standard podróży.

Koszt przejazdu wyrażający się w cenie oferowanych biletów był niewątpliwie jednym z podstawowych czynników decydującym o pozytywnym przyjęciu oferty przewozowej przez mieszkańców. Ceny biletów oferowanych przez przewoźnika kolejowego oraz przewoźnika samochodowego przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Zestawienie cen biletów autobusem i pociągiem w relacjach Wałcz–Szczecin i Kalisz Pomorski–Szczecin

Relacja	Ceny biletów				
	autobus PKS			pociąg REGIO	
	normalny	pospieszny	miesięczny	normalny	miesięczny
	(zł)				
Wałcz–Szczecin	34,00	36,50	675,00	25,50	324,00
Kalisz Pomorski–Szczecin	27,50	29,00	575,00	22,00	319,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników ze stron internetowych spółek PKS Wałcz (www.pks-walcz.pl) oraz Przewozy Regionalne (www.przewozyregionalne.pl) (dostęp 15.09.2014).

Jak wynika z tabeli 2, przewoźnik kolejowy oferuje niższe ceny biletów jednorazowych, a zwłaszcza znacząca różnica dotyczy biletów miesięcznych, co jest szczególnie korzystne dla dojeżdżających regularnie do pracy w aglomeracji szczecińskiej. Warto przy tym zaznaczyć, że uczniowie i studenci uzyskali w większym zakresie ulgi ustawowe na przejazdy koleją niż transportem samochodowym, co czyni tę ofertę jeszcze atrakcyjniejszą.

W odniesieniu do czasu przejazdu (tabela 3) można zauważyć, że średni czas przejazdu pociągiem jest krótszy od kursu autobusu, przy czym szczególnie widoczne jest to w przypadku szczytów przewozowych.

Tabela 3

Zestawienie czasu przejazdu autobusem i pociągiem w relacjach Wałcz–Szczecin i Kalisz Pomorski–Szczecin

Relacja	Czas przejazdu (średni)		
	autobus PKS		pociąg REGIO
	kurs zwykły	kurs pospieszny	
	(minuty)		
Wałcz–Szczecin	202	162	155
Kalisz Pomorski–Szczecin	132	112	110

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy ze stron internetowych spółek PKS Wałcz (www.pks-walcz.pl) oraz Przewozy Regionalne (www.przewozyregionalne.pl) (dostęp 15.09.2014).

Nie można również pominąć faktu, że jednym z czynników konkurencyjności oferty kolei jest standard (jakość) podróży. Po reaktywacji przewozy na linii są realizowane autobusami szynowymi SA-103 oraz SA-136 produkowanymi w zakładach PESA Bydgoszcz SA, a zakupionymi przez samorząd województwa zachodniopomorskiego (również przy wykorzystaniu środków unijnych). Pojazdy charakteryzują się wysokim komfortem jazdy. Wyposażono je w klimatyzację, wygodne fotele, Wi-Fi, ponadto są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, matek z dziećmi czy turystów z rowerami.

Reaktywacja przewozów została poprzedzona akcją promocyjną polegającą na rozdawaniu ulotek z rozkładem jazdy mieszkańcom miejscowości leżących przy trasie linii. Można uznać, że oferta przewozowa została przyjęta pozytywnie, o czym świadczą wyniki badań uproszczonych (wsiadło/wysiadło) liczby podróży na linii nr 403, co przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4

Liczba podróży według miesięcy na linii nr 403

Miesiąc	Liczba podróży		
	od września 2012	2013	I kwartał 2014
Styczeń		30 008	29 551
Luty		27 104	27 635
Marzec		29 524	30 125
Kwiecień		31 620	
Maj		32 674	
Czerwiec		32 312	
Lipiec		26 400	
Sierpień		27 280	
Wrzesień	31 765	32 612	
Październik	26 071	26 583	
Listopad	28 209	25 725	
Grudzień	28 901	24 868	
Razem	114 946	346 710	87 311

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Działu Handlowego Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Szczecinie spółki PKP Przewozy Regionalne.

Jak można wywnioskować z tabeli 4, wielkość przewozów utrzymuje się na względnie stałym poziomie, choć oczywiście występują również wahania sezonowe. Według tych samych badań liczba pasażerów jest zmienna w zależności od kursu pociągu oraz od dnia tygodnia. Najlepszą frekwencją cieszą się popołudniowe piątkowe pociągi ze Szczecina do Piły i Wałcza oraz popołudniowe niedzielne pociągi z Piły do Szczecina. W tych pociągach liczba podróżnych dochodzi nawet do 300 osób. W pozostałe dni frekwencja podróżnych w pociągach zwykle wynosi od 50 do 120 osób w zależności od kursu. Oczywiście, za wcześniej jeszcze na twierdzenie, czy jest to stała tendencja, niemniej taki wynik – jak na linię niedawno otwartą dla ruchu – należy uznać za obiecujący⁹.

Dzięki wznowieniu przewozów na linii nr 403 zwiększyła się dostępność transportowa regionu, a mieszkańcy uzyskali nie tylko alternatywny środek transportu, lecz także konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewoźników autobusowych, co jednoznacznie należy uznać za wymierną korzyść dla lokalnych społeczności.

Obok wymienionych już korzyści wynikających z modernizacji i rewitalizacji przewozów na linii warto zwrócić uwagę, że przywrócenie tu ruchu daje znaczącą szansę dla regionu w zakresie wzrostu ruchu turystycznego, gdyż są ku temu sprzyjające warunki. Na całym odcinku zmodernizowana linia biegnie przez obszar Pojezierza Pomorskiego, obejmując część Pojezierza Drawskiego i Równinę Stargardzką. Są to regiony o wysokim znaczeniu przyrodniczym. Na tym obszarze występuje dużo dobrze zachowanych zbiorowisk roślinnych oraz bogatych populacji wielu rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Duże znaczenie przyrodnicze ma również występująca tu roślinność wodna i terenów podmokłych. W okolicach rzek Wardynki i Reczanki są zlokalizowane najgłębsze i najaktywniejsze hydrologicznie torfowiska źródłowe w regionie, których wody wydobywają się pod znacznym ciśnieniem hydrostatycznym¹⁰. To sprawia, że istnieją bardzo atrakcyjne warunki środowiskowe do wędkowania, spływów kajakowych oraz wypoczynku. W miejscowościach i wsiach leżących przy linii rozwija się agroturystyka, istnieją również ośrodki wypoczynkowe. Oczywiście, za wcześniej jeszcze na oszacowanie wpływu rewitalizacji przewozów na ruch turystyczny tego obszaru, przy czym należy pamiętać, że jest to tylko jeden z elementów mających

⁹ Tym bardziej że wstępne prognozy prezentowane w programie rewitalizacji przewozów na tej linii przewidywały, że frekwencja rzędu 100 osób na pociąg będzie wynikiem bardzo dobrym.

¹⁰ *Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403...*

na to wpływ. Konieczne są dalsze działania ze strony samorządów w zakresie skutecznej promocji regionów.

Zakończenie

Przedstawiona w artykule rewitalizacja linii kolejowej Ulikowo–Wałcz–Piła stanowi niewątpliwie pozytywny przykład tego typu działań w naszym kraju, zwłaszcza jeżeli pod uwagę weźmie się ogólnie jeszcze nie najlepszy stan transportu kolejowego w Polsce. Niewątpliwie pozytywnym trendem ostatnich lat w coraz większym stopniu jest wzięcie odpowiedzialności przez samorządy za funkcjonowanie oraz rozwój przewozów pasażerskich na ich obszarach, w tym kolejowych. Prezentowany przykład pokazuje, że podjęte działania mogą dać pozytywne efekty w postaci zwiększenia spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa. Chociaż na ostateczną ocenę efektów gospodarczych oraz społecznych jest jeszcze za wcześnie, już widać, że niewątpliwie uruchomienie przewozów na linii służy mieszkańcom obsługiwanych terenów, o czym najlepiej świadczy liczba przewożonych pasażerów. Autorzy artykułu mają nadzieję, że ten pozytywny przykład będzie inspiracją dla innych samorządów na rzecz przywracania przewozów na nieczynnych liniach kolejowych, z korzyścią zarówno dla społeczeństw, jak i systemów transportowych regionów.

Bibliografia

- Keller D. (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter – Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012.
- Kosacki J.M., *Linie kolejowe na Pomorzu Zachodnim*, cz. 2, „Wędrowiec Zachodniopomorski” 2004, nr 14.
- Małachowski K., *Nowoczesne polskie autobusy szynowe*, wyd. II, Europejski Kongres Transportowy TRANSLOG, Szczecin 2003.
- Małachowski K., *Polskie szynobusy jako alternatywa dla kolei lokalnych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. 12, Warszawa–Rzeszów 2006.
- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz–Kalisz Pomorski–Ulikowo*, PKP PLK SA 2012 [folder promocyjny].
- Siedlecki P., *Metodyka oceny rentowności linii kolejowych o małym natężeniu przewozów* WZiEU, Szczecin 2002.

Szwajlik S., *Dzieje kolei Stargardzkiej 1846–2000*, Towarzystwo Przyjaciół Stargardu, Stargard Szczeciński 2002.

Świątecki O., *Kolejowy, samorządowy transport pasażerski*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2001.

Strony internetowe

<http://mapa.plk-sa.pl>

www.pkswalcz.pl

www.przewozyregionalne.pl

THE EFFECT OF TRANSPORTATION ON THE REVITALIZATION OF THE RAILWAY LINE ULIKOWO–KALISZ POMORSKI–WALCZ (PILA GL.) TO INCREASE THE COMPETITIVENESS OF THE REGION AND THE MOBILITY OF ITS INHABITANTS

Summary

One of the purposes of railway reforms in the EU was the transfer of responsibilities for the Organization and Financing of Passenger Services to local authorities, which having known the needs of their residents, can more effectively shape local transport systems. The result of these actions, generally referred to as the regionalization of its operation, is observed process called regeneration, or namely the modernization of local lines and restoration of passenger services to previously inactive rail lines, which is also a practical manifestation of the implementation of the EU sustainable transport policy.

In Poland in recent years, mainly thanks to the EU regional operational programmes, such projects also have been implemented. Example relating to such project is the revitalization of the West Pomeranian carriage on Line 403 on the section between Ulikowo–Kalisz Pomorski–Walcz, which has resulted in the restoration of passenger service on the entire line.

The purpose of this article is to show the benefits of such revitalization in the form of an increased spatial communication coherence of The West Pomeranian Province as well as a rise of economic competitiveness and growth in a supported area of mobility for its inhabitants.

Keywords: transport, railway regional transport, railway line revitalisation

Translated by Krzysztof Malachowski

Agnieszka Gozdek¹

FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU GOSPODARCZEGO W POLSCE PO WSTĄPIENIU DO UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie

W artykule przedstawiono problematykę funkcjonowania transportu gospodarczego w Polsce po 2004 roku, tj. po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Omówiono przeobrażenia strukturalne rynku transportowego z uwzględnieniem regulacji prawnych UE. Przedstawiono rozwój oferty przedsiębiorstw TSL. Dokonano analizy wielkości przewozów w latach 2004–2013, wykorzystując dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego oraz Eurostat.

Słowa kluczowe: transport gospodarczy, transport samochodowy

Wstęp

Transport samochodowy jest prężnie rozwijającą się gałęzią transportu. Nowoczesne pojazdy, energooszczędne procesy, logistyczne podejście, technologie informatyczne oraz inteligentne systemy transportowe wspomagają przewoźników w dostosowywaniu się do coraz bardziej wymagających regulacji prawnych Unii Europejskiej oraz rozwijającej się konkurencji w postaci innych gałęzi transportu. Transport ten utrwała swoją dominującą pozycję w podziale gałęziowym rynku. Zarobkowy transport samochodowy stanowi dla transportu gospodarczego alternatywę, ale może też być wykorzystywany komplementarnie.

¹ dr Agnieszka Gozdek – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: agnieszka.gozdek@wzueu.pl.

Celem artykułu jest przedstawienie zmian w przewozach w transporcie gospodarczym w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej w ujęciu statystycznym.

Analiza przewozów transportem gospodarczym po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej można zaobserwować dynamiczny wzrost przewozów transportem zarobkowym. W 2004 roku wystąpił największy spadek przewozów ładunków transportem gospodarczym (z 65% udziału w 2003 roku do 53%). Do zaistniałej zmiany przyczyniły się zmiany regulacji prawnych. Koncesje zamieniono na licencje. Zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy zostały objęte wymogiem spełnienia zasad dostępu do zawodu przewoźnika i do rynku. W 2004 roku dominował udział transportu gospodarczego w przewozach samochodowych w tonach, stanowił około 53%. W tabeli 1 przedstawiono ciężarowe przewozy samochodowe z wyszczególnieniem transportu gospodarczego i jego udziału w ogólnym przewozie w latach 2004–2013. Tempo wzrostu przewozów transportem zarobkowym jest wyższe niż transportem gospodarczym. W 2013 roku odnotowano około 90-procentowy wzrost przewozów ładunków transportem zarobkowym w porównaniu do 2004 roku, w przypadku transportu gospodarczego był to około 38-procentowy wzrost. W 2013 roku 695 mln ton towarów przewieziono transportem gospodarczym na średnią odległość 63 km. Udziały transportu zarobkowego i gospodarczego w przewozach ładunków w tonach kształtują się w tym przypadku na koniec 2013 roku odpowiednio na poziomie: 55% i 45%.

Tabela 1

Przewozy samochodowe ładunków w Polsce w latach 2004–2013 (tys. ton)

Lata	Transport samochodowy		Udział transportu gospodarczego (%)
	ogółem	w tym transport gospodarczy	
1	2	3	4
2004	956 939	504 737	52,7
2005	1 079 761	516 177	47,8
2006	1 113 880	540 488	48,5
2007	1 213 246	567 034	46,7
2008	1 339 473	648 217	48,4
2009	1 424 883	675 324	47,4

1	2	3	4
2010	1 551 841	759 993	49,0
2011	1 596 209	757 016	47,4
2012	1 548 111	739 814	47,8
2013	1 553 050	695 091	44,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport. Wyniki działalności*, GUS, Warszawa 2005–2014.

Analizując pracę przewozową transportu gospodarczego, można zauważyć (tabela 2), że w badanym okresie nastąpił prawie 60-procentowy wzrost (z 27,4 mld tkm do 43,5 mld tkm). Jednak biorąc pod uwagę pracę przewozową, po wejściu Polski do UE zauważa się wzrost przewozów transportem zarobkowym o ponad 160% (z 86 mld tkm do 216 mld tkm). W przypadku średniej odległości przewozu 1 tony ładunku transport gospodarczy cięży do zaspokajania potrzeb transportowych na krótsze odległości, w granicach lokalnych działania firmy. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku dopiero w ostatnim badanym roku przekroczyła 60 km, w porównaniu do transportu zarobkowego, gdzie średnia odległość przewozu systematycznie rosła, kształtując się w okresie badanym na poziomie 184–252 km.

Tabela 2

Praca przewozowa w transporcie samochodowym w latach 2004–2013 (w mln tkm)

Lata	Transport samochodowy w mln tkm		Udział transportu gospodarczego (%)	Średnia odległość przewozu transportem gospodarczym
	ogółem	w tym transport gospodarczy		
2004	110 481,0	27 394,0	24,8	54
2005	119 740,0	26 874,0	22,4	52
2006	136 490,0	28 570,0	20,9	53
2007	159 527,0	31 033,0	19,5	55
2008	174 223,0	33 083,0	19,0	51
2009	191 484,0	38 707,0	20,2	57
2010	223 170,0	44 513,0	19,9	59
2011	218 888,0	40 462,0	18,5	53
2012	233 310,0	39 450,0	16,9	53
2013	259 708,0	43 553,0	16,8	63

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport. Wyniki...*

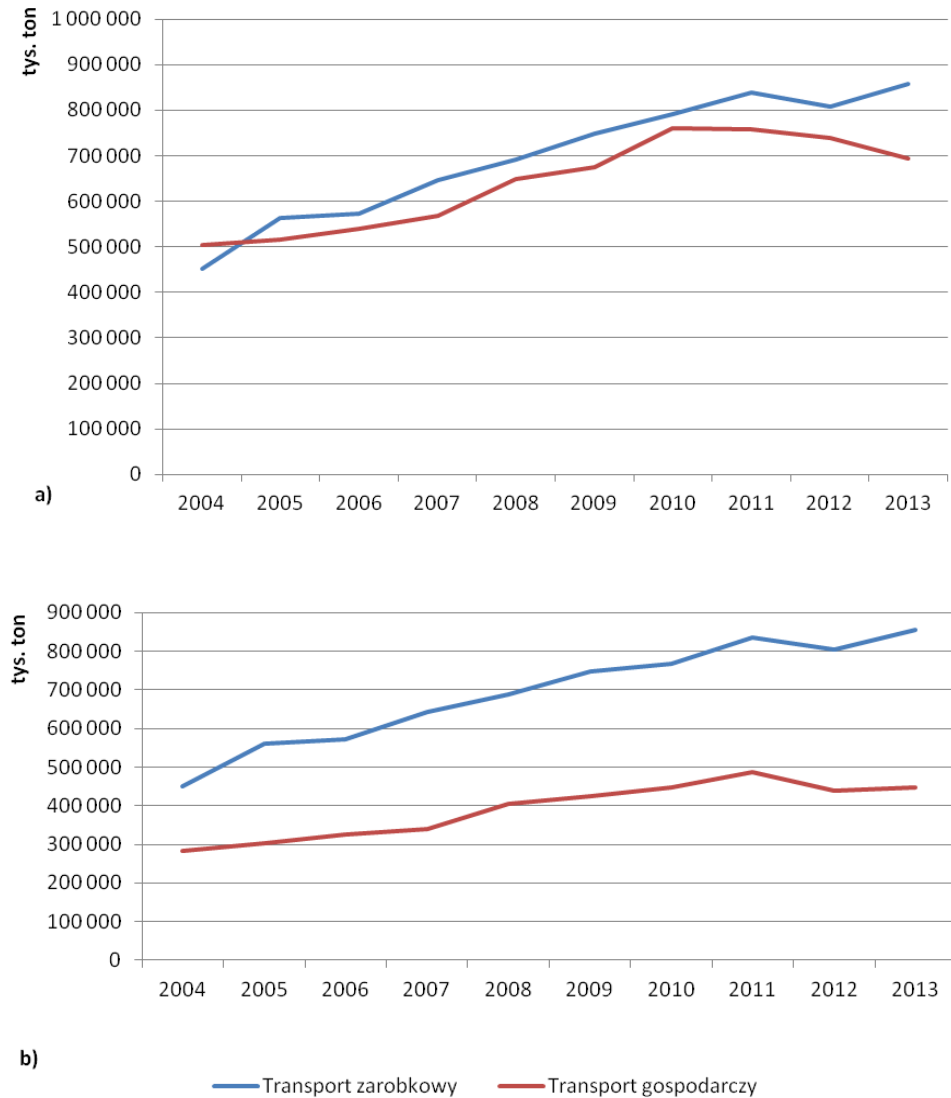
Przedstawione powyżej dane dotyczące przewozów samochodowych dla Polski są danymi szacunkowymi. Obejmują również pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony i mające powyżej 25 lat. W badaniu reprezentacyjnym dane te ulegają zmianie. Wynika to z innej metodologii badań, w których bierze się pod uwagę tylko samochody ciężarowe (o dmc powyżej 3,5 tony) i ciągniki siodłowe w wieku do 25 lat². Różnica uwidoczni się zwłaszcza w przypadku transportu gospodarczego. Według badań reprezentacyjnych praca przewozowa jest średnio o 28% mniejsza, a w przypadku przewozów ładunków w tonach o 39%. Różnice w transporcie zarobkowym są nieznaczne (odpowiednio 0,5% i 0,7%). Rozbieżności te mogą świadczyć o częstszym wykorzystaniu pojazdów samochodowych o dmc do 3,5 tony w transporcie gospodarczym.

Na rysunkach 1 i 2 zaprezentowano przewozy samochodowe opracowane według różnych metodologii badań.

Przewozy ładunków transportem zarobkowym oraz dynamika przewozów dla obu rodzajów transportu funkcjonują w podobnej relacji. Zauważalna jest mniejsza liczba ładunków przewożonych transportem gospodarczym. W latach 2004–2013 jest to odpowiednio 282 mln ton i 445 mln ton. Różnica ta wpływa również na zmianę udziału transportu gospodarczego w przewozach samochodowych pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony. Udział transportu gospodarczego w 2013 roku wyniósł 34,3% i w porównaniu do 2004 spadł o ponad 4 punkty procentowe. Udział transportu zarobkowego wzrósł z 61,5% do 65,7% w badanym okresie.

Badania reprezentacyjne pracy przewozowej transportem gospodarczym świadczą o jego mniejszym udziale w okresie 2004–2013 (rysunek 2). Wystąpił spadek z 19% do około 13%. Rozbieżności metodologiczne mają odzwierciedlenie w wartościach średnich odległości przewozu, podczas gdy odległości w transporcie zarobkowym nie ulegają zmianie w obu badaniach i wynoszą w skrajnych latach 184–253 km. W transporcie gospodarczym w badaniu reprezentacyjnym występuje zdecydowana tendencja spadkowa do 2012 (z 70 km do 65 km), a w ostatnim roku wystąpił wzrost do średniej odległości 71 km. W analogicznym okresie średnia odległość przewozu 1 tony ładunku transportem gospodarczym, dla całej zbiorowości, zmniejszyła się o 1 km (z 54 km do 53 km, dopiero w 2013 roku osiągnęła 63 km).

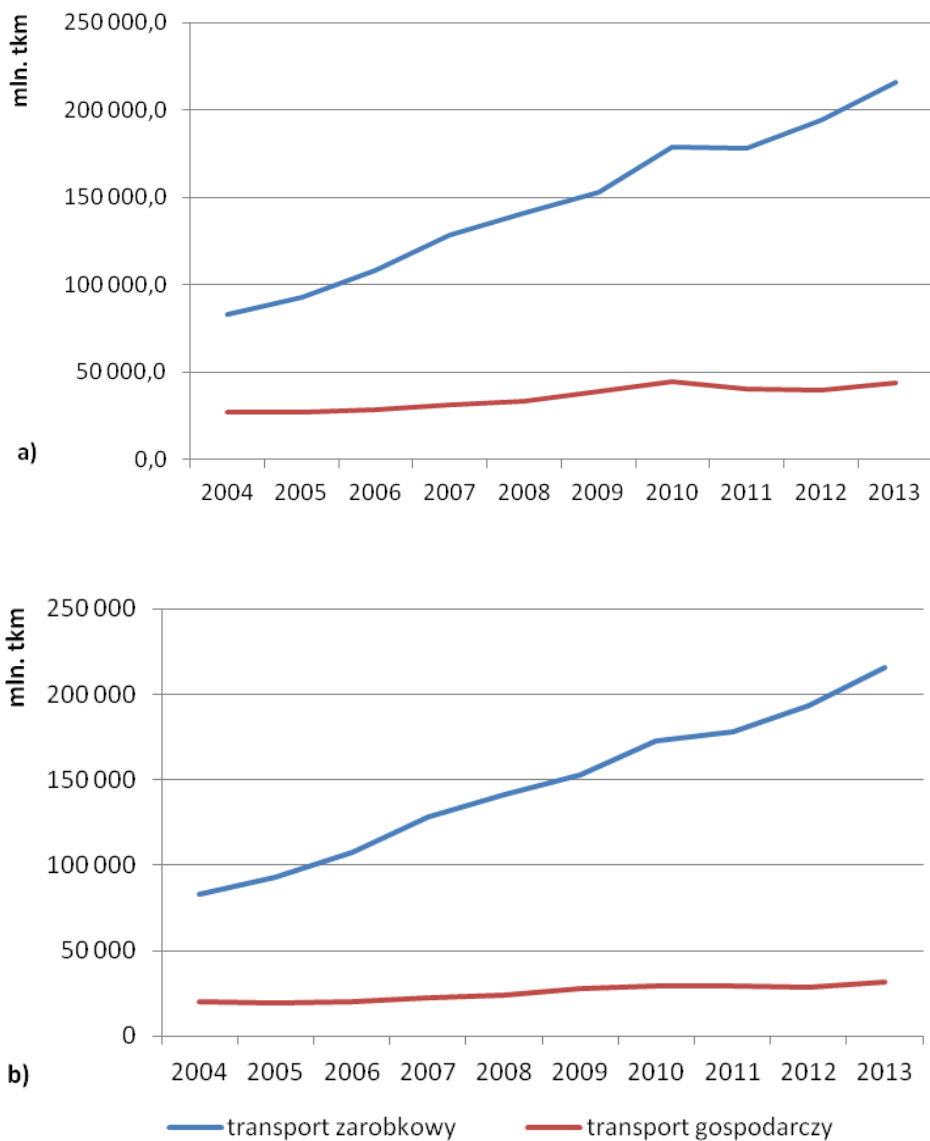
² *Transport. Wyniki działalności 2011*, GUS, Warszawa 2012, s. 25.



Rysunek 1. Przewozy samochodowe ładunków w Polsce w latach 2004–2013 według różnych badań metodologicznych

a) dla całej zbiorowości, dane szacunkowe; b) dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony, dane skorygowane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> (dostęp 10.09.2014).



Rysunek 2. Praca przewozowa w Polsce w latach 2004–2013 według różnych badań metodologicznych

a) dla całej zbiorowości, dane szacunkowe; b) dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony, dane skorygowane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> (dostęp 10.09.2014).

Na rysunku 2a) i 2b) widać różnicę w danych dotyczących pracy przewozonej transportem gospodarczym. Dla całej zbiorowości w 2004 roku tym rodzajem transportu została wykonana praca o wartości 27,4 mld tkm. W 2013 roku jej wartość wzrosła do 43,5 mld tkm. W adekwatnym okresie, dla zawężonej zbiorowości wartości, wyniosła 19,8 mld tkm i 31,6 mld tkm.

Statystyka przewozowa Eurostatu jest oparta na treści Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012, które obejmuje transport zarobkowy i gospodarczy. Nie bierze ona pod uwagę pojazdów ciężarowych nieprzekraczających 3,5 tony ładowności lub 6 ton dopuszczalnej masy całkowitej w przypadku pojedynczych pojazdów silnikowych³, dlatego statystyki poszczególnych państw członkowskich różnią się od tej, która została zaprezentowana dla UE. W Polsce wartością graniczną jest pojazd o dmc 3,5 tony.

Zmiany w ofercie usług sektora Transportu-Spedycji-Logistyki po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Oferta sektora TSL podlega ciągłym zauważalnym zmianom. Ma to przede wszystkim związek z dostosowywaniem jej do potrzeb i wymogów rynku. Specjalizacja oferty usług przyczynia się do odchodzenia od wykorzystywania w przewozach jedynie transportu gospodarczego.

Warto zauważyć, że sektor TSL jest stale obserwowany przez banki zajmujące się doradztwem branżowym, co potwierdza, jak ważny jest to obszar gospodarki. Warunki, na które natrafili polscy przedsiębiorcy po wstąpieniu do UE, okazały się przełomowe. Zauważalne stało się zwiększenie dynamiki rozwoju rynku, co było pozytywną sytuacją. Bardziej wymagające stało się tworzenie ofert. Od tego momentu musiały one w większym stopniu zwracać uwagę na wartość dodaną z punktu widzenia odbiorcy końcowego. Polska jest krajem o bardzo dobrym położeniu w porównaniu do innych krajów europejskich. Rynek podlega ciągłej ewolucji, która w znacznym stopniu zależy od wymagań klientów. Na rynek mogą mieć wpływ także inne determinanty: relacje rynkowe między podażą a popytem, kurs euro oraz ceny ropy. Na pierwszy plan wybijają się również próby konsoli-

³ *Road freight transport measurement Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS)* Compiling agency: Eurostat, the statistical office of the European Union. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, OJ L 32, 3.02.2012.

dacji rynku. Przedsiębiorcy starają się w ten sposób stworzyć silne organizacje, które będą w stanie zaoferować dowolną, niezbędną usługę z tematyki sektora TSL.

Rozwój oferty usługowej zaowocował współpracą przedsiębiorstw przemysłowych z profesjonalnymi firmami, zwłaszcza w zakresie wyspecjalizowanych usług przewozowych. Zakłada się w przyszłości wzrost świadomości polskich przedsiębiorców na temat logistyki. Sprzyja temu szeroki dostęp do usług na rynku europejskim. Również dzięki takiej sytuacji polski rynek usług logistycznych ma szansę rozkwitnąć i dorównać rynkowi europejskiemu. Niezbędnym wymogiem jest zastosowanie i wykorzystanie możliwości rozbudowanych, złożonych systemów transportowo-logistycznych. Stanowią one znaczącą przewagę konkurencyjną zarówno dla przedsiębiorstw transportowych, jak i przemysłowych. Rynek sektora TSL stale rozszerza swoją ofertę, co ma duży wpływ na decyzje podejmowane w przedsiębiorstwach nietransportowych. Obecnie w Polsce zaczyna dominować usługa outsourcingu, tak rozpowszechniona na zachodzie Europy oraz w Ameryce Północnej. Wykształcenie się wyspecjalizowanych firm przewozowych i operatorów logistycznych świadczących usługi „szyte na miarę” pozwala potwierdzać ich istotny wpływ na rezygnację przedsiębiorstw przemysłowych z własnego taboru. Przedsiębiorstwa stosują outsourcing głównie w celu redukcji kosztów. W Europie powierzenie funkcji transportowej firmie zewnętrznej należy do najczęściej (około 70%) zlecanych usług logistycznych⁴. W Polsce 65% przedsiębiorstw potwierdza wykorzystanie outsourcingu w zakresie logistyki⁵. Badanie rynku outsourcingu pokazuje, że czynności transportowe są zlecane przez 96,7% przedsiębiorstw. W ramach obsługi logistycznej oprócz transportu popularne są obsługa celna (około 50% przedsiębiorstw), magazynowanie, składowanie, paletyzacja (36%), kompletowanie produktów i dostawa do klienta (30%). Przeprowadzone badania dowodzą, że outsourcing nie stracił na znaczeniu nawet w sytuacji spowolnienia gospodarczego.

Zjawiska zachodzące na rynkach, a zwłaszcza zmieniająca się sytuacja gospodarcza wynikająca z akcesji nowych krajów członkowskich do Unii Europejskiej, wymusiły zmianę sposobów realizacji przewozów ładunków. W minionych latach przedsiębiorstwa dysponowały własnym taborem w celu realizacji

⁴ Dane na podstawie prezentacji „The Industrial & Logistics Market in Europe” (CBRE, 2006), za: S. Ślubowski, *Rynek transportu i logistyki w Polsce. Nowe horyzonty*, ING, Warszawa, maj 2007.

⁵ *Ogólnopolskie badanie rynku outsourcingu 2011*, Raport, FORUM Press, www.outsourcing.com.pl (dostęp 2.05.2012).

własnych potrzeb transportowych. Miały znacznie większy udział w rynku niż przedsiębiorstwa zajmujące się transportem zarobkowym. Regulacja rynku umożliwiła rozwój przedsiębiorstw prywatnych z tej branży. Był on na tyle intensywny, że dało się zauważyć ponad dwukrotny wzrost liczby ładunków przewożonych transportem zarobkowym. Liczba ta stale rośnie. Dominują tutaj zwłaszcza przedsiębiorstwa zatrudniające do dziewięciu osób. Są to najmniejsze, ale jak można zauważyć – najprężniej rozwijające się przedsiębiorstwa przewozowe. Ich udział w omawianym segmencie rynku dochodzi nawet do 80%.

Transport gospodarczy okazał się jednak częściowo odporny na nowe uwarunkowania. Mają one znacznie mniej intensywne oddziaływanie na funkcjonowanie tej formy przewozów. Liczba tonażu przewożonych ładunków rośnie, ale nie ulega drastycznym zmianom.

Zauważa się wzrost zaufania właścicieli przedsiębiorstw przemysłowych do powierzania części funkcji i działań w zakresie przewozu firmom zewnętrznym. Jest to wymuszone również tendencją do redukcji kosztów i pozbywania się funkcji pomocniczych ze struktury tych przedsiębiorstw. Celem, do którego dążą, jest przede wszystkim możliwość utrzymania się na otwartym, konkurencyjnym rynku.

Zakończenie

Analiza danych statystycznych potwierdziła malejący udział transportu gospodarczego. Jego wartości ogólne są w znaczący sposób uzupełniane przewozami przy użyciu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 ton.

Wraz z rozwojem rynku i poszerzaniem oferty przedsiębiorstw z sektora TSL transport gospodarczy traci w istotny sposób na znaczeniu w systemie transportowym – zaczął bowiem obsługiwać lokalne i regionalne potrzeby transportowe.

Rozwój rynku transportowego zauważalny jest we wzroście popytu oraz podaży. Można zaobserwować zwiększanie się tonażu przewozów zarobkowym transportem samochodowym. Wzrasta również liczba licencjonowanych przedsiębiorstw w transporcie samochodowym, w międzynarodowym o 30%, w krajowym o 13%.

Rozwój sektora TSL zaowocował przekształceniem się strony podażowej oferującej usługi. Zachodzi to w szerokiej gamie przedsiębiorstw, począwszy od transportowych poprzez transportowo-spedycyjne aż po operatorów logistycznych, którzy oferują już nie tylko proste usługi przewozowe, lecz także wyspe-

cializowane usługi transportowe, magazynowe oraz doradcze, oferowane również w postaci rozwiązań kompleksowych.

Bibliografia

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>.

Ogólnopolskie badanie rynku outsourcingu 2011, Raport, FORUM Press, www.outsourcing.com.pl.

Prezentacja „The Industrial & Logistics Market in Europe” (CBRE, 2006).

Road freight transport measurement Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS) Compiling agency: Eurostat, the statistical office of the European Union. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, OJ L 32, 3.02.2012.

Ślubowski S., *Rynek transportu i logistyki w Polsce. Nowe horyzonty*, Raport ING, Warszawa, maj 2007.

Transport. Wyniki działalności, GUS, Warszawa 2005–2014.

FUNCTIONING OF TRANSPORT IN POLAND AFTER THE ACCESSION TO THE EUROPEAN UNION

Summary

Road transport is a rapidly developing mode of transport. Ecological vehicles, logistics approach, and intelligent transport systems assist carriers in complying with the increase of regulations of European Union. Commercial transport is an alternative for own account transport, but also can be used complementarily.

Decreasing importance of transport for own account can be observed over the years. The share of commercial and own account transport in Poland at the end of 2013 shapes up, respectively, at 55% and 45%. A trend of decreasing share of transport for own account in meeting the transport needs, and the dynamic growth of the share of transport for hire or reward can be noticed.

Keywords: economic transport, road transport

Translated by Agnieszka Gozdek

Kamil Liberadzki¹
Marcin Liberadzki²

EUROPE 2020 PROJECT BONDS INITIATIVE PILOT PHASE

Summary

Private sector financing of transport infrastructure in Europe still falls behind pre-crisis levels. Budgetary constraints in the public sector for infrastructure financing together with banks unable to deliver the volume of debt needed for infrastructure financing create need for alternative sources of funding from capital markets.

Infrastructure financing is mostly debt financing. Use of high leverage (project financing) explains the investment characteristics of the infrastructure. The aim of the European Commission's 2020 Project Bond Initiative (PBI) is to encourage investments in infrastructure projects by institutional investors. Bond financings for public private partnership (PPP) projects and other project financings for infrastructure in Europe effectively ended with the demise of several monolines in the early stages of the credit crunch. The PBI is designed to facilitate institutional investor appetite for projects by offering credit enhancement from the EIB, and with the EIB acting as controlling creditor. The initiative proposes two forms of credit enhancement: a fully-funded subordinate tranche equal to up to 20% of the senior debt and a guarantee of senior debt of up to 20%. Subordinated debt tranche by the European Investment Bank (EIB) provides cushion for senior debt service. PBI helps support standardization and widening of investor market. In addition to competitive pricing, EIB also adds value given its reputation and track record in screening, mitigating and monitoring project risk.

¹ dr Kamil Liberadzki – Zakład Finansów Przedsiębiorstwa, Instytut Finansów, Kolegium Zarządzania i Finansów, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, e-mail: Kamil.Liberadzki@sgh.waw.pl.

² dr Marcin Liberadzki – Zakład Finansów Przedsiębiorstwa, Instytut Finansów, Kolegium Zarządzania i Finansów, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, e-mail: Marcin.Liberadzki@sgh.waw.pl.

As Basel III bites – the first wave of bank compliance is set for 2015, with full-compliance due in 2018 – the cost of long-term bank debt should make bond solutions comparatively affordable. As project infrastructure is a specialized asset class and new to many investors, PBI has a vital role to play in supporting institutional investment. The A11 motorway project in Belgium, Spain’s Castor energy storage plant and the UK’s Greater Gabbard offshore transmission link are three projects to receive credit enhancement under the pilot phase of the EIB’s 2020 scheme.

Keywords: Project bonds, public-private partnerships, infrastructure financing, European Investment Bank, credit enhancement

Preface

Europe faces higher infrastructure investment needs than in the recent past in transport, energy and ICT networks in this decade, totaling several trillion euros, to meet the policy goals of the Europe 2020 strategy and to maintain or upgrade existing infrastructure. According to the Commission’s estimates transport and energy infrastructure require investments of EUR 700 billion for the highest priority projects. At a conference on the European 2020 Project Bond Initiative in Brussels in April 2011, Olli Rehn, the European commissioner for economic and monetary affairs said: “Partly due to the fall in investment during the crisis, estimates on investment volumes considered necessary in Europe’s transport, energy and communication networks until 2020 point to total amounts between EUR 1.5 and EUR 2 trillion. However, currently our public budgets are struggling with the necessary fiscal consolidation. That’s why we need to find smart ways and means to fund projects of major public interest.”³

Suggesting that around EUR 500 billion will have to be invested to create ‘a real European network’ by 2050 as envisaged in the recent transport white paper, the Commission has grouped the most important projects into 10 cross-border corridors to be developed by 2030. The Core Network has emerged from a review of the Trans-European Transport Network (TEN-T) TEN-T programme, and will be supported by other feeder routes at regional and national level, which are to be financed largely by member states with some EU support.⁴

³ P. Smith, *Engineering the EIB bond guarantee*, Project Finance & Infrastructure Finance, 2011.

⁴ *EU plan builds on TEN-T revisions*, Railway Gazette International, 2011, Vol. 167, Issue 11, p. 26.

The Tables 1. do not constitute a funding gap, but represent the total investment requirements, whether publicly or privately financed or addressed by policy in these sectors.⁵

In Poland, substantial capital expenditure is required to improve the features of rail and road infrastructure to match those of the developed countries: ca. PLN 13 billion a year for railway infrastructure and PLN 19 billion for road infrastructure, to be invested for at least the next fifteen years.

Table 1.

Financial needs for transport infrastructure development in Poland

Funding requirement (per annum)	Road Infrastructure	Railway Infrastructure
expansion/modernization	PLN 15 billion	PLN 10 billion
rehabilitation and maintenance	PLN 4 billion	PLN 3 billion
Total	PLN 19 billion	PLN 13 billion

Source: J. Pieregud, *Analysis of road and railway infrastructure needs for 2014–2020*, in: A. Cholewa, K. Liberadzki, M. Liberadzki, K. Piech, J. Pieregud, *How to finance effectively the development of transport infrastructure in Poland in the financial perspective 2014–2020*, House of Solutions International, Warsaw 2013, p. 36.

Based on those assumptions, the funding requirements have been estimated for construction, modernization and maintenance of the road infrastructure in the years 2014–2020 at ca. PLN 132 billion and for the rail infrastructure at ca. PLN 90 billion. This translates into the annual requirement of PLN 32 billion.⁶

This means that the financial gap between the requirement with respect to investments in road and rail infrastructural projects and the funds that will be available for that purpose under the new perspective 2014–2020 is, for road infrastructure, ca. PLN 67 billion and for rail infrastructure PLN 46 billion. The funding requirement in this respect largely exceeds the public funding capabilities (both Polish and EU) and makes the involvement of the private sector necessary.⁷ Commercial provision of transport infrastructure may effect in revenues for private investors with important public benefits.

⁵ *A pilot for the Europe 2020 Project Bond Initiative* COM, Brussels (2011) 660.

⁶ J. Pieregud, *Analysis of road and railway infrastructure needs for 2014–2020*, in: A. Cholewa, K. Liberadzki, M. Liberadzki, K. Piech, J. Pieregud, *How to finance effectively the development of transport infrastructure in Poland in the financial perspective 2014–2020*, House of Solutions International, Warsaw 2013.

⁷ *Ibidem*.

PPPs

Involvement of private sector into provision and operation of infrastructure under a public-private partnership (PPP) scheme represents an investment challenge because they involve large and sunk capital investments that have limited value as collateral and are subject to a wide range of commercial and non-commercial risks, including traffic, regulatory, fx8 and political risks.

PPPs are typically financed with equity from sponsors or other investors and bank loans. Debt represents major part of funding sources, up to 80% of the project value. The Table 2. presents gives an idea of how the motorway projects are leveraged.

Table 2.

The sources of finance structure for the selected motorway projects

Country, project	Equity/debt
China, Guangzhou–Shenzhen Superhighway	58 : 42*
Colombia, Buga–Tuluá Highway	51 : 49*
Chile, South Access to Concepción	41 : 59*
Poland, A-2: Nowy Tomyśl–Poznań–Konin	29 : 71*
Ireland, Limerick Tunnel	23,2 : 76,8*
Hungary, M1/M15	20 : 80*
Finland, E18	20 : 80
USA, SR-91	15 : 85*
Slovakia, R1	13,2 : 86,8
Austria, A5	12 : 88
Poland, A-2: Świecko–Nowy Tomyśl	12 : 88

*Equity includes subordinated loans. The capital structure on financial close.

Source: Meridiam Infrastructure data and authors' own calculations based on: G. Fisher, S. Babbar, *Private Financing of Toll Roads, RMC Discussion Paper Series 117*, pp. 33–34.

Infrastructure projects typically require very long-term financing, something that is not widely on offer presently. As banks face balance sheet and maturity constraints for a number of reasons including higher funding costs, higher capital requirements and a continuing need to provision for losses, the potential role of bond markets increases. The Europe 2020 Project Bond Initiative contemplates the credit enhancement of senior secured project bonds to achieve a robust level of

⁸ The project is exposed to exchange rate risk since debt is usually denominated in foreign currency while revenues are in local currency.

credit quality – potentially in the single-A rating range – that would be attractive to institutional investors. Credit enhancement may take the form of either funded subordinated debt, or an unfunded partial guarantee of senior debt service. The European Commission’s outline proposals, if implemented appropriately, would be capable of credit-enhancing senior secured project bonds issued by PPP projects from low investment-grade to single-A ratings.

Project Bond Initiative

Privately financed infrastructure projects in Europe rely heavily on bank lending, which is not readily available at maturities reflecting the long-term life cycle of an infrastructure project. Basel III’s higher capital requirements continue to curtail western banks’ readiness to provide long-term funding.

Major efforts are needed to facilitate infrastructure projects’ access to private finance and to develop alternative ways of debt financing for them.⁹ In order to improve projects’ access to financing and develop a vibrant infrastructure bond market, where private initiatives have made little progress so far, the EU intends to cooperate with the EIB in order to create a facility to support the private issuance of project bonds, the Europe 2020 Project Bond Initiative. 50 billion euro spending plan to improve Europe’s transport, energy and digital networks The Europe 2020 Project Bond Initiative (PBI) is the joint program by the European Commission and the EIB unveiled on October 19, 2011.¹⁰ It is noted that 31.7 billion euros will be provided by the transport element of the Connecting Europe Facility to upgrade infrastructure. Rail and port expansion projects lie at the heart of a €50bn spending plan to improve Europe’s transport, energy and digital networks unveiled by the European Commission on October 19. This will form a key element in the EU budget for 2014–2020.¹¹

The PBI employs standard structuring techniques to divide the project debt into a senior tranche and a subordinated tranche, which is in turn senior to equity. The credit enhancement is likely to take the form of either of a first loss piece or

⁹ *A pilot for the Europe 2020 Project Bond Initiative*, Brussels COM (2011) 660.

¹⁰ *Regulation No. 670/2012 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2012 amending Decision No. 1639/2006/EC establishing a Competitiveness and Innovation Framework Programme (2007–2013)*, OJ L 204/1, 31/07/2012. See also: *Europe 2020 – A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*, COM (2010) 2020 final.

¹¹ *EU plan builds on TEN-T revisions*, Railway Gazette International, 2011, Vol. 167, Issue 11, p. 26.

a type of contingent credit line, which would also become subordinated debt if drawn. The aim is to lift the credit rating of a project to the A or AA rating needed to attract large numbers of institutional investors.

How sponsors and grantors flesh out the concept will depend in part on whether they decide to use the unfunded or funded credit enhancement from the EIB. Both the EIB's funded and unfunded credit enhancements will be available during the entire life of the project and will be used to cover capital expenditure during the construction phase and ensure adequate debt service coverage. The difference between the two options is most obvious during the construction phase. Whereas the first loss piece would be factored in the base case model, the contingent facility would not and could be drawn to meet cost overruns during the construction phase, provided that the technical adviser could certify that construction completion would take place before the long stop date. On the other hand, if the unfunded credit enhancement is drawn during the construction phase, it would be limited to repaying debt during operations.¹²

The use of the unfunded credit enhancement during the operational phase is likely to depend on a debt service coverage ratio test, so that if the Debt Service Cover Ratio (DSCR) falls below a predetermined level, the credit enhancement would be drawn.¹³ Subordinated debt could be also granted as a result of the occurrence of unpredicted events, such as lower than originally expected traffic volume on the toll road during the operation phase. The subordinated tranche could also be subscribed for as a bond of an appropriately lower rating.

The major instrument to support the transportation infrastructure project, recommended by the European Commission, is to be the so-called *project bonds*. Such bonds constitute senior debt. For project companies that are seeking to raise senior debt by issuing project bonds, the EIB would provide a credit enhancement for up to 20% of the senior debt, which should, in theory, allow pension funds to participate at sponsor-friendly yields.

The Figure 1. provides for the financing options on the Euromarkets. During the bond issue process a separate special purpose vehicle is established (labeled SPV in the figure – Eurobond issuer) whose task is purely technical: to receive funds from the buyers of the project Eurobonds and deposit such funds to the concessionaire's account, the latter being the end beneficiary. Based on, for example,

¹² *Agreement – but little clarity – on EU-EIB project bond pilot*, Project Finance & Infrastructure Finance, 2012, p. 75.

¹³ *Ibidem*.

a CDA (*Cash Deposit Agreement*) contract, the debt interests and capital repayment are assumed by the “original issuer.” A similar effect may be achieved using other techniques, for example the mirror bonds. If the EIB support could be inserted into the project, the bonds would gain the status of Project Eurobonds and would most likely permit obtaining a higher rating.¹⁴

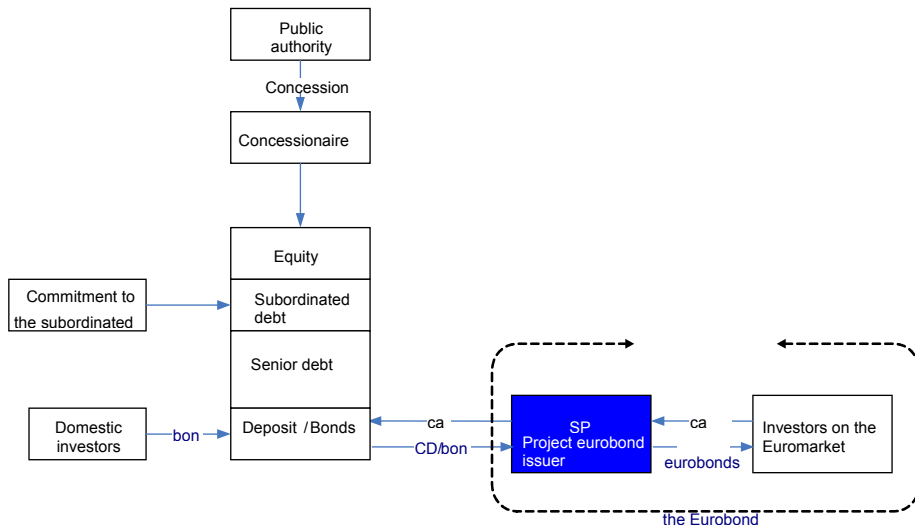


Figure 1. Project bonds issue scheme

Source: K. Liberadzki, M. Liberadzki in: A. Cholewa, K. Liberadzki, M. Liberadzki, K. Piech, J. Pieregud, *How to finance effectively the development of transport infrastructure in Poland in the financial perspective 2014–2020*, House of Solutions International, Warsaw 2013.

The collapse of the monoline bond insurers, which halted the development of a liquid European project bond market, is one of the inspirations for the initiative. But the initiative is different to the monoline model, since it is only meant to enhance bonds to the AA or AA-level, and the total support from the EIB, which will be implementing the initiative, is capped from the outset.¹⁵ While the products are designed to fill the void left by the disappearance of the monolines, they would not involve wrapping the entire debt amount to AAA.

¹⁴ K. Liberadzki, M. Liberadzki in: A. Cholewa, K. Liberadzki, M. Liberadzki, K. Piech, J. Pieregud, *How to finance effectively the development of transport infrastructure in Poland in the financial perspective 2014–2020*, House of Solutions International, Warsaw 2013.

¹⁵ *Agreement – but...*

In a special comment on the initiative, ratings agency Moody's says that both forms of credit enhancement are capable of lifting "senior secured project bonds issued by PFI/PPP projects from low investment-grade to single-A ratings."¹⁶

EIB Project Bond Pilot

The PBI is in a pilot phase at the moment, under which the EC has provided EUR 230 million of financing from existing budgets to promote Trans-European Networks projects in transport, energy and communications.

The EIB will deploy this money as capital, with the Commission taking most of the first loss risk up to that EUR 230 million limit. Thereafter, risk lies with the EIB. The European Commission and EIB in 2012 agreed and legislated for a scheme under which the EIB can credit-enhance projects financed in the bond market.¹⁷

The EU and EIB have pledged initially (end of 2012) to invest EUR 230 million during the pilot phase, expecting to provide a multiplier of effect of roughly 29x and as such to stimulate Eu4.4 billion of capital markets issuance. The new initiative is targeted towards priority projects in the transport (TEN-T), energy (TEN-E) and broadband sectors.¹⁸ The EIB has supported the issue of a EUR 1.4 billion bond for the Castor gas storage facility. The PBI also supported the issue of a GBP305 million bond for the Greater Gabbard OFTO project in the UK, which involves the electricity transmission assets linking 500MW of offshore wind farms to the UK onshore grid. These two transactions are followed by the A11 motorway project in Belgium.

The Castor Project

Using capital provided by the European Commission, the EIB gave €200 million of credit enhancement to a €1.4 billion bond that refinances the Castor Project to store gas underground off the Spanish coast (Table 3.).

¹⁶ P. Smith, *Engineering the EIB...*

¹⁷ *EIB cracks project bond conundrum with Castor deal*, Euroweek, 7/30/2013, Issue 1315, p. 84.

¹⁸ *Agreement – but...*

Table 3.

Project overview

Project	<ul style="list-style-type: none"> The Castor Project concerns the construction and operation of an off-shore underground gas storage facility
Status	<ul style="list-style-type: none"> Construction completed Awaiting full inclusion in the Spanish gas system
Project Details	<ul style="list-style-type: none"> No use of EU budget in the financing of the project EUR 200 M PBCE – project rating of BBB+, BBB All-in fixed coupon 5.756%
Concession Grantor	<ul style="list-style-type: none"> Spanish Ministry of Industry, Energy and Tourism
Concession Term	<ul style="list-style-type: none"> 30 years, extendable to 50 years by 2 periods of 10 years
Location	<ul style="list-style-type: none"> The former Amposta (Castellón) oil reservoir that was exploited by Shell in the 1970s and 80s, situated 21 km offshore from the coast of Vinaroz
Essential Infrastructure for the Spanish Gas and Electricity Sectors	<ul style="list-style-type: none"> One of three gas storage facilities in Spain. Modulates and adjusts the supply and demand of the Spanish Gas System by ensuring storage of minimum stock to guarantee the continuity of System's gas supply. This strategic reserve was classified as Type Urgent by the Council of Ministers in the 2008–2016 Electricity and Gas Sector Planning report; this entails the highest level of priority for the Spanish Gas System

Source: Project Bond pilot phase. EP – TRAN Committee, 18 March 2014.

The Castor project has involved building facilities so that an empty oilfield under the Mediterranean seabed off Valencia can be used to store natural gas, to improve security of supply to the Spanish network. Spanish construction firm ACS is the lead party in the project consortium, which has a 30 year concession from 2008, extendible for two 10 year periods. The project was completed on time and within budget, and is going through final acceptance procedures before being declared ready for use. The original bank debt is being refinanced with the bond. Debt is about 80% of the project's capital, equity 20%. Standard & Poor's believes it will be able to run at a minimum debt service coverage ratio of 1.26.¹⁹

The A11 Highway

After UK's Greater Gabbard offshore transmission link the third project to receive credit enhancement under the pilot phase of the EIB's 2020 scheme is the A11 highway PPP. The project concerns a motorway connection between Bruges

¹⁹ *EIB cracks project...*

and Knokke in the Belgian province of West Flanders. The A11 is the first transport TEN-T Project and first greenfield project to be financed through PBI.

The A11 project company is funded by equity injections by both Via Brugge and public sector agency Via-Invest, the EIB' €115 million subordinated credit facility (which provides the credit enhancement), and €578 million of project bonds. The credit enhancement received a three notches uplift to A3 (by Moody's).

As the first 2020 greenfield project, the deal sets a precedent for the cost overrun mechanic to be used in EIB-supported deals. The credit enhancement letter of credit should be available as a back-up. This mechanism is likely to be applied to future 2020 greenfield deals.²⁰

Closing Remarks

The PBI pilot phase commenced end of 2012 and allows project approval by the EIB Board until the end of 2014 and financial close until the end of 2016.²¹

According to the EC's and EBI's estimates, Total of EUR 1,220 million of potential project bond credit enhancements are identified at the end of 2013 for pilot phase. With facilities representing 20% of the senior debt to be raised through a capital market instrument, the total potential project bond issues amount to EUR 6,100 million – EUR 12,200 million. If the bond is 90% of the total project costs, this represents total potential project costs of approximately EUR 6,800 million – 13,550 million.²²

So far eight projects have been approved by the EIB Board as potential beneficiaries of project bond credit enhancement and further projects are being advanced. Three projects have been credit enhanced by EIB. One of these three projects was closed without support from the EU budget.²³

²⁰ D. Myles, *All proves governments will back project bonds*, "International Financial Law Review", 2014, Vol. 33, Issue 6, p. 121.

²¹ *Interim report on the pilot phase of the Europe 2020 Project Bond Initiative*, Brussels, COM (2013) 929.

²² *Project Bond pilot phase*, EP – TRAN Committee, 18 March 2014.

²³ *Interim report...*

References

- Agreement – but little clarity – on EU-EIB project bond pilot*, Project Finance & Infrastructure Finance 2012.
- Cholewa, A., Liberadzki, K., Liberadzki, M., Piech, K., Pieregud, J., *How to finance effectively the development of transport infrastructure in Poland in the financial perspective 2014–2020*, House of Solutions International, Warsaw 2013.
- EIB cracks project bond conundrum with Castor deal*, Euroweek. 7/30/2013, Issue 1315.
- EU plan builds on TEN-T revisions*, “Railway Gazette International” 2011, Vol. 167 Issue 11.
- Fisher, G., Babbar, S., *Private Financing of Toll Roads*, RMC Discussion Paper Series 117.
- Myles, D., *All proves governments will back project bonds*, “International financial Law Review” 2014, Vol. 33, Issue 6.
- Smith, P., *Engineering the EIB bond guarantee*, Project Finance & Infrastructure Finance 2011.

Documents

- A pilot for the Europe 2020 Project Bond Initiative*, Brussels, COM (2011) 660.
- Europe 2020 – A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*, Brussels, COM (2010) 2020 final.
- Interim report on the pilot phase of the Europe 2020 Project Bond Initiative*, Brussels, COM (2013) 929.
- Project Bond pilot phase*, EP – TRAN Committee, 18 March 2014.
- Regulation No. 670/2012 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2012 amending Decision No 1639/2006/EC establishing a Competitiveness and Innovation Framework Programme (2007–2013)*, OJ L 204/1, 31/07/2012.

PILOTAŻOWA FAZA EUROPE 2020 PROJECT BONDS INITIATIVE

Streszczenie

Ocena potrzeb w zakresie budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury transportowej w Unii Europejskiej w nowej perspektywie finansowej 2014–2020 w odniesieniu do rzeczywistych możliwości budżetów zarówno krajów członkowskich, jak i samej Unii

Europejskiej prowadzi do wniosku, że powstanie luka finansowa między potrzebami w zakresie finansowania projektów transportowych a środkami, które będą dostępne na ten cel w nowej perspektywie 2014–2020. Komercjalizacja budowy i eksploatacji obiektów infrastruktury transportu w ramach publiczno-prywatnego partnerstwa (PPP) może być jedynym rozwiązaniem w sytuacji ograniczonych środków budżetowych. Pozyskanie finansowania na rynku długu dla projektów infrastruktury transportowej realizowanych w ramach PPP wymaga wsparcia kredytowego tych przedsięwzięć. Komisja Europejska wraz z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) stworzyła mechanizmy wsparcia kredytowego projektów poprzez obejmowanie transz podporządkowanych długowi w ramach inicjatywy obligacji projektowych (2020 Project Bond Initiative – PBI). Obecnie realizowany jest etap pilotażowy tej inicjatywy. EBI wspiera w ramach PBI trzy projekty, z których dwa są omówione w niniejszym artykule: refinansowanie budowy zbiorników gazu u wybrzeża Hiszpanii (projekt Castor) oraz finansowanie budowy autostrady płatnej A11 Brugia–Knokke (Belgia).

Słowa kluczowe: obligacje projektowe, publiczno-prywatne partnerstwo, finansowanie infrastruktury, Europejski Bank Inwestycyjny, wsparcie kredytowe

Tłumaczenie: Kamil Liberadzki, Marcin Liberadzki

Alina Lipińska-Słota¹**KOLEJOWY TRANSPORT TOWAROWY W EUROPIE****Streszczenie**

W artykule dokonano charakterystyki systemu transportu kolejowego Unii Europejskiej. W szczególności zaprezentowano długość linii kolejowych eksploatowanych w poszczególnych państwach Unii Europejskiej, gęstość sieci oraz wielkość pracy przewozowej wykonanej w transporcie kolejowym. Dokonano analizy tendencji zmian wielkości pracy przewozowej w ostatnich latach i przedstawiono udział transportu kolejowego w pracy przewozowej ogółem. Opisano działania podejmowane w celu podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego na rynku transportowym. Wskazano możliwości wykorzystania środków finansowych programu Horyzont 2020 na tworzenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie inteligentny, ekologiczny i zintegrowany transport, w tym na finansowanie badawczo-innowacyjnego programu Shift2Rail, którego efekty mają się przyczynić do wzrostu wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerów i ładunków.

Słowa kluczowe: system transportowy, transport kolejowy, finansowanie transportu, program Horyzont 2020, program Shift2Rail

Wstęp

System transportowy jest traktowany jako układ środków technicznych, organizacyjnych i ludzkich powiązanych ze sobą w taki sposób, aby sprawnie

¹ dr hab. inż. Alina Lipińska-Słota – Katedra Transportu, Wydział Ekonomii Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, e-mail: slota@ue.katowice.pl.

realizować przemieszczanie ładunków (i/lub pasażerów) w czasie i przestrzeni². Składa się z wielu podsystemów klasyfikowanych ze względu na kryteria środowiska, przedmiotu transportu, środka transportu i organizacji. Biorąc pod uwagę kryterium środowiska, można wyróżnić system transportu lądowego, powietrznego i wodnego (morski, śródlądowy), natomiast uwzględniając przedmiot przemieszczania – system transportu towarowego i system transportu pasażerskiego.

System transportowy Unii Europejskiej tworzą systemy transportowe 28 państw, z których każdy charakteryzuje się specyficznymi cechami. Wynikają one z geograficzno-przestrzennego, instytucjonalno-organizacyjnego, społeczno-kulturowego i gospodarczo-handlowego zróżnicowania pomiędzy krajami członkowskimi. Obecnie Unia Europejska zajmuje powierzchnię 4381,4 tys. km², którą zamieszkuje 505,268 mln osób (nie uwzględniając czterech departamentów zamorskich Francji)³.

Celem dalszych rozważań jest charakterystyka systemu transportu lądowego ładunków oraz przedstawienie działań podejmowanych w Unii Europejskiej, by podnieść konkurencyjność transportu kolejowego.

Ogólna charakterystyka systemu transportu kolejowego w Europie

Długość sieci kolejowej Unii Europejskiej w 2012 roku wynosiła 215 734 km. Ponad połowa linii kolejowych (53,5%) była wtedy zelektryfikowana. Uwzględniając długość linii kolejowych, należy podać, że na pierwszym miejscu uplasowały się Niemcy z siecią kolejową o długości 33 509 km, a na kolejnych – Francja i Polska z siecią o długości odpowiednio 30 581 km i 19 617 km⁴. Najmniejszą długością linii kolejowych dysponowały państwa: Luksemburg (275 km) i Estonia (792 km) (tabela 1). Analiza danych statystycznych wskazuje, że długość linii kolejowych eksploatowanych w Unii Europejskiej ulegała w ostatnich latach wahaniom. W wielu krajach zanotowano spadek ich długości. Najbardziej znaczący – w Niemczech i w Polsce. W Hiszpanii (w 2011) i we Włoszech nastąpił natomiast wzrost długości linii kolejowych. Przyczyniło się do tego przede wszystkim oddanie do eksploatacji nowych odcinków kolei dużych pręd-

² M. Jacyna, *Modelowanie i ocena systemów transportowych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009, s. 25.

³ *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2014*, European Commission, s. 9.

⁴ Tamże, s. 78.

kości. Najdłuższą sieć kolei tego typu miała w 2011 roku Hiszpania (2144 km), nieco krótszą Francja (2036 km) oraz Niemcy (1285 km) i Włochy (923 km).

Tabela 1

Długość linii kolejowych eksploatowanych
w poszczególnych krajach Unii Europejskiej (km)

Kraj	2000	2005	2010	2011	2012
Austria	5665	5691	5039	5021	4894
Belgia	3471	3544	3582	3558	3582
Bułgaria	4320	4154	4097	3947	4070
Cypr	–	–	–	–	–
Chorwacja	2726	2726	2722	2722	2722
Czechy	4097	9614	9468	9470	9469
Dania	2787	2646	2646	2629	2628
Estonia	968	968	787	792	792
Finlandia	5854	5732	5919	5944	5944
Francja	29 272	29 286	29 841	30 884	30 581
Grecja	2385	2576	2552	2554	2554
Hiszpania	14 347	15 015	15 837	15 932	15 922
Holandia	2802	2797	2886	3013	3013
Irlandia	1919	1919	1919	1919	1919
Litwa	1905	1771	1767	1767	1767
Luxemburg	274	275	275	275	275
Łotwa	2331	2270	1897	1865	1860
Malta	–	–	–	–	–
Niemcy	36 588	34 221	33 707	33 576	33 509
Polska	22 560	19 507	19 702	19 725	19 617
Portugalia	2814	2844	2842	2793	2541
Rumunia	11 015	10 948	10 777	10 777	10 777
Słowacja	3662	3658	3622	3624	3593
Słowenia	1201	1228	1228	1209	1209
Szwecja	11 037	11 017	11 160	11 206	11 136
Węgry	8005	7950	7609	7906	7877
Wielka Brytania	17 044	16 208	16 175	16 408	16 423
Włochy	16 187	16 545	17 022	17 045	17 060
Razem	220 583	215 110	215 519	216 230	215 734

Źródło: *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2014*, European Commission, s. 78.

Średnia gęstość sieci kolejowej w Unii Europejskiej wynosiła w 2012 roku 5,4 km/100 km². Największą gęstość miały Czechy – 12,13 km/100 km², Belgia – 11,73 km/100 km², Niemcy – 10,88 km/100 km² i Luksemburg – 10,64 km/100 km²; zaś najmniejszą Finlandia i Grecja – odpowiednio

1,76 km/100 km² i 1,94 km/100 km². Polska⁵ zajmowała pod względem gęstości sieci kolejowej dziesiąte miejsce z wartością 6,59 km/100 km².

W 2012 roku w europejskim transporcie towarowym wykonano pracę przewozową w wielkości 3768 mld tkm, z czego 1693 mld tkm w transporcie samochodowym i 407 mld tkm w transporcie kolejowym. Największa praca przewozowa została wykonana przez koleje niemieckie – 110,1 mld tkm. Praca przewozowa wykonana przez polski transport kolejowy (48,9 mld tkm) stanowiła 12,01% pracy przewozowej wykonanej przez koleje poszczególnych krajów Unii Europejskiej, co lokuje nasz kraj na drugim miejscu za Niemcami. Na kolejnych miejscach znalazły się francuski, szwedzki i łotewski transporty kolejowe z pracą przewozową wynoszącą odpowiednio 32,6 mld tkm, 22,0 mld tkm i 21,9 mld tkm⁶.

Do 2007 roku odnotowywano coroczny wzrost pracy przewozowej w transporcie ładunków wszystkimi gałęziami transportu w Unii Europejskiej. W 2008 roku nastąpił jej spadek o blisko 2% w porównaniu do roku poprzedniego, a od 2009 roku miały miejsce wahania wielkości pracy przewozowej. Niestety, nie udało się osiągnąć wielkości z 2007 roku (tabela 2). W transporcie kolejowym największą wielkość pracy przewozowej odnotowano także w 2007 roku – 452 mld tkm. W kolejnych latach wykonana przez transport kolejowy praca przewozowa podlegała wahaniom, a w 2012 roku nastąpił jej spadek o 3,6% w porównaniu do roku poprzedniego.

Tabela 2

Wielkość pracy przewozowej w transporcie kolejowym w Unii Europejskiej w latach 2000 – 2012 (mld tkm)

Lata	Transport kolejowy	Ogółem
1	2	3
2000	405	3513
2001	388	3563
2002	386	3628
2003	394	3673
2004	419	3879
2005	416	3969
2006	438	4089
2007	452	4199
2008	443	4118

⁵ Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2015, s. 51.

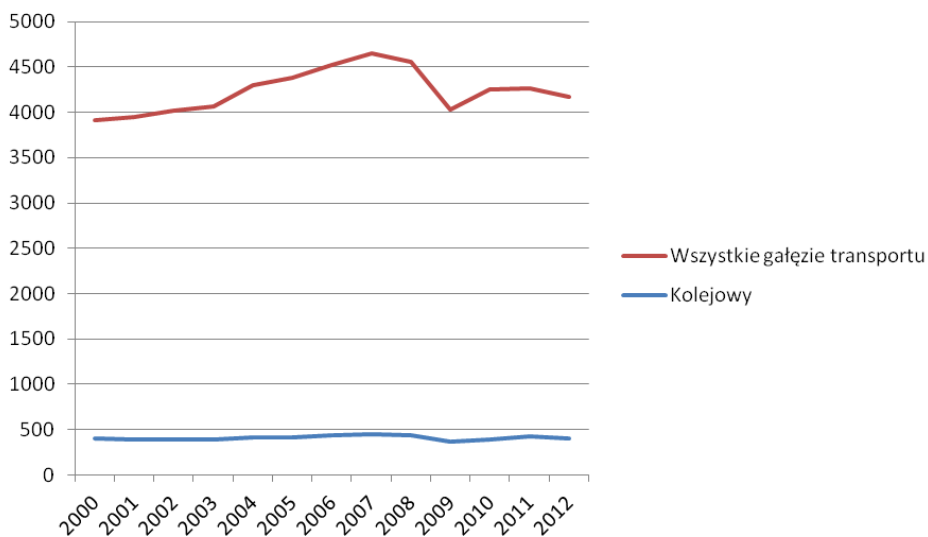
⁶ EU transport in figures..., s. 36, 41.

1	2	3
2009	364	3662
2010	394	3862
2011	422	3847
2012	407	3768
2011/2012	-3,6%	-2,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie *EU transport in figures...*, s. 36.

Tendencja ta dotyczy także polskiego transportu kolejowego. W 2012 roku polskie koleje przewiozły 231 mln ton ładunków, a więc o 7,1% mniej niż w 2011 roku, a wykonana praca przewozowa osiągnęła poziom 48,9 mld tkm i była o 9,0% mniejsza⁷.

Zmiany w wielkości pracy przewozowej w transporcie kolejowym w Unii Europejskiej pokazano na rysunku 1.



Rysunek 1. Wielkość pracy przewozowej w transporcie kolejowym Unii Europejskiej w latach 2000–2012 (mld tkm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *EU transport in figures...*

Udział transportu lądowego (samochodowego i kolejowego) krajów Unii Europejskiej w pracy przewozowej zrealizowanej w przewozach ładunków

⁷ *Transport. Wyniki działalności w 2012 roku*, GUS, Warszawa 2013, s. 47.

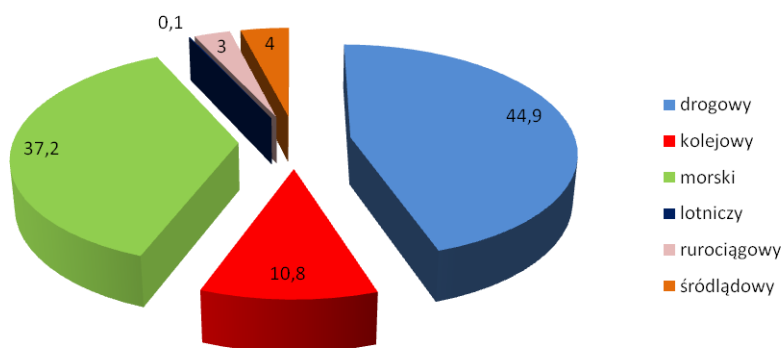
wszystkimi gałęziami transportu w ostatnich latach utrzymywał się na poziomie około 56%, podlegając nieznacznym wahaniom (tabela 3 i rysunek 2).

Tabela 3

Udział transportu samochodowego i kolejowego w pracy przewozowej ogółem w latach 2000–2012 (%)

Lata	Transport samochodowy	Transport kolejowy
2000	43,3	11,5
2001	43,9	10,9
2002	44,5	10,6
2003	44,5	10,7
2004	45,1	10,8
2005	45,4	10,5
2006	45,4	10,7
2007	45,8	10,8
2008	45,9	10,8
2009	46,4	9,9
2010	45,7	10,2
2011	45,4	11,0
2012	44,9	10,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie *EU transport in figures...*, s. 36.



Rysunek 2. Udział poszczególnych gałęzi transportu w pracy przewozowej zrealizowanej w przewozach ładunków w Unii Europejskiej w 2012 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie *EU transport in figures...*

Dane zamieszczone w tabeli 3 wskazują, że udział transportu kolejowego w przewozach ładunków wszystkimi gałęziami transportu, biorąc pod uwagę

wielkość wykonanej pracy przewozowej w ostatnich latach, utrzymywał się na poziomie około 10,0%. Szczególnie niekorzystne były lata 2009 i 2010, kiedy wskaźnik ten spadł odpowiednio do poziomu 9,9% i 10,2%. W 2011 roku rynek transportu kolejowego odzyskał udział w przewozach ładunków (11,0%), jednak w 2012 roku wskaźnik ten ponownie obniżył się do poziomu 10,8%.

O stałej przewadze transportu samochodowego w przewozach ładunków mierzonych tonokilometrami w Unii Europejskiej decyduje wiele czynników. Można do nich zaliczyć niewystarczającą częstotliwość i punktualność kolei, niską prędkość, której konsekwencją jest wydłużenie czasu dostawy przesyłki, brak odpowiedniej liczby ofert *door-to-door*, skomplikowany proces zawierania umów, trudności w dostępie do usług dodatkowych jak śledzenie przesyłek, pakowanie i magazynowanie, brak konkurencyjnego oraz przejrzystego cennika, a także niedostateczną informację o możliwościach i ofercie transportu kolejowego⁸. Ponadto należy wziąć pod uwagę niskie bariery wejścia na rynek przedsiębiorstw transportu samochodowego, stosunkowo niskie koszty ich funkcjonowania, co spowodowało powstanie wielu tysięcy przedsiębiorstw przewozowych, które konkurując ze sobą, oferują usługi na coraz wyższym poziomie, utrzymując przystępne ceny. W przypadku transportu kolejowego bariery wejścia na rynek są zdecydowanie trudniejsze do pokonania, a koszty dostępu do infrastruktury nieporównywalnie wyższe.

By zwiększyć udział transportu kolejowego w przewozach ładunków, podnieść jego konkurencyjność, w Unii Europejskiej podejmuje się różne działania oraz przeznaczają znaczne środki na finansowanie jego rozwoju i innowacyjnych rozwiązań.

Finansowanie transportu kolejowego Unii Europejskiej ze środków Programu Horyzont 2020

Horyzont 2020 to siedmioletni program ramowy Unii Europejskiej związany z finansowaniem badań i innowacji. Program ma przyczynić się do wzrostu konkurencyjności europejskiej gospodarki na świecie. Zakresem obejmuje lata 2014–2020. Został opublikowany w listopadzie 2011 roku i składa się z następujących dokumentów:

⁸ Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013, s. 34.

- Komunikatu ws. Horyzont 2020 – Program Ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020),
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego Horyzont 2020 – Program Ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020),
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zasady uczestnictwa i upowszechniania dla programu Horyzont 2020 – Program Ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020),
- Decyzji Rady ustanawiającej program szczegółowy wdrażający Horyzont 2020 – Program Ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020),
- Rozporządzenia Rady dotyczącego programu badawczo-szkoleniowego Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (2014–2018) uzupełniającego Horyzont 2020 – Program Ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020)⁹.

Zgodnie z programem na badania i innowacje w tym okresie przeznaczają się około 80 mld euro. Struktura programu Horyzont 2020 opiera się na trzech filarach:

1. Doskonałość w nauce:

- wsparcie najbardziej utalentowanych i kreatywnych osób i ich zespołów prowadzących badania pionierskie najwyższej jakości przez Europejską Radę ds. Badań Naukowych,
- finansowanie wspólnych badań w celu znalezienia nowych i obiecujących obszarów badań naukowych i innowacji poprzez wsparcie dla przyszłych i wyłaniających się technologii,
- zapewnienie naukowcom doskonałych szkoleń i możliwości rozwoju kariery zawodowej poprzez akcje Marie Skłodowska-Curie,
- zapewnienie Europie infrastruktury badawczej (w tym e-infrastruktury) dostępnej dla wszystkich naukowców w Europie i spoza niej.

2. Wiodąca pozycja w przemyśle:

- przywództwo w KET (Key Enabling Technologies) definiowanych jako: ICT, mikro- i nanoelektronika, fotonika, nanotechnologie, biotechnologia, zaawansowane materiały i zaawansowane technologie produkcji i przetwarzania, technologie kosmiczne,

⁹ *Horyzont 2020*, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, www.nauka.gov.pl (dostęp 5.01.2014).

- dostęp do kapitału wysokiego ryzyka,
 - zapewnienie wsparcia w całej UE dla rozwoju innowacji w MŚP.
3. Wyzwania społeczne:
- zdrowie, zmiany demograficzne, dobrostan,
 - bezpieczeństwo żywności, zrównoważone rolnictwo i leśnictwo, gospodarka morską, wody śródlądowe i biogospodarka,
 - inteligentny, ekologiczny i zintegrowany transport,
 - działania na rzecz klimatu, środowiska, efektywne wykorzystanie zasobów i surowców,
 - Europa w zmieniającym się świecie – włączające, innowacyjne i rozważne społeczeństwa,
 - bezpieczne społeczeństwa – ochrona wolności i bezpieczeństwa Europy i jej obywateli¹⁰.

W trzecim filarze Programu Horyzont 2020 – wyzwania społeczne – przewidziano w okresie obowiązywania programu, czyli w latach 2014–2020, ponad 6,3 mld euro na badania i tworzenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie inteligentnego, ekologicznego i zintegrowanego transportu. Środki te mają pozwolić na stworzenie bezpiecznego i spójnego, przyjaznego dla środowiska systemu transportowego Europy, który zapewni miejsca pracy i efektywniej wykorzysta własne zasoby.

Środki z programu Horyzont 2020 będą zainwestowane w następujące obszary: infrastruktura transportowa, mobilność w miastach, logistyczne i inteligentne systemy transportowe. W obszarze infrastruktury transportowej zakłada się stworzenie efektywnej, interoperacyjnej sieci, która zapewni odpowiednią dostępność i wysoką wydajność oraz pozwoli na wykorzystanie nowoczesnych technologii transportowych i nowoczesnych systemów sterowania ruchem. Będą promowane rozwiązania tzw. inteligentnego projektowania i budowy w celu uzyskania ekologicznej i nowoczesnej infrastruktury transportowej. W zakresie mobilności miejskiej program Horyzont 2020 przewiduje finansowanie projektu CIVITAS 2020, zgodnie z którym ma nastąpić poprawa i unowocześnienie organizacji transportu w miastach, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i obniżenia poziomu hałasu oraz do zwiększenia efektywności transportu miejskiego. Trzeci obszar – logistyka – jest przedstawiona

¹⁰ *Horyzont 2020 – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji na lata 2014-2020*, www.nauka.gov.pl/komunikaty/horyzont-2020-program-ramowy-w-zakresie-badan-naukowych-i-innowacji-na-lata-2014-2020.html (dostęp 6.01.2014).

w programie Horyzont 2020 jako działalność ponadsektorowa, która wpływa na cały łańcuch dostaw. Mają być wspierane działania pozwalające na usunięcie zatorów komunikacyjnych i zrównoważony rozwój w łańcuchach dostaw¹¹.

Program Shift2Rail – środki na badania i innowacje na kolei

Shift2Rail obejmujący lata 2014–2020 jest badawczo-innowacyjnym programem, którego efekty mają się przyczynić do wzrostu wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerów i ładunków. To projekt partnerstwa publiczno-prywatnego pomiędzy Unią Europejską a przedsiębiorstwami kolejowymi, który umożliwi wzrost zasięgu oddziaływania europejskich podmiotów gospodarczych oraz instytutów naukowych na transport kolejowy na świecie dzięki wspólnej długookresowej współpracy badawczo-rozwojowej zorientowanej na utworzenie jeszcze bardziej ekologicznego i jeszcze bardziej wydajnego systemu kolejowego¹². Środki na finansowanie programu pochodzą z budżetu unijnego programu wspierania badań i innowacyjności Horyzont 2020. Unia Europejska w latach 2014–2020 przeznaczy 450 mln euro na badania naukowe i innowacyjne rozwiązania w dziedzinie kolei. Dodatkowe 470 mln euro ma pochodzić od przedsiębiorstw. Niektóre z nich, będące razem z UE założycielami projektu, jak przedstawiciele branży sprzętu kolejowego: Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Siemens, Thales, CAF, oraz zarządcy infrastruktury: Trafikverket i Network Rail, potwierdzili, że zamierzają wnieść wkład w wysokości co najmniej 30 mln euro na rzecz inicjatywy Shift2Rail¹³. W ramach programu badania naukowe będą skoncentrowane na następujących zagadnieniach:

- w celu poprawy jakości usług większy nacisk zostanie położony na opracowanie nowej generacji opłacalnych i niezawodnych pociągów o dużej pojemności,

¹¹ A. Serbeńska, *Horyzont 2020: nowy program badań i innowacji w transporcie*, <http://edroga.pl/drogi-i-mosty/finansowanie/9708-horyzont-2020-nowy-program-badan-i-innowacji-w-transporcie> (dostęp 7.01.2014).

¹² P. Modelewska, *Uruchomienie wspólnego programu badawczego dla transportu kolejowego Shift2Rail w ramach ósmego programu ramowego UE na lata 2014–2020*, <http://przeklad-its.pl/2013/02/27/uruchamienie-wspolnego-programu-badawczego-dla-transportu-kolejowego-shift2rail-w-ramach-osmego-programu-ramowego-ue-na-lata-2014-2020/> (dostęp 12.01.2014).

¹³ *Miliard na kolej przyszłości – trzykrotnie większy budżet innowacji dla kolei*, Komunikat prasowy, Komisja Europejska, Bruksela grudzień 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1250_pl.htm (dostęp 12.01.2014).

- poprawa inteligentnych systemów zawiadowania ruchem i kontroli pozwoli na zwiększenie przepustowości i częstotliwości połączeń kolejowych,
- zapewnienie niezawodnej infrastruktury charakteryzującej się wysoką jakością toru, pozwalającej na zmniejszenie hałasu ograniczy koszty i usprawni rozwój inteligentnych metod utrzymania infrastruktury,
- dla udostępnienia zintegrowanych usług biletowych i systemów planowania podróży będzie przydatne opracowanie innowacyjnych rozwiązań informatycznych oraz usług,
- w trosce o konkurencyjność transportu kolejowego i poszerzenie dostępnych rynków będą opracowywane usprawnienia logistyki i intermodalnego transportu towarów zbliżające kolej do innych form transportu¹⁴.

Zakłada się, że realizacja wymienionych zagadnień przyczyni się do zredukowania nawet o 50% kosztów całego cyklu eksploatacyjnego w transporcie kolejowym (tj. kosztów budowy, obsługi, utrzymania i remontów infrastruktury oraz taboru); wzrostu całkowitych mocy przerobowych o około 100%; ogólnego zwiększenia niezawodności usług – poprawa o około 50% w zależności od segmentu rynku kolejowego¹⁵.

Zakończenie

By nie dopuścić do dalszego spadku znaczenia transportu kolejowego Komisja Europejska oprócz programu Shift2Rail i „czwartego pakietu kolejowego” zwiększyła także środki finansowe przeznaczone w ramach nowej polityki UE w zakresie infrastruktury na transport w latach 2014–2020 do kwoty 26 mld euro¹⁶. Finansowanie transportu w ramach tej polityki będzie skoncentrowane na ściśle określonej nowej sieci bazowej. Sieć bazowa ma stanowić filar jednolitego europejskiego rynku transportowego. Jej realizacja będzie prowadzona poprzez utworzenie dziewięciu głównych korytarzy transportowych, które połączą pań-

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ *Transport. Nowa unijna polityka w zakresie infrastruktury*, Komunikat prasowy, Komisja Europejska, Bruksela październik 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_pl.htm (dostęp 15.01.2014).

stwa członkowskie i zainteresowane strony oraz umożliwią ukierunkowane wykorzystanie ograniczonych zasobów i osiągnięcie wyników¹⁷.

Wymienione działania dzięki połączeniu środków publicznych i kapitału prywatnego, zdaniem władz Unii Europejskiej, pozwolą na wypracowanie nowych rozwiązań i dokonanie takich zmian w transporcie kolejowym, które umocnią jego konkurencyjność międzygałęziową.

Bibliografia

EU transport in figures. Statistical pocketbook 2014, European Commission.

Horyzont 2020 – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji na lata 2014–2020, www.nauka.gov.pl/komunikaty/horyzont-2020-program-ramowy-w-zakresie-badan-naukowych-i-innowacji-na-lata-2014-2020.html.

Jacyna M., *Modelowanie i ocena systemów transportowych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009.

Miliard na kolej przyszłości – trzykrotnie większy budżet innowacji dla kolei, Komunikat prasowy, Komisja Europejska, Bruksela grudzień 2013, europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1250_pl.htm.

Modelewska P., *Uruchomienie wspólnego programu badawczego dla transportu kolejowego Shift2Rail w ramach ósmego programu ramowego UE na lata 2014–2020*, <http://przeglad-its.pl/2013/02/27/uruchamienie-wspolnego-programu-badawczego-dla-transportu-kolejowego-shift2rail-w-ramach-osmego-programu-ramowego-ue-na-lata-2014-2020/>.

Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury – kontekst, Komunikat prasowy, Komisja Europejska, Bruksela październik 2013, europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-897_pl.htm.

Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013.

Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2015.

Rocznik statystyki międzynarodowej 2012, GUS, Warszawa 2012.

¹⁷ *Nowa polityka UE w zakresie infrastruktury – kontekst*, Komunikat prasowy, Komisja Europejska, Bruksela, październik 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-897_pl.htm (dostęp 15.01.2014).

Serbeńska A., *Horyzont 2020: nowy program badań i innowacji w transporcie*, <http://edroga.pl/drogi-i-mosty/finansowanie/9708-horyzont-2020-nowy-program-badan-i-innowacji-w-transporcie>.

Transport. Wyniki działalności w 2012 roku, GUS, Warszawa 2013.

Transport. Nowa unijna polityka w zakresie infrastruktury, Komunikat prasowy, Komisja Europejska, Bruksela, październik 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_pl.htm.

RAIL FREIGHT TRANSPORT IN EUROPE

Summary

An overview of EU rail transport was presented in this paper. It concentrated on depicting and detailing accumulative rail line lengths in EU Member States, rail network densities and freight transport activity achieved by rail transport. Changes in payload-distance metrics were investigated to identify trends over past few years and the role of rail transport in total transport activity was presented. Measures designed and implemented to improve competitiveness of rail transport in highly buoyant transport market were described. The opportunity of obtaining funding for developing innovative solutions for smart, green and integrated transport through the Horizon 2020 programme was outlined including financing for Shift2Rail public-private partnership scheme which is envisaged to increase utilisation of rail transport in passenger and freight transportation.

Keywords: transport system, rail transport, transport funding, program Horizon 2020, program Shift2Rail

Translated by Kamil Kulik (Kulik Language Solutions)

Maciej Matczak¹**WYKORZYSTANIE LNG JAKO PALIWA ŻEGLUGOWEGO
NA MORZU BAŁTYCKIM – PRZESŁANKI STOSOWANIA,
KIERUNKI ROZWOJU ORAZ FORMY WSPARCIA****Streszczenie**

W poniższym artykule przedstawiono podstawowe przesłanki stosowania, kierunki rozwoju oraz formy wsparcia dostępne w Unii Europejskiej dla procesu rozwoju technologii LNG wykorzystywanej do napędu statków morskich na Bałtyku. Wśród podstawowych przesłanek wskazano wymogi: regulacyjne (dyrektywa siarkowa), środowiskowe (ograniczenie emisji) i ekonomiczne (obniżenie kosztów konsumpcji paliwa). Opisano również proces rozwoju floty morskiej wykorzystującej napęd LNG, a także zaprezentowano działania realizowane w portach morskich Morza Bałtyckiego mające na celu rozwój sieci terminali i stacji bunkrowych LNG. W ostatniej części pracy odniesiono się do działań Unii Europejskiej wspierających tego rodzaju rozwiązania technologiczne zarówno w pracach studyjnych, jak i realnych inwestycjach.

Słowa kluczowe: żegluga morska, terminale i stacje bunkrowe LNG, Morze Bałtyckie

Wstęp

Ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu to obecnie jeden z głównych kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej. Wyrazem jej realizacji jest wdrożenie tzw. dyrektywy siarkowej, która ma na celu znaczące ograniczenie emisji tlenków siarki do atmosfery. Wśród rozwiązań technologicznych pozwala-

¹ dr Maciej Matczak – Katedra Systemów Transportowych, Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej w Gdyni, e-mail: mmatczak@am.gdynia.pl.

jących na sprostanie wymogom dyrektywy można wskazać: zastosowanie paliw destylowanych o obniżonej zawartości siarki, instalacje systemów do oczyszczania spalin (tzw. skrubery) lub wykorzystanie paliw alternatywnych, w tym LNG. Szczególnie atrakcyjna wydaje się ostatnia alternatywa (LNG), która pozwala uzyskać wymagany spadek emisji, jak również okazuje się najtańsza, zwłaszcza w długim okresie. W ostatnim czasie widoczne są więc intensywne działania mające na celu przebudowę floty transportowej i utworzenie sieci stacji bunkrowych LNG na Bałtyku. Co ważne, inicjatywy te mają szerokie wsparcie ze strony Unii Europejskiej, dlatego można się spodziewać dalszych kroków w kierunku wdrażania LNG jako paliwa żeglugowego.

Celem artykułu jest zaprezentowanie podstawowych przesłanek wdrażania LNG jako paliwa żeglugowego na obszarze Morza Bałtyckiego oraz wskazanie obecnego zaawansowania prac związanych z rozwojem floty, terminali i stacji bunkrowych dla LNG. Dodatkowo w pracy przedstawiono wsparcie, jakie dla wdrażania technologii LNG do przewozów morskich oferuje obecnie Unia Europejska.

Przesłanki stosowania LNG jako paliwa żeglugowego w przewozach morskich

Chcąc wskazać podstawowe przesłanki związane z procesem wdrażania technologii LNG do napędu statków morskich, należy się odwołać do trzech podstawowych elementów i wymienić:

- a) planowane wdrożenie od 1 stycznia 2015 roku Dyrektywy 2012/33/UE (tzw. dyrektywy siarkowej) wprowadzającej nowe, ostrzejsze normy zawartości siarki w paliwie statkowym;
- b) wzmocnienie działań Unii Europejskiej mających na celu wprowadzanie do transportu nowych, alternatywnych, a co najważniejsze – „czystych” środowiskowo paliw w transporcie;
- c) poszukiwanie oszczędności kosztów konsumpcji paliwa przez armatorów, a dobrym rozwiązaniem jest zastosowanie napędu LNG.

W pierwszym przypadku wykorzystanie paliwa LNG umożliwi osiągnięcie pozytywnych zmian w odniesieniu do emisji generowanych w procesie spalania, a tym samym spełnienie wymagań zawartych w dyrektywie siarkowej. Zastosowanie gazu naturalnego pozwala bowiem wyeliminować wydzielenie tlenków

siarki (SO_x), tlenków azotu (NO_x) oraz cząsteczek stałych. Jednocześnie emisja CO₂ może być ograniczona o 15–30% (tabela 1).

Tabela 1

Redukcja emisji wynikająca z zastąpienia tradycyjnych paliw żeglugowych (IFO²) przez LNG (%)

	COSTA	GASNOR	DMA	MAN	IMO
CO ₂	25	25	15–30	20–25	15–25
NO _x	85	90	80–90	80	90
SO _x	95	100	100	90–95	~100
PM	–	100	–	–	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie *CO₂ & Ship Transport emission Abatement by LNG*, Valencia Port Foundation, Valencia 20.02.2014; H.K. Haram, *LNG in Europe? ShortSea Shipping NORWAY*, www.academia.edu (dostęp 20.08.2014); *North European LNG Infrastructure Project. Appendix 2*, Danish Maritime Authority, March 2012, TEN-T Project, 2010-EU-21112-S; *Costs and Benefits of LNG as Ship Fuel for Container Vessels*, MAN Diesel & Turbo 2011; *Second IMO GHG Study 2009*, IMO 2009.

Drugą przesłanką, wpisującą się po części w regulacje siarkowe, jest tendencja do promocji alternatywnych, ekologicznych paliw w transporcie europejskim. Bezpośredni wyraz tego typu inicjatywy to Komunikat Komisji: *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*³. Komisja w dokumencie wskazuje, że „LNG stanowi również atrakcyjny wariant paliwowy dla statków, w szczególności z uwagi na konieczność przestrzegania nowego limitu zawartości siarki w paliwach żeglugowych” oraz że „LNG w przewozach morskich mógłby okazać się opłacalny gospodarczo z uwagi na to, że jego obecne ceny w UE są znacznie niższe od cen ciężkiego oleju napędowego i żeglugowego oleju napędowego o niskiej zawartości siarki, a w przyszłości przewidywane jest dalsze zwiększenie tych różnic cenowych”. W powyższy dokument wpisuje się także *Dokument Roboczy Komisji. Działania w kierunku kompleksowych ram dla LNG w żegludze morskiej* (SWD (2013) 4 Final) oraz wniosek Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych (COM (2013) 018 Final). W dokumentach wskazuje się konieczność

² IFO – Intermediate Fuel Oil.

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*, COM (2013) 17 Final.

rozwoju technologii LNG, a co ważniejsze – planuje się wprowadzenie obowiązku rozwoju we wszystkich portach bazowych sieci transeuropejskiej transportowej⁴ ogólnodostępnych punktów uzupełniania LNG od 2025 roku⁵.

Ważnym czynnikiem przemawiającym za szerokim wykorzystaniem LNG jako paliwa żeglugowego jest również aspekt ekonomiczny. Z uwagi na wyższą kaloryczność LNG (49 200 kJ/kg) w porównaniu do paliw ciężkich (IFO 180 – 41 800 kJ/kg) czy destylowanych (MGO – 42 800 kJ/kg) wykorzystanie gazu wiąże się z mniejszą konsumpcją paliwa. Dodatkowo cena LNG jest obecnie niższa niż paliw tradycyjnych. W Rotterdamie jedną tonę IFO 180 wycenia się na 569 USD, natomiast tonę MGO na 814 USD⁶. Z drugiej strony ceny LNG w Europie wahają się od 6,59 USD/MMBtu w Wielkiej Brytanii do 9,70 USD/MMBtu w Hiszpanii⁷. Oznacza to, że cena hurtowa LNG wynosi od 307 do 452 USD/tonę. Jeżeli do tych wielkości doliczyć koszty dystrybucji, szacowane na 1,5 USD za tonę, cena paliwa LNG dla armatorów powinna wynieść około 522 USD. Zakładając więc, że bezpośrednią alternatywą dla zastosowania LNG jest paliwo destylowane MGO, można wskazać, że koszty konsumpcji paliwa dla statku napędzanego gazem mogą być niższe o około 45%. Tym samym wyższe koszty inwestycyjne związane z budową (przebudową) statków napędzanych LNG⁸ potencjalnie szybko mogą być pokryte przez oszczędności w konsumpcji paliwa. Potwierdzeniem korzyści ekonomicznych z zastosowania LNG do napędu statków jest wdrażanie tej technologii we flocie obsługującej australijskie porty, które nie są objęte nowymi, ostrymi normami zawartości siarki. Określenie realnej efektywności ekonomicznej wdrażania technologii do transportu morskiego wymagałoby jednak szczegółowej, indywidualnej oceny każdego z przypadków. Na uzyskane wyniki będą bowiem miały wpływ zarówno charakterystyki techniczno-eksploatacyjne statków, obszar ich żeglugi, ceny surowców na rynku, jak i ewentualne zmiany obciążeń fiskalnych nakładanych.

⁴ Należą tu porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

⁵ Jeżeli będą przemawiać za tym warunki techniczne i ekonomiczne.

⁶ www.bunkerindex.com (dostęp 22.09.2014).

⁷ Dane dla sierpnia 2014 r., www.ferc.gov/market-oversight/other-mkts/lng/other-lng-wld-pr-est.pdf (dostęp 22.09.2014).

⁸ Wskazuje się, że dodatkowy koszt budowy statku napędzanego LNG wynosi 345 EUR/1kW mocy silnika głównego. Należy jednak podkreślić, że przejście na paliwa destylowane (MGO) wymaga również dodatkowych nakładów szacowanych na 45 EUR/1kW mocy silnika głównego. Zob. *North European LNG Infrastructure Project*, DMA 2012. Appendix 3.

Rozwój floty morskiej wykorzystującej paliwo LNG na Bałtyku

Przedstawione wyżej przesłanki zastosowania LNG w żegludze morskiej mają odzwierciedlenie w procesach rozwoju floty morskiej. Historia LNG jako paliwa statkowego rozpoczęła się w 2001 roku, kiedy norweski armator Fjord1 wprowadził do eksploatacji pierwszy statek (inny niż statek do przewozu LNG) napędzany LNG (prom „Glutra”). Obecnie eksploatowanych jest na świecie 50 statków zasilanych LNG, a kolejne 66 jednostki zostały zamówione w stoczniach (tabela 2)⁹.

Tabela 2

Statki napędzane LNG (stan z lipca 2014) oraz portfel zamówień do 2018 roku

Typ statku	Operujące	Zamówienia	Razem
Car-Pax Ferry	22	8	30
PSV	12	14	26
Container	–	14	14
Tug	5	3	8
Ro-ro	–	7	7
Ro-Pax	3	4	7
Chemical tanker	1	4	5
General cargo	2	2	4
Patrol vessel	3	0	3
LEG Carrier	–	3	3
Gas carrier	–	2	2
Car Carrier	–	2	2
Harbour vessel	1	0	1
HSV	1	0	1
Product tanker	–	1	1
Bulk ship	–	1	1
Icebreaker	–	1	1
	50	66	116

Źródło: opracowanie własne na podstawie H. Mohn, *An overview of compliance strategy of ship-owners in the SECA area*, BPO Conference, Ronne 4.09.2014.

Można więc oczekiwać, że od 2018 roku flota statków napędzanych LNG będzie obejmować ponad 116 jednostek. Należy również wskazać na wysoką dynamikę wzrostu liczby zamówień, ponieważ w okresie kwiecień–lipiec 2014 portfel zwiększył się o dziesięć kolejnych statków wykorzystujących tego rodzaju

⁹ Stan na lipiec 2014 r. Zob. H. Mohn, *An overview of compliance strategy of ship-owners in the SECA area*, BPO Conference, Ronne 4.09.2014.

napęd. Wśród eksploatowanych obecnie jednostek napędzanych LNG największą grupę stanowią niewielkie promy pasażersko-samochodowe operujące głównie na norweskich fiordach. Jednocześnie tego rodzaju napęd stosuje się na statkach offshore (PSV), holownikach, statkach patrolowych oraz promach typu Ro-pax.

Nieco inaczej kształtuje się struktura portfela zamówień, w której dominują jednostki PSV (14) i kontenerowe (14), promy pasażersko-samochodowe (8) oraz statki ro-ro (7). Różnorodność portfela zamówień potwierdza uniwersalność technologii napędu LNG oraz szerokie możliwości jej stosowania niezależnie od typu czy wielkości jednostek pływających. Wśród armatorów operujących na Bałtyku statki napędzane LNG zostały zamówione m.in. przez armatorów: Scandlines, Fjord1, Containership oraz SamsøFærgeren. Dodatkowo można wskazać na innych przewoźników morskich planujących budowę statków zasilanych LNG, m.in. Polską Żeglugę Morską, Maersk Line¹⁰ czy CMA-CGM¹¹.

Działania programowe oraz inwestycyjne dotyczące terminali oraz stacji bunkrowych LNG na Bałtyku

Rozwój transportu morskiego wykorzystującego LNG jako paliwo statkowe oprócz odpowiedniej floty wymaga także dobrze rozwiniętej sieci terminali i stacji bunkrowych. Obecnie na Bałtyku działa tylko jeden terminal LNG (Nynäshamn w Szwecji), który oprócz zadań energetycznych (terminal importowy małej skali) stanowi źródło paliwa dla statku „Viking Grace”, pierwszej bałtyckiej dużej jednostki Ro-pax zasilanej LNG. Jednocześnie na etapie ukończenia są dwa kolejne duże projekty, w Świnoujściu i Kłajpedzie. W Polsce buduje się duży lądowy terminal importowy o łącznych możliwościach magazynowych wynoszących 320 tys. m³ LNG. Operator terminalu (Polskie LNG) analizuje również możliwość rozwoju jego funkcji eksportowej oraz bunkrowej. Z kolei w litewskim porcie Kłajpeda jest realizowany projekt terminalu importowego LNG opartego na technologii FSRU – Floating Storage and Regasification Unit¹². Statek – pływający terminal zbudowany w koreańskiej stoczni Hyundai Heavy Industries w Ulsan

¹⁰ *Maersk considers LNG as new fuel*, <http://shippingwatch.com/carriers/article6263287>. ece (dostęp 3.09.2014).

¹¹ *CMA CGM, Daewoo To Develop LNG-Powered Container Ship*, <http://shipandbunker.com/news/world/261288-cma-cgm-daewoo-to-develop-lng-powered-container-ship> (dostęp 3.09.2014).

¹² Jednostka FSRU jest to zakotwiczony tankowiec przystosowany do przyjęcia gazu i wyposażony w pokładowy system do regazyfikacji.

– ma pojemność 170 tys. m³ LNG, co pozwoli na dostarczenie 2–3 mld m³ gazu rocznie.

Tabela 3

Działania portów bałtyckich w kierunku rozwoju terminali bunkrowych LNG

Lp.	Port	Działania
1	Aarhus	Studium wykonalności oraz przygotowanie projektu koncepcyjnego Uzyskanie pozwolenia na budowę
2	Göteborg	List intencyjny Swedegas–Vopak Analizy rynkowe oraz uzyskanie pozwoleń
3	Helsingborg	Badanie potencjału rynkowego dla LNG Studia lokalizacyjne Projekt koncepcyjny statku bunkrowego LNG
4	Helsinki	Studium wykonalności
5	Hirtshals	Porozumienie Port Hirtshals–Gasnor Umowa na budowę terminalu z Liquiline
6	Kłajpeda	Projekt technologiczny terminalu bunkrowego Studium lokalizacji oraz raport oceny ryzyka Pozwolenia środowiskowe
7	Kopenhaga –Malmö	Mapowanie aktywności armatorów oraz ocena popytu na paliwo LNG Studia lokalizacyjne oraz badania rynkowe kosztów realizacji projektu
8	Risavika	Stacja bunkrowa LNG Skangass
9	Rostok	Pozwolenia dla operacji bunkrowania LNG Projekt techniczny stacji bunkrowej w porcie
10	Sundsvall	Projekt techniczny nabrzeża terminalu LNG konceptcja rozwoju infrastruktury LNG
11	Sztokholm	Studium wykonalności Instrukcji bezpieczeństwa dla operacji <i>ship-to-ship</i>
12	Tallin	Studium wykonalności Dokumentacja przetargowa Ocena Oddziaływania na Środowisko
13	Trelleborg	Projekt nabrzeża dla terminalu LNG Kompleksowy projekt techniczny magazynu LNG wraz z wyposażeniem bunkrowym
14	Turku	List intencyjny: Port Turku–Gasum Plan bunkrowania LNG w porcie Instrukcja bezpieczeństwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie E. Arolski, *LNG in Baltic Sea Ports II*, BPO Conference, Ronne, Denmark 5.09.2014; P.O. Jansson, E. Arolski, *LNG in the Baltic Sea Ports*, INEA meetings, Brussels 9.07.2014; *Skangass builds LNG bunkering solution*, www.skangass.com/index.cfm?id=408969 (dostęp 22.09.2014); *Fjord Line to have an LNG terminal in Hirtshals*, www.baltictransportjournal.com/denmark/fjord-line-to-have-an-lng-terminal-in-hirtshals,1677.html (dostęp 22.09.2014).

Zaawansowane plany budowy terminali importowych LNG można znaleźć również w Szwecji, Finlandii, Estonii czy Łotwie. W większości przypadków są to niewielkie terminale importowe (pojemność zbiorników wynosząca około 30 tys. m³ LNG) budowane dla potrzeb regionalnego przemysłu i społeczeństwa, a jednocześnie mogące dystrybuować paliwo dla przewoźników morskich. Szwedzkimi projektami budowy terminali LNG małej skali są przedsięwzięcia planowane w Lysekil, Gävle i Sundsvall. Podobne projekty planuje się w Finlandii, gdzie zamierza się wybudować kilka terminali importowych LNG. Wśród lokalizacji wskazuje się porty: Pori (Tahkoluoto), Inkoo, Rauma oraz Tornio. Warto dodać, że fiński rząd postanowił wesprzeć proces rozwoju sieci małych terminali LNG, co oznacza dofinansowanie na poziomie 20–30% całości inwestycji obejmującej planowanie i budowę oraz zakupy urządzeń magazynowych i przeladunkowych. Dofinansowanie terminali w portach Pori, Rauma i Tornio wyniesie 65,2 mln EUR¹³. Przesłanki oraz możliwości budowy importowych terminali LNG są rozważane także w innych państwach bałtyckich.

W Estonii są analizowane dwa projekty: pierwszy w porcie Mugga, inicjowany przez LNG Holding BV oraz zarząd portu Tallin; drugi w porcie Paldiski, planowany przez Balti Gaas. Zasadność budowy terminalu LNG jest również badana przez spółkę energetyczną Latvenergo JSC na Łotwie, gdzie jako najlepszą lokalizację wskazuje się port w Rydze¹⁴. Oprócz terminali importowych służących dywersyfikacji źródeł energii dla całego kraju lub regionu kraje bałtyckie planują także budować infrastrukturę na potrzeby zaopatrywania statków w paliwo LNG. Wśród terminali bunkrowych planowanych do budowy w obszarze Morza Bałtyckiego można wskazać następujące lokalizacje: Göteborg, Turku, Aarhus, Kopenhaga–Malmö, Helsingborg, Helsinki, Sztokholm, Tallin, Turku, Trelleborg, Sundsvall, Rostok, Kłajpeda, Hirtshals, Risavika. Każdy z przedstawionych projektów jest na innym etapie planowania, co przedstawiono w tabeli 3, w której zawarto działania realizowane i planowane w każdej z lokalizacji.

Należy podkreślić, że dla większości ze wskazanych projektów przewiduje się (lub analizuje) więcej funkcji niż tylko funkcja bunkrowa. Obecnie wydaje się mało prawdopodobne, aby terminale mogły służyć tylko transportowi morskiemu, dlatego poszukuje się innych sposobów zagospodarowania ich potencjału.

¹³ *The Ministry of Employment and the Economy granted EUR 65.2 million in three new LNG terminals*, www.tem.fi/en/energy/press_releases_energy?89521_m=116057 (dostęp 22.09.2014).

¹⁴ *Riga – geographically and economically the most favourable place for LNG terminal construction*, www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=41270 (dostęp 13.09.2014).

Wsparcie UE dla rozwoju napędu LNG w żegludzie morskiej

Wykorzystanie LNG jako paliwa w transporcie stanowi jeden z ważnych kierunków rozwoju współczesnej polityki transportowej Unii Europejskiej, dlatego prowadzi się działania mające na celu promocję oraz bezpośrednie wsparcie finansowe dla tego rozwiązania. Na taką potrzebę wskazuje najważniejszy unijny dokument transportowy: *Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹⁵. Ważnym priorytetem jest tutaj bowiem „ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40% (a w miarę możliwości o 50%) do 2050 roku”. Jednym z proponowanych rozwiązań jest wdrożenie nowej, ulepszonej technologii i lepszych, bardziej ekologicznych paliw, które mogłyby przyczynić się do ogólnego zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, a także siarki i azotu. Ważnym wskazaniem występującym w dokumencie jest również konieczność zapewnienia dostępu do ekologicznych paliw alternatywnych poprzez budowę sieci uzupełniania paliwa.

Kwestia rozwoju infrastruktury dla dystrybucji paliw alternatywnych stanowi ponadto element programu rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)¹⁶. Wśród priorytetów programu dotyczących rozwoju infrastruktury morskiej (art. 23) jako jeden z punktów wskazano: „wprowadzenie nowych technologii i innowacji na rzecz promocji paliw alternatywnych takich jak LNG i efektywnego energetyczne transportu morskiego”.

Innym sposobem wsparcia dla rozwoju technologii LNG wykorzystywanej w transporcie morskim jest współfinansowanie projektów rozwojowych. Wśród tego rodzaju projektów, dofinansowanych środkami TEN-T można wymienić:

- *LNG infrastructure of filling stations and deployment in ships* (2010-EU-21112-S),
- *LNG in the Baltic Sea Ports* (2011-EU-21005-S),
- *COSTA* (2011-EU-21007-S),
- *LNG Rotterdam Gothenburg* (2012-EU-21003-P),
- *SEAGAS* (2012-EU-21006-S),
- *LNG Bunkering Infrastructure Solution and Pilot actions for Ships operating on the Motorways of the Sea* (2012-EU-21009-M),

¹⁵ COM (2011) 144 Final, Bruksela 2011.

¹⁶ Zob. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającej decyzję nr 661/2010/UE, DzU UE L 348/1, 20.12.2013.

- *Channel LNG* (2013-EU-21006-S),
- *LNG in the Baltic Sea Ports II* (2013-EU-21007-S),
- *Study in the form of a Pilot Action for a small scale LNG bunkering network for the European Emission Control Area* (2013-EU-21011-S),
- *Pilot Implementation of a LNG-Propulsion System on a MoS Test Track in the Environmental Model Region „Wadden Sea”* (2013-EU-21018-S),
- *COSTA II East – Poseidon Med* (2013-EU-21019-S).

Wskazane wyżej projekty były (oraz będą) finansowane z funduszy pochodzących z poprzedniej perspektywy finansowej UE (2007–2013). W okresie 2014–2020 podstawowym narzędziem finansowania działań w tym zakresie będzie program „Łącząc Europę” (CEF – *Connecting Europe Facility*)¹⁷. Zgodnie z założeniami wsparcie programu ukierunkuje się na projekty transportowe stanowiące element sieci bazowej i na działania tzw. wspólnego zainteresowania (*common interest*), co obejmuje rozwój systemów zarządzania ruchem (SESAR, ITS, VTIMS, RIS, ERTMS). Szczególny nacisk położy się na przyjazne środowisku gałęzie transportu, w szczególności transport kolejowy, wodny śródlądowy i morski. W przypadku portów morskich i transportu morskiego szczególnie ważnym obszarem jest rozwój autostrad morskich (Motorways of the Seas – MoS). Całkowity budżet na lata 2014–2020 dotyczący tej części programu wynosi 250 mln euro. Działania MoS obejmują inwestycje w połączenia bliskiego zasięgu, infrastrukturę, urządzenia i wyposażenie portów, jak również upraszczanie formalności i procedur administracyjnych dla żeglugi morskiej pomiędzy państwami członkowskimi UE. Ważnym obszarem wsparcia będą także projekty ukierunkowane na poprawę efektywności środowiskowej transportu morskiego, zwłaszcza jego dostosowanie do wymogów dyrektywy siarkowej. W efekcie można wskazać obszary dotyczące rozwoju technologii LNG w przewozach morskich, czyli będą wspierane działania mające na celu:

- upowszechnienie paliw alternatywnych oraz technologii ograniczających emisję,
- realizację studiów oraz działań odnoszących się do rozwoju infrastruktury i punktów dystrybucji dla paliw alternatywnych (m.in. LNG),

¹⁷ Podstawowe cele oraz priorytety programu CEF, a także zasady jego wykorzystania zostały zdefiniowane w 2013 r. w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, DzU UE L 348/129, 20.12.2013.

- przebudowę oraz budowę statków wyposażonych w systemy i urządzenia ograniczające emisję (w tym wyposażenie w napęd LNG).

Można więc przyjąć, że w procesie wdrażania rozwiązań technologicznych napędu LNG do transportu morskiego wykorzysta się szerokie wsparcie ze strony Unii Europejskiej, co istotne – wsparcie to dotyczy zarówno prac studialno-koncepcyjnych, jak i realnych inwestycji w infrastrukturę bunkrową czy wyposażenie statków. Szczególnie korzystne warunki wsparcia dotyczą państw kohezyjnych (m.in. Polski), które mogą korzystać z 85% dofinansowania kosztów kwalifikowalnych projektów.

Zakończenie

Technologia napędu statków morskich paliwem LNG jest obecnie w fazie szerokiego wdrażania i dotyczy zarówno floty, jak również sieci stacji bunkrowych. Wydaje się, że przełomowym dla tego procesu będzie 2015 rok, kiedy zaczną obowiązywać nowe, ostre normy środowiskowe na Morzu Bałtyckim. Potwierdzają to znaczące przyrosty liczby zamówień na statki napędzane LNG, jak również kolejne projekty budowy terminali LNG w bałtyckich portach. Wykorzystanie LNG do napędu statków i innych środków transportu odznacza się bowiem dwiema poważnymi zaletami: niesie za sobą znaczącą redukcję emisji zanieczyszczeń do atmosfery, a jednocześnie umożliwia uzyskanie oszczędności w kosztach konsumpcji paliwa. Tym samym takie rozwiązanie stanowi nie tylko atrakcyjne hasło polityczne, lecz także ciekawą alternatywę dla praktyki gospodarczej.

Bibliografia

- Arolski E., *LNG in Baltic Sea Ports II*, BPO Conference, Ronne, Denmark 5.09.2014.
- CMA CGM, *Daewoo To Develop LNG-Powered Container Ship*, <http://shipandbunker.com/news/world/261288-cma-cgm-daewoo-to-develop-lng-powered-container-ship>.
- CO₂ & Ship Transport emission Abatement by LNG*, Valencia Port Foundation, Valencia 20.02.2014.
- Costs and Benefits of LNG as Ship Fuel for Container Vessels*, MAN Diesel & Turbo 2011.

- Fjord Line to have an LNG terminal in Hirtshals*, www.baltictransportjournal.com/denmark/fjord-line-to-have-an-lng-terminal-in-hirtshals,1677.html.
- Haram H.K., *LNG in Europe?* ShortSea Shipping NORWAY, www.academia.edu.
- Jansson P.O., Arolski E., *LNG in the Baltic Sea Ports*, INEA meetings, Brussels 9.07.2014.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: *Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych*, COM (2013) 17 Final.
- Maersk considers LNG as new fuel*, <http://shippingwatch.com/carriers/article6263287.ece>.
- Mohn H., *An overview of compliance strategy of ship-owners in the SECA area*, BPO Conference, Ronne 4.09.2014.
- North European LNG Infrastructure Project. Appendix 2*, Danish Maritime Authority, March 2012, TEN-T Project, 2010-EU-21112-S.
- Riga – geographically and economically the most favorable place for LNG terminal construction*, www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=41270.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającej decyzję nr 661/2010/UE, DzU UE L 348/1, 20.12.2013.
- Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, DzU UE L 348/129, 20.12.2013.
- Second IMO GHG Study 2009*, IMO 2009.
- Skangass builds LNG bunkering solution*, www.skangass.com/index.cfm?id=408969.
- The Ministry of Employment and the Economy granted EUR 65.2 million in three new LNG terminals*, www.tem.fi/en/energy/press_releases_energy?89521_m=116057.
- www.bunkerindex.com.
- www.ferc.gov/market-oversight/othr-mkts/lng/othr-lng-wld-pr-est.pdf.

**LNG AS A MARINE FUEL ON THE BALTIC SEA
– APPLICATION, DEVELOPMENT AND FORMS OF SUPPORT**

Summary

The one of the leading priority of the European Union transport policy is a reduction of the external costs of transport. Implementation of the sulphur directive is an example of practical implementation of that priority. Thanks that, a significant reduction of the emissions into atmosphere of sulfur oxides should be achieved. The following technological solutions capable of meeting the directive's requirements can be pointed out: the use of distillate fuels with reduced sulfur content, introduction of the cleaning systems for exhaust gases (scrubbers) or the implementation of the alternative fuels, including LNG. The LNG is particularly attractive solution because it allows to get the required drop in emissions and similarly to obtain the costs savings in bunkering, especially in the long term. The activity aimed at the improvement of the transport fleet as well as the development of the network of LNG bunkering station has been observed in recent times. Importantly, these initiatives have a broad support from the European Union, therefore further steps towards the implementation of LNG as a marine fuel in the Baltic can be expected. A breakthrough for this process will be year 2015. This is confirmed by a significant increases in the number of orders for ships powered by LNG, as well as new projects of LNG terminals and bunkering stations in the Baltic ports. It could be stated, that "the LNG as the marine fuel" it is not only an attractive political slogan, but also an interesting alternative for the market players.

Keywords: shipping, LNG terminals and bunkering stations, Baltic Sea

Translated by Maciej Matczak

Barbara Pawłowska¹**ANALIZA CZYNNIKÓW KSZTAŁTUJĄCYCH
POPYT NA USŁUGI TRANSPORTOWE
W UNII EUROPEJSKIEJ****Streszczenie**

Cechą współczesności jest niezwykła wręcz dynamika życia społeczno-gospodarczego, generowana szybkim rozwojem nauki, techniki i technologii. Ma to odbicie w zachowaniach przestrzennych ludzi i podmiotów gospodarczych. Zmiany w strukturze i wolumenie przewozów w Unii Europejskiej są uwarunkowane potrzebami transportowymi społeczeństw. Ocena teraźniejszych i projekcja przyszłych zachowań transportowych jest warunkiem tworzenia sprawnego i efektywnego systemu transportowego. Celem artykułu jest przedstawienie czynników mających decydujący wpływ na kształtowanie popytu na usługi transportowe w UE. Analiza zachowań transportowych Europejczyków pozwala na zobrazowanie aktualnych słabości sektora transportu w odniesieniu do stopnia wypełnienia potrzeb i stanowi punkt wyjścia do prognozowania przyszłych potrzeb transportowych. Artykuł powstał na bazie wyników badań przeprowadzonych w ramach pracy habilitacyjnej autorki oraz projektu ORIGAMI (Optimal Regulation and Infrastructure for Ground, Air and Maritime Interfaces) realizowanego w ramach 7 Programu Ramowego UE.

Słowa kluczowe: zrównoważony transport, popyt transportowy, zmiany demograficzne, ceny ropy naftowej, urbanizacja

¹ dr hab. Barbara Pawłowska – Katedra Badań Porównawczych Systemów Transportowych, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego, e-mail: bpawlowska@ug.edu.pl.

Wstęp

Rozwój społeczno-gospodarczy nierozzerwalnie wiąże się z ciągłością procesu przemian, czyli z nieustannym ruchem i związanymi z tym wzajemnymi oddziaływaniami zjawisk zachodzących w otaczającej rzeczywistości. Niezwykle istotne w tym procesie są stabilne podstawy, które wytyczają kierunki tego rozwoju. Można mówić tu zarówno o podstawach prawnych, instytucjonalnych, technologicznych, organizacyjnych, jak i postawach etycznych i świadomości społecznej, które kształtują zachowania podmiotów tego rozwoju.

Transport jest jednym z głównych czynników umożliwiających funkcjonowanie i rozwój współczesnej gospodarki i społeczeństwa. Rola transportu wynika stąd, że jest jednym z podstawowych elementów wpływających na konkurencyjność gospodarki jako dominujące ogniwo procesów logistycznych. Jednocześnie transport jest wyznacznikiem jakości życia społeczeństwa, dzięki takim parametrom, jak dostępność, niezawodność czy bezpieczeństwo. Oceniając znaczenie transportu w życiu społeczno-gospodarczym, nie można nie dostrzegać również negatywnych aspektów działalności transportowej (efektów zewnętrznych). Kierunki rozwoju sektora transportu determinują przyszłe potrzeby w zakresie zapewnienia dostępności transportowej, redukcji uciążliwości ekologicznej transportu czy optymalizacji siatki połączeń. Stąd istotne jest, aby dalszy rozwój transportu odbywał się według zasad zrównoważonego rozwoju. Idea zrównoważonego rozwoju jest wizją postępu łączącego rozwój gospodarczy, ochronę środowiska i sprawiedliwość społeczną, w efekcie czego podnosi się jakość życia obecnych oraz przyszłych pokoleń. Jej realizacji powinny służyć zarówno polityka, jak i praktyka wdrażania na wszystkich poziomach organizacji ludzkiej działalności.

Celem artykułu jest analiza czynników mających decydujący wpływ na kształtowanie popytu na usługi transportowe w UE. Analiza zachowań transportowych Europejczyków pozwala zidentyfikować aktualne słabości sektora transportu w odniesieniu do stopnia wypełnienia potrzeb i stanowi punkt wyjścia do prognozowania przyszłych potrzeb transportowych. Artykuł powstał na bazie wyników badań przeprowadzonych w ramach pracy habilitacyjnej oraz projektu ORIGAMI (*Optimal Regulation and Infrastructure for Ground, Air and Maritime Interfaces*) realizowanego w ramach 7 Programu Ramowego UE.

Identyfikacja czynników kształtujących popyt transportowy

Transport jest elementem wspomagającym rozwój pozostałych sfer gospodarki oraz życia społecznego. Sektor ten jest kluczowym czynnikiem nowoczesnej gospodarki². Istnieje jednak stała sprzeczność między społeczeństwem, które wymaga coraz większej mobilności, a opinią publiczną, która staje się coraz mniej tolerancyjna wobec negatywnych skutków zbyt szybko rozwijającego się transportu. Ponieważ popyt na transport stale rośnie, odpowiedź nie może polegać po prostu na budowaniu nowej infrastruktury i otwieraniu rynków. System transportowy wymaga optymalizacji, żeby spełnić wymagania wynikające z rozszerzenia i zrównoważonego rozwoju³. Sedno oczekiwań ekonomicznych i społecznych tkwi w żądaniu, by nowoczesny system transportowy realizował potrzeby w zakresie mobilności osób i rzeczy w sposób efektywny ekonomicznie i maksymalnie bezpieczny.

Konieczne jest więc wieloaspektowe planowanie w transporcie. Powinno być oparte na zapewnieniu stabilnej równowagi pomiędzy popytem i podażą, zarówno jeśli chodzi o infrastrukturę transportową, jak i usługi transportowe. Pierwszym etapem w procesie planistycznym jest identyfikacja czynników wpływających na zapotrzebowanie na przemieszczenie. Historycznie popyt na transport był badany przez umieszczenie sektora transportowego w centrum analizy oraz poszukiwanie zmiennych objaśniających obserwowane zmiany, w wielkości i strukturze przewozów. Należy jednak zauważyć, że główne czynniki kształtujące popyt na usługi transportowe i mobilność jako taką uwarunkowane są decyzjami leżącymi wewnątrz sektora, jak również poza nim. Tak więc z całą pewnością można przyjąć, że relacje zachodzące w rozwoju transportu mają charakter dwojaki. Są to współzależności wewnętrzne (zachodzące w ramach systemu transportowego, głównie strona podażowa) oraz zewnętrzne (pozatransportowe). Dlatego analiza trendów występujących w sektorach, w których powstaje potrzeba wywołująca popyt na transport, jest konieczna w celu zrozumienia głównych czynników kształtujących wielkości i strukturę popytu transportowego⁴.

² J. Łacny, W. Zalewski, *Telematics as an Instrument for improving effectitiveness and safety of transport*, w: *Innovative Perspective of Transport and Logistics*, ed. J. Burnewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009, s. 169.

³ B. Pawłowska, *Zrównoważony transport – mit czy rzeczywistość?*, w: *Zrównoważony rozwój regionów uprzemysłowionych*, t. 2, red. E. Lorek, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009, s. 265.

⁴ R. Vickerman, J. Monnet, *Freight traffic*, w: *Managing the Fundamental Drivers of Transport Demand*, ECMT, Paris 2003, s. 19–20.

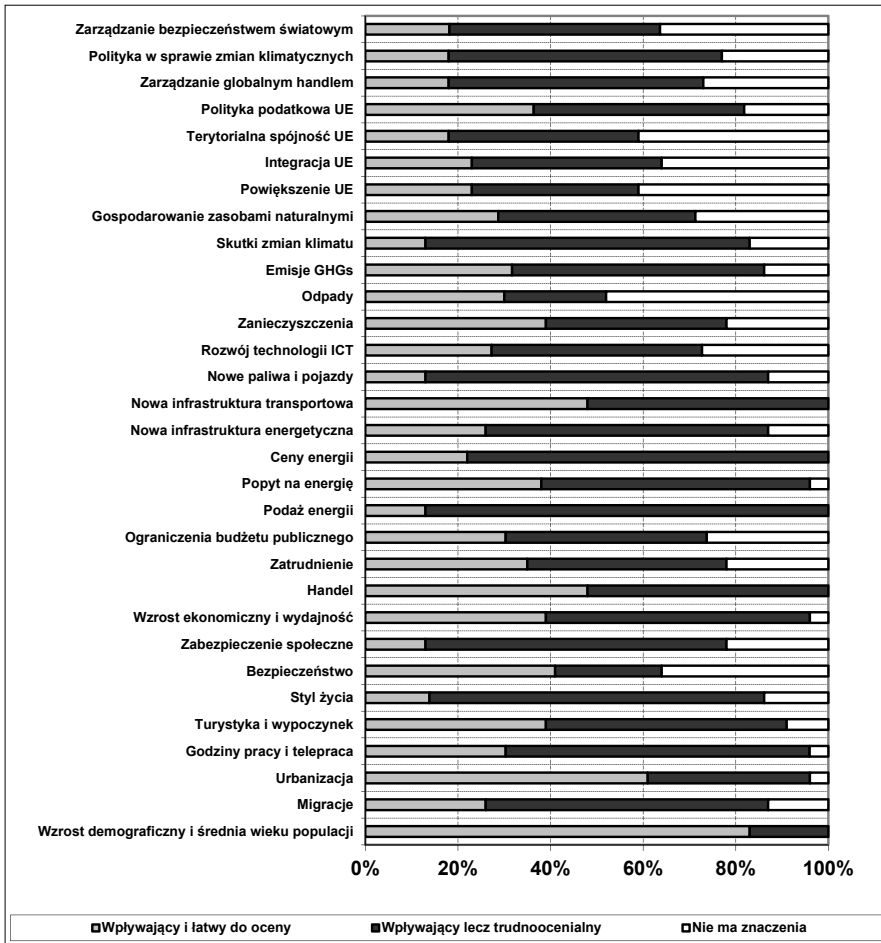
Determinanty kształtujące popyt na transport można podzielić z metodologicznego punktu widzenia na trzy grupy⁵:

- a) czynniki zewnętrzne wobec sektora transportowego, które mają bezpośredni wpływ na popyt na usługi transportowe; do nich należy zaliczyć pięć kategorii: energię, gospodarkę, zmiany demograficzne, zmiany technologiczne (a w szczególności zmiany w technologiach ICT) oraz zmiany społeczne;
- b) czynniki wewnętrzne: determinanty mające charakter wewnętrzny w stosunku do sektora transportowego; zaliczyć tu można zmiany w wyposażeniu infrastrukturalnym, w technologiach stosowanych w pojazdach, paliwie czy obiektach infrastruktury, a czynniki można określić jako ekonomiczną strukturę systemu transportowego, tj. elementy strony podaży;
- c) czynniki instytucjonalne, czyli zagadnienia związane ze sferą tworzenia polityki rozwoju sektora czy warunków podejmowania decyzji gospodarczych w działalności transportowej określanej angielskim terminem *governance*.

Analiza czynników kształtujących popyt na usługi transportowe została dokonana na podstawie szerokiego przeglądu literatury oraz wyników projektów badawczych prowadzonych w ostatnich latach na temat kierunków rozwoju transportu prowadzonych w UE⁶. W ramach projektu UE TRANSvision przeprowadzono badanie DELPHI. Na podstawie wyników tego badania sklasyfikowano główne czynniki kształtujące wielkość i strukturę popytu transportowego. Na rysunku 1 przedstawiono ocenę głównych czynników decydujących o popycie na usługi transportowe.

⁵ B. Pawłowska, *Challenges for implementation of sustainable transport development in global economy*, w: *Globalizácia a jej sociálno-ekonomické dôsledky '09*, elektronický zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie: 29.09–1.10.2009, Rajecké Teplice, Slovenská Republika [dokument elektroniczny na CD].

⁶ M.S. Petersen i in., *Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 year Horizon*, TRANSvisions Final report, funded by DG TREN, Copenhagen 2009, N. Hill i in., *Developing a better understanding of the secondary impacts and key sensitivities for the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050*, draft final report Contract between European Commission Directorate-General Climate Action and AEA Technology.



Rysunek 1. Wyniki badania DELPHI na temat determinant popytu na transport i scenariuszy jego rozwoju przeprowadzone w ramach projektu TRANSvision

Źródło: www.isis-it.net/survey4/Login.asp (dostęp 26.09.2014).

Jak wynika z przeprowadzonego badania, można bez problemu zidentyfikować wpływ części czynników na popyt transportowy, podając jednocześnie, w jaki sposób i w jakim stopniu dany element wpływa na rozmiary zapotrzebowania na usługi transportowe. Natomiast w przypadku wielu z nich wzajemne relacje i interakcje znacznie utrudniają lub niekiedy uniemożliwiają identyfikację takich zależności. Nie oznacza to jednak, że dany czynnik nie oddziałuje w sposób pośredni na badane zjawisko.

Według ekspertów największą (ponad 80%) identyfikowalność mają zmiany demograficzne i charakterystyka społeczeństwa pod względem wieku. Również wysoką (61%) łatwość w przypisaniu wpływu otrzymał poziom urbanizacji i został zidentyfikowany jako jeden z najważniejszych elementów warunkujących rozwój w sektorze transportu. Inwestycje w infrastrukturę transportową i kierunku wymiany międzynarodowej jako czynniki popytu transportowego uzyskały 48%. Najmniej określony wpływ na popyt transportowy przypisano takim czynnikom, jak styl życia, skutki zmian klimatycznych czy nowe technologie w paliwach i pojazdach. Nie oznacza to oczywiście, że ten wpływ jest nieistotny, a raczej, że istnieją trudności w zmierzeniu lub precyzyjnym zidentyfikowaniu tego wpływu.

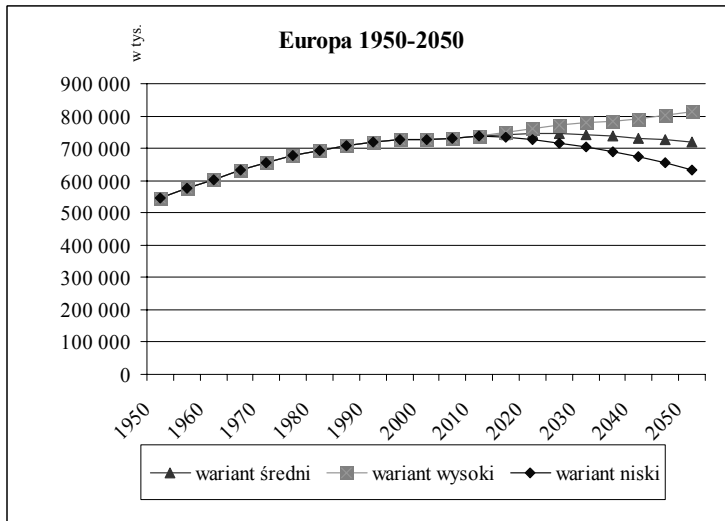
Z uwagi na ograniczenia objętości artykułu autorka zdecydowała poświęcić więcej uwagi trzem najczęściej wskazywanym jako kluczowe czynnikom kształtującym popyt na usługi transportowe: zmianom demograficznym, procesowi urbanizacji i cenom ropy naftowej.

Czynnik demograficzny jako determinanta popytu transportowego

Na wstępie należy zaznaczyć, że wpływ cech demograficznych na aktywność transportu jest bardzo złożony i wielopłaszczyznowy. Wzrost wielkości populacji jest już sam w sobie czynnikiem powodującym wzrost mobilności społeczeństwa w stopniu proporcjonalnym. Przekłada się na zwiększenie liczby gospodarstw domowych, a ich lokalizacja może wpływać na wielkość i średnią długość wykonywanych podróży. Inne powiązania tych zmiennych wynikają z niezwykle istotnych zmian demograficznych w zakresie wieku społeczeństwa oraz rosnącej liczby imigrantów spoza Europy napływających do wielu europejskich krajów. Również zmniejszanie się wielkości gospodarstw domowych i postępujący proces urbanizacji mają istotny wpływ na mobilność społeczeństwa.

Według prognoz ONZ na wielkość i strukturę współczesnej populacji w krajach rozwiniętych decydujący wpływ mają dwa elementy: obniżający się wskaźnik przyrostu naturalnego i wzrastający wskaźnik spodziewanej w momencie narodzin długości życia⁷. Na rysunku 2 przedstawiono tendencje wzrostu liczby ludności w Europie według trzech wariantów.

⁷ C. Sessa i in., *Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon, Task 1: Qualitative Analysis*, Funded by the DG TREN, Rome 2009, s. 56.



Rysunek 2. Prognozy demograficzne dla Europy w latach 1950–2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie World Population Prospects: The 2010 Revision, Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, <http://esa.un.org/unpd/wpp/index.htm> (dostęp 25.09.2014).

Zgodnie z prognozami ONZ ludność świata w 2050 roku osiągnie liczbę 9,1 mld w średnim wariantcie, ze średniorocznym przyrostem na poziomie 34 mln osób w 2050 roku. Analizując strukturę społeczeństwa Europy w badanych okresie, można przypuszczać, że wystąpią tu znaczące zmiany. Podniesie się spodziewany wiek w momencie narodzin, co spowoduje podniesienie średniego wieku społeczeństwa w krajach europejskich. Tendencja ta zostanie jednocześnie pogłębiona przez spadek liczby urodzeń w poszczególnych krajach. Zgodnie z prognozami ONZ w 2050 roku około 30% populacji Europy osiągnie wiek ponad 64 lata. Dla porównania – w 1950 roku ta część społeczeństwa stanowiła zaledwie 7%. Oznacza to drastyczne zmniejszenie się produktywnej części społeczeństwa, czyli osób w wieku 19–64 lat. Tę tendencję dodatkowo pogarsza duży spadek liczebności w przedziale wiekowym 0–18 lat. Ma to niezwykle istotne konsekwencje dla wzrostu średniego wieku społeczeństwa.

Prognozuje się utrzymanie tendencji wzrostu średniego wieku i w latach 2045–2050 wskaźnik ten osiągnie poziom 82 lata. Konsekwencją takiej sytuacji jest wzrost liczby ludności powyżej 60. roku życia z 672 mln do 1,9 mld w 2050

roku. W tabeli 1 przedstawiono strukturę mieszkańców Unii Europejskiej według wieku w latach 2005–2050.

Tabela 1

Struktura wiekowa społeczeństwa Europy (EU-27) w latach 2005–2050

Wyszczególnienie		2005			2050		
		0–14	15–64	65+	0–14	15–64	65+
EU-15	wariant niski	0,16	0,67	0,17	0,11	0,56	0,33
	wariant średni	0,16	0,67	0,17	0,15	0,56	0,29
	wariant wysoki	0,16	0,67	0,17	0,19	0,56	0,25
EU-10 NMS	wariant niski	0,16	0,70	0,14	0,08	0,56	0,35
	wariant średni	0,16	0,70	0,14	0,13	0,57	0,30
	wariant wysoki	0,16	0,70	0,14	0,19	0,56	0,25
EU-25	wariant niski	0,16	0,67	0,17	0,10	0,56	0,33
	wariant średni	0,16	0,67	0,17	0,15	0,56	0,29
	wariant wysoki	0,16	0,67	0,17	0,19	0,56	0,25

Źródło: opracowanie własne na podstawie World Population Prospects... (dostęp 25.09.2014).

Z analizy tabeli 1 wynika, że we wszystkich wariantach obserwowany jest spadek udziału osób zawodowo czynnych: odpowiednio w UE-15 z 67% do 56%, natomiast wzrost w zależności od wariantu osób starszych powyżej 65. roku życia pomiędzy 33% a 25%. Podobne tendencje można zaobserwować w nowych krajach członkowskich, przy czym tam występuje jeszcze jedna bardzo niekorzystna cecha, a mianowicie obniżenie się udziału osób w wieku 0–14 lat, co dodatkowo przyspieszy proces starzenia się społeczeństw tych krajów. Należy zastanowić się, jakie konsekwencje niosą obserwowane zjawiska dla popytu na transport. Wiadomo, że osoby starsze podróżują mniej niż ludzie młodzi, jednak należy założyć, że obecne pokolenie będzie bardziej mobilne niż wcześniejsze z uwagi na wyższy wskaźnik średniej długości życia, lepszą kondycję fizyczną czy zmiany stylu i lepsze warunki życia. Również poziom edukacji, lepsza znajomość języków obcych czy wyższe dochody gospodarstw domowych przyczyniają się do innych form spędzania wolnego czasu, niż obowiązywały w poprzednich pokoleniach.

Należy również liczyć się z obniżeniem liczby podróży biznesowych i dojazdów do pracy. Obserwuje się wysiłki wielu krajów nad podniesieniem wieku emerytalnego i wydłużeniu okresu aktywności zawodowej. Można więc przypuszczać, że popyt transportowy w segmencie codziennych dojazdów ulegnie zmianie, ale nie w sensie ilościowym, lecz raczej jakościowym. Większa liczba starszych pracowników pojawi się na rynku zarówno w transporcie publicznym, jak i jako kierowców samochodów osobowych. Wpłynie to przede wszystkim na strukturę posiadaczy aut osobowych oraz na styl jazdy kierowców na drogach. Ludzie starsi preferują wolniejszy, ostrożniejszy styl jazdy, jednak czas reakcji u takich osób jest znacznie dłuższy niż u osób młodszych.

Innym niezwykle istotnym czynnikiem warunkującym popyt transportowy jest wielkość i struktura gospodarstw domowych. Z przedstawionych prognoz i dostępnych danych statystycznych wynika, że średnia wielkość gospodarstwa domowego w UE-27 w 2005 roku wynosiła 2,4 osoby, natomiast spodziewane jest zmniejszenie rozmiaru gospodarstwa domowego do 2,2 osoby w 2030 roku⁸. Będzie to miało konsekwencje w postaci zwiększenia liczby gospodarstw domowych. Prognozy mówią o wzroście między 2005 i 2030 rokiem na terenie obecnej UE o 28,9 mln gospodarstw⁹.

Również znaczącym czynnikiem popytotwórczym jest rozporządzalny dochód gospodarstwa domowego. Jego wielkość jest bezpośrednio związana z PKB *per capita* w danym kraju. Przewiduje się wzrost produktu krajowego *per capita* w okresie 2005–2030 średniorocznie o około 2–3%¹⁰. Należy podkreślić, że rozporządzalny dochód ma decydujący wpływ na strukturę i wielkość w danym społeczeństwie parku samochodów osobowych. Oczywiście gęstość zaludnienia i czynniki lokalizacyjne, jakość oferowanych na rynku usług transportu publicznego czy zatłoczenie na drogach również będą odgrywać istotną rolę w kreowaniu popytu na motoryzację indywidualną.

⁸ *EU Energy Trends to 2030*, European Commission Directorate-General for Energy in collaboration with Climate Action DG and Mobility and Transport DG, Brussels 2010, s. 54.

⁹ Opracowanie własne na podstawie *Global Urban Observatory databases (urban indicators, statistics and city profiles)*, UN, <http://ww2.unhabitat.org/programmes/guo/> (dostęp 6.03.2012).

¹⁰ G. de Jong, O. Van de Riet, *Drivers of Demand for Passenger Transport Worldwide*, ETC Proceedings, www.etcproceedings.org/paper/drivers-of-demand-for-passenger-transport-worldwide, s. 2 (dostęp 3.03.2012).

Wskaźnik urbanizacji jako czynnik popytotwórczy na usługi transportowe

Poziom urbanizacji jest kolejnym niezwykle istotnym czynnikiem kształtującym popyt na transport. W UE jest około pięciu tysięcy miast, które zamieszkuje od 5 do 50 tysięcy osób oraz prawie tysiąc miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tysięcy, w tym 32 miasta mają ponad milion mieszkańców. Wskaźnik urbanizacji w 2009 roku wyniósł 73% i systematycznie rośnie. W krajach UE-15 odsetek ten był o prawie 2% wyższy niż dla UE-25, natomiast w NMS poziom ten wyniósł 64%.

Prognozuje się, że do 2030 roku około 80% Europejczyków będzie mieszkać na terenach miejskich. Daje to średnioroczny wzrost na poziomie 0,3%¹¹. Miasta rozrastają się przestrzennie, odległości między nimi są coraz mniejsze, coraz więcej czasu z uwagi na zatory transportowe zajmuje dotarcie do nich i wyjechanie z nich. Ekspansja ta, powodowana przez zmieniający się styl życia i konsumpcji, występuje w całej Europie. Powszechnie nazywa się ją ekspansją miejską¹². Ostatnie badanie obejmujące całą Europę wykazuje stałą i szybką ekspansję przestrzenną miast: o ponad 5% w ciągu dekady. Rozprzestrzenianiu się osadnictwa często towarzyszy również przenoszenie poza centra miast działalności handlowej i usługowej. Taka lokalizacja wynika z dwóch tendencji widocznych we współczesnym handlu detalicznym, a mianowicie preferowaniu zakupów samoobsługowych i wysokich obniżek cen w sklepach dyskontowych oraz dużych powierzchni handlowych centrów handlowych, gdzie zlokalizowano w jednym miejscu wiele branż handlowych i usługowych, co staje się ulubionym miejscem spędzania wolnego czasu przez całe rodziny.

Inna cecha współczesnego rozwoju terenów zurbanizowanych warta jest odnotowania: w krajach Europy Zachodniej można zaobserwować przenoszenie lokalizacji aktywności gospodarczej na tereny podmiejskie, zwłaszcza w branżach nowoczesnej technologii (*High-Tech*). Wiąże się to z decentralizacją rynków pracy. Oderwanie działalności przedsiębiorstw od rynków surowców w tej branży powoduje, że na znaczeniu zyskują punkty przesiadkowe transportu osób,

¹¹ B. Pawłowska, *Nowoczesny system transportu miejskiego jako czynnik zrównoważonego rozwoju miast*, w: *Zrównoważony rozwój na poziomie lokalnym i regionalnym wyzwania dla miast i obszarów wiejskich*, red. M. Burchard-Dziubińska, A. Rzeńca, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2010, s. 114–115.

¹² Z *ekspansją miejską* mamy do czynienia wtedy, gdy wzrost powierzchni gruntu przeznaczanego na potrzeby miast jest wyższy niż wzrost liczby ludności na danym obszarze w danym czasie.

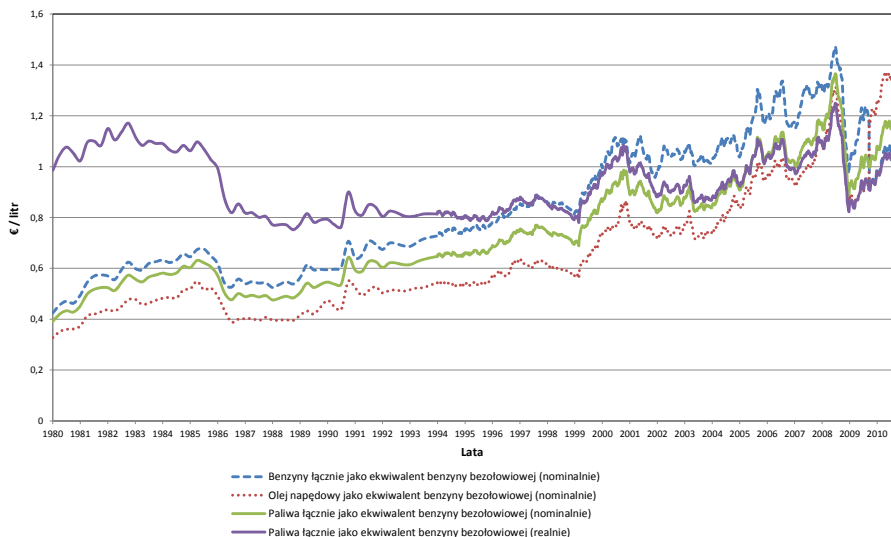
które gwarantują szybki i komfortowy dostęp do rynków regionalnych oraz międzynarodowych.

Z rozlewaniem się miast nierozzerwalnie wiąże się wzrost popytu na transport, zwłaszcza na codzienne przemieszczenie związane z dojazdami do miejsc pracy, nauki. Rośnie w związku z tym zależność społeczeństwa od samochodu osobowego, zarówno jeśli chodzi o wewnątrz-, jak i zewnątrzmetropolitalne podróże. Skutkiem takich zmian w lokalizacji jest również wydłużenie podróży w celach dojazdowych do i z pracy, jak również w pozostałych celach podróży, jak zakupy, aktywność kulturalna, sportowa czy utrzymanie kontaktów społecznych i rodzinnych¹³.

Czynnik energetyczny jako determinanta popytu na usługi transportowe

Wzajemne zależności wielkości popytu na transport oraz popytu na energię są niepodważalne. Ropa naftowa odgrywa istotną rolę w kierunkach rozwoju sektora transportowego. Jest przede wszystkim paliwem napędzających obecnie większość środków transportu. Ponadto stanowi główny składnik materiałów budowlanych używanych przy konstrukcji dróg i obiektów infrastrukturalnych. Dlatego niezwykle istotne jest, że wraz ze wzrostem cen ropy naftowej obserwowanym na rynkach światowych użytkownicy transportu i władze państwowe różnych szczebli muszą się liczyć ze wzrostem kosztów transportu, cen usług transportu publicznego oraz kosztów budowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury transportowej. Jak dowodzą prowadzone badanie w zakresie kształtowania się cen paliw, stanowią one istotny czynnik kształtujący rozmiar i kierunki rozwoju transportu. Na rysunku 3 przedstawiono ceny paliw w okresie 1980–2011.

¹³ *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, Europejska Agencja Środowiska, Kopenhaga 2006, Raport EEA nr 10/2006, s. 23.



Rysunek 3. Ceny paliw w transporcie (zawierające podatki) w Unii Europejskiej

* Cena nominalna jest to cena nieskorygowana o wskaźnik inflacji.

** Cena realna jest ceną skorygowaną o wskaźnik inflacji rokiem bazowym jest 2005.

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/road-transport-fuel-prices-including (dostęp 13.03.2012).

Analizując rysunek 3, należy zauważyć stały wzrost cen paliw na rynku. Ceny te dodatkowo różnią się znacząco pomiędzy poszczególnymi krajami, co wpływa na koszty transportu. Szczególnie dotkliwy jest gwałtowny wzrost cen paliw w ostatnich latach, np. 26 września 2014 roku cena za baryłkę ropy naftowej typu Brent wynosiła 96,93 USD¹⁴. Świadczy to o dużym poziomie niepewności i ryzyka, jakie towarzyszy prognozom dotyczącym przyszłych cen paliw. Obserwowane wzrosty cen można sklasyfikować w dwie grupy. Pierwsza z nich dotyczy gwałtownych wzrostów cen spowodowanych różnego typu wydarzeniami zachodzącymi na świecie, natomiast druga grupa to okresowo utrzymujące się tendencje na rynku wynikające z sytuacji ekonomicznej czy politycznej na świecie. Prognozy przewidują dalszy wzrost cen. Jednak jak pokazuje doświadczenie, wiele z ostatnio przedstawionych prognoz już się nie potwierdziło. Po gwałtownym wzroście cen na przełomie 2012/2013 do poziomu blisko 125 USD za baryłkę obecnie obserwuje się niższy poziom cen.

¹⁴ www.bankier.pl/inwestowanie/profile/quote.html?symbol=ROPA&gclid=CK_D37fzg-8ECFdSWtAodVw8Ayw (dostęp 28.09.2014).

Ekonomiści są zgodni co do tego, że ceny ropy naftowej stanowią najważniejszy czynnik określający koszty w transporcie, zarówno działalności operacyjnej, jak i koszty infrastruktury niezbędne do jej prowadzenia. Należy podkreślić, że wysokie ceny paliw mają wpływ praktycznie na wszystkie sektory gospodarki i kształtują główne zmienne makroekonomiczne.

Analizując reakcje społeczeństwa i władz rządowych na wysokie ceny ropy naftowej pod kątem popytu transportowego, należy wyszczególnić dwie sytuacje. Pierwsza to gwałtowne wzrosty cen ropy określane jako *oil shocks*, a druga sytuacja mająca miejsce wtedy, gdy wysoki poziom cen utrzymuje się przez dłuższy okres, a prognozy tę tendencję tylko potwierdzają. W tabeli 2 przedstawiono tendencję i prognozę energochłonności transportu w latach 1990–2030.

Tabela 2

Energochłonność transportu w UE w okresie 1995–2030

Sektory gospodarki									% roczna stopa zmian			
	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	1990–2000	2000–2010	2010–2020	2020–2030
Przemysł (ilość energii/ wartość dodana sektora)	115,2	100,0	95,1	90,4	84,5	79,0	73,9	69,8	-2,3	-1,0	-1,3	-1,2
Gospodarstwa domowe (ilość energii/ dochód)	113,2	100,0	97,5	97,2	88,6	80,0	72,9	66,8	-1,3	-0,3	-1,8	-1,7
Sektor usług (ilość energii/ wartość dodana sektora)	117,0	100,0	99,4	95,3	87,5	79,4	72,4	66,1	-2,1	-0,5	-1,7	-1,7
Transport pasażerski (toe/mln paskm)	39,5	40,3	39,5	38,0	35,4	33,6	31,1	28,4	0,2	-0,6	-1,2	-1,5
Transport ładunków (toe/mln tkm)	48,8	46,3	46,5	46,1	45,8	44,3	42,6	40,3	-0,2	0,0	-0,4	-0,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z EU Energy Trends to 2030, European Commission Directorate-General for Energy in collaboration with Climate Action DG and Mobility and Transport DG, Brussels 2010, s. 67.

Prognozy dotyczące energii, w tym konsumpcji energii w transporcie, na podstawie których wyliczono poziom energochłonności transportu w UE-27, obliczono na podstawie szacunków opracowanych przy wykorzystaniu modelu PRIME. Jak pokazują dane zawarte w tabeli 2, do 2030 roku należy spodziewać się obniżenia energochłonności gospodarki. Średnioroczne tempo spadku w róż-

nych sektorach wygląda niejednakowo, najwyższy wskaźnik prognozy zakłada się dla przemysłu. W przypadku transportu w prognozie obliczono wskaźnik energochłonności oddzielnie dla transportu pasażerskiego i ładunków jako iloraz ilości konsumowanej energii do pracy przewozowej. Z obliczeń wynika, że po początkowym wzroście w latach dziewięćdziesiątych obserwuje się spadek wysokości tego wskaźnika od 39,5 toe/mln paskm w 2005 do 38 toe/mln paskm w 2010 roku w przewozach pasażerskich i odpowiednio z 46,5 toe/mln tkm w 2005 do 46,1 toe/mln tkm w 2010 roku dla transportu ładunków. W kolejnych dwudziestu latach wskaźnik ten obniży się odpowiednio do poziomu 28,4 toe/mln paskm i 40,3 toe/mln tkm w 2030 roku. Przewidywany jest średnioroczny spadek energochłonności na poziomie 1,3% dla transportu pasażerskiego i 0,6% dla przewozów ładunków.

Analizując energochłonność wybranych gospodarek EU-27, można wysnuć następujące wnioski. Obserwuje się ogólnie trend spadkowy, przy czym spadek energochłonności jest zdecydowanie wyższy w nowych krajach członkowskich niż w krajach starej UE-15. Inną istotną cechą jest to, że kraje Europy Środkowo-Wschodniej miały w 2001 roku zdecydowanie wyższy wskaźnik energochłonności niż kraje Europy Zachodniej.

Pomimo że obserwuje się stały proces obniżania wskaźnika energochłonności i w gospodarce, i w transporcie, zależność ta ma nadal bardzo duży wpływ na wielkość popytu transportowego. Dlatego wzrost cen paliw ma tak istotne znaczenie na mobilność społeczeństwa i przewozy ładunków. Obserwuje się prostą zależność: im niższa jest w danym kraju cena paliwa, tym wyższy wolumen przewozów pasażerskich¹⁵.

Analizując ten wpływ, można zauważyć dwa podejścia: krótkookresowe i długookresowe. W pierwszym z nich użytkownicy transportu starają się ograniczyć popyt na transport, stosując środki doraźne, np. większy zakres stosowania telekomunikacji, częstsze używanie roweru czy ograniczenie podróży przez lepsze ich planowanie. W tym przypadku istnieje przypuszczenie, że jest to tylko reorganizacja czasowa i po ustabilizowaniu się cen paliwa poziom popytu wróci do stanu poprzedniego¹⁶.

Patrząc na długookresowe podejście, można stwierdzić, że działania są znacznie zróżnicowane. Społeczeństwo nastawia się na trwalsze rozwiązania, takie jak

¹⁵ *World Energy Outlook 2007 – China and India Insights*, International Energy Agency, IEA, 2007.

¹⁶ *Saving Oil in a Hurry*, International Energy Administration, IEA, 2005.

zmiana lokalizacji działalności lub miejsca zamieszkania w pobliżu głównych celów dotychczasowych podróży, tj. miejsca pracy, czy przeprowadzka z terenów podmiejskich do centrów miast. Rządowa odpowiedź na takie długookresowe wzrosty cenowe polega na podejmowaniu działań w kierunku stabilizacji podaży paliwa oraz zmian polityki w zagospodarowaniu przestrzennym miast i regionów w zależności od szczebla administracyjnego.

Zakończenie

Podsumowując dotychczasowe rozważania na temat wybranych czynników determinujących wielkość popytu transportowego, w tabeli 3 zebrano poszczególne determinanty wraz z ich wpływem na popyt i skalę oddziaływania.

Tabela 3

Charakterystyka i skala oddziaływania czynników determinujących popyt na transport

Czynnik	Wpływ na popyt transportowy		Geograficzna skala oddziaływania
	transport pasażerski	transport ładunków	
Struktura wiekowa społeczeństwa	Spodziewany wzrost podróży średnio- i długodystansowych w przewozach lotniczych i drogowych Wzrost krótkodystansowych podróży przy użyciu transportu publicznego	– –	Europa tereny miejskie i metropolitalne
Poziom urbanizacji	Wpływ na krótkodystansowe podróże przy użyciu samochodu i transportu publicznego Krótko-/średnidystansowe podróże przy użyciu samochodu (dojazdy do pracy)		tereny miejskie tereny miejskie i metropolitalne
Ceny energii	Przesunięcie struktury przewozów z transportu drogowego na transport publiczny, większy udział ruchu pieszego i rowerowego W długim okresie możliwe obniżenie elastyczności cenowej przez wyższy dochód	Zredukowanie długodystansowych przewozów drogowych/lotniczych Wzrost regionalnych przewozów kolejowych	tereny miejskie i metropolitalne w skali Europy, korytarze TEN-T

Źródło: opracowanie własne na podstawie C. Sessa, R. Enei, EU transport demand: Trends and drivers, ISIS, paper produced as part of contract EN.V.C.3/SER/2008/0053, Brussels 2009, www.eutransportghg2050.eu (dostęp 25.09.2014).

Nie podlega dyskusji, że efektywny system transportu jest niezbędny dla poprawy dobrobytu społeczeństwa, gdyż ma znaczący wpływ nie tylko na tempo

wzrostu gospodarczego, lecz także rozwoju społecznego i ochronę środowiska. Mimo dokonanego w ciągu dziesięcioleci dużego postępu technologicznego w dziedzinie transportu jest on sferą cechującą się niezadowolającą efektywnością. Nasilające się przejawy niewydolności systemów transportowych i rosnące koszty zewnętrzne powinny skłaniać środowiska gospodarcze i naukowe do intensyfikacji poszukiwań różnorodnych rozwiązań pozwalających dokonać skokowych zmian jakościowych w sposobach pokonywania przestrzeni.

Rozwiązywanie współczesnych problemów transportowych ograniczone do ekstensywnego rozwoju infrastruktury transportowej i drobiazgowych regulacji rynków transportowych przynosi relatywnie coraz mniejsze efekty. Potrzebne jest poszukiwanie innowacyjnych koncepcji technologicznych i organizacyjnych systemów transportowych opartych na rozwiązaniach zmniejszających lub eliminujących słabości systemów powszechnie istniejących we współczesnym świecie.

Modelowanie systemu transportowego ma na celu poznanie zależności obowiązujących w rzeczywistym obiekcie transportowym oraz wskazanie kierunków działań w celu optymalizacji kierunków jego rozwoju. Sytuacja w zakresie wielkości i obserwowanych tendencji popytu jest obecnie niepokojąca, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę strukturę gałęziową przewozów. Poprawna identyfikacja węzłowych czynników, które będą miały decydujący wpływ na popyt w przyszłości, jest warunkiem koniecznym do podjęcia prac nad oszacowaniem rozmiarów i charakterystyk popytu. To z kolei pozwoli na opracowanie scenariuszy, które będą pomocne w identyfikacji zagrożeń wynikających z istniejących trendów, i umożliwi zaprogramowanie działań i dobór instrumentów implementacji celów polityki transportowej w zakresie rozwoju sektora transportowego.

Bibliografia

- de Jong G., Van de Riet O., *Drivers od Demand for Passenger Transport Worldwide*, ETC Preceedings, www.etcproceedings.org/paper/drivers-of-demand-for-passenger-transport-worldwide.
- EU Energy Trends to 2030*, European Commission Directorate-General for Energy in collaboration with Climate Action DG and Mobility and Transport DG, Brussels 2010.
- Global Urban Observatory databases (urban indicators, statistics and city profiles)*, UN, www.unhabitat.org/programmes/guo/.

- Hill N. i in. *Developing a better understanding of the secondary impacts and key sensitivities for the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050*, draft final report Contract between European Commission Directorate-General Climate Action and AEA Technology.
- Łacny J., Zalewski W., *Telematics as an Instrument for improving effectiveness and safety of transport*, w: *Innovative Perspective of Transport and Logistics*, ed. J. Burnewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.
- Pawłowska B., *Challenges for implementation of sustainable transport development in global economy*, w: *Globalizacja a jej społeczno-ekonomiczne dśledky '09*, elektroniczny zbornik príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie: 29.09–1.10.2009, Rajecké Teplice, Slovenská Republika [dokument elektroniczny na CD].
- Pawłowska B., *Nowoczesny system transportu miejskiego jako czynnik zrównoważonego rozwoju miast*, w: *Zrównoważony rozwój na poziomie lokalnym i regionalnym wyzwania dla miast i obszarów wiejskich*, red. M. Burchard-Dziubińska, A. Rzeńca, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2010.
- Pawłowska B., *Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013 oraz strona projektu ORIGAMI: www.origami-project.eu/.
- Pawłowska B., *Zrównoważony transport – mit czy rzeczywistość?*, w: *Zrównoważony rozwój regionów uprzemysłowionych*, t. 2, red. E. Lorek, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
- Petersen M.S. i in., *Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 year Horizon*, TRANSvisions Final report, funded by DG TREN, Copenhagen 2009.
- Saving Oil in a Hurry*, International Energy Administration, IEA, 2005.
- Sessa C. i in., *Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon*, Task 1: Qualitative Analysis, Funded by the DG TREN, Rome 2009.
- Sessa C., Enei R., *EU transport demand: Trends and drivers*, ISIS, paper produced as part of contract ENV.C.3/SER/2008/0053 between European Commission Directorate-General Environment and AEA Technology plc, Brussels 2009, www.eu-transportghg2050.eu.
- Urban sprawl in Europe – the ignored challenge*, Europejska Agencja Środowiska, Kopenhaga 2006, Raport EEA nr 10/2006.
- Vickerman R., Monnet J., *Freight traffic*, w: *Managing the Fundamental Drivers of Transport Demand*, ECMT, Paris 2003.
- World Energy Outlook 2007 – China and India Insights*, International Energy Agency, IEA, 2007.

World Population Prospects: The 2010 Revision, Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, <http://esa.un.org/unpd/wpp/index.htm>.

www.bankier.pl/inwestowanie/profile/quote.html?symbol=ROPA&gclid=CK_D37fzg-8ECFdSWtAodVw8Ayw.

www.isis-it.net/survey4/Login.asp.

ANALYSIS OF FACTORS SHAPING TRAVEL BEHAVIOR OF EUROPEAN UNION SOCIETY

Summary

The general characteristic of the present society life is unusual even dynamics, generated by rapid development of science, engineering and technology. This is reflected in the spatial behavior of people and businesses. Changes in the transport structure and volume are conditioned by mobility needs of EU society. Assessment of current and projected future travel behavior is a prerequisite for the creation of an efficient and effective transport system. This article aims to analyze the decisive factors which shaping future trends in travel behavior of EU society. Analysis of the Europeans' transport behavior allows to capture the current weakness of the transport system in relation to the degree of fulfillment of needs and at the same time to provide a starting point to predict future transport needs of EU society. This article is based on research conducted under the habilitation dissertation and project ORIGAMI (*Optimal Regulation and Infrastructure for Ground, Air and Maritime Interfaces*) implemented under the 7th EU Framework Program.

Keywords: sustainable transport, transport demand, demographic change, oil prices, urbanization

Translated by Barbara Pawłowska

Michał Pluciński¹

CELE, PRIORYTETY I ZADANIA ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Streszczenie

W artykule podjęto problematykę rozwoju portów morskich determinowanego zmiennością otoczenia. Scharakteryzowano główne założenia strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku. Omówiono zapisy Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Wskazano cele i priorytety programu. Przedstawiono zadania inwestycyjne podejmowane w polskich portach morskich oraz w dostępie do nich od strony wody. Rozważania mają charakter opisowy.

Słowa kluczowe: porty morskie, planowanie i programowanie rozwoju

Wstęp

Złożoność i turbulencja otoczenia, w jakim funkcjonują współcześnie polskie porty morskie, oraz specyfika inwestycji w infrastrukturę transportową z założenia mających charakter długookresowy skłaniają do coraz częstszego sięgania po instrument, jakim jest planowanie i programowanie długookresowe².

¹ dr hab. Michał Pluciński – Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: michal.plucinski@wzieu.pl.

² Szerzej tematykę tę omawiali w pracach m.in. Stanisław Szwanowski i Andrzej Tubielewicz, zob. A. Tubielewicz, *Zarządzanie strategiczne w portach morskich. Globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategie*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2004; S. Szwanowski, A. Tubielewicz, *Planowanie strategiczne w portach morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk–Szczecin 1992.

Dokumenty tego typu powstają na różnych poziomach struktur (poziom poszczególnych portów/zespołów portowych, poziom krajowego systemu portowego). W przypadku polskich portów morskich wykorzystanie planów/programów ich długoterminowego rozwoju, przygotowywanych na poziomie centralnym, jest związane z jeszcze jedną przesłanką – koniecznością stworzenia ram dla finansowania inwestycji portowych i dostępu do portów przy wsparciu środków finansowych polityki strukturalnej UE.

Celem artykułu jest identyfikacja celów, priorytetów i zadań rozwoju polskich portów morskich funkcjonujących w zmieniającym się (turbulentnym) otoczeniu.

Strategia rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku

W okresie po rozpoczęciu transformacji systemowej w Polsce jedynym dokumentem rangi strategii *stricto* dedykowanym problematyce rozwoju portów morskich, który uzyskał status oficjalnego dokumentu rządowego³, była *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*⁴. Jak zauważyła Hanna Klimek, wcześniej nie istniała spójna polityka państwa w odniesieniu do wszystkich krajowych portów morskich⁵. Dokument ten stanowił również ramy dla finansowania inwestycji w infrastrukturę portową oraz bezpośredniego dostępu do portów w perspektywie finansowej 2007–2013. W *Strategii* przyjęto, że misją rozwoju polskich portów morskich będzie poprawa ich konkurencyjności w rejonie południowego Bałtyku, podniesienie rangi w transeuropejskiej sieci transportowej oraz wzrost udziału portów morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, regionów i gmin nadmorskich. Do najważniejszych celów rozwojowych portów zaliczono⁶:

- rozwój oferty usługowej w portach (zarówno w odniesieniu do ładunków, jak i pasażerów),

³ Uchwała Rady Ministrów nr 292 z 13 listopada 2007 r.

⁴ *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, red. K. Wiechecki, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007. Autor artykułu był członkiem zespołu pracującego nad *Strategią*. Najważniejsze elementy *Strategii* zostały omówione w artykule: M. Pluciński, *Identyfikacja celów i działań „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”*, w: *Mysł morska w XXI wieku*, red. M. Pluciński, D. Waldziński, Zeszyty Morskie Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Kołobrzeg 2007, s. 123 i n.

⁵ H. Klimek, *Program rozwoju portów morskich w Polsce*, w: *Współczesne problemy lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, InfoglobMar, Gdańsk 2013, s. 166.

⁶ *Strategia rozwoju...*

- koordynację inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów,
- wypracowanie modelu współdziałania portowych sfer administracji, zarządzania i eksploatacji,
- poprawę wizerunku portów jako ważnych biegunów rozwoju gospodarczego dla regionalnego i lokalnego otoczenia.

Autorzy przyjęli założenie, że realizacja celów rozwoju polskich portów morskich sformułowanych w tym dokumencie powinna odbywać się poprzez realizację zarówno działań inwestycyjnych, jak i działań organizacyjno-legislacyjnych. Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco monitorowało przebieg realizacji *Strategii*⁷. Realizacja zadań inwestycyjnych postępowała zgodnie z planami rozwoju infrastruktury portowej przygotowanymi przez poszczególne zarządy morskich portów przy wsparciu środków Funduszu Spójności. Znacznie gorzej wyglądało wdrożenie w życie zadań organizacyjno-legislacyjnych⁸.

Sam dokument pomimo jego niedoskonałości⁹ został pozytywnie zweryfikowany przez środowisko praktyków portowych, a dowodem na to jest jego obowiązywanie (pomimo zmiany koalicji rządzącej) do momentu przygotowania *Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*.

Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

W dniu 24 listopada 2009 roku Rada Ministrów przyjęła opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dokument pn. *Plan uporządkowania strategii rozwoju* i potwierdziła konieczność ograniczenia liczby dokumentów strategicznych. Uznano, że pozwoli to na większą przejrzystość procesu programowania strategicznego, bardziej efektywne wydatkowanie środków z budżetu państwa oraz w konsekwencji na skuteczną realizację celów rozwojowych kraju. Zaproponowano zoptymalizowanie liczby strategii do dziewięciu tzw. docelo-

⁷ W czerwcu 2010 r. zorganizowano konferencję, której celem był przegląd *Strategii* w aspekcie oceny stanu realizacji zadań wynikających z dokumentu oraz przedstawienie problemów wymagających rozwiązania w przyszłości.

⁸ Szerzej M. Pluciński, *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013, s. 221.

⁹ Szerzej M. Borkowski, *Strategia od nowa pisana*, „Namiary na Morze i Handel” 2007, nr 24.

wych strategii rozwoju, realizujących średnio- i długookresową strategię rozwoju kraju¹⁰. Strategicznym dokumentem obejmującym transport morski, w tym porty morskie, stała się Strategia Rozwoju Transportu (SRT)¹¹. Powstanie tego dokumentu wymusiło również przygotowanie *Programu rozwoju portów morskich*, który miał stać się dokumentem wykonawczym w stosunku do SRT, zastępując *Strategię rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku*.

*Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*¹² został przedstawiony w grudniu 2012 roku, przez kolejne miesiące przechodząc etapy konsultacji wewnątrzresortowych, międzyresortowych, konsultacji społecznych oraz oceny oddziaływania na środowisko i oddziaływania transgranicznego. Dokument przygotowano w systemie partycypacyjno-eksperymentalnym z aktywnym udziałem przedstawicieli środowiska portowego.

Jako cel główny *Programu* przyjęto poprawę konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. Dla uszczegółowienia, a zarazem wsparcia realizacji celu głównego *Programu*, sformułowano następujące cele szczegółowe mające charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy¹³:

- dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych,
- tworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego.

Celom szczegółowym przypisano wynikające z nich priorytety o charakterze inwestycyjnym. *Novum* w stosunku do *Strategii rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku* stanowiło objęcie wszystkimi celami oraz podporządkowanymi im priorytetami zarówno portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, jak i pozostałych polskich portów morskich.

¹⁰ Raport z realizacji *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*, MTBiGM, Warszawa 2011.

¹¹ *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa 2012.

¹² I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński (kierownik opracowania), *Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, opracowanie zrealizowane na zlecenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, grudzień 2012. Autor artykułu w procesie przygotowania tego dokumentu odpowiadał m.in. za identyfikację celów, priorytetów i zadań realizacji *Programu*.

¹³ Tamże.

Do wspomnianych priorytetów zaliczono¹⁴:

- rozwój infrastruktury portowej oraz zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych,
- integrację portów z innymi uczestnikami lądowo-morskich łańcuchów transportowych,
- zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego,
- uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych.

Jedno z najważniejszych wyzwań stojących przed polskimi portami morskimi stanowi dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych statków niż dotychczas obsługiwane. Jest to związane ze zmianami, jakie następują w strukturze wielkościowej statków handlowych, objawiających się rosnącymi parametrami ich pojemności i nośności. Konkretnie zadania inwestycyjne podejmowane w polskich portach morskich oraz w dostępie do nich od strony wody będą obejmować przede wszystkim¹⁵:

- pogłębienie torów dojeściowych, zmianę pozostałych parametrów, takich jak szerokość, promienie łuków itp.,
- budowę i modernizację urządzeń hydrotechnicznych (budowę nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych),
- pogłębienie kanałów i basenów portowych,
- przebudowę obrotnic,
- przebudowę istniejących nabrzeży do nowych parametrów,
- budowę nowych nabrzeży wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednie zaplecze tych nabrzeży,
- budowę lub przebudowę falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach dojeściowych do portów,
- montaż nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego,
- przygotowanie pól refulacyjnych na urobek pogłębiarki.

Główną przesłankę realizacji inwestycji portowych w ramach drugiego priorytetu stanowi zmieniająca się struktura przedmiotowa polskiego handlu

¹⁴ Program rozwoju...

¹⁵ Tamże.

zagranicznego transportowanego drogą morską oraz tranzytu obsługiwanego w polskich portach morskich. Ważny impuls stanowi również rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej portów morskich oraz terminali przemysłowo-przeładunkowo-dystrybucyjnych¹⁶. W przypadku portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki dodatkową przesłanką jest wzrastające zapotrzebowanie na rozwój, obok tradycyjnej funkcji obsługi rybołówstwa, portowych funkcji gospodarczych związanych z turystyką wodną oraz energetyką odnawialną.

Konkretne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą polegały przede wszystkim na¹⁷:

- budowie terminali portowych wraz z infrastrukturą nabrzeżową, drogową, kolejową, placami składowymi i parkingami,
- budowie nabrzeży portowych wraz z budową niezbędnej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, torami podejściowymi do tych nabrzeży,
- przebudowie/modernizacji obecnych nabrzeży niedostosowanych do aktualnych potrzeb rynkowych,
- załadowniu niewykorzystywanych basenów portowych, co pozwoli wydłużyć linię cumowniczą,
- budowie pól refulacyjnych związanych z przygotowaniem nowych rejonów portowych.

Trzeci z priorytetów nawiązuje do niskiego poziomu integracji polskich portów morskich w układzie morsko-lądowych łańcuchów transportowych. Taka integracja to naturalna konsekwencja lokalizacji portów morskich w ramach międzynarodowych korytarzy transportowych przebiegających w układzie południkowym. Konkretne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu będą obejmowały przede wszystkim¹⁸:

- budowę/przebudowę infrastruktury kolejowej i drogowej (parametry infrastruktury wchodzącej w skład sieci TEN-T) wraz elementami towarzyszącymi (np. parkingami) oraz budowlami zlokalizowanymi na ich przebiegu (mosty, wiadukty), stanowiącej bezpośredni dostęp lądowy do poszczególnych rejonów portowych i łączącej je z elementami głównych szlaków/magistrali,

¹⁶ Najliczniejsza grupa tego typu terminali powstała w porcie szczecińskim.

¹⁷ *Program rozwoju...*

¹⁸ Tamże.

- przystosowanie infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego (przebudowa infrastruktury nabrzeżowej, drogowej, kolejowej, budowa parkingów, uzbrojenia w infrastrukturę techniczną itp.).

Czwarty z priorytetów *Programu* dotyczy problematyki pozagospodarczej warunkującej realizację priorytetów o charakterze gospodarczym. Porty morskie jako złożone pod względem przestrzenno-funkcjonalnym organizmy gospodarcze muszą przywiązywać ogromną wagę do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. Istotną sprawę w tym obszarze stanowi ścisła współpraca poszczególnych służb polskiej administracji morskiej, współpraca pomiędzy służbami administracji morskiej a innymi służbami operacyjnymi realizującymi zadania w obszarach administracyjnych polskich portów morskich, jak również na płaszczyźnie międzynarodowej. Działania w ramach tego priorytetu w perspektywie finansowej 2014–2020 będą obejmowały¹⁹:

- dalszą modernizację systemów VTS/VTMS,
- dokończenie budowy systemu GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System),
- budowę portów schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną,
- wymianę taboru dla potrzeb inspekcji brzegów i obszarów portów,
- rozbudowę infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego,
- realizację inwestycji na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),
- inne działania nakierowane na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

Ostatni z priorytetów, również o charakterze pozagospodarczym, jest związany z coraz większą świadomością i wrażliwością społeczną na negatywne konsekwencje realizacji działalności gospodarczej (w tym transportowej). Polskie porty morskie powinny uwzględniać w prowadzonych przedsięwzięciach inwestycyjnych coraz popularniejsze w Europie Zachodniej nabrzeżne systemy zasilania jednostek pływających w energię elektryczną, tzw. cold-ironing. Rozwiązania tego typu umożliwiają redukcję hałasu oraz ograniczenie emisji spalin w trakcie postoju statków w portach poprzez dostarczanie energii z lądu. System cold-iro-

¹⁹ *Program rozwoju...*

ning promowany jest również przez Komisję Europejską²⁰. Drugą ważną grupą inwestycji, która może przyczynić się do poprawy jakości środowiska portowego, jest budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków sanitarnych ze statków cumujących w portach bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej.

Działania inwestycyjne w ramach piątego priorytetu *Programu*, będące elementem zarządzania środowiskowego poszczególnych portów morskich, obejmą²¹:

- budowę systemów typu cold-ironing,
- budowę infrastruktury nabrzeżowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków,
- budowę/modernizację sieciowej infrastruktury technicznej, w którą są uzbrojone tereny portowe,
- inwestycje poprawiające stan środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne,
- inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii cieplnej ze źródeł odnawialnych,
- inne inwestycje poprawiające stan środowiska w portach morskich.

Przedstawione w *Programie* działania inwestycyjne w polskich portach morskich oraz przedsięwzięcia mające na celu poprawę dostępności transportowej do portów od strony wody i lądu (drogowej i kolejowej) będą mogły być współfinansowane przede wszystkim:

- ze środków krajowych,
- z budżetu UE (poziom wspólnotowy, krajowy i regionalny),
- z kredytów preferencyjnych międzynarodowych instytucji finansowych,
- ze środków sektora prywatnego.

W *Programie* przyjęto, że dla realizacji celu głównego oraz celów szczegółowych rozwoju polskich portów morskich niezbędne jest podjęcie obok działań o charakterze inwestycyjnym również działań pozainwestycyjnych. W przypadku pierwszego z celów szczegółowych zidentyfikowane w *Programie* działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym zaprezentowano w tabeli 1.

²⁰ Zalecenie Komisji z 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Tekst mający znaczenie dla EOG), 2006/339/WE, L 125/38, 12.05.2006.

²¹ *Program rozwoju...*

Tabela 1

Działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym związane z realizacją celu 1.
Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku
(z perspektywą do 2030 roku)

Działania nakierowane na dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych	
związane z poprawą dostępu do portów morskich od strony morza i lądu	pozostałe działania
<p>Pełna integracja sieci TEN-T poprzez włączenie do sieci TEN-T układów kolejowych łączących linie kolejowe sieci TEN-T z terminalami przeładunkowymi portów TENT. Stworzenie krajowego system preferencji dla wspierania przewozów intermodalnych do/z polskich portów.</p> <p>Włączenie linii kolejowych wiodących do polskich portów morskich do European Rail Traffic Management System (ERTMS) w zależności od rezultatu uzasadnienia ekonomicznego, zgodnie z zasadami przyjętymi w wytycznych UE dla sieci TEN-T.</p> <p>Pełna integracja sieci TEN-T poprzez włączenie do sieci TEN-T oraz sieci dróg krajowych i autostrad, układów drogowych łączących drogi krajowe i autostrady z terminalami przeładunkowymi portów morskich. Jednoznaczne uregulowanie podziału kompetencji w zakresie utrzymania i rozbudowy infrastruktury dojazdowej do portów od strony morza oraz infrastruktury wewnątrzportowej pomiędzy terenową administracją morską a podmiotami zarządzającymi portami morskimi.</p> <p>Działania na forum międzynarodowym w celu poprawy warunków nawigacyjnych i konkurencyjności żeglugi przez Cieśninę Duńskie i po Morzu Bałtyckim oraz przeciwdziałanie inwestycjom i regulacjom je pogarszającym</p>	<p>Wprowadzenie ułatwień administracyjnych i celnych poprzez wdrożenie koncepcji <i>one-stop shop</i> i <i>single window</i>.</p> <p>Ustawowe precyzyjne określenie zakresu obowiązków podmiotów zarządzających portami morskimi i Urzędów Morskich w zakresie utrzymania podejść do nabrzeży i tzw. akcji lodowych.</p> <p>Wspieranie inicjatyw nakierowanych na integrację przedstawicieli środowisk poszczególnych portów morskich m.in. poprzez inicjatywy klastrowe</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Programu rozwoju...*

W przypadku drugiego z celów szczegółowych *Programu*, mającego charakter zagospodarczy, zidentyfikowane działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym związane z realizacją celu 2.
Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku
(z perspektywą do 2030 roku)

Działania nakierowane na tworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego
<p>Promowanie inicjatyw nakierowanych na poprawę bezpieczeństwa uczestników obrotu portowego i działań mających na celu ograniczanie negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzi.</p> <p>Precyzyjne określenie podmiotu wystawiającego Atest Czystości Dna*.</p> <p>Podjęcie prawnie wiążących rozstrzygnięć związanych z istotnymi praktycznymi problemami interpretacyjnymi dotyczącymi rozgraniczenia polskich wód morskich na styku z wodami duńskimi.</p> <p>Podjęcie rozwiązań prawnych umożliwiających przekazywanie ścieków ze statków bezpośrednio do miejskich oczyszczalni ścieków, na zasadach innych niż ścieki przemysłowe</p>

* Przepis § 100 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, DzU nr 206, poz. 1516.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Programu rozwoju...*

Należy zauważyć, że ostateczna lista działań organizacyjno-legislacyjnych znacząco różni się od propozycji wypracowanych przez zespół autorów przygotowujących *Program* we współpracy z praktykami portowymi. Przede wszystkim w trakcie konsultacji wewnątrzresortowych zrezygnowano z całego pakietu inicjatyw nakierowanych na zwiększenie uprawnień podmiotów zarządzających portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Zadania pominięte w ostatecznej wersji *Programu* zaprezentowano w tabeli 3.

Tabela 3

**Działania o charakterze organizacyjno-legislacyjnym pominięte w ostatecznej wersji
Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku
(z perspektywą do 2030 roku)**

Działania związane ze zwiększeniem uprawnień podmiotów zarządzających portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki	Pozostałe działania
<p>Doprecyzowanie zawartego w ustawie o portach i przystaniach morskich pojęcia „ogólnodostępności” w związku ze sporami prawnymi powstającymi na tym tle.</p> <p>Wprowadzenie ustawowych zapisów o obligatoryjnym uzgadnianiu z podmiotami zarządzającymi portami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w odniesieniu do terenów portowych.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku obligatoryjnego uzgadniania z podmiotami zarządzającymi portami decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania dla inwestycji zlokalizowanych w granicach portów.</p> <p>Uznanie inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami w granicach portów za inwestycje celu publicznego i umożliwienie im skorzystania z procedury wywłaszczenia.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku obligatoryjnego uzgadniania z podmiotami zarządzającymi portami w toku procedur dotyczących podziału i scalania nieruchomości zlokalizowanych w granicach portów.</p> <p>Rozszerzenie praw podmiotów zarządzających portami do pierwokupu przy sprzedaży lub pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich, przy każdorazowych zmianach właścicielskich całości lub części podmiotu prawnego, będącego właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich*.</p> <p>Zmiana zapisów w ustawie o portach i przystaniach morskich likwidująca konieczność uzyskiwania zgody ministra właściwego ds. skarbu państwa przy oddaniu gruntów portowych w użytkowanie, dzierżawę lub najem na okres powyżej 10 lat**, co znacznie ułatwiłoby podmiotom zarządzającym prowadzenie polityki zachęcania inwestorów do lokowania działalności na terenach portowych.</p> <p>Stworzenie prawnych podstaw pozyskiwania przez zarządy portów danych statystycznych dla potrzeb prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu</p>	<p>Przeniesienie obowiązku ostatecznej odprawy fitosanitarnej importowanych ładunków z portów morskich do siedziby odbiorcy***</p> <p>Podjęcie przez MTBiGM stałego monitoringu równości warunków konkurencji w ramach polskich portów morskich (m.in. w kwestii równych obciążeń fiskalnych).</p> <p>Realne włącznie rad interesantów portów w proces zarządzania największymi polskimi portamiorskimi.</p> <p>Inicjowanie cyklicznych spotkań przedstawicieli: administracji morskiej, podmiotów zarządzających portami, jednostek samorządu terytorialnego, wojewódzkiej administracji rządowej, rad interesantów portów oraz ekspertów branżowych (dyskusja nad kluczowymi problemami związanymi z funkcjonowaniem polskiego systemu portów morskich).</p> <p>Powołanie międzyinstytucjonalnego zespołu złożonego z przedstawicieli MTBiGM, rozwoju regionalnego, poszczególnych portów morskich, PKP PLK, GDDKiA, pełniącego funkcję koordynatora inwestycji transportowych na styku port morski – poszczególne gałęzie transportu lądowego</p>

* Obecny system ma lukę prawną, która umożliwia pomijanie prawa pierwokupu, wykorzystując sprzedaż części przedsiębiorstwa w formie spółki łącznie z prawem własności terenów zlokalizowanych w granicach portów.

** Przy pozostawieniu zapisu o konieczności uzyskania takiej zgody przy sprzedaży czy oddaniu w użytkowanie wieczyste gruntów portowych.

*** Stan istniejący zawiera lukę prawną, która umożliwia wprowadzenie drogą lądową poprzez inne porty UE na rynek polski ładunków niepełnowartościowych, w tym uprzednio odrzucanych przez służby fitosanitarne w polskich portach morskich.

Źródło: opracowanie własne.

W *Programie* sformułowano wskaźniki prezentujące pozycję portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki Polski na rynku południowego Bałtyku w obsłudze ładunków ogółem (wolumen, udział procentowy), poszczególnych grup ładunkowych oraz pasażerów morskich.

Realizacja *Programu* będzie podlegała monitorowaniu, za którego cel przyjęto zapewnienie zgodności zaplanowanych działań z wcześniej przyjętymi celami i priorytetami, bieżące wykrywanie problemów i barier w jego realizacji oraz ich korygowanie w aspekcie rzeczowym i finansowym. Za podstawowy instrument monitorowania uznano przygotowywanie raportów rocznych obrazujących postępy prac w zakresie zadań określonych w *Programie* oraz raportów końcowych.

Zakończenie

O powstaniu *Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* zadecydowało kilka przesłanek. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- wytyczenie kierunków rozwoju polskich portów morskich w perspektywie średnio- i długoterminowej,
- stworzenie ram dla dofinansowania inwestycji w infrastrukturę portową i bezpośredniego dostępu do portów ze środków UE oraz
- dostosowanie dokumentów strategicznych odnoszących się do kierunków rozwoju portów morskich do zmian wprowadzonych przez *Plan uporzędkowania strategii rozwoju*.

Program w najważniejszych kwestiach jest spójny z zapisami zawartymi we wcześniejszych dokumentach, w tym przede wszystkim w *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*. Podobnie jak w tym dokumencie odnosi się do wszystkich polskich portów i przystani morskich, infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz ostatnich/pierwszych odcinków infrastruktury dostępu od strony lądu.

Dokument ten uwzględnia zmiany, jakie następują w atrybutach gospodarczych i pozagospodarczych rozpatrywanych portów, realizowanych przez nie

funkcjach gospodarczych, a także strukturach (mikro-, mezo- i makro-), w ramach których można te porty rozpatrywać²².

Program będzie można wykorzystać nie tylko przy finansowaniu inwestycji portowych i związanych z dostępem do portów w ramach programu operacyjnego na poziomie centralnym (duże i średnie porty), lecz także w ramach regionalnych programów operacyjnych (pozostałe porty morskie, przystanie morskie).

Analiza priorytetów przyjętych w *Programie* jednoznacznie wskazała na znaczenie integracji infrastruktury portowej z infrastrukturą dostępu do portów morskich od strony morza i lądu oraz zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska uczestników ruchu i obrotu portowego. Pomimo że w dokumencie nie udało się zawrzeć wszystkich postulatów o charakterze legislacyjno-organizacyjnym zgłaszanych przez przedstawicieli praktyki portowej, może również być wykorzystywany przez podmioty zarządzające polskimi portamiorskimi przy tworzeniu strategii rozwoju poszczególnych portów (zespołów portowych).

Bibliografia

- Borkowski M., *Strategia od nowa pisana*, „Namiary na Morze i Handel” 2007, nr 24.
- Grzelakowski A.S., Matczak M., *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012.
- Klimek H., *Program rozwoju portów morskich w Polsce*, w: *Współczesne problemy lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, InfoGlobMar, Gdańsk 2013.
- Pluciński M., *Identyfikacja celów i działań „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”*, w: *Mysł morska w XXI wieku*, red. M. Pluciński, D. Waldziński, Zeszyty Morskie Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Kołobrzeg 2007.
- Pluciński M., *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013.
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa 2012.
- Raport z realizacji Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*, MTBiGM, Warszawa 2011.

²² Szerzej m.in. A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012; M. Pluciński, *Polskie porty...*

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, DzU 2006, nr 206, poz. 1516.

Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku, MGM, Warszawa 2007.

Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM, Warszawa 2012.

Szwankowski S., Tubielewicz A., *Planowanie strategiczne w portach morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk–Szczecin 1992.

Tubielewicz A., *Zarządzanie strategiczne w portach morskich. Globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategie*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2004.

Uchwała Rady Ministrów nr 292 z 13 listopada 2007 r.

Zalecenie Komisji z 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z łądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Tekst mający znaczenie dla EOG), 2006/339/WE, L 125/38, 12.05.2006.

THE OBJECTIVES, PRIORITIES AND TARGETS THE DEVELOPMENT OF POLISH SEAPORTS

Summary

The aim of this article is to identify goals, priorities and tasks of the development of Polish seaports, which are function in a changing (turbulent) environment. For this purpose, Author analyzed the main documents established at the national level, i.e. Strategy for the Development of Polish sea ports 2015 and The development of Polish seaports by 2020 (with the perspective to 2030). In the case of the analyzed Polish seaports the use of long-term development plans/programs at the central level is related to another premise – the necessity to create a framework for the financing of port investments and investments improving access to ports with the support of funds of the EU structural policy.

Keywords: sea ports, development planning, development programming

Translated by Michał Pluciński

Krzysztof Szalucki¹

Michał Suchanek²

**PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY
W WARUNKACH NIESTABILNOŚCI STRUKTUR ZARZĄDCZYCH.
STUDIUM STRUKTUR DYSSYPATYWNYCH**

Streszczenie

W artykule przedstawiono koncepcję struktur dyssypatywnych wraz z opisem ich zasad funkcjonowania w porównaniu do klasycznych struktur równowagowych. Opisa-
no mechanizm dyssypacji w systemach gospodarczych, w szczególności w strukturach
publicznego transportu zbiorowego. W artykule przedstawiono dotychczas wypracowa-
ne rozwiązania funkcjonalne struktur zarządczych publicznego transportu zbiorowego
oraz opisano ich trwałość i skłonność do potencjalnego rozkładu. Przedstawiono trzy
przykłady praktyczne ukazujące skłonność struktur do dyssypacji, przedstawiające nie-
efektywność konkurencji, specyfikę wyodrębnienia organizacyjno-prawnego oraz regu-
lację efektywności.

Słowa kluczowe: publiczny transport zbiorowy, struktury dyssypatywne, dyssypacja
w systemach gospodarczych

¹ prof. dr hab. Krzysztof Szalucki – Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsię-
biorstw Transportowych, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego, e-mail: k.szalucki@
gnu.univ.gda.pl.

² mgr Michał Suchanek – Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Trans-
portowych, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego, e-mail: m.suchanek@gnu.univ.
gda.pl.

Wstęp

Obecnie istniejące struktury zarządcze publicznego transportu zbiorowego są efektem wieloletniej adaptacji do istniejących warunków zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz organizacji. Wypracowane mechanizmy osiągnięcia równowagi są stosunkowo skuteczne, jednak mają charakter kompromisowy i niespełniający warunków pełnej stabilizacji, a w konsekwencji dalsze narastanie poziomu złożoności uwarunkowań funkcjonowania może się przyczynić do rozkładu dotychczasowych struktur. Struktury zarządcze publicznego transportu zbiorowego przedstawiają zachowania charakterystyczne dla tzw. struktur dyssypatywnych, które poza określonym punktem złożoności przestają wykazywać mechanizmy równowagowe, a warunkiem ich przetrwania jest wymiana zasileń z otoczeniem. Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji teoretycznej struktur dyssypatywnych w kontekście teorii systemów, ukazanie dotychczasowych rozwiązań funkcjonalnych w strukturach publicznego transportu zbiorowego, przedstawienie uwarunkowań ich potencjalnego rozkładu, a także przedstawienie empirycznych egzemplifikacji dyssypatywności struktur w formie trzech *case studies* z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Systemy i struktury

Ogólna teoria systemów kładzie szczególny nacisk na pojęcie struktury. Struktura jest podstawą możliwości regulacji i sterowania określonym układem, przy czym zasadnicze znaczenie ma stopień stabilizacji określonej struktury. W zależności od relacji systemu z otoczeniem, a w szczególności charakteru sprzężeń zwrotnych, systemy wykazują tendencje do równowagi i stabilizacji struktur albo do wzrostu oraz tworzenia nowych struktur. Negatywne, osłabiające sprzężenia zwrotne prowadzą do równowagi, a pozytywne, wzmacniające sprzężenia prowadzą do zachowań koherentnych ze zmianą strukturalną i samoorganizacji na poziomie nowo powstających struktur³.

Odmienne systemy są charakteryzowane poprzez swoje struktury rozumiane nie tylko w wymiarze przestrzennym, lecz także dla systemów dynamicznych w wymiarze czasoprzestrzennym. W zależności od przebiegu zachowań systemu

³ K.K. Murthy, *Systems philosophy and management*, Allied Publishers, New Delhi 1999, s. 306.

w czasie można określić dwie klasy struktur: struktury równowagowe, struktury dyssypatywne.

Tabela 1

Aspekty struktur systemów

Aspekt systemu	System zachowujący strukturę		System ewolucyjny
Dynamika systemu	Stacyczna (brak dynamiki)	Konserwatywna samoorganizacja	Dyssypatywna samoorganizacja
Struktura	Stała struktura równowagowa	Dewolucja do struktury równowagowej	Struktura dyssypatywna (daleka od równowagi)
Funkcja	Brak funkcji lub allopoeza	Odniesienie do stanu równowagi	Autopoeza (samowytwarzanie)
Organizacja logiczna	Statystyczne oscylacje, procesy powtarzalne	Procesy nieodwracalne, w kierunku stanu równowagi	Cykliczność, nieodwracalne rotacje
Stan wewnętrzny	Równowaga	Około-równowaga	Nierównowaga
Relacje z otoczeniem	Izolacja	Możliwość wzrostu	Otwarta, ciągła wymiana

Źródło: opracowanie własne na podstawie K.K. Murthy, *Systems philosophy...*, s. 307–317.

Charakterystyki struktur dyssypatywnych

Charakterystyki systemów o strukturach równowagowych zostały w sposób szeroki zbadane, opisane i wykorzystane zarówno w systemach mechanistycznych, jak i społecznych. W systemach społecznych oraz społeczno-gospodarczych aplikacje struktur równowagowych okazują się często niewystarczające. Wynika to z faktu, że w rzeczywistości charakterystyki systemów koherentnych, ewoluujących w zgodzie z określonymi pryncypiami, nie są rezultatem struktur statycznych, ale dynamicznych interakcji wewnątrz systemu oraz pomiędzy systemem a jego otoczeniem. W konsekwencji aplikacje w strukturach społeczno-gospodarczych mogą znaleźć struktury dyssypatywne, samoorganizujące się na zasadzie porządku poprzez zmiany⁴. Funkcją leżącą u podstaw tej formy organizacji

⁴ I. Prigogine, I. Stengers, *Z chaosu ku porządkowi. Nowy dialog człowieka z przyrodą*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1990, s. 27–35.

jest autopoeza, charakterystyka polegająca na ciągłej zdolności do samoodtworzenia i samowytwarzania przy jednoczesnej regulacji tych procesów w sposób zachowujący integralność struktur. Istnienie oraz ewolucja specyficznych struktur przybiera formę procesów, a sama struktura staje się wynikiem interakcji między procesami⁵.

Struktury dyssypatywne utrzymują samoorganizację przez dłuższe okresy na drodze wymiany zasileń realnych oraz entropii z otoczeniem. Dla utrzymania porządku same wytwarzają i oddają entropię. Taka samoorganizacja jest warunkowana dwoma przesłankami, otwartością systemu oraz stanem dalekim od równowagi, co stanowi przeciwieństwo systemów stabilnych, charakteryzujących się zamknięciem, względnie sprzężeniem osłabiającym oraz występowaniem równowagi. Oznacza to, że systemy, w których występują struktury dyssypatywne, muszą wykazywać pozytywne pętle sprzężenia zwrotnego. Wykazują one następujące cechy⁶:

- porządek ulega zniszczeniu w pobliżu punktu równowagi,
- porządek jest utrzymywany poza progami niestabilności, w stanach dalekich od równowagi.

Dążenie do utrzymania porządku w systemach dyssypatywnych prowadzi do ciągłego oddalania się systemu od punktu równowagi. W celu zachowania porządku systemy muszą prowadzić ciągłą wymianę z otoczeniem. Systemy ewoluują, dostosowując się do zmian strukturalnych następujących wraz z upływem czasu w stanach nierównowagowych. Struktura systemu zmienia się w celu dostosowania do zmian strukturalnych w otoczeniu, a zmiany te nie mogą ulec odwróceniu. Nieodwracalność czasu prowadzi do nieodwracalności zmian rozwojowych. Systemy oscylują między porządkiem a chaosem przy jednoczesnej ciągłej nierównowadze, co prowadzi do samowytwarzania nowych struktur, lepiej dostosowanych do zmieniającego się otoczenia⁷.

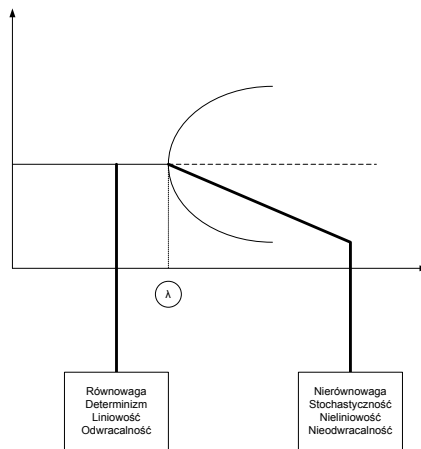
⁵ H.R. Maturana, F.J. Varela, *Autopoiesis and cognition. The Realization of the Living*, D. Reidel Publishing Company, Boston 1972, s. 88–96.

⁶ I. Prigogine, R. Lefever, *Symmetry Breaking Instabilities in Dissipative Systems*, „Journal of Chemistry Physics” 1968, vol. 48.

⁷ M.R. Butz, *Chaos and complexity. Implications for psychological theory and practice*, Taylor & Francis, Bristol 1997, s. 15.

Dyssypacja w systemach społeczno-gospodarczych

Dyssypacja w systemach społeczno-gospodarczych pojawia się z reguły jako skutek wzrostu stopnia skomplikowania zasileń informacyjnych poza próg niestabilności. Wzrost zmienności prowadzi do utraty możliwości sterowania w momencie przekroczenia punktu nieciągłości (rysunek 1).



Rysunek 1. Przekroczenie punktu nieciągłości w organizacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. De Toni, L. Comello, *Journey into complexity*, Lulu Press, s. 10.

Do momentu osiągnięcia przez organizację punktu nieciągłości λ możliwe jest sterowanie systemem w sposób liniowy, z wykorzystaniem klasycznych, równowagowych metod planowania i kontroli, ze względu na fakt, że system zachowuje się w sposób liniowy i względnie przewidywalny. Poza punktem nieciągłości system wchodzi w stan bifurkacji, stan organizacji jest daleki od równowagi, małe zmiany w sposobie sterowania organizacją mogą prowadzić do nieproporcjonalnie dużych zmian zachowań, co w konsekwencji może zaburzać funkcjonowanie całego systemu. Próby samoregulacji systemu z jego wnętrza z wykorzystaniem dotychczasowych funkcji równowagowych mogą prowadzić do rozpadu organizacyjnego. W takich sytuacjach system musi ewoluować w stronę struktur dysypatywnych, a nowy porządek musi pochodzić nie z wewnętrznych procesów samoregulacji, ale z ewolucji w kierunku adaptacji do zmian zbieżnych ze zmia-

nami otoczenia⁸. Poza progiem niestabilności wewnętrzny porządek organizacji jest wynikiem dyssypacji struktury i wymiany zasileń z otoczeniem. Struktura, wchodząc na wyższy poziom samoorganizacji, zaczyna istnieć ze względu na fakt, że jej istnienie zwiększa stopień uporządkowania otoczenia, a nie ze względu na wewnętrzną równowagę. Powyżej pewnego poziomu złożoności organizacji jej przetrwanie i dalszy rozwój są warunkowane zdolnością do czerpania zasileń z otoczenia w stanach ciągłej nierównowagi.

Wartości trwałości dotychczasowych rozwiązań w zakresie struktur zarządczych publicznego transportu zbiorowego

Publiczny transport zbiorowy jest segmentem gospodarki rynkowej w zakresie usług przemieszczania, który z najwyższym stopniem trudności wypracowywał mechanizmy własnej efektywności finansowej oraz konkurencyjności⁹. Upowszechniło się więc rozwiązanie o charakterze pewnego kompromisu zarządczego, w którym równowaga funkcjonalna wybranego segmentu publicznego transportu zbiorowego osiągnana jest skutecznie i stosunkowo trwale w warunkach oddzielenia od siebie¹⁰:

- działalności organizatorskiej w zakresie przygotowania i przestrzegania zasad działania publicznego transportu zbiorowego (funkcje zarządcze systemu),
- działalności wykonawczej w zakresie realizacji zadań usługowych publicznego transportu zbiorowego (funkcje operatorskie systemu).

Takie rozwiązanie wymagało jednak wprowadzenia przynajmniej ograniczonej konkurencji w zakresie podażowej strony publicznego transportu zbiorowego¹¹.

Uwolniony dostęp do możliwości świadczenia takich usług wymagał więc co najmniej komercjalizacji dotychczasowych struktur przewoźników publicznego transportu zbiorowego a w warunkach wzorcowych – ich prywatyzacji¹². Procesy

⁸ B. Gurd, N.K. Lim, H. Thorne, *Management Control Systems in Organizations in Prigogine's „Far From Equilibrium Conditions”*, University of South Australia, s. 7–14.

⁹ R. Tomanek, *Konkurencyjność transportu zbiorowego*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice 2002, s. 51–53.

¹⁰ *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 141–143.

¹¹ T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009, s. 48.

¹² *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 89–96.

te wystąpiły i powszechnie kształtowały praktykę publicznego transportu zbiorowego większości dużych miast Polski w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, ostatecznie kształtując struktury rynkowe publicznego transportu zbiorowego na przełomie wieków. W płaszczyznach organizatorskich i zarządczych publicznego transportu zbiorowego Polski zaczęto osiągać stabilność funkcjonalną, aczkolwiek nie wszystkie jej komponenty osiągały wymiary równowagi¹³.

Warunki wystąpienia dekompozycji obecnych struktur zarządczych w publicznym transporcie zbiorowym

Osiągana obecnie równowaga funkcjonalna publicznego transportu zbiorowego wymaga jednak także analizy od strony dwóch swoich fundamentalnych cech wyprowadzanych ze strony ekonomiczno-finansowej działania całego systemu. Cechami tymi są:

- samodzielność finansowa danych wyodrębnionych segmentów rynkowych publicznego transportu zbiorowego,
- poziom efektywności ekonomicznej osiągany przez poszczególne podmioty gospodarujące, tworzące dany segment publicznego transportu zbiorowego.

W obecnym porządku funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego i związanej z nim równowadze działania nie istnieje samodzielność finansowa jego organizatorów, a samodzielność ta rozpatrywana w stosunku do operatorów transportu zbiorowego – jest zróżnicowana¹⁴.

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego osiągają pokrycie własnych kosztów działania poprzez przychody ze sprzedaży rynkowej zamawianych usług przemieszczania, co najwyżej w wysokości 70–80% tych wydatków. Regułą i standardem osiągnięcia oczekiwanej odpłatności rynkowej sprzedaży usług publicznego transportu zbiorowego jest skala 50%, pozostałą część zasilania finansowego danego systemu transportowego muszą więc stanowić przedmiotowe dotacje budżetowe. Ten element kompozycji systemów finansowych jest już jednak pochodną innego rodzaju polityki społecznej, a zatem systemy publicznego transportu zbiorowego są utrzymywane funkcjonalnie poza progami własnej

¹³ K. Szałucki, *Przedsiębiorstwa transportowe. Warunki i mechanizmy równowagi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 78–81.

¹⁴ *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej Unii Europejskiej*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 387–389.

wrażliwości i powodują uzależnienie tego segmentu rynku transportowego od czynników zdecydowanie pozaekonomicznych.

W takich właśnie warunkach zachodzi konieczność stosowania mechanizmu przetargów publicznych. Zobligowani do niego są organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, a uzależnieni od niego – wszyscy segmentowi operatorzy transportu. Ponieważ dominującym kryterium oceny publicznego wyboru wykonawcy usług w publicznym transporcie zbiorowym jest cena jednostkowa zapotrzebowanej usługi przemieszczania, zachwianiu ulegają długookresowe trendy w kształtowaniu rentowności finansowej przedsiębiorstw operatorskich. O ile w działalności operacyjnej rentowność wytwarzania i sprzedaży usług przewozowych kształtuje się na oczekiwanych poziomach, o tyle w działalności związanej z odtwarzaniem taboru oraz inwestycjami rozwojowymi w zakresie innowacyjnym opłacalność taka jest praktycznie poza kryteriami uznanymi w transporcie za dopuszczalne. Przyjmuje się wówczas programy rozwojowe będące substytutami własnej samodzielności finansowej operatorów transportu. Porządek funkcjonalny istnieje i stanowi *continuum* działalności statutowej operatorów czy przewoźników, jednak wyraźnie w wyniku działania mechanizmów pozasystemowych.

Studium przypadków dyssypatywności publicznego transportu zbiorowego

Niesprawna konkurencja

W określonym systemie publicznego transportu zbiorowego działają niezależni operatorzy korzystający z różnych rodzajów trakcji zasilania pojazdów: powszechnie występującej oraz technicznie wyodrębnionej. Trakcja powszechnie występująca (spalinowa) jest zorganizowana w kilka niezależnych podmiotów, silnie konkurujących o ten sam – nierozwijający się – segment usług przemieszczania. Trakcja technicznie wyodrębniona (elektryczna) ma strukturę monopolistyczną, chronioną barierą wejścia nieopłacalności inwestycyjnej w tabor.

Cały system jest utrzymywany w równowadze funkcjonalnej metodami interwencji właścicielskiej. Poszczególne przetargi rozstrzyga się kryteriami efektywności finansowej produkcji, aczkolwiek fakt ten nie może zmienić braku możliwości swobodnego rozwoju któregokolwiek z uczestników rynku publicznego transportu zbiorowego.

Wyodrębnienie organizacyjno-prawne organizatora publicznego transportu zbiorowego

W określonym systemie publicznego transportu zbiorowego rozważa się koncepcję zmiany i doboru optymalnej formy organizacyjno-prawnej dla organizatora publicznego transportu zbiorowego, która ma zapewnić długookresową równowagę dla całego tego systemu. Bierze się pod uwagę następujące formy funkcjonalne organizatora publicznego transportu zbiorowego: jednostkę budżetową, samorządowy zakład budżetowy, spółkę kapitałową (z ograniczoną odpowiedzialnością). Pierwsza z wymienionych form daje najmniejszą możliwą systemową samodzielność działania całego systemu publicznego transportu zbiorowego, lecz zapewnia najwyższą możliwą społeczną kontrolę działań organizatora. Spółka kapitałowa zapewnia – w ramach reguł kodeksowych – najwyższą stabilność w równowadze finansowej całego systemu, jednak wysokie ryzyko dekompozycji stosunków właścicielskich. Organizator publicznego transportu zbiorowego działa niezmiennie w formie jednostki budżetowej.

Regulacja efektywności ekonomicznej przedsiębiorstw – operatorów publicznego transportu zbiorowego

W określonym systemie publicznego transportu zbiorowego efektywność finansowa przedsiębiorstw operatorów transportu utrzymywana jest na pewnym – stosunkowo niskim – dodatnim poziomie, agregowanym wskaźnikiem rentowności sprzedaży netto. Proces ten ma charakter optymalizacji adaptacyjnej. W wyniku zmian w wartościach pracy osób zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach (zmiana stawek płacowych w zakładowych systemach wynagradzania) nastąpiła trwała dekompozycja efektywności ekonomiczno-finansowej tych jednostek. Przestały działać dotychczasowe proste mechanizmy przystosowawcze, a przedsiębiorstwa operatorskie weszły trwale w obszar deficytowości sprzedaży. Rynkowo funkcjonują w sposób niezawodny, jednak cookresowe akceptowanie poszczególnych poziomów deficytowości finansowej oznacza *de facto* spadek wartości rynkowej poszczególnych podmiotów. Równowaga długookresowa będzie musiała być utrzymywana pozaoperacyjnymi metodami zarządzanymi.

Bibliografia

Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.

- Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
- Gurd B., Lim N.K., Thorne H., *Management Control Systems in Organizations in Prigogine's „Far From Equilibrium Conditions”*, University of South Australia.
- Maturana H.R., Varela F.J., *Autopoiesis and cognition. The Realization of the Living*, D. Reidel Publishing Company, Boston 1972.
- Murthy K.K., *Systems philosophy and management*, Allied Publishers, New Delhi 1999.
- Prigogine I., Lefever R., *Symmetry Breaking Instabilities in Dissipative Systems*, „Journal of Chemistry Physics” 1968, vol. 48.
- Prigogine I., Stengers I., *Z chaosu ku porządkowi. Nowy dialog człowieka z przyrodą*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1990.
- Szalucki K., *Przedsiębiorstwa transportowe. Warunki i mechanizmy równowagi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
- Tomanek R., *Konkurencyjność transportu zbiorowego*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice 2002.
- Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- Transport. Problemy transportu w rozszerzonej Unii Europejskiej*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.

PUBLIC TRANSPORT IN THE CONDITION OF UNSTABLE MANAGEMENT STRUCTURES. CASE STUDY OF DISSIPATIVE STRUCTURES

Summary

The article presents the concept of dissipative structures together with the description of their behaviour principles in comparison to classic equilibrium structures. The mechanism of dissipation in economic structures has been presented, in particular in the structures of public transport. The article presents actual functioning mechanisms in the structures of public transport management structures in the view of their stability and possible tendency to dissolve. There are three case studies presented showing the tendency to dissipate in those structures, in particular the ineffective competition, the specific economic and legal independence and the steering of effectiveness.

Keywords: public transport, dissipative structures, dissipation in economic systems

Translated by Michał Suchanek

Krystyna Wojewódzka-Król¹

SKUTKI REZYGNACJI Z ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Streszczenie

W artykule podjęto problematykę ekonomiczno-społecznych i środowiskowych przesłanek rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Krytycznie odniesiono się do niewykorzystania szans stworzonych przez naturalne warunki. Przedstawiono efekty ekonomiczne, społeczne i środowiskowe zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych. Pokazano konsekwencje zaniechania rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Słowa kluczowe: transport wodny śródlądowy, śródlądowe drogi wodne, gospodarka wodna

Wstęp

Każda gałąź transportu ma swoje zalety i wady, które z jednej strony wyznaczają sferę zastosowania poszczególnych gałęzi, a z drugiej wpływają na kierunki ich rozwoju. Współczesna polityka transportowa, mając świadomość tych złożonych uwarunkowań, zakłada współdziałanie wszystkich gałęzi transportu w sposób, który pozwala na wykorzystanie ich zalet i minimalizację wad. W Białej księdze UE z 2011 roku, dotyczącej europejskiej polityki transportowej, cztery spośród dziesięciu celów dotyczą optymalizacji działania multimodalnych łań-

¹ prof. dr hab. Krystyna Wojewódzka-Król – Katedra Polityki Transportowej, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego, e-mail: krystyna@panda.bg.univ.gda.pl.

cuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych gałęzi i technologii przewozu².

Transport wodny śródlądowy nie funkcjonuje we wszystkich krajach ze względu na uzależnienie możliwości zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych od warunków naturalnych. Trudno jednak znaleźć przykład kraju, w którym by rzeki o takim potencjale jak Odra czy Wisła, o znacznej długości i korzystnym układzie z punktu widzenia potrzeb przewozowych, były niewykorzystywane do celów transportowych. Niestety, w Polsce tak bardzo zaniedbano nie tylko rozwój, lecz także utrzymanie śródlądowych dróg wodnych, że funkcjonowanie transportu wodnego śródlądowego zostało zagrożone.

Celem artykułu jest wykazanie, że istnieją ważne ekonomiczno-społeczne i środowiskowe przesłanki rozwoju śródlądowych dróg wodnych, a niewykorzystanie szans, jakie dają naturalne warunki sprzyjające rozwojowi dróg wodnych w Polsce, oznacza straty w różnych dziedzinach gospodarki.

Efekty ekonomiczne zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych

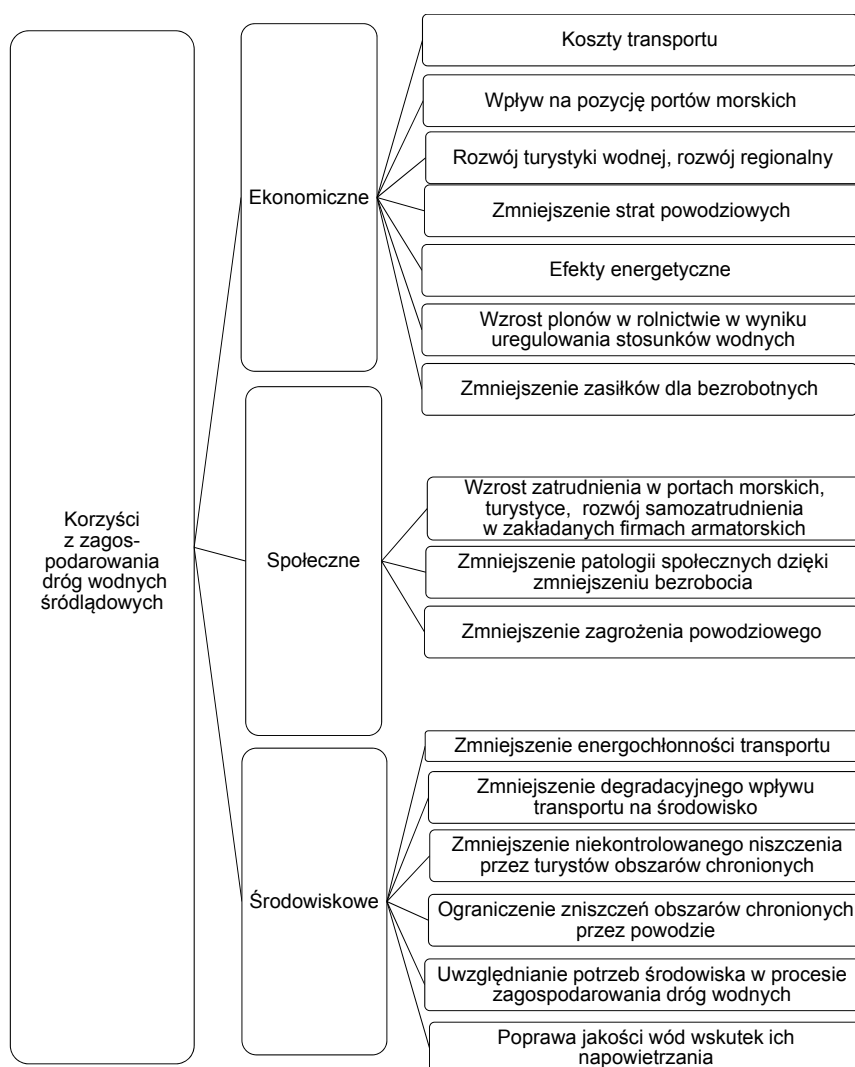
Śródlądowe drogi wodne są związane nie tylko z transportem, dlatego korzyści wynikające z ich rozwoju odczuwa się w wielu dziedzinach gospodarki (rysunek 1) jako efekty zarówno ekonomiczne, jak i pozaekonomiczne (w tym zwłaszcza społeczne i niektóre trudno wymierne efekty środowiskowe).

Efekty ekonomiczne powstają przede wszystkim w transporcie, energetyce i rolnictwie. Rozwój tych działów z kolei wpływa na rozwój regionalny czy atrakcyjność inwestycyjną obszarów.

Zagospodarowanie i właściwe utrzymanie śródlądowych dróg wodnych jest podstawowym czynnikiem determinującym rozwój transportu wodnego śródlądowego i jego miejsce w systemie transportowym. Transport wodny śródlądowy jest gałęzią o najniższych kosztach przewozu. Różnica w kosztach transportu w stosunku do innych gałęzi jest odmienna w zależności od wielkości statku, odległości przewozu oraz rodzaju przewożonego ładunku, jednak, jak wykazują badania, gałąź ta oferuje zazwyczaj najkorzystniejsze warunki ekonomiczne w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Przy przewozach małymi statkami koszty transportu drogą wodną śródlądową są na dystansie 350 km o 23% niższe

² *White Paper 2011. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2011, s. 9.

niż w transporcie kolejowym i 20% niższe niż w samochodowym. Przy większych statkach różnice te rosną odpowiednio do 46% i 43%. Po uwzględnieniu kosztów zewnętrznych żegluga śródlądowa zapewnia przy przewozach dużym statkiem o 55% niższe koszty niż transport samochodowy (tabela 1).



Rysunek 1. Efekty zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 1

Koszty przewozu na dystansie 350 km różnymi gałęziami transportu
z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych

	Koszty transportu	Koszty zewnętrzne	Razem
Duży statek rzeczny	12 euro / tonę	3 euro / tonę	15 euro / tonę
Mały statek rzeczny	17 euro / tonę	4 euro / tonę	21 euro / tonę
Samochód	21 euro / tonę	12 euro / tonę	33 euro / tonę
Pociąg	22 euro / tonę	5 euro / tonę	27 euro / tonę

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Inland Navigation in Europe*, „Marketobservation” 2011, nr 2, Central Commission for Navigation on the Rhine, Strasbourg 2011, s. 39.

Badania prowadzone przez Planco (Planco Cosulting MBH Essen), uwzględniające relacje przewozowe i strukturę asortymentową przewozów wykazują, że średnio przewozy ładunków masowych drogą wodną śródlądową są ponad pięciokrotnie tańsze niż transportem samochodowym i o 30% tańsze niż kolejowym (tabela 2).

Tabela 2

Porównanie kosztów transportu ładunków masowych w wybranych relacjach (euro/tkm)

Relacja przewozowa		Transport samochodowy	Transport kolejowy	Transport wodny śródlądowy	Ładunki
Hamburg	Decin (Czechy)	54	22	9,7	Żywność
Hamburg	Salzgitter	24,5	6	4,7	Węgiel
Rotterdam	Duisburg	25	6,5	3	Węgiel
Rotterdam	Großkrotzenburg (Main)	52	8,5	9	Węgiel
Rotterdam	Dillingen (Saar)	41	8	11	Ruda żelaza
Linz	Norymberga	34	12	11	Ruda i stal
Hamburg	Hannover	17,5	6	7	Oleje mineralne
Antwerpia	Ludwigshaven	46	11,5	6	Chemikalia
Rotterdam	Duisburg	155	160	96	Kontenery
Rotterdam	Bazylea	500	260	165	Kontenery
Hamburg	Berlin	209	180	150	Kontenery
Hamburg	Decin (Czechy)	350	225	180	Kontenery
Rotterdam	Stuttgart	440	247	170	Kontenery
Średnio		330	215	150	Kontenery
Średnio		37	10	7	Masowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Economical and Ecological Comparison of modes transport: road, railways, inland waterways*, Planco Cosulting MBH Essen in co-operation with Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz 2007, s. 36.

Nakłady inwestycyjne niezbędne na zagospodarowanie dróg wodnych według Inland Navigation Europe są w przeliczeniu na tę samą pracę przewozową trzykrotnie niższe niż w transporcie kolejowym i zbliżone do kosztów budowy dróg kołowych³.

Wykorzystanie transportowe śródlądowych dróg wodnych jest szczególnie ważne na zapleczu portów morskich o dynamicznie rosnących obrotach. Do 2040 roku przewidywany jest 4,4-krotny wzrost popytu na pracę przewozową kontenerów, a 80% popytu na transport jest realizowane drogą morską, co będzie oznaczać znaczny wzrost obrotów kontenerowych portów morskich⁴. Dostosowanie do nowych potrzeb transportu kolejowego i samochodowego jest utrudnione ograniczonymi rezerwami terenu, który można byłoby przeznaczyć pod budowę infrastruktury transportu na zapleczu portów morskich. W Polsce w DCT w Gdańsku buduje się nowy terminal kontenerowy DCT 2, który umożliwi do 2016 roku czterokrotny wzrost zdolności przeładunkowej kontenerów (do 4 mln TEU). Faktyczne przeładunki w tym porcie mogą jednak być uzależnione od sprawności transportu zaplecza.

Znaczne, często niedoceniane, korzyści ekonomiczne zapewnia turystyczne wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych, które może być ważnym czynnikiem rozwoju regionalnego, stymuluje bowiem rozwój hotelarstwa, gastronomii, innych form turystyki powiązanej z turystyką wodną. Przeciętnie w krajach UE turysta podróżujący drogami wodnymi wydaje w odwiedzanych ośrodkach kulturalnych, rekreacyjnych, gastronomicznych około 32 euro⁵. W Polsce średnie wydatki turystów zagranicznych były szacowane w 2012 roku na 398 dolarów na osobę i 79 dolarów dziennie (średnie ważone). Łączne przychody dewizowe Polski z tytułu wizyt nierezydentów wyniosły 10 543 mln dolarów, z czego 5719 mln (tj. 54,2% wobec 50,3% w poprzednim roku) to wpływy od turystów, a pozostała część – od odwiedzających jednodniowych⁶. Panuje przekonanie, że turystyka wodna może rozwijać się na drogach wodnych niższych klas. To prawda, nie oznacza jednak, że mogą być to drogi zaniedbane, stwarzające zagrożenie dla

³ *Facts and figures*, Inland Navigation in Europe, www.inlandnavigation.eu/what-we-do/facts-figures/ (dostęp 22.02.2014).

⁴ M. Quispel, *Medium and longterm perspectives in Inland Waterway Transport in the European Union*, NEA, Brussels, 5th of July 2011.

⁵ *Transport od passengers*, „Market Observation for Inland Navigation in Europe” 2007, nr 2, s. 30.

⁶ *Wydatki cudzoziemców w Polsce*, Instytut Turystyki, www.intur.com.pl/statystyka.htm (dostęp 10.09.2014).

bezpieczeństwa przewozów pasażerskich. Kosztowne inwestycje w infrastrukturę turystyczną i nowoczesną flotę pasażerską są uwarunkowane zagospodarowaniem wód zapewniającym stałe warunki nawigacyjne i bezpieczną żeglugę.

Ważnym źródłem oszczędności ekonomicznych jest możliwość zmniejszenia, a czasami nawet wyeliminowania strat powodziowych, które są często znacznie wyższe od nakładów niezbędnych na zagospodarowanie dróg wodnych. Na przykład, według szacunków Ecorysu na zagospodarowanie polskich dróg wodnych do 2027 roku potrzebne jest 14 mld zł⁷, czyli 1 mld rocznie, gdy tymczasem średnio w latach 1997–2010 straty powodziowe w Polsce wyniosły 3 mld zł rocznie (w tym w 2010 – 12 mld).

Korzyści ekonomiczne zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych osiągają także inne działy gospodarki wodnej, zarówno użytkownicy, jak i konsumenci wód:

- energetyka, ponieważ wykorzystanie energetyczne śródlądowych dróg wodnych zapewnia najtańszą moc regulacyjną,
- przemysł, dzięki lepszemu zaopatrzeniu w wodę,
- rolnictwo i leśnictwo, dzięki uregulowaniu stosunków wodnych.

Efekty społeczne i środowiskowe zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych

Wśród efektów społecznych zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych największe znaczenie ma zmniejszenie zagrożenia powodziowego, które niezależnie od aspektu ekonomicznego ma istotne znaczenie dla jakości życia społeczeństw zamieszkujących rejony śródlądowych dróg wodnych. W jednej tylko powodzi w 2010 roku poszkodowanych było 60 tys. osób, uszkodzonych 800 szkół i 160 przedszkoli, niezależnie od strat w przedsiębiorstwach, infrastrukturze, rolnictwie⁸. Zapewnienie mieszkańcom odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa jest jednym z podstawowych obowiązków państwa i tylko ta przesłanka zagospodarowania wód powinna zadecydować o podjęciu takich inwestycji.

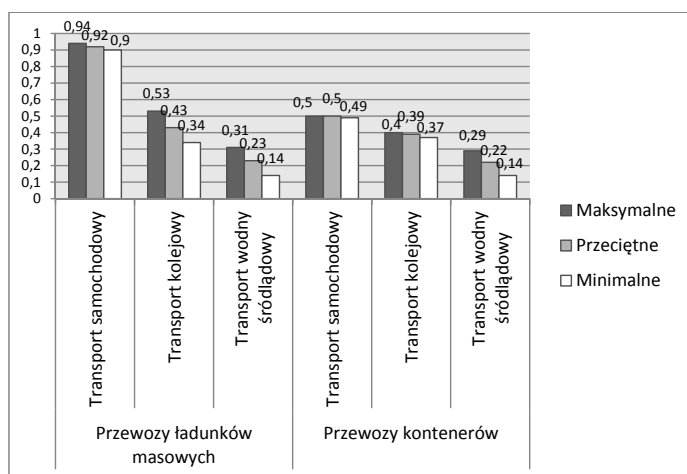
Innym ważnym efektem społecznym (bez względu na jego znaczenie ekonomiczne) zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych jest zmniejszenie

⁷ *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce*, Ecorys, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, Rotterdam, lipiec 2011.

⁸ *Ile kosztowała powódź? MSWiA odpowiada*, www.wiadomosci.onet.pl/kraj/ile-kosztowala-powodz-mswia-odpowiada/fpbe8 (dostęp 10.09.2014).

bezrobocia i związanych z nim patologii w rejonach, w których może się rozwijać turystyka wodna generująca znaczną liczbę miejsc pracy w powiązanych z nią dziedzinach (hotelarstwie, gastronomii) i co szczególnie ważne, są to często miejsca pracy dla grupy osób najbardziej zagrożonych bezrobociem – kobiet po pięćdziesiątym roku życia.

Efekty dla środowiska to przede wszystkim zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko dzięki wykorzystaniu gałęzi mało energochłonnej i przyjaznej dla środowiska, a więc tworzącej relatywnie niskie koszty zewnętrzne.



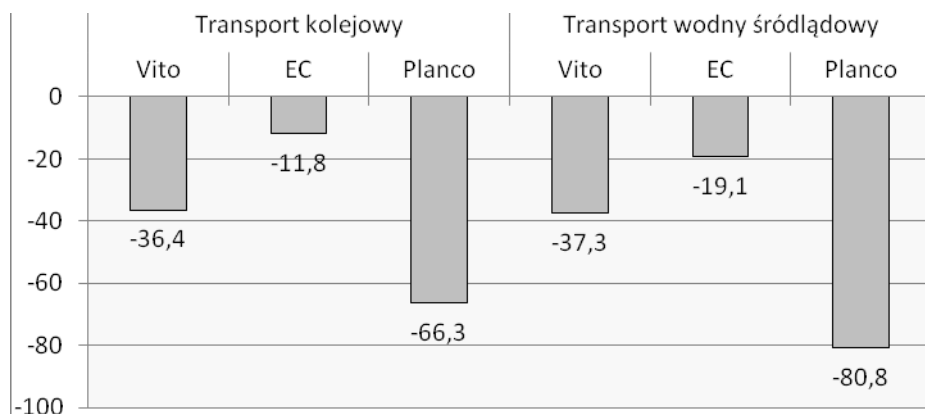
Rysunek 2. Zużycie energii pierwotnej przez różne gałęzie transportu przy przewozach różnych rodzajów ładunków

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Economical and Ecological Comparison...*, s. 13.

Transport wodny śródlądowy jest przede wszystkim gałęzią najmniej energochłonną. Zużycie energii zależy od wielu czynników, m.in. od struktury asortymentowej przewożonych ładunków. Badania prowadzone przez instytuty naukowe wykazują jednak, że pod względem zużycia energii zarówno w przewozach ładunków masowych, jak i kontenerowych przewaga transportu wodnego śródlądowego nad innymi gałęziami jest znaczna (rysunek 2). Postęp techniczny i technologiczny powoduje, że we wszystkich gałęziach są wdrażane zmiany korzystne dla środowiska, jednak niejednokrotnie transport wodny śródlądowy, którego celem jest wyeliminowanie emisji zanieczyszczeń powietrza (koncepcja statków ZEV – zero-emission vessels – wykorzystujących ekologiczne źródła energii), wykazuje pod

tym względem przewagę nad pozostałymi gałęziami transportu. Już obecnie emisja NOx i SO₂ w tej gałęzi transportu oceniana jest jako minimalna⁹.

Przeniesienie 1000 tkm z transportu samochodowego na transport wodny śródlądowy pozwala na zaoszczędzenie według badań różnych instytucji od 19,1 euro do 80,8 euro (rysunek 3).



Rysunek 3. Koszty zewnętrzne zaoszczędzone dzięki przejęciu 1000 tkm z transportu samochodowego przez inne gałęzie transportu w euro według różnych badań

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Trump cards of inland navigation*, www.binnenvaart.be/en/binnenvaartinfo (dostęp 10.03.2014).

Wbrew opinii niektórych „ekologów”, zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych, w tym zwłaszcza zagospodarowanie kompleksowe uwzględniające interesy wszystkich konsumentów i użytkowników wód, może uchronić obszary cenne przyrodniczo przed niekontrolowaną dewastacją. Takie planowe zagospodarowanie pozwala na uwzględnienie potrzeb środowiska i – w razie konieczności jego naruszenia – na rekompensaty, które niejednokrotnie zapewniają lepsze warunki zagrożonym gatunkom flory czy fauny niż istniejące na terenach naturalnych, lecz narażonych na powódzie. Ponadto wykorzystanie żeglugowe śródlądowych dróg wodnych powoduje napowietrzanie wód i tym samym zwiększa ich możliwości samooczyszczania.

⁹ Szerzej na ten temat K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Transport wodny śródlądowy. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk (w druku).

Straty związane z rezygnacją z zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych

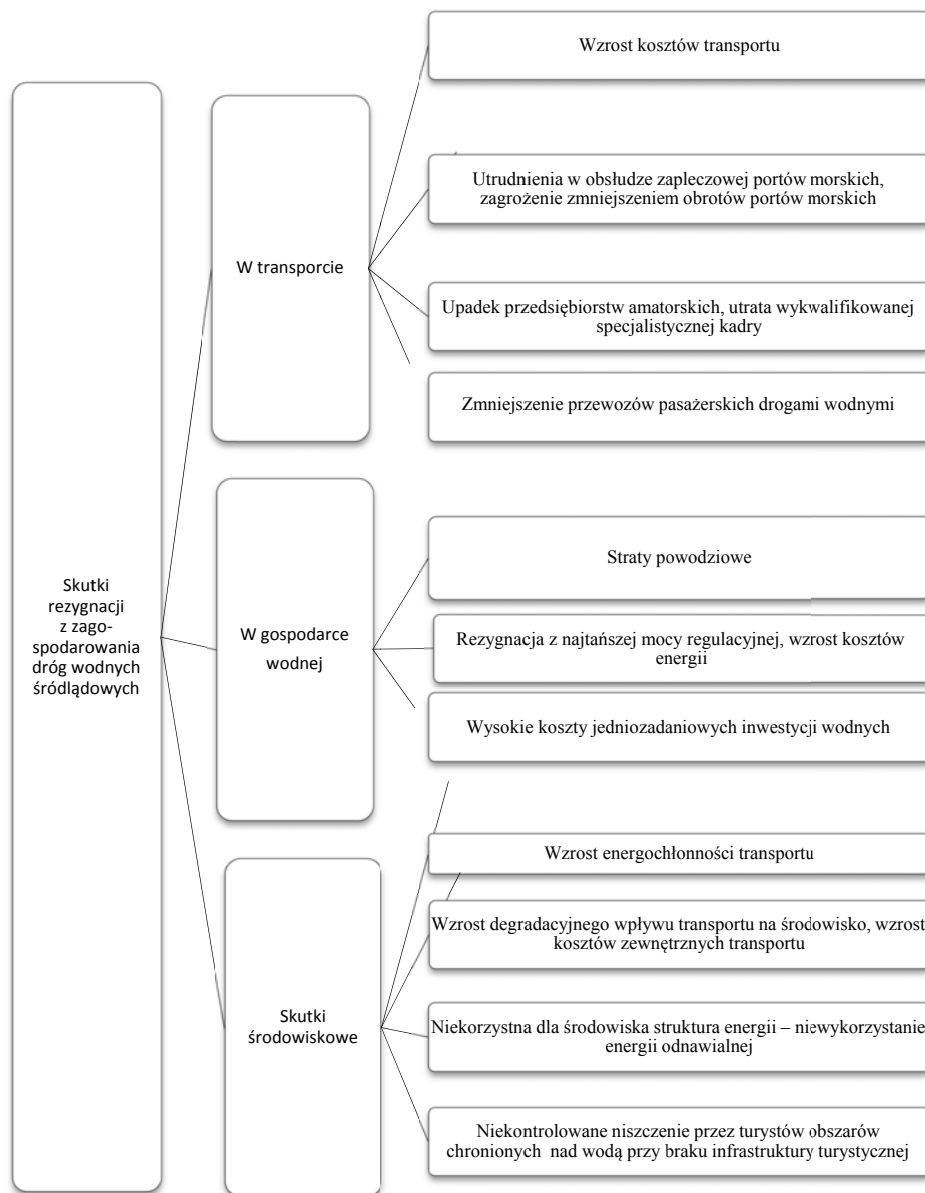
Zaniechanie śródlądowych dróg wodnych oznacza rezygnację z przedstawionych korzyści wynikających z zagospodarowania tych dróg, a więc niewykorzystanie szans rozwojowych wpłynie niekorzystnie zarówno na rozwój transportu, innych działań powiązanych z gospodarką wodną, jak i na środowisko, którego ochrona jest zazwyczaj argumentem przeciwko zagospodarowaniu dróg wodnych (rysunek 4).

Duży zakres substytucji w transporcie powoduje, że w wielu relacjach przewozy drogami wodnymi mogą być zastąpione przez inne gałęzie transportu, jednak są takie relacje, w których możliwości zarówno transportu samochodowego, jak i kolejowego zostały wyczerpane. Brak wsparcia ze strony transportu wodnego śródlądowego przyczynia się do kongestii i w efekcie obniżenia jakości usług transportowych oraz wzrostu kosztów transportu, zagrożenia bezpieczeństwa i utraty atrakcyjności regionów dotkniętych tymi problemami, które najostrej mogą wystąpić w rejonach portów morskich, zagrażając ich pozycji na rynku transportowym.

Zaniechanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych to nie tylko problem transportu. Wspomniana wcześniej ich wielozadaniowość sprawia, że skutki występują w różnych dziedzinach gospodarki. Zaniechanie to może oznaczać bezpowrotną utratę szans na:

- zrównoważony rozwój gospodarki (zrównoważony rozwój transportu, wykorzystanie energii odnawialnej, zapobieganie dewastacji naturalnego środowiska i w rejonach rzek, ochronę przeciwpowodziową),
- uzyskanie przez dynamicznie rozwijające się polskie porty morskie dominującej pozycji na Bałtyku,
- stymulowanie rozwoju regionalnego poprzez turystykę wodną.

Zagrożenie, że ta utrata szans może być bezpowrotna, rośnie wraz z narastającą dekapitalizacją infrastruktury wodnej, której odnowa będzie wymagała coraz większych nakładów. Uwzględniając fakt, że szanse na pozyskanie dodatkowych środków unijnych na rozwój śródlądowych dróg wodnych maleją, warto podkreślić, iż w przyszłości nadrobienie wieloletnich zaniechań może być problematyczne.



Rysunek 4. Skutki rezygnacji z zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych

Źródło: opracowanie własne.

Nie można też zapominać o zagrożeniu katastrofą stopnia wodnego we Włocławku, który – budowany jako jeden z elementów kaskady dolnej Wisły –

bez kolejnego stopnia może ulec zniszczeniu, wywołując trudne do przewidzenia straty ekonomiczne, społeczne i środowiskowe.

Zakończenie

Śródlądowe drogi wodne niesłusznie są traktowane często jako infrastruktura liniowa gałęzi transportu, która nie musi funkcjonować w Polsce, gdyż w wielu krajach, w których nie ma naturalnych warunków do rozwoju dróg wodnych, gałąź ta się nie rozwija. W Polsce takie warunki istnieją i rezygnacja z zagospodarowania dróg wodnych jest błędem, ponieważ wielozadaniowość śródlądowych dróg wodnych sprawia, że ich kompleksowe zagospodarowanie przynosi korzyści w wielu dziedzinach gospodarki. Zaniedbanie infrastruktury dróg wodnych nie tylko przynosi utratę tych potencjalnych korzyści, lecz także jest sprzeczne z ideą zrównoważonego rozwoju. Co więcej, w niektórych dziedzinach narastające zaniedbanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych może oznaczać bezpowrotną utratę szans na uzyskanie tych potencjalnych korzyści w przyszłości. Śródlądowe drogi wodne w Polsce to niewykorzystany kapitał, który zamiast stymulować rozwój społeczno-gospodarczy generuje coraz większe straty, dlatego należy jak najszybciej podjąć zdecydowane działania mające na celu zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych.

Bibliografia

- Economical and Ecological Comparison of modes transport: road, railways, inland waterways*, Planco Cosulting MBH Essen in co-operation with Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz 2007.
- Facts and figures*, Inland Navigation in Europe, www.inlandnavigation.eu/what-we-do/facts-figures_
- Ile kosztowała powódź? MSWiA odpowiada*, <http://wiadomosci.onet.pl/kraj/ile-kosztowala-powodz-mswia-odpowiada/fpbe8>.
- Inland Navigation in Europe*, „Marketobservation” 2011, nr 2, Central Commission for Navigation on the Rhine, Strasbourg 2011.
- Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce*, Ecorys, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, Rotterdam, lipiec 2011.
- Quispel M., *Medium and longterm perspectives in Inland Waterway Transport in the European Union*, NEA, Brussels, 5th of July 2011.

Transport of passengers, „Market Observation for Inland Navigation in Europe” 2007, nr 2, Central Commission for Navigation on the Rhine, Strasbourg 2011.

Trump cards of inland navigation, www.binnenvaart.be/en/binnenvaartinfo.

White Paper 2011. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2011.

Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Transport wodny śródlądowy. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk (w druku).

Wydatki cudzoziemców w Polsce, Instytut Turystyki, www.intur.com.pl/statystyka.htm.

CONSEQUENCES OF RENOUNCEMENT OF DEVELOPMENT OF THE INLAND WATERWAYS

Summary

The purpose of this article is to show that there are important socio-economic and environmental conditions for the development of inland waterways. It is true, that other modes of transport can substitute inland waterway transport, but under-utilization of the opportunities of the natural system of rivers in Poland means a loss in different areas of the economy.

The negative effects of neglect inland waterways exist in the field of transport, water management and the environment and hinder the sustainable development of the economy.

Keywords: inland navigation, inland waterways, water management

Translated by Krystyna Wojewódzka-Król

Elżbieta Załoga¹
Dariusz Milewski²

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TRANSPORTU JAKO WYZWANIE EKONOMICZNE

Streszczenie

W artykule omówiono problematykę konfliktu celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych w kontekście idei zrównoważonego rozwoju. Autorzy starali się udowodnić, że najskuteczniejszym sposobem realizacji tej koncepcji jest szukanie nie konfliktów, ale obszarów wspólnych interesów. Oprócz efektów „trade-off” można zaobserwować efekty „trade-up”. Można znaleźć wiele interesujących przykładów istnienia takiego zjawiska w praktyce, w sferze logistyki. Efekt ten oznacza, że cele, które zwykle stoją ze sobą w sprzeczności, mogą być osiągnięte jednocześnie. Idea „trade-up” została zaproponowana do rozwiązania dylematów zrównoważonego rozwoju. Problem ten przedstawiono na przykładzie transportu.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój, transport, konflikty celów, efekt *trade-up*

Wstęp

Dotychczasowy model rozwoju cywilizacyjnego świata jest coraz powszechniej krytykowany z uwagi na rosnące zagrożenie środowiska naturalnego. Orientację na rozwój proekologiczny utrwala się w świadomości współczesnych społeczeństw od ponad trzydziestu lat. Zasadniczym jej przejawem jest koncep-

¹ prof. dr hab. Elżbieta Załoga – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl.

² dr Dariusz Milewski – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: dariusz.milewski@wzieu.pl.

cja zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*), harmonijnie kojarząca ład ekologiczny, ekonomiczny i społeczny. Przesłanie tej orientacji to dążenie do zapewnienia ciągłego rozwoju społeczno-gospodarczego bez szkody dla środowiska i zasobów naturalnych, od których jakości zależy przyszły rozwój społeczny. Paradoks polega jednak na tym, że dążenie do harmonijnego rozwoju tak różnych obszarów nieuchronnie musi prowadzić do konfliktu tych celów.

Celem artykułu jest znalezienie obszarów wspólnych pomiędzy pozornie skonfliktowanymi obszarami: ekonomicznym, społecznym i ekologicznym. Zazwyczaj identyfikacja konfliktu celów tych obszarów prowadzi do wniosku, że konieczne jest ograniczanie rozwoju gospodarczego, aby nie odbywał się on kosztem środowiska naturalnego czy ogólnie społeczeństwa. Interesujące jest jednak znalezienie obszarów wspólnych, a nie tylko szukanie sprzeczności, co pozwoliłoby faktycznie na jednoczesny rozwój społeczny i ekonomiczny bez szkód dla środowiska.

Realizacja idei zrównoważonego rozwoju jest więc zadaniem ambitnym i można zadać pytanie: Czy możliwym do zrealizowania?

Powyższe problemy zostały przedstawione w niniejszym artykule. Rozważania dotyczą głównie sfery transportu i tego, w jaki sposób może się on przyczynić do zrównoważonego rozwoju. I właśnie na przykładzie transportu zaproponowano rozwiązania, które, przynajmniej teoretycznie, mogłyby pomóc w rozwiązywaniu konfliktów między celami ekonomicznymi, społecznymi i ekologicznymi.

Istota i dylematy zrównoważonego rozwoju³

Idea zrównoważonego rozwoju jest formułowana od końca lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku w następstwie krytycznych raportów ONZ o stanie cywilizacji. Pojęcie to wiąże się z osobą Gro Brundtland, która od 1987 roku zaczęła rozpowszechniać jego istotę i nadała tej idei wymiar polityczny oraz prawny⁴,

³ Zob. także E. Załoga, *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013.

⁴ Po raz pierwszy termin „zrównoważony rozwój” użyto w raporcie *Our common future* przygotowanym przez UN World Commission on Environmental and Development, New York 1987. Później ujmowano to wyrażenie w aktach prawnych o najwyższej randze wielu państw, także w Konstytucji RP (art. 5). Często w polskiej literaturze jako synonim dla zrównoważonego rozwoju stosuje się termin „ekorozwój” (terminu tego użyto po raz pierwszy w 1972 r. na konferencji ONZ w Sztokholmie) lub „trwały rozwój”. Nie są to synonimy. W literaturze światowej, w regulacjach unijnych oraz w dokumentach programowych stosuje się termin *sustainable development*.

przyjmując, że zrównoważony rozwój „to prawo do zaspokojenia aspiracji rozwojowych obecnej generacji, bez ograniczenia prawa przyszłych pokoleń do zaspokojenia ich potrzeb rozwojowych”.

Źródłem wyróżnienia zrównoważonego rozwoju jako współczesnego wyzwania cywilizacyjnego jest zjawisko nasilającej się nierównowagi pomiędzy rozwojem społeczno-gospodarczym a stanem zasobów naturalnych, co niesie ze sobą poważne ryzyko niestabilności ekonomicznej, ekologicznej oraz społecznej i politycznej. Miernikiem tej nierównowagi jest tzw. ślad ekologiczny będący syntetycznym wskaźnikiem zapotrzebowania na zasoby ziemi. Jak podał Jerzy Witold Pietrewicz⁵, ślad ten w ciągu ostatnich 45 lat uległ podwojeniu, odchylając się w 2007 roku od poziomu ekologicznej równowagi o blisko 50%.

Zrównoważony rozwój uznaje się za najpoważniejszą teoretyczną alternatywę dla globalizacji⁶. Globalizacja natomiast jest postrzegana jako proces „intensyfikacji oddziaływania na środowisko”⁷. Zależność ta spowodowała, że w ostatnich dziesięcioleciach nastąpił poważny rozwój teorii ekonomicznych ujmujących wymogi środowiskowe w procesie gospodarowania, w ramach racjonalności działań, w wycenie komponentów środowiska przyrodniczego, w podejściu do dóbr wolnych⁸, w mierzeniu dobrobytu itp. Dochodzi więc do większego zespolenia nauk społecznych, przyrodniczych i technicznych. Daje to podstawy do poszukiwania nowego paradygmatu w teorii ekonomii. Antoni Kukliński, wskazując na dysfunkcje współczesnego świata, podpowiada rozwiązanie: przejście od modelu gospodarki opartej na wiedzy do modelu gospodarki opartej na mądrości⁹. I nie ma na myśli konwencjonalnej mądrości.

Brak oczekiwanego postępu w realizacji idei zrównoważonego rozwoju uświadomił wielu osobom, że wymaga ona podejścia całościowego do rozwiązywania problemów triady, którą tworzą: środowisko, ekonomia i społeczeństwo.

⁵ J.W. Pietrewicz, *Ochrona środowiska w warunkach procesów globalizacji*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2011, s. 71.

⁶ L. Gawor, *Antyglobalizm, alterglobalizm i filozofia zrównoważonego rozwoju jako globalizacyjne alternatywy*, „Problemy Ekorozwoju” 2006, nr 1, s. 44.

⁷ J.W. Pietrewicz, *Ochrona środowiska...*, s. 63.

⁸ W tradycyjnej ekonomii eksploatowanie dóbr wolnych jak światło (słońce), woda, powietrze itp. odbywa się bezpłatnie i bez żadnych ograniczeń.

⁹ W dziele pt. *In search of new paradigms (selected papers 2001–2011)*, PTE, Warszawa 2013, za: E. Mączyńska, *Przemysłana przyszłość. W poszukiwaniu nowego paradygmatu – dzieło Antoniego Kuklińskiego*, „Biuletyn PTE” 2013, nr 2 (61).

Bez kompleksowego uwzględniania poszczególnych elementów tego złożonego systemu nie otrzyma się oczekiwanych efektów¹⁰.

Wymóg holistycznego podejścia do rozwoju współczesnej gospodarki wywołuje wiele dylematów natury teoretycznej, a zwłaszcza pragmatycznej. Ekonomiści zwracają uwagę, że wymagania rozwoju społeczno-gospodarczego oraz ekologicznego znajdują się często w sprzeczności. John Kenneth Galbraith, kreśląc wizję „godnego społeczeństwa”, postawił trzy niezależne wymagania ekonomiczne, których spełnienie jest konieczne dla rozwoju społeczeństwa¹¹:

- potrzebę dostarczania pożądaných dóbr i usług,
- potrzebę zagwarantowania, że produkcja, jej użytkowanie i konsumpcja nie będą wywierały ujemnego wpływu na bieżący dobrobyt ogółu społeczeństwa,
- potrzebę zapewnienia, że nie będą one również wywierały ujemnego wpływu na życie i dobrobyt przyszłych pokoleń.

Zauważył ponadto, że drugie i trzecie wymaganie często znajduje się w sprzeczności z pierwszym w zakresie wpływu na środowisko naturalne. Noblista podkreślił, że działania związane z ochroną środowiska „ze swojej natury znajdują się w konflikcie z siłą motywacyjną gospodarki rynkowej”¹². Dylematy dotyczą również wyboru ścieżek rozwoju: rozwój zrównoważony czy maksymalizujący dobrobyt społeczny. Wilfred Beckerman i Joanna Pasek przekonują za tym pierwszym, twierdząc, że w porównywalnych warunkach wyjściowych podążanie społeczeństwa ścieżką zrównoważonego rozwoju nie grozi spadkiem poziomu dobrobytu. Jeżeli jednak zostanie wybrana ścieżka maksymalnego dobrobytu społecznego, „to po następnym okresie wzrostu, kiedy to społeczeństwo będzie próbowało osiągnąć wyższy standard życia (jednocześnie zwiększając wykorzystanie zasobów), nastąpi spadek poziomu dobrobytu spowodowany wyczerpaniem się zasobów”¹³. Na sprzeczność interesów w polityce zrównowa-

¹⁰ J. Sachs w książce *Koniec z nędzą. Zadania dla naszego pokolenia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006 nazwał takie podejście koncepcją „ekonomii klinicznej”, za: E. Mączyńska, *Ekonomia a przełom cywilizacyjny. Pytania otwarte*, „Studia Ekonomiczne” 2009, nr 3–4 [INE PAN].

¹¹ J.K. Galbraith, *Godne społeczeństwo. Program troski o ludność*, PWE; Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 1999, s. 73.

¹² Tamże, s. 75.

¹³ W. Beckerman, J. Pasek, *Justice prosperity and the environment*, Oxford University Press, Oxford 2001, s. 82–83, za: H.G. Adamkiewicz-Drwiłło, *Współczesna metodologia nauk ekonomicznych*, Dom Organizatora, Toruń 2008, s. 452.

zonego rozwoju zwróciła także uwagę Catherine Day¹⁴, która przekonuje, że dla osiągnięcia równowagi pomiędzy celami ekonomicznymi, społecznymi i środowiskowymi konieczna jest równowaga pomiędzy różnymi interesami i celami. To są wyzwania wymagające czasu, bo każda pojedyncza organizacja ma własną kulturę lub *modus operandi* (z łac. – sposób działania) i adaptuje zmiany wolniej, niż następują one w jej otoczeniu. Ludzie powinni zdawać sobie sprawę, „że kupno jest zawsze aktem moralnym, oprócz ekonomicznego”, oraz „że istnieje ścisła odpowiedzialność społeczna konsumenta, która łączy się z odpowiedzialnością społeczną świata biznesu”¹⁵.

Zrównoważony rozwój jest dużym problemem metodologicznym i politycznym. Niekiedy koncepcja ta traktowana jest jak utopia¹⁶, a nie poważny projekt przekształcania rzeczywistości.

Konflikt celów zrównoważonego rozwoju na podstawie transportu

Ponieważ cele ekonomiczne są o wiele łatwiej realizowane ze względu na interes sfery biznesowej, konieczna jest interwencja państwa. Polityka transportowa próbuje łagodzić te konflikty poprzez stosowanie narzędzi, które pozwolą na zrównoważony rozwój (internalizacja kosztów zewnętrznych transportu).

Sprzecznosc celów jest podłożem walki, która rzeczywiście ma miejsce i w której zwycięzcą jest często przedsiębiorca. Przedsiębiorstwa bowiem poddane naciskom rynkowym na zwiększanie efektywności nie poddają się łatwo narzuconym przez państwo ograniczeniom. Czasami poprzez działania sprzeczne z prawem. Pytanie, jakie w związku z tym może się pojawić: Czy warto tę walkę dalej prowadzić, czy przyjąć inną strategię?

Skąd się bierze ten konflikt? Warto go przeanalizować, aby zrozumieć jego istotę i na bazie tej wiedzy szukać najlepszych rozwiązań. Analiza ta w dalszej części zostanie przedstawiona na przykładzie sfery transportu i logistyki.

W literaturze m.in. logistycznej funkcjonuje termin „trade-off” związany z pojęciem „konfliktu celów”. Relacja „trade-off” odzwierciedla powiązania systemowe, a konkretnie dotyczy takiego typu relacji, gdy poprawa efektywności jed-

¹⁴ C. Day, *Sector integration and sustainable development*, Conference on Good Practice in Integration of Environment into Transport Policy, Brussels 2002.

¹⁵ Encyklika „*Caritas in Veritate*” Ojca Świętego Benedykta XVI, Libreria Editrice Vaticana 2009, www.vatican.va/hf_ben-xvi_enc_20090629_caritas-in-veritate_pl. (dostęp 15.10.2010).

¹⁶ L. Gawor, *Antyglobalizm, alterglobalizm...*, s. 45.

nego elementu systemu odbywa się kosztem innego. Z tego wynika konieczność szukania rozwiązań kompromisowych. W ich efekcie została zidentyfikowana jednak również bardzo interesująca relacja określana jako „trade-up”¹⁷. Pojęcie to oznacza, że istnieje możliwość jednoczesnego osiągnięcia celów, które zazwyczaj są ze sobą sprzeczne. W logistyce klasycznym przykładem takiego konfliktu jest sprzeczność celów między sferą transportu a magazynowania i utrzymania zapasów. Sprzeczność istnieje również między dążeniem do obniżki kosztów logistyki a podwyższaniem poziomu logistycznej obsługi klienta. Jednak istnieje wiele przykładów rozwiązań, strategii, koncepcji, dzięki którym te sprzeczne cele mogą być jednocześnie osiągnięte.

Właściwie to cele strony podaźowej rynku usług transportowych powinny być zbieżne z celami jeśli nie ogólnospołecznymi, to przynajmniej z ekologicznymi. Zgodnie z zasadami ekonomiki transportu powinno się dążyć do jak najlepszego wykorzystania potencjału transportowego, co wyraża się w:

- stosowaniu gałęzi transportu i środków transportu o jak największej ładowności,
- jak najlepszym wykorzystaniu tej ładowności poprzez konsolidację ładunków,
- zmniejszaniu ilości przejazdów poprzez eliminację pustych przebiegów.

Podejmowanie takich działań przynosi korzyści ekonomiczne w postaci:

- mniejszych ilości przewozów (niższe koszty zmienne),
- mniejszej ilości środków transportu (niższe koszty stałe).

Usługodawcy zawsze więc dążyli, w miarę możliwości, do zwiększania produktywności w transporcie dla własnej korzyści, nawet nie będąc do tego zmuszeni przez narzędzia polityki zrównoważonego rozwoju. Cel ten jednak, już nawet na poziomie mikroekonomicznym, stoi często w sprzeczności z oczekiwaniami użytkowników transportu. Często oczekują oni wysokiej jakości usług w postaci krótkiego czasu przewozu, wysokiej terminowości, wysokiego bezpieczeństwa. Przejawami takich działań w przypadku transportu towarowego są:

- a) dostawy częste w małych ilościach, poprzez:
 - wykorzystanie środków transportu o mniejszej pojemności,
 - gorsze wykorzystanie środków transportu;

¹⁷ Określenie to można znaleźć w pracach: B. Milewska, *Możliwości zastąpienia relacji trade-off relacją trade-up w logistyce i produkcji*, cz. 1, „Logistyka” 2005, nr 5; B. Milewska, *Przykłady rozwiązań logistycznych osiągające efekt trade-up*, „Logistyka” 1989, nr 2. W literaturze ekonomicznej określa zupełnie inne zjawisko.

- b) wykorzystywanie sposobów transportu w celu skrócenia czasu cyklu dostawy lub podróży.

Nie zawsze jednak tak jest, ponieważ niekiedy również użytkownicy są zainteresowani niskimi kosztami transportu. Dowodem na to jest duży udział transportu morskiego w przewozach globalnych (80%), którym przewozi się nie tylko surowce czy tanie produkty, lecz także coraz częściej ładunki wysokowartościowe¹⁸.

Użytkowników transportu interesują rozwiązania, których celem jest łagodzenie opisywanych tutaj konfliktów i dążenie do zaspokajania potrzeb na jak najwyższym poziomie przy minimalizowaniu kosztów transportu. Przykładami takich działań w sferze czysto transportowej może być:

- wykorzystywanie efektywnych systemów dystrybucji drobnych przesyłek w celu obniżenia kosztów transportu i skrócenia czasu realizacji zleceń transportowych poprzez wykorzystanie wydajnych centrów dystrybucji towarów (*cross docking*),
- stosowanie rozwiązań organizacyjnych (dyspozycja) i technologicznych (telematyka) w celu redukcji przebiegów próżnych.

Takie rozwiązania są praktycznymi przykładami zastosowania idei „trade-up”.

Szczególnie rozwiązania technologiczne, w tym przede wszystkim informatyczne, umożliwiają pogodzenie celów mikroekonomicznych i społecznych. Lokalizacja środków transportu drogowego poprzez nawigację satelitarną przy wsparciu systemów telematycznych pozwala na optymalny podział zadań transportowych poprzez właściwe przyporządkowanie pojazdów do miejsc załadunku. Skrócenie czasu i drogi dojazdu pojazdu do tego miejsca skutkuje zarówno krótszym czasem realizacji zlecenia, jak i niższym kosztem transportu. Niższe będą też koszty społeczne ze względu na niższą emisję spalin. Istnieje zbieżność między dążeniem przedsiębiorstw transportowych do większej efektywności a celami ekologicznymi. Przedsiębiorstwa transportowe, nawet w warunkach dużego nacisku na zwiększanie jakości usług, nie mogą sobie pozwolić na niski poziom wykorzystania środków transportu.

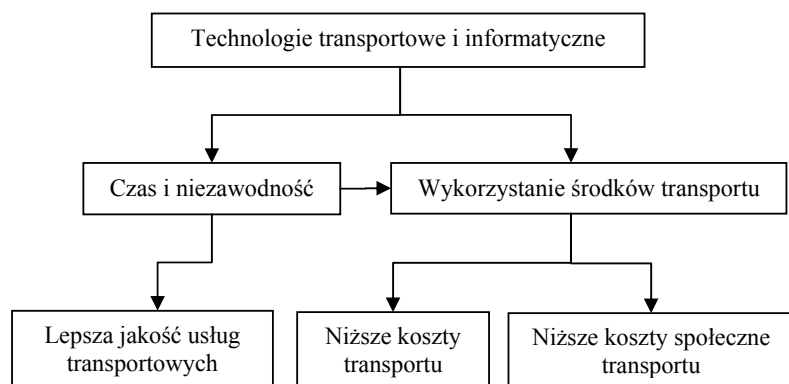
Zagadnienie ma szerszy charakter. Ogólnie warto wskazać na rolę czasu w transporcie. Przedsiębiorstwo transportowe jest zainteresowane skracaniem czasu przewozu, podobnie jak i usługobiorca. Dla przewoźnika krótszy czas to niższe koszty na przykład płac oraz lepsze wykorzystanie środków transportu

¹⁸ A.S. Grzelakowski, *Uwarunkowania i bariery transportowe funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw*, w: *Funkcjonowanie łańcuchów dostaw: aspekty logistyczne, przykłady branżowe*, Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Handlowej nr 31, Warszawa 2011, s. 150.

(niższe koszty jednostkowe stałe, większa liczba zleceń). Czas ten można skrócić poprzez zarządzanie ruchem na drogach za pomocą ITS, które przyczynia się do skrócenia czasu transportu, a przede wszystkim do zwiększenia płynności jazdy, a więc do mniejszego zużycia paliwa i do niższej emisji spalin¹⁹.

Zależności te w sposób bardzo uproszczony i w odniesieniu tylko do technologii transportowych przedstawiono na rysunku 1.

Można też wskazać na działania o charakterze polityczno-prawnym, które sprzyjają lepszej efektywności transportu. Zniesienie odpraw celnych na granicach wewnętrznych UE spowodowało znaczne zwiększenie produktywności polskich przewoźników, czego przejawem było obniżenie stawek transportowych.



Rysunek 1. Wpływ zastosowania technologii na korzyści przedsiębiorstw i społeczeństwa – *trade-up effect*

Źródło: opracowanie własne, Dariusz Milewski.

Wspomniany wcześniej *cross-docking* jest również strategią ukierunkowaną na zmniejszenie kosztów transportu przy jednoczesnym podnoszeniu jakości obsługi logistycznej oraz obniżeniu kosztów zapasów i magazynowania.

Zgodnie z postulatem ekonomiczności podejmowanych decyzji powinno się szukać rozwiązań najbardziej efektywnych. Należy jednak rozróżnić między rozwiązaniami teoretycznie optymalnymi a takimi, które są realnie możliwe do zrealizowania przy danych uwarunkowaniach. Skoro przy podejmowaniu decyzji politycznych uwzględnia się reakcje społeczeństwa (opór społeczny), to czemu

¹⁹ R.P. Maccubbin, B.L. Staples, M.R. Mercer, *Intelligent Transportation Systems Benefits and Costs: 2003 Update*, Mitretek Systems, Washington, DC, May 2003.

nie biznesu? Przedsiębiorcy będą zawsze szukać możliwości obejścia narzuconych im ograniczeń, co może prowadzić do patologii. Powinno się więc szukać rozwiązań, które będą korzystne nie tylko dla społeczeństwa, lecz także dla przedsiębiorstw. I to będą wtedy naprawdę optymalne rozwiązania. Co więcej, będą to rozwiązania rzeczywiście spełniające wymóg zrównoważonego rozwoju. Samo bowiem koncentrowanie się na realizacji celów ekologicznych i społecznych bez ekonomicznych postulatów zrównoważenia nie spełnia.

Skuteczne będą więc rozwiązania realne, które uwzględnią potrzeby przedsiębiorstw. W tym kierunku powinny iść rozwiązania polityczne, prace badawcze i rozwój naukowy w dziedzinie ekonomiki transportu. Dotyczy to zarówno problemów polityki transportowej, jak i wszelkich zagadnień transportowych, czyli na przykład organizacji procesów transportowych i szeroko pojętych technologii transportowych. Sfera badań i nauki powinna szukać jednak doskonałych technologicznie rozwiązań, jak również takich, które oprócz dostarczania korzyści społecznych będą zaakceptowane i zastosowane przez sferę praktyki gospodarczej.

Zakończenie

Na pytanie postawione na początku artykułu: Czy istnieją obszary wspólne, w których mogą być realizowane cele ekonomiczne, społeczne i ekologiczne? – odpowiedź jest pozytywna. Można powiedzieć, że zbyt mocno są akcentowane występujące między nimi sprzeczności. Przykładowo nawet jeżeli troska o środowisko czy uwzględnianie celów społecznych może być czynnikiem ograniczającym rozwój gospodarczy, to prawdopodobnie jest nim w krótszym okresie. W dłuższym horyzoncie czasowym nadmierna eksploatacja zasobów naturalnych jest szkodliwa również dla gospodarki.

Efektywność jest kluczem do zrównoważonego rozwoju i można ją podwyższać przez stosowanie efektu „trade-up”. W obszarze transportu i logistyki efekt ten można uzyskać dzięki dobrej organizacji procesów oraz zastosowaniu technologii informatycznych i technologii transportowych.

Bibliografia

Adamkiewicz-Drwiłło H.G., *Współczesna metodologia nauk ekonomicznych*, Dom Organizatora, Toruń 2008.

- Beckerman W., Pasek J., *Justice prosperity and the environment*, Oxford University Press, Oxford 2001.
- Day C., *Sector integration and sustainable development*, Conference on Good Practice in Integration of Environment into Transport Policy, Brussels 2002.
- Encyclical „Caritas in Veritate”* [Charity in Truth] Pope Benedict XVI, Libreria Editrice Vaticana 2009, www.vatican.va/.../hf_ben-xvi_enc_20090629_caritas-in-veritate_pl.
- Galbraith J.K., *Godne społeczeństwo. Program troski o ludność*, PWE; Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 1999.
- Gawor L., *Antyglobalizm, alterglobalizm i filozofia zrównoważonego rozwoju jako globalizacyjne alternatywy*, „Problemy Ekorozwoju” 2006, nr 1.
- Grzelakowski A.S., *Uwarunkowania i bariery transportowe funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw*, w: *Funkcjonowanie łańcuchów dostaw: aspekty logistyczne, przykłady branżowe*, Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Handlowej nr 31, Warszawa 2011.
- Kukliński A., *In search of new paradigms (selected papers 2001–2011)*, PTE, Warszawa 2013.
- Maccubbin R.P., Staples B.L., Mercer M.R., *Intelligent Transportation Systems Benefits and Costs: 2003 Update*, Mitretek Systems, Washington, DC, May 2003.
- Mączyńska E., *Ekonomia a przełom cywilizacyjny. Pytania otwarte*, „Studia Ekonomiczne” 2009, nr 3–4 [INE PAN].
- Mączyńska E., *Przemysłana przyszłość. W poszukiwaniu nowego paradygmatu – dzieło Antoniego Kuklińskiego*, „Biuletyn PTE” 2013, nr 2 (61).
- Milewska B., *Możliwości zastąpienia relacji trade-off relacją trade-up w logistyce i produkcji*, cz. 1, „Logistyka” 2005, nr 5.
- Milewska B., *Przykłady rozwiązań logistycznych osiągające efekt trade-up*, „Logistyka” 1989, nr 2.
- Pietrewicz J.W., *Ochrona środowiska w warunkach procesów globalizacji*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2011.
- Report ‘Our common future’*, UN World Commission on Environmental and Development, New York 1987.
- Sachs J., *Koniec z nędzą. Zadania dla naszego pokolenia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
- Załoga E., *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013.

**TRANSPORT'S SUSTAINABLE DEVELOPMENT
AS THE ECONOMICAL CHALLENGE**

Summary

In the paper the problems of conflict of economical, social and environmental goals of sustainable development have been discussed. The authors tried to prove that the most effective way to implement this concept is to look not for conflicts but for common goals. Apart from “trade-offs” effect we can also observe “trade-up effects”. In practice many interesting examples of such relation, in the area of logistics, can be found. The idea of “trade-up” was proposed to solve dilemmas of sustainable development.

The “trade-up” relation has been discussed on the example of transport and logistics. Some solutions have been proposed to solve the conflicts of economical, ecological and social objectives.

Keywords: sustainable development, transport, conflict of goals, “trade-up” effect

Translated by Dariusz Milewski

PROBLEMY LOGISTYKI

Joanna Drobiazgiewicz¹

NOWE TECHNOLOGIE INFORMACYJNO-KOMUNIKACYJNE W ŚWIADCZENIU ADMINISTRACYJNYCH USŁUG PUBLICZNYCH

Streszczenie

Technologia ICT wywiera istotny wpływ na administrację publiczną i jest jednym z kluczowych elementów zwiększenia efektywności jej funkcjonowania. W niniejszym artykule ukazano rolę technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT) w rozwoju administracyjnych usług publicznych oraz poziom rozwoju e-usług administracji publicznej w Polsce. Szczególną uwagę zwrócono na funkcjonowanie Elektronicznej Platformy Usług Publicznych, która jest podstawowym elementem koncepcji *one-stop-government*.

Słowa kluczowe: technologie informacyjno-komunikacyjne, *one-stop-government*, administracja publiczna

Wstęp

W ostatnich latach można zaobserwować ciągły i intensywny rozwój nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych. Technologie ICT (Information and Communications Technology) mają duży wpływ na działania wszystkich podmiotów gospodarczych, instytucji oraz obywateli. Istotnego znaczenia nabierają: elektroniczna wymiana danych, dokumenty elektroniczne, e-usługi oraz elektroniczny dostęp do informacji. Wdrożenie technologii informacyjno-komunikacyjnych odnosi się do takich aspektów funkcjonowania administracji, jak:

¹ dr Joanna Drobiazgiewicz – Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: joanna.drobiazgiewicz@wzueu.pl.

- wykorzystanie nowych kanałów do komunikacji z klientem oraz wewnątrz organizacji,
- łatwiejsze zarządzanie ogromnym zasobem informacji,
- wykorzystanie teleinformatyki w realizacji usług publicznych,
- poprawa jakości świadczonych usług,
- zwiększenie efektywności funkcjonowania administracji.

Duża ilość informacji wewnątrz organizacji oraz wysoka zmienność otoczenia wymuszają zmiany w zakresie metod i systemów zarządzania informacją oraz tworzenia nowych kanałów komunikacji wewnętrznej oraz zewnętrznej. W dobie gospodarki opartej na wiedzy podniesienie jakości usług administracji publicznej wymaga stosowania nowych technik w zakresie generowania, zbierania, analizy, przekształcania oraz przekazywania informacji. Powstają idee związane z nowym spojrzeniem na administrację publiczną i postrzeganiem usługobiorców nie jako petentów, lecz jako klientów. Jedną z nich jest koncepcja New Public Management (NPM).

Koncepcja NPM opiera się na założeniu, że można poprawić zarządzanie administracją publiczną, stosując metody i techniki zarządzania stosowane w sektorze prywatnym. Początki stosowania koncepcji NPM sięgają lat osiemdziesiątych poprzedniego wieku, jednak z biegiem czasu ulegała ona zmianom. Możemy wyróżnić cztery modele Nowego Zarządzania Publicznego²:

- model zorientowany na wydajność,
- model zorientowany na ograniczenie rozmiarów organizacji i decentralizacji zarządzania,
- model zorientowany na poszukiwanie doskonałości,
- model zorientowany na usługi publiczne.

Szczególną uwagę zwraca się na ostatni z modeli, który zakłada poprawę jakości świadczonych usług publicznych, koncentrację na odbiorcy usług, sceptycyzm wobec roli rynku w usługach publicznych oraz kładzie nacisk na pracę zespołową ze społecznościami³.

Usługi świadczone przez administrację publiczną mają specyficzny charakter. Można uznać, że ma się do czynienia z pewną bezradnością petenta. Usługodawca dysponuje odpowiednimi kompetencjami, natomiast klient często nie zna lub nie rozumie obowiązujących przepisów i charakteru świadczonej usługi,

² M. Zawicki, *Nowe zarządzanie publiczne*, PWE, Warszawa 2011, s. 44.

³ P. Modzelewski, *System zarządzania jakością a skuteczność i efektywność administracji samorządowej*, CeDeWu, Warszawa 2009, s. 25.

dlatego nie jest w stanie obiektywnie ocenić jakości oferowanej usługi. Powoduje to, że klienci nie mają zaufania do instytucji publicznej. Powstaje więc potrzeba zmiany sposobu obsługi klienta i przybranie przez urzędników roli doradcy klienta oraz dostarczenie niezbędnego zakresu informacji na temat realizowanych usług poprzez różne kanały informacyjne⁴.

Rozwój e-administracji należy rozpatrywać w dwóch aspektach:

- *front-office*, czyli miejsca bezpośredniej interakcji klienta i administracji publicznej,
- *back-office*, czyli zaplecza umożliwiającego świadczenie usług publicznych.

Dalsze rozważania zawarte w artykule dotyczą aspektu popytowego, czyli *front-office*. Celem artykułu jest ukazanie zmian związanych z procesami elektronicznej obsługi procesu obsługi klienta urzędów publicznych.

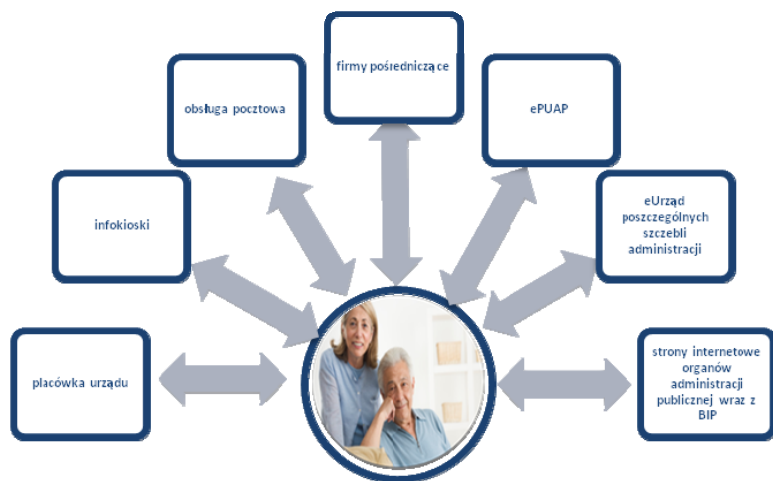
Zmiany w zakresie dystrybucji administracyjnych usług publicznych

Dystrybucja jest miejscem kontaktu pomiędzy podmiotem świadczącym usługi a jego klientem. Wymaga odpowiedniego planowania, organizowania, sterowania, kontroli świadczonych usług oraz towarzyszących im informacji. Odpowiednia dystrybucja przyczynia się do wzrostu poziomu obsługi klienta i może się przyczynić do zmniejszenia kosztów świadczenia usługi.

Z dystrybucją administracyjnych usług publicznych wiążą się dwie główne kwestie: dostępność usługi oraz ustalenie procedur zamówienia. Większość usług publicznych dostępna jest drogą tradycyjną, która wymaga wizyty w urzędzie. Przykładem takiej usługi jest uzyskanie pozwolenia na budowę, otrzymanie dowodu osobistego czy rejestracja pojazdu. Jednak coraz bardziej istotnego znaczenia nabierają usługi, które można zrealizować drogą elektroniczną. Jedną z usług tego rodzaju jest wprowadzona w 2008 roku możliwość rozliczenia podatku dochodowego od osób fizycznych, z której korzysta coraz więcej obywateli. W ostatnich latach obserwuje się zwiększone zainteresowanie usługami pośrednictwa przy załatwianiu spraw urzędowych. W takiej sytuacji udziela się pełnomocnictwa uprawniającego dany podmiot lub osobę do wnoszenia pism,

⁴ *Wytyczne do wdrożenia standardów zarządzania satysfakcją klienta w urzędach administracji rządowej*, Publikacja w ramach projektu „Klient w centrum uwagi administracji” współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, Warszawa 2012.

wniosków i otrzymywania stosownych dokumentów związanych ze świadczeniem określonej usługi publicznej. Kanäle komunikacji i obsługi klienta administracji publicznej przedstawiono na rysunku 1.



Rysunek 1. Kanäle komunikacji i obsługi klientów administracji publicznej

Źródło: opracowanie własne.

Nowym kanałem dystrybucji stają się usługi administracji publicznej świadczone z wykorzystaniem technologii teleinformatycznych, czyli e-usługi. Na poziom rozwoju elektronicznych usług administracyjnych wpływa wiele czynników. Warunkiem sprawnego funkcjonowania tego nowego kanału dystrybucji usług jest między innymi informatyzacja administracji, zapewnienie dostępu do usług obywatelom i przedsiębiorcom, opracowanie odpowiednich procedur, cyfrowe kształcenie społeczeństwa oraz stworzenie odpowiedniego interfejsu charakteryzującego się łatwością i intuicyjnością korzystania przez użytkownika. Ważnym aspektem jest również identyfikacja elektroniczna klienta. Istotną funkcję pełni profil zaufany, który każdy z obywateli może założyć poprzez platformę ePUAP (Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej). Niestety, obecnie ta forma identyfikacji wymaga jednorazowej wizyty w określonym urzędzie, takim jak jednostka Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Urząd Skarbowy lub Urząd Wojewódzki. Inna forma identyfikacji elektronicznej to bezpieczny podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą certyfikatu kwalifikacyjnego.

Dostęp do usług publicznych jest możliwy przy wykorzystaniu takich kanałów elektronicznych, jak ogólnopolski portal ePUAP, platformy poszczególnych resortów i innych centralnych organów administracji publicznej, platformy regionalne, np. śląska, lokalne e-urzędy, strony internetowe urzędów oraz infokioski. Niezbędne jest rozszerzenie możliwości dystrybucji o inne elektroniczne kanały, jak telefonia mobilna czy telewizja.

Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej to system informatyczny, który pozwala na załatwianie spraw urzędowych drogą elektroniczną. Mogą z niej korzystać obywatele, podmioty gospodarcze oraz same urzędy jako klienci wewnętrzni. Platforma ePUAP stanowi nowy kanał służący komunikacji w relacjach A2C, A2B, A2A. Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej pełni następujące funkcje⁵:

- zawiera katalog usług świadczonych przez różne urzędy i umożliwia przekierowanie petenta do odpowiedniego organu administracyjnego, umożliwia korzystanie z wyszukiwarki,
- identyfikuje usługobiorcę na platformie centralnej, co daje możliwość korzystania z usług różnych urzędów bez konieczności kolejnego logowania,
- koordynuje działania w zakresie współpracy urzędów w realizacji usług oraz sprawnej komunikacji.

Docelowo platforma powinna pełnić funkcję notyfikatora, która wiąże się z przysyłaniem informacji poszczególnym obywatelom czy przedsiębiorstwom na temat spraw urzędowych ich dotyczących, takich jak np. przypomnienie o konieczności regulacji podatku.

Platforma jest jednym z projektów wdrażanych w ramach rozwoju elektronicznej administracji publicznej. Wstępna koncepcję opracowano w 2002 roku. Wdrożenie następowało w dwóch etapach: pierwszy – ePUAP był realizowany w latach 2005–2008; drugi – ePUAP2 w latach 2008–2013. Głównymi celami wdrażanej platformy elektronicznej było⁶:

- utworzenie jednolitego, bezpiecznego i zgodnego z prawem nowego, elektronicznego kanału udostępniania usług administracji publicznej obywatelom, przedsiębiorcom i samej administracji jako klienta wewnętrznego,
- skrócenie czasu, obniżenie kosztów związanych z udostępnianiem informacji oraz zwiększenie efektywności działania administracji publicznej,

⁵ *Wrota – wstępna koncepcja projektu*, Komitet Badań Naukowych, Warszawa 2002.

⁶ ePUAP, www.epuap.gov.pl (dostęp 10.09.2014).

- utworzenie Centralnego Repozytorium Wzorów Dokumentów,
- zapewnienie interoperacyjności systemów teleinformatycznych wszystkich jednostek administracji publicznej.

Zgodnie z centralnym repozytorium wzorów dokumentów zamieszcza się, przechowuje i udostępnia wzory dokumentów, które uwzględniają niezbędne elementy struktury dokumentów elektronicznych określone w przepisach prawnych.

Urzędy przekazują do centralnego repozytorium oraz udostępniają w Biuletynie Informacji Publicznej wzory dokumentów elektronicznych. Wzory te ustala się zgodnie z międzynarodowymi standardami dotyczącymi dokumentów elektronicznych sporządzanych przez organy administracji publicznej. Szczególnie zwraca się uwagę na konieczność podpisywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym.

Idea funkcjonowania portalu ePUAP wiąże się z koncepcją *one-stop-shop* zakładającą możliwość załatwienia sprawy w jednym okienku, co pozwala na oszczędność czasu oraz obniżkę kosztów całej usługi. Ponadto w takich przypadkach obywatel lub przedsiębiorca nie potrzebuje informacji, który szczebel administracji realizuje konkretną usługę i ile urzędów musi odwiedzić, co często jest niezbędne w tradycyjnym procesie świadczenia usługi.

Wprowadzenie idei *one-stop-shop* jest korzystne z punktu widzenia klientów oraz urzędów⁷. Zalety dla klientów to:

- wygoda (personalizacja, brak konieczności powtarzania pewnych czynności, np. identyfikacji w kolejnych urzędach zaangażowanych w świadczenie jednej usługi, *one-stop-shop*),
- jakość (bezpieczeństwo, niezawodność, dokładność),
- wybór (możliwość dotarcia poprzez różne kanały oraz urządzenia, korzystanie w dowolnym czasie i miejscu, wszystkie usługi w jednym miejscu),
- prostota i jasność procedur (prosta nawigacja na stronie internetowej, jasno określone procedury świadczenia usług, szybkość wykonania).

Natomiast korzyści, jakie zyskuje administracja publiczna, to:

- optymalizacja procesów, poprawa wydajności, wzrost oszczędności,
- eliminacja dublowania działań, konsolidacja kanałów i rozwiązań,

⁷ *One-Stop Shop Plan 2013–18*, Published by the State of Queensland (Department of Science, Information Technology, Innovation and the Arts), November 2013, www.qld.gov.au/ds-ia/initiatives/one-stop-shop/ (dostęp 10.09.2014).

- zwiększenie satysfakcji klientów i zaufanie do usług publicznych,
- zwiększenie zadowolenia pracowników.

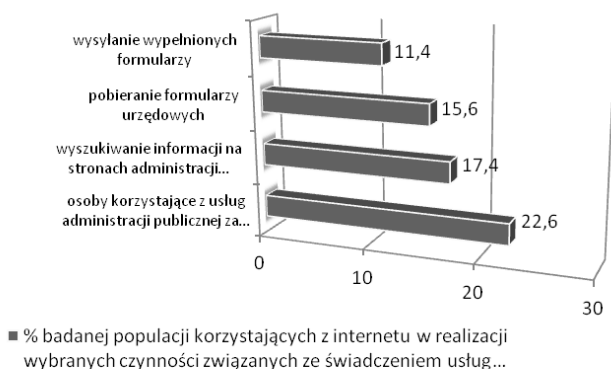
Stan rozwoju elektronicznych usług publicznych

Badając stopień zaawansowania elektronicznych usług publicznych, należy mieć na uwadze pięciostopniowy podział opisany przez Komisję Europejską, określający poziomy rozwoju e-usług administracji publicznej, począwszy od pobierania informacji drogą elektroniczną, a skończywszy na personalizacji usług. Usługi e-administracji mogą być świadczone na pięciu różnych poziomach⁸:

- pierwszy (informacja online) – umożliwienie uzyskania informacji o danym urzędzie oraz świadczonych usługach na stronie internetowej,
- drugi (interakcja jednokierunkowa) – możliwość wyszukania informacji oraz pobrania oficjalnych formularzy ze strony internetowej urzędu,
- trzeci (interakcja dwukierunkowa) – uzyskanie informacji, pobranie oraz odesłanie wypełnionych formularzy za pomocą internetu,
- czwarty (transakcja) – pełna obsługa procesu, czyli możliwość dokonania wszystkich czynności niezbędnych do załatwiania danej sprawy urzędowej drogą elektroniczną – od uzyskania informacji, poprzez pobranie odpowiednich formularzy, odesłanie ich po wypełnieniu i złożeniu podpisu elektronicznego, aż do uiszczenia wymaganych opłat oraz otrzymania oficjalnego pozwolenia, zaświadczenia lub innego dokumentu, o który dana osoba/firma występuje,
- piąty (personalizacja) – możliwość identyfikacji klienta w elektronicznym systemie danych administracji, co umożliwia na przykład przypomnienie klientowi o konieczności dokonania określonych czynności urzędowych oraz świadczenie automatycznie określonych usług, które nie wymagają interwencji klienta. Większość z usług administracji publicznej w Polsce obecnie nie jest w pełni świadczona drogą elektroniczną. Niski poziom zaawansowania e-usług oraz niewiele usług przeniesionych na platformę elektroniczną sprawiają, że mało osób korzysta z możliwości elektronicznej administracji.

⁸ *The User Challenge Benchmarking, The Supply Of Online Public Services*, 7th Measurement, September 2007, Capgemini, For: European Commission, Directorate General for Information Society and Media, <http://ec.europa.eu> (dostęp 10.09.2014).

Stopień wykorzystania internetu w realizacji usług publicznych przez obywateli przedstawiono na rysunku 2.

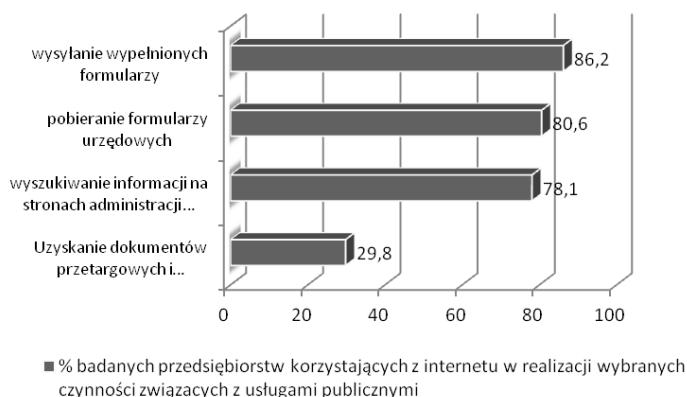


Rysunek 2. Sposób wykorzystania internetu w realizacji usług publicznych przez obywateli

Źródło: *Spoleczeństwo informacyjne w Polsce w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2013, s. 11.

Prowadzone przez GUS badania wskazują, że tylko około 22% osób korzysta z internetu w kontaktach z administracją publiczną. Tylko około co dziesiąty z badanych wysłał wypełnione formularze urzędowe.

Sposób wykorzystania internetu przez przedsiębiorstwa w sprawach urzędowych zaprezentowano na rysunku 3.



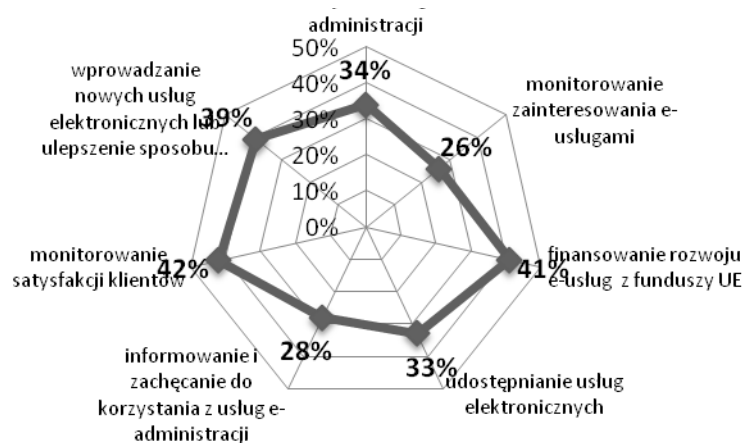
Rysunek 3. Sposób wykorzystania internetu w realizacji usług publicznych przez przedsiębiorstwa

Źródło: *Spoleczeństwo informacyjne w Polsce...*, s. 7.

W 2012 roku co trzeci urząd udostępniał usługi elektroniczne. Spośród urzędów świadczących usługi elektroniczne trzy czwarte robi to poprzez platformę ePUAP, a połowa przez stronę internetową⁹. Tylko co trzeci internauta zna platformę ePUAP¹⁰.

W zakresie usług e-administracji dostępnych dla przedsiębiorców na wyróżnienie zasługuje system elektronicznych zamówień publicznych. W 2012 roku korzystało z niego 25% przedsiębiorstw (średnia UE wynosiła 12%).

Do zmierzenia zdolności administracji do tworzenia i udostępniania usług elektronicznych zgodnie z potrzebami obywateli może posłużyć wskaźnik cząstkowy świadczenia i rozwoju usług e-administracji. Jest on sumą ważoną kilku składników¹¹. Zostały one określone na rysunku 4.



Rysunek 4. Wskaźnik świadczenia i rozwijania usług e-administracji w Polsce

Źródło: *Spoleczeństwo informacyjne w Polsce...*, s. 157.

Wskaźnik poziomu świadczenia i rozwijania e-usług administracji publicznej jest zróżnicowany w poszczególnych województwach. Liderem w tej dziedzinie jest województwo śląskie ze wskaźnikiem na poziomie 61%. Kolejne

⁹ Badanie *Wpływ cyfryzacji na działanie urzędów w Polsce w 2012 r.* zostało przeprowadzone przez PBS na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2012, https://mac.gov.pl/wpcontent/uploads/2011/12/PBS_MAC_Cyfryzacja_full_PL-2012.pdf (dostęp 10.09.2014).

¹⁰ *E-administracja w oczach internautów – 2013*, Badanie przeprowadzone przez PBI na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013, s. 60.

¹¹ *Spoleczeństwo informacyjne w Polsce w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2013, s. 157.

województwa to dolnośląskie i małopolskie z wartością wskaźnika 38%, a następnie zachodniopomorskie i mazowieckie – 35%. Najslabiej rozwinięte są usługi e-administracji w województwie podkarpackim (wartość analizowanego wskaźnika wynosi 24%)¹².

Zakończenie

Rozwój nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych wiąże się ze zmianami w zakresie komunikacji urzędów publicznych z petentami oraz przyczynia się do zmiany formy świadczenia usług administracji publicznej. Może on zwiększyć satysfakcję klientów oraz efektywność działania urzędów. Niestety, nadal większość obywateli załatwia sprawy urzędowe w sposób tradycyjny, co wiąże się często z brakiem wiedzy w zakresie nowych możliwości obsługi klientów urzędów publicznych.

Bibliografia

- E-administracja w oczach internautów – 2013*, Badanie przeprowadzone przez PBI na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013.
- Modzelewski P., *System zarządzania jakością a skuteczność i efektywność administracji samorządowej*, CeDeWu, Warszawa 2009.
- One-Stop Shop Plan 2013-18*, Published by the State of Queensland (Department of Science, Information Technology, Innovation and the Arts), November 2013, www.qld.gov.au/dsitia/initiatives/one-stop-shop/.
- Spoleczeństwo informacyjne w liczbach 2013*, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Warszawa 2013.
- Spoleczeństwo informacyjne w Polsce w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2013.
- The User Challenge Benchmarking, The Supply of Online Public Services*, 7th Measurement, September 2007, Capgemini, For: European Commission, Directorate General for Information Society and Media, <http://ec.europa.eu>.
- Wpływ cyfryzacji na działanie urzędów w Polsce w 2012 r.*, Badanie przeprowadzone przez PBS na zlecenie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2012. https://mac.gov.pl/wpcontent/uploads/2011/12/PBS_MAC_Cyfryzacja_full_PL-2012.pdf.

¹² *Spoleczeństwo informacyjne w liczbach 2013*, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Warszawa 2013.

Wrota – wstępna koncepcja projektu, Komitet Badań Naukowych, Warszawa 2002.

Wytyczne do wdrożenia standardów zarządzania satysfakcją klienta w urzędach administracji rządowej, publikacja w ramach projektu „Klient w centrum uwagi administracji” współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, Warszawa 2012.

www.epuap.gov.pl.

Zawicki M., *Nowe zarządzanie publiczne*, PWE, Warszawa 2011.

NEW INFORMATION AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY IN SERVICES OF PUBLIC ADMINISTRATION

Summary

Information and Communications Technology has a vital input on a public government and are one of the key elements for increasing the efficiency of its operation. The article focuses the role of Information and Communications Technology in services of public administration and mainly on the level of e-services availability in Poland.

Keywords: Information and Communications Technology, e-government, public administration

Translated by Joanna Drobiazgiewicz

Marzena Frankowska¹

ZASTOSOWANIE KONCEPCJI EMPLOYER BRANDING W PRAKTYCE WYBRANYCH OPERATORÓW LOGISTYCZNYCH

Streszczenie

Employer Branding to stosunkowo nowa koncepcja, która ewoluuje zgodnie z potrzebami przedsiębiorstw w odniesieniu do zmieniających się wyzwań rynkowych. W artykule przedstawiono zmianę w postrzeganiu znaczenia marki pracodawcy: od procesu rekrutacji po konieczność pozyskiwania talentów przez firmy działające w ramach dynamicznych łańcuchów dostaw. Zaprezentowano model atrakcyjności pracodawcy oraz wykorzystywane narzędzia w komunikacji z obecnymi, a przede wszystkim potencjalnymi pracownikami. Zastosowanie koncepcji Employer Branding ukazano na przykładzie wybranych liderów branży usług logistycznych. Analizie poddano zarówno wykorzystywane przez nich narzędzia oraz sposób komunikacji, jak i formułowane komunikaty do obecnych i przyszłych kadr

Słowa kluczowe: Employer Branding, operator logistyczny, branża usług logistycznych, zarządzanie łańcuchem dostaw, zarządzanie zasobami ludzkimi

Wstęp

Badania nad znaczeniem kapitału ludzkiego dla funkcjonowania łańcuchów dostaw, chociaż znajdują miejsce w literaturze przedmiotu, nie należą do głównego nurtu zainteresowań badawczych naukowców. Do tej pory wysiłek badaczy koncentrował się przede wszystkim na aspektach związanych z zarządzaniem

¹ dr Marzena Frankowska – Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: marzena.frankowska@wzieu.pl.

strumieniami fizycznymi i informacyjnymi oraz zapewnieniu efektywności tych przepływów w kontekście potrzeb rynku². John Gattorna zwrócił natomiast uwagę, że powodzenie skutecznego zarządzania łańcuchami dostaw zależy w dużej mierze od zatrudnionych kadr oraz tych pracowników, których przedsiębiorstwa chcą pozyskać. Stwierdził ponadto, że przyciąganie talentów ma ogromny wpływ na zdolności reagowania łańcuchów dostaw w sposób dynamiczny, co jest niezbędne w otoczeniu charakteryzującym się coraz większą zmiennością w skali globalnej³. Celem artykułu jest identyfikacja założeń koncepcji Employer Branding oraz analiza stosowania tej praktyki w zarządzaniu zasobami ludzkimi u czterech wybranych operatorów. Warto tu wskazać, że w szerokim znaczeniu przez koncepcję Employer Branding rozumie się więcej niż tylko kreowanie marki pracodawcy, stąd termin ten nie jest tłumaczony na język polski. Dla zobrazowania tematyki oraz z uwagi na fakt, że jest to ważne zagadnienie dla przedsiębiorstw funkcjonujących w ramach łańcuchów dostaw, w artykule zaprezentowano wyniki badań przeprowadzonych wśród wybranych operatorów logistycznych na podstawie treści i architektury ich witryn internetowych oraz aktywności na rynku pracy.

Istota i zakres koncepcji Employer Branding

Początkowo koncepcja Employer Branding była związana głównie z kreowaniem wizerunku marki pracodawcy na potrzeby procesu rekrutacji⁴. Chodziło o budowanie takiego wyobrażenia marki pracodawcy wśród potencjalnych pracowników, aby postrzegali oni przedsiębiorstwo jako pożądane miejsce pracy. Praktyki takie usprawniały proces rekrutacji i podnosiły ich skuteczność poprzez zachęcanie odpowiednich kandydatów do pracy⁵. Z czasem zrozumiano, że przedsiębiorstwa powinny stać się pracodawcami z wyboru, bo wtedy przyciągają najlepiej wykwalifikowanych kandydatów do pracy i o najwyższej motywacji.

² Ch.R. Gowen III, W.J. Tallon, *Enhancing supply chain practices through human resource management*, „Journal of Management Development” 2003, vol. 22, nr 1, s. 32–34.

³ J. Gattorna, X. Farrés, *Challenges of global fast fashion supply chains (Part IV)*, Supply Chain Movement 2014.09, <http://johngattorna.com/wp-content/uploads/2014/09/Challenges-of-global-fast-fashion-supply-chains-Part-IV.pdf> (dostęp 5.09.2014).

⁴ R. Maxwell, S. Knox, *Motivating employees to „live the Brand”: a comparative case study of employer Brand attractiveness within the firm*, „Journal of Marketing Management” 2009, vol. 25, nr 9–10.

⁵ P. Berthon, M. Ewing, L.L. Hah, *Captivating company: dimensions of attractiveness in employer branding*, „International Journal of Advertising, The Quarterly Review of Marketing Communications” 2005, vol. 24, nr 2, s. 151–172.

Zwrócono jednocześnie uwagę na potrzeby skoordynowania procesu komunikacji przedsiębiorstwa, które było realizowane na różnych poziomach:

- marki przedsiębiorstwa,
- marki produktu,
- marki pracodawcy.

Dodatkowo Bergstrom i in. wyróżnili pojęcie *internal branding* (kreowanie marki wewnątrz organizacji) i odnieśli je do trzech obszarów działań⁶:

- skutecznego komunikowania marki wobec pracowników,
- przekonania ich o wartości marki firmy,
- skutecznego łączenia każdej pracy wykonywanej na rzecz organizacji z dostarczaniem tzw. esencji marki.

W interesujący sposób ujął to cytowany przez powyższych autorów Sergio Zyman z Coca-Cola Company, który stwierdził: „Zanim pomyślisz o sprzedawaniu twojej marki konsumentom, musisz ją najpierw sprzedać swoim pracownikom”⁷.

Warto zwrócić uwagę, że w pewnym zakresie koncepcja Employer Branding odpowiada definicji marketingu wewnętrznego, określonego przez Philipa Kotlera jako zadanie polegające na zatrudnianiu, szkoleniu i motywowaniu personelu zdolnego do dobrej obsługi klientów (kontaktującego się z nabywcami oraz wszystkich innych pracowników – aby tworzyli zespół zaspakajający potrzeby nabywców)⁸. Okazuje się więc, że jednym z wyzwań jest zapewnienie takiego zachowania pracowników, które spełniają obietnicę marki przedsiębiorstwa (*company's brand promise*)⁹. Wiąże się to z odpowiednim sposobem świadczenia usług oraz dostarczania odpowiednich produktów, a są to nowe wyzwania, które trudno realizować w ramach tradycyjnego marketingu. W konsekwencji zachowania pracowników stają się istotnym komponentem oferty marketingowej organizacji, gdyż dostarczają zewnętrznym interesariuszom informacji na temat tożsamości organizacji i jeśli to nie jest zgodne z wartościami reklamowanymi przez markę przedsiębiorstwa, wiarygodność może zostać podważona. A zatem menedżerowie powinni rozumieć, jak mogą być dostosowane wartości i zachowania pracowników do pożądaných wartości marki¹⁰. Takie szerokie podejście

⁶ Tamże.

⁷ Tamże, s. 170.

⁸ Ph. Kotler i in., *Marketing Management*, Pearson Education, London 2009, s. 770.

⁹ R. Maxwell, S. Knox, *Motivating...*

¹⁰ F. Harris, L. de Chernatony, *Corporate branding and corporate brand performance*, „European Journal of Management” 2001, vol. 35, nr 3–4, s. 441.

do marki pracodawcy, a w konsekwencji zachowań jego pracowników ma być gwarancją świadczonych usług oraz dostarczanych przez firmę produktów.

Koncepcja Employer Branding a zarządzanie łańcuchem dostaw

Warto jednak zwrócić uwagę, że koncepcja Employer Branding oprócz powiązań z marketingiem wewnętrznym, zarządzaniem marką firmy oraz spełnianiem przez pracowników obietnicy marki ma we współczesnej gospodarce dużo bogatszy wymiar. Kształtowanie odpowiednich zachowań pracowników oraz pozyskiwanie tych o odpowiednich kwalifikacjach nabiera bowiem szerszego znaczenia, jeśli odnieść je nie tyle do pojedynczego przedsiębiorstwa, ile do łańcucha dostaw. Jedne z pierwszych badań przeprowadzonych w 1987 roku dowiodły, że zasoby ludzkie są krytycznym czynnikiem w osiągnięciu doskonałości logistycznej przez przedsiębiorstwa¹¹. Potwierdziły to kolejne badania przeprowadzone m.in. przez Bowersoxa i in. na próbie przedsiębiorstw *best-in-class* w zakresie osiągnięć łańcuchów dostaw. Z kolei na początku lat dziewięćdziesiątych badacze wskazywali na rosnące tempo zmian w otoczeniu, co podnosiło wymagania dla łańcuchów dostaw, a tym samym dla ich pracowników. Podkreślono, że w coraz trudniejszych uwarunkowaniach zarządzania łańcucha dostaw na znaczeniu zyskuje m.in. wysoka zdolność pracowników w zakresie elastyczności zarówno w pełnionych funkcjach, jak i zdobytych umiejętnościach, która umożliwia innowacyjne podejście do osiągnięcia produktywności. Konieczność współpracowania z wieloma podmiotami w łańcuchach dostaw w sposób coraz bardziej kompleksowy wymusza rozwijanie nowych umiejętności, np. szybkiego adoptowania się do nowych sytuacji czy komunikowania w ramach zróżnicowanych funkcji i jednostek organizacyjnych¹². Wspomniany już Gattorna stwierdza, że to jakość kadr wpływa na możliwość funkcjonowania w ramach dynamicznego łańcucha dostaw, który jego zdaniem, może zapewnić przewagę konkurencyjną przedsiębiorstw¹³.

Ta duża niepewność otoczenia spowodowała powstanie konieczności przyciągania pracowników o odpowiednich kwalifikacjach, określanych jako talenty oraz zapewnienie właściwego środowiska pracy i odpowiednich perspektyw. Stąd Peter Capelli zaproponował koncepcję zarządzania talentami, która wiąże się

¹¹ Ch.R. Gowen III, W.J. Tallon, *Enhancing supply...*, 33–36.

¹² Tamże, s. 35.

¹³ J. Gattorna, X. Farrés, *Challenges of global...*, s. 1–4.

z przewidywaniem potrzeb kapitału ludzkiego i określaniem planu ich zaspokojenia w warunkach niepewności gospodarczej oraz związana jest z faktem pełnienia funkcji ambasadora firmy przez jej pracowników¹⁴.

Pojawia się tu pojęcie atrakcyjności pracodawcy jako przewidywane korzyści, które potencjalny pracownik widzi w pracy dla określonej organizacji, co bezpośrednio badacze wiążą z postrzeganą wartością marki (*brand equity*)¹⁵.

EVP a postrzeganie atrakcyjności pracodawcy

Jak już stwierdzono, nowość koncepcji Employer Branding polega na łączeniu obszarów i działań przedsiębiorstwa, które nie tak dawno były traktowane przez firmy jako rozdzielne. Dopiero połączenie działań o charakterze wewnętrznym z tymi kierowanymi do otoczenia, w tym do potencjalnych pracowników, może przynieść odpowiedni efekt w postaci pożądanego wizerunku przedsiębiorstwa na rynku kształtowanego nie tylko w wyniku działań komunikacyjnych, lecz także jako konsekwencja jakości pracy zatrudnionych już kadr. A zatem przedsiębiorstwa powinny pracować nad takim spójnym przekazem, który będzie się ujawniał w oferowanej wartości dla pracowników (EVP – *Employee Value Proposition*). EVP to zbiór wartości i korzyści charakteryzujący pracodawcę i odróżniający go od konkurencji, które jest oferowany określonej grupie pracowników w zamian za podjęcie pracy¹⁶. Wypracowywanie EVP pomaga odpowiedzieć na pytanie, dlaczego osoba, którą firma pragnie zrekrutować, powinna wybrać właśnie tę organizację. Pomocny w zrozumieniu kryteriów postrzegania atrakcyjności pracodawcy może być Pięciodziesięcownikowy Model Atrakcyjności Pracodawcy, który został opracowany na bazie pogłębionych badań oczekiwań kandydatów do pracy¹⁷. Model określa pięć głównych kategorii wartości, w których są zgrupowane oczekiwania wobec przyszłej pracy. Należą do nich:

- atrakcyjna organizacja (*interest value*), czyli zakres, w jakim pracodawca zapewnia interesujące środowisko pracy, nowoczesne narzędzia pracy, możliwości wykorzystania kreatywności pracownika do wytwarzania wysokiej jakości innowacyjnych produktów i usług,

¹⁴ P. Capelli, *Talent Management for Twenty-First Century*, „Harvard Business Review”, March 2008, p. 3, www.hbr.org (dostęp 5.09.2014).

¹⁵ P. Berthon, M. Ewing, L.L. Hah, *Captivating company...*, s. 151–172.

¹⁶ R.P. Finnegan, *Rethinking Retention in Good Times and Bad: Breakthrough Ideas for Keeping Your Best Workers*, Davies-Black, 2010, s. 168.

¹⁷ P. Berthon, M. Ewing, L.L. Hah, *Captivating company...*, s. 164.

- wartość społeczna (*social value*), czyli zakres, w jakim potencjalny pracownik jest przyciągany przez pracodawcę poprzez dostarczanie przyjaznego środowiska pracy, z akcentowaniem dobrych relacji międzyludzkich oraz pracy zespołowej,
- wartość ekonomiczna (*economic value*), czyli zakres, w jakim jednostka jest przyciągana przez pracodawcę m.in. w wyniku ponadprzeciętnego wynagrodzenia czy bezpieczeństwa pracy,
- wartość rozwoju (*development value*), czyli zakres, w jakim jednostka jest przyciągana przez pracodawcę poprzez dostarczania rozpoznawalności, wzrostu własnej wartości i zaufania, łączone z powiększaniem doświadczeń zawodowych, co może stać się trampoliną dla przyszłej kariery,
- wartość aplikacyjna (*application value*), czyli zakres, w jakim potencjalny pracownik jest przyciągany przez pracodawcę w wyniku dostarczania mu możliwości zastosowania tego, czego się do tej pory nauczył oraz uczenia innych.

Relacje pomiędzy poszczególnymi kategoriami mogą ulegać zmianie w zależności od wielu czynników, tj. branży, wieku kandydatów czy wykształcenia. Warto natomiast zwrócić uwagę, jak wszechstronne mogą być oczekiwania kandydatów, stąd wielu autorów postuluje o interdyscyplinarne i międzyfunkcyjne podejście do kształtowania marki przedsiębiorstwa¹⁸.

Narzędzia wykorzystywane na potrzeby wdrażania koncepcji Employer Branding

Jak już wcześniej stwierdzono, w ramach koncepcji Employer Branding ważne jest działanie wielopłaszczyznowe i przekazywanie potencjalnym pracownikom wszechstronnej informacji na temat firmy. Co istotne, przedsiębiorstwa powinny wykorzystywać w tym celu zarówno tradycyjne sposoby, jak i te nowoczesne, realizowane przez internet. Stąd proponuje się dwie kategorie narzędzi komunikacyjnych Employer Branding (rysunek 1): – *offline* – klasyczne narzędzia komunikacyjne; – *online* – narzędzia wykorzystujące internet.

¹⁸ T. Brexendorf, J. Kernstock, *Corporate behavior vs brand behavior: towards and integrated view?*, „Brand Management” 2007, vol. 15, nr 1, s. 32–40.



Rysunek 1. Rodzaje narzędzi *offline* i *online* stosowanych w Employer Branding

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem <http://markapracodawcy.pl/sprawdzone-narzedzia-employer-branding/> (dostęp 5.09.2014).

Poniżej przedstawiono charakterystykę wybranych narzędzi komunikacji tradycyjnej Employer Branding¹⁹:

1. Targi pracy są doskonałą formą budowania relacji z kandydatami. Kandydat może na nich bezpośrednio porozmawiać z rekruterem bądź z pracownikami danej firmy. W przypadku takich wydarzeń większy nacisk stawia się na interakcję i rozmowy z uczestnikami niż tylko oferowanie im ulotek i gadżetów firmowych.
2. Akcje/eventy na uczelniach to najbardziej popularne formy aktywności pracodawców w środowiskach akademickich, zaliczają się do nich wykłady tematyczne, prezentacje, spotkania ze studentami, a ostatnio webinary i wideoseminaria. Dodatkowym, standardowym już narzędziem promocji na uczelniach są wszelkiego typu ulotki, broszury, plakaty. Aktywna obecność firmy na uczelniach przynosi dobre efekty pod warunkiem prowadzenia działań w sposób systematyczny i długofalowy.
3. Wydawnictwa prasowe zdecydowanie ustąpiły miejsca internetowym portalom pracy. Prasa wykorzystywana jest dziś głównie w poszukiwaniach bardzo wąskiej grupy specjalistów (magazyny branżowe) oraz

¹⁹ Opracowanie własne na podstawie <http://markapracodawcy.pl/sprawdzone-narzedzia-employer-branding/> (dostęp 5.09.2014).

w działaniach na rynku lokalnym w odniesieniu do stanowisk niższego szczebla, a także stanowisk produkcyjnych. Tę drugą rolę odgrywa prasa regionalna oraz lokalna. Dobrą formą promocji wizerunkowej są publikacje w periodykach, które pomagają docierać z przekazem do doświadczonych menedżerów i specjalistów.

4. Programy praktyk i staży cieszą się dużym uznaniem, ponieważ praktyki są najlepszym sposobem na poznanie przyszłego pracownika. Z kolei program stażowy promuje ambitne i zdolne osoby. Celem jest przygotowanie ich do pracy na samodzielnym stanowisku oraz wsparcie w skutecznym budowaniu początków własnej kariery zawodowej.
5. Dni otwarte/konkursy pozwalają potencjalnym pracownikom zapoznać się z firmą poprzez zobaczenie warunków, w których wykonywana jest praca. Powinno to być połączone z prezentacją ciekawych i istotnych informacji na temat firmy. Z kolei organizowane konkursy mają uatrakcyjnić proces rekrutacji oraz komunikacji z firmą. Pozwalają również dokonać selekcji kandydatów ze względu na kryteria związane z konkursem.

Najcenniejszymi z grupy działań *offline* są te, które oferują możliwość budowania bezpośrednich relacji (targi pracy, dni otwarte, seminaria i konkursy). Choć aktywność w internecie wydaje się dominować w działaniach z zakresu Employer Branding, walor interakcji kandydat–pracodawca stanowi bardzo ważną zaletę i dlatego narzędzia *offline* powinny równoważyć ofertę firmy.

Warto zatem przybliżyć, jakiego typu działania zaliczane są do narzędzi *online* stosowanych w Employer Branding²⁰:

1. Internetowa zakładka „kariera”/strona „kariera” to kluczowe narzędzie komunikacji w Employer Branding. Profesjonalna przygotowana strona kariera powinna mieć atrakcyjny, przyciągający, budzący zaufanie wygląd, a także zaktualizowane i ciekawie zaprezentowane informacje.
2. Ogłoszenie rekrutacyjne przygotowane w sposób wizualnie spójny z systemem identyfikacji wizualnej firmy (*corporate identity*) firmy powinno wyróżniać firmę wśród innych ogłoszeń.
3. Wyszukiwarki internetowe i SEO, promocja ofert pracy w wyszukiwarkach internetowych (m.in. Google) oraz optymalizacja zakładki „kariera” pod kątem zgodności z wyszukiwarkami to niezwykle skuteczne narzędzia komunikacji z kandydatami. Umożliwiają dotarcie do wyselekcjono-

²⁰ Tamże.

wanej grupy specjalistów. Zapewniają szybkie i bezpośrednie dotarcie do kandydata z ofertą i promocję firmowej strony „kariera”.

4. Media społecznościowe zarówno te związane z profesjonalistami (Goldenline, LikedIn), jak i masowe (Facebook, Twitter) stanowią doskonałą formę dla działań Employer Branding. Trzeba jednak pamiętać, że media społecznościowe to miejsce dla pracodawców odważnych, otwartych na dialog i argumenty. Jeśli firma nie jest przygotowana na otwartą dyskusję z internautami, lepiej, by skupiła się na innych metodach promocji.
5. Film rekrutacyjny może stanowić bardzo dobre wsparcie kampanii rekrutacyjnej lub prezentacji na targach pracy. Najlepiej by był nakręcony z udziałem pracowników, a nie aktorów.

Stosowanie Employer Branding w praktyce wybranych operatorów logistycznych

Dla zobrazowania problematyki oraz w celu zweryfikowania stosowania koncepcji Employer Branding w branży usług logistycznych badaniem zostali objęci wybrani operatorzy logistyczni. Należy nadmienić, że operatorem logistycznym określa się przedsiębiorstwo usługowe wyspecjalizowane w świadczeniu usług polegających na przejmowaniu od dostawcy lub/i odbiorcy realizacji jednej lub wielu funkcji logistycznych, w rezultacie następuje przepływy informacji i towarów pomiędzy dostawcą i odbiorcą w dowolnym fragmencie łańcucha dostaw²¹. Do badania wytypowano operatorów logistycznych będących liderami branży. Są to następujące firmy: DHL, DB Schenker Logistics Polska, Kuehne + Nagel Polska, UPS. Należy przy tym zaznaczyć, że dokonana analiza ma charakter wyłącznie poglądowy i nie jest reprezentatywna dla badanej branży. Przeprowadzono badanie własne na podstawie treści i architektury stron internetowych wskazanych przedsiębiorstw oraz ich aktywności na rynku pracy.

W pierwszej kolejności przeprowadzono analizę wykorzystywanych narzędzi Employer Branding (tabela 1 i 2). Okazuje się, że każda z wytypowanych firm miała zakładkę „kariera” lub osobną witrynę dedykowaną pracownikom obecnym i potencjalnym. Z uwagi na fakt, że do badania wskazano liderów rynkowych będących firmami globalnymi, każda z nich miała przekierowanie na stronę

²¹ I. Fechner, *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2007, s. 236.

Tabela 1

Wykorzystywanie wybranych narzędzi *online* Employer Branding przez operatorów logistycznych

Narzędzia online	DHL	DB Schenker Logistics	UPS	Kuehne + Nagel
Strona kariera	zakładka strony głównej	zakładka strony głównej	osobna strona	osobna strona, w jęz. angielskim
Film rekrutacyjny	–	–	–	tak
Media społecznościowe	Facebook, Twitter, LinkedIn, Google+, XING	–	tak, prawie 300	Twitter
Ogłoszenia rekrutacyjne	tak	tak	tak	tak
Wyszukiwarki	tak, pozycjonowanie strony	tak, pozycjonowanie strony	tak	tak
Prezentacja pracowników na stronie www	tak	–	tak	tak

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.dhl.com/pl/pl/kariera.html; www.logistics.dbschenker.pl/log-pl-pl/start/kariera-w-tsl/kariera-w-tsl.html; <http://pl.jobs-ups.com/pl/home.htm>; www.kn-portal.com/about_us/careers/ (dostęp 5.09.2014).

Tabela 2

Wykorzystywanie wybranych narzędzi *offline* Employer Branding przez operatorów logistycznych

Narzędzia offline	DHL	Schenker	UPS	Kuehne + Nagel
Program praktyk i staży	praktyki dla studentów i absolwentów	praktyki dla studentów i absolwentów	brak informacji	praktyki dla studentów i absolwentów
Dni otwarte – konkursy	brak informacji	konkurs pt. „Przejdź na lepszą stronę logistyki”	brak informacji	brak informacji
Akcje na uczelniach	współpraca z AISEC	tak, m.in. Szkoła Główna Handlowa w Warszawie	brak informacji	współpraca z Wyższą Szkołą Logistyki

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.dhl.com/pl/pl/kariera.html; www.logistics.dbschenker.pl/log-pl-pl/start/kariera-w-tsl/kariera-w-tsl.html; <http://pl.jobs-ups.com/pl/home.htm>; www.kn-portal.com/about_us/careers/ (dostęp 5.09.2014).

główną w języku angielskim, jak również oferowała możliwość aplikowania na stanowiska w wymiarze globalnym, tzn. do placówek na całym świecie. Wszystkie firmy używają technik pozycjonowania swoich stron w internecie, choć robią to w różnym zakresie. Popularne są również prezentacje sylwetek pracowników

i/lub stażystów, co może być odbierane jako dowód treści przekazywanych na stronach tych firm. Z kolei korzystanie z mediów społecznościowych ma bardzo zróżnicowany charakter, poczynając od firmy UPS, która jest dostępna na wielu portalach, po firmę DB Schenker, która ma swój *fanpage* wyłącznie w wersji niemieckiej. Warto również podkreślić, że firmy chętnie współpracują z uczelniami i organizują praktyki dla studentów oraz absolwentów.

Ze względu na fakt, że wszystkie badane przedsiębiorstwa dbają o zakładki lub strony firmowe „kariera”, w następnej kolejności oceniono treści kierowane zarówno do potencjalnych pracowników, jak i do obecnych kadr. W tym celu zastosowano kryteria Pięcioletniego Modelu Atrakcyjności Pracodawcy. Analizie poddano główne komunikaty kierowane przez strony firmowe. Wyniki analizy zaprezentowano w tabeli 3.

Tabela 3

Analiza porównawcza głównych komunikatów Employer Branding
u wybranych operatorów logistycznych

Firma	Firma jako interesujące miejsce pracy	Wartości społeczne	Wartości ekonomiczne	Wartości związane z rozwojem	Wartości związane z wdrożeniem umiejętności
1	2	3	4	5	6
DB Schenker	<p>Podjmij wyzwanie razem z DB Schenker</p> <p>DB Schenker to firma, która wierzy w potencjał młodych ludzi</p>	brak komunikatu	brak komunikatu	<p>Zrób kolejny krok w swojej karierze – rozwijaj się logistycznie</p>	brak komunikatu
DHL	DHL oferuje na całym świecie różne, ciekawe możliwości zrobienia kariery zawodowej – weź w tym udział!	DHL oferuje nie tylko pracę. Poznaj ducha pracy w DHL. Jesteśmy dumni z naszych wspólnych osiągnięć	brak komunikatu	<p>Osiągamy sukcesy dzięki naszym pracownikom</p> <p>Podjmij nowe wyzwania i rozwijaj się</p>	Na całym świecie zapewniamy wiele możliwości pracy ekspertom na stanowiskach operacyjnych i pomocniczych oraz specjalistom w wielu innych dziedzinach

1	2	3	4	5	6
Kuehne + Nagel	Nasza globalna strategia wzrostu oferuje Tobie wspaniałe możliwości Zapewniamy właściwe miejsce dla Twojej kariery	brak komunikatu	brak komunikatu	Najlepsze miejsce dla pracy i wzrostu Kuehne + Nagel mocno zachęca wszystkich pracowników, by dążyć do doskonałości Firmy oraz doskonalenia siebie każdego dnia	Jako jednostka lub jako zespół, możesz robić różnicę dla naszych klientów
UPS	Spełnianie marzeń sprawia, że cały świat funkcjonuje sprawniej	brak komunikatu	Ciężka praca w zamian za świetne świadczenia pozapłacowe	Spełnianie marzeń sprawia, że cały świat funkcjonuje sprawniej	Prawdziwa szansa na zaprezentowanie Twojego talentu globalnej publiczności

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.dhl.com/pl/pl/kariera.html; www.logistics.dbschenker.pl/log-pl-pl/start/kariera-w-tsl/kariera-w-tsl.html; <http://pl.jobs-ups.com/pl/home.htm>; www.kn-portal.com/about_us/careers/ (dostęp 5.09.2014).

Badanie głównych komunikatów na stronach „kariera” pozwala stwierdzić, że przedsiębiorstwa adresują przekaz do wielu kategorii potrzeb obecnych i potencjalnych pracowników. Powszechne jest prezentowanie się jako atrakcyjnego miejsca pracy oferującego duże możliwości rozwoju dla pracowników. Niektóre firmy zamieszczają listy kursów, w których będą uczestniczyć pracownicy lub mogą o nie aplikować. Firmy praktycznie nie zamieszczają informacji na temat warunków płacowych. Wyjątkiem jest tu firma UPS, która komunikuje świadczenia pozapłacowe jako atut dla pracowników magazynów. Można odnieść wrażenie, że firmą, która jednoznacznie oświadcza, że jej sukces jest efektem wspólnej pracy wszystkich pracowników, jest DHL. Firma ta wyraźnie określa swoje wysokie oczekiwania wobec pracowników oraz wyjaśnia ich wagę, oddziałując tym samym na osoby ambitne i odpowiedzialne. Świadczą o tym następujące komunikaty: „Nasz program First Choice, najważniejszy składnik naszej strategii wzrostu, ma na celu poprawienie wydajności w każdym punkcie kontaktu z naszymi klientami poprzez wkład każdego pracownika i pracy zespołowej [...]. Od pojedynczych pomysłów i opinii, do spójnego sposobu doskonalenia proce-

sów: W DHL uznajemy, szanujemy i nagradzamy Twoje osobiste zaangażowanie oraz cenimy pracę zespołową, a także wymienianie się koncepcjami”²².

Z przedstawionej powyżej analizy wynika, że wszystkie badane firmy wykorzystują narzędzia Employer Branding i mają świadomość znaczenia pozyskiwania właściwych kadr dla budowania stabilnego biznesu. Jednak to firma DHL formułuje najbardziej czytelny przekaz i wydaje się, że w sposób najpełniejszy wykorzystuje koncepcję Employer Branding dla budowania strategii wzrostu rynkowego na podstawie doskonałości procesowej pracowników i ich inteligencji.

Zakończenie

Employer Branding to stosunkowo nowa koncepcja, która ewoluuje zgodnie z potrzebami przedsiębiorstw w odniesieniu do zmieniających się wyzwań rynkowych. Stąd początkowo były to stosunkowo proste działania związane z podniesieniem skuteczności procesu rekrutacji, by współcześnie integrowały szerokie spektrum działań zogniskowanych wokół świadomości, że to zachowanie pracownika i jego opinia o przedsiębiorstwie są gwarancją jakości dostarczanych produktów i usług oraz wizerunku firmy powstającego w otoczeniu. Okazuje się również, że koncepcja Employer Branding ma szczególne znaczenie we wdrażaniu dynamicznych łańcuchów dostaw, w którym znaczenie różnicowanych kompetencji pracowników odgrywa coraz większą rolę w osiągnięciu przewagi rynkowej. Przeprowadzone badanie wskazuje, że liderzy globalni z branży usług logistycznych nie tylko rozumieją tę koncepcję, lecz także stosują ją z powodzeniem. Znakomitym przykładem okazała się firma DHL, która jakość i pozycję rynkową chce budować dzięki stawianiu wymagań i dostarczaniu wartości dla obecnych i przyszłych kadr.

Bibliografia

- Berthon P., Ewing M., Hah L.L., *Captivating company: dimensions of attractiveness in employer branding*, „International Journal of Advertising, The Quarterly Review of Marketing Communications” 2005, vol. 24, nr 2, s. 151–172.
- Brexendorf T., Kernstock J., *Corporate behavior vs brand behavior: towards and integrated view?*, „Brand Management” 2007, vol. 15, nr 1, s. 32–40.

²² www.dhl.com.pl/pl/kariera/sila_dhl.html (dostęp 5.09.2014).

- Capelli P., *Talent Management for Twenty-First Century*, „Harvard Business Review”, March 2008, www.hbr.org.
- Finnegan R.P., *Rethinking Retention in Good Times and Bad: Breakthrough Ideas for Keeping Your Best Workers*, Davies-Black, 2010.
- Gattorna J., Farrés X., *Challenges of global fast fashion supply chains (Part IV)*, Supply Chain Movement 2014.09, <http://johngattorna.com/wp-content/uploads/2014/09/Challenges-of-global-fast-fashion-supply-chains-Part-IV.pdf>.
- Gowen III Ch.R., Tallon W.J., *Enhancing supply chain practices through human resource management*, „Journal of Management Development” 2003, vol. 22, nr 1, s. 32–34.
- Harris F., Chernatony L. de, *Corporate branding and corporate brand performance*, „European Journal of Management” 2001, vol. 35, nr 3–4.
- Kotler Ph., Keller K.L., Brady M., Goodman M., Hansen T., *Marketing Management*, Pearson Education Ltd., London 2009.
- Maxwell R., Knox S., *Motivating employees to „live the Brand”: a comparative case study of employer Brand attractiveness within the firm*, „Journal of Marketing Management” 2009, vol. 25, nr 9–10.

Strongy internetowe

<http://markapracodawcy.pl/sprawdzone-narzedzia-employer-branding/>

<http://pl.jobs-ups.com/pl/home.htm>

www.dhl.com/pl/pl/kariera/sila_dhl.html

www.kn-portal.com/about_us/careers/

www.logistics.dbschenker.pl/log-pl-pl/start/kariera-w-tsl/kariera-w-tsl.html

APPLYING THE EMPLOYER BRANDING CONCEPT: THE EXPERIENCES OF LOGISTICS SERVICES PROVIDERS

Summary

Employer Branding is a relatively new concept, which evolves according to the needs of companies and with respect to changing market challenges. The article presents the change in the perception of the importance of employer brand: from recruitment to the need to attract talent by companies operating within the dynamic supply chains.

Consequently, the model of attractiveness of employer have been presented, as well as tools which are used to communicate with employees. The application of the Employer Branding concept is demonstrated at the example of selected logistics service companies.

Keywords: Employer Branding, logistics *services providers*, Supply Chain Management, Human Resource Management

Translated by Marzena Frankowska

Andrzej Letkiewicz¹**OGÓLNA KONCEPCJA
DESTYNACYJNEJ OPTIMALIZACJI PRZEWOZÓW
W PRZEDSIĘBIORSTWIE USŁUG KURIERSKICH****Streszczenie**

W artykule zaprezentowano ogólną koncepcję macierzy pola decyzyjnego optymalizacji tworzonego przez czynniki kwalitatywne (próg pewności informacji, system norm prawnych obowiązujących w przedsiębiorstwie, umiejętności organizacyjne, możliwości techniczne, możliwości technologiczne) i czynniki kwantytatywne (zdolność finansowania działań optymalizacyjnych, wpływy finansowe, koszty funkcjonowania, korzyści finansowe), a następnie macierz tę przeniesiono na grunt przedsiębiorstwa świadczącego usługi kurierskie. Sprecyzowano czynniki kluczowe dla optymalizacji destynacyjnej przewozów kurierskich sprowadzające się do dotrzymywania terminów przewozów i właściwej kalkulacji kosztu jednostkowej pracy przewozowej identyfikowanego w układzie analizy realizowanej przy użyciu wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

Słowa kluczowe: optymalizacja, macierz pola decyzyjnego

Wstęp

Rynek przewozów kurierskich, będący częścią rynku przewozów drogowych w Polsce, jest rynkiem wysoce konkurencyjnym. Przedsiębiorstwa świadczące usługi tego typu, chcąc na nim przetrwać w długim okresie, muszą podejmować

¹ dr hab. Andrzej Letkiewicz – Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego, e-mail: akoalt@univ.gda.pl.

działania zmierzające do przystosowywania się do zasad stosowanych przez podmioty konkurencyjne i warunki otoczenia. Przy porównywalności cech jakościowych usługi kurierskiej konkurencja na tym rynku między przewoźnikami sprowadza się zatem do umiejętności optymalizacji, w ramach której jednym z obszarów jest optymalizacja przewozów uwarunkowanych destynacją przesyłek. Stąd optymalizacja destylacyjna przewozów wymaga od przedsiębiorstwa wypracowania metodyki identyfikacji czynników optymalizacyjnych rozpatrywanych w każdym odrębnym procesie optymalizacji i wypracowania umiejętności budowy macierzy pola decyzyjnego pozwalającego oceniać korzyści i dokonywać wyboru najlepszego rozwiązania w danych warunkach. Celem artykułu jest zatem charakterystyka czynników macierzy pola decyzyjnego optymalizacji w odniesieniu do warunków gospodarowania przedsiębiorstw świadczących usługi kurierskie.

Optymalizacja w przedsiębiorstwie transportowym

W ujęciu cybernetycznym warunkiem optymalizacji funkcjonowania jest osiągnięcie przez system zdolności do oceny i przewidywania stanów własnych i otoczenia tak, aby w momencie wystąpienia istotnych zmian system realizował najlepszy (wzorcowy) w danych warunkach scenariusz działania. Wzorzec pożądanego stanu działania systemu powstaje w wyniku uwzględnienia wewnętrznych i zewnętrznych warunków i definiowania kryteriów oceny działań, według których dane działanie jest optymalne².

Optymalizacja funkcjonowania w przedsiębiorstwie sprowadza się właściwie do cyklicznego i stałego poszukiwania rozwiązań sprawniejszych. Propozycje optymalizacji, zazwyczaj w przedsiębiorstwach produkcyjnych i usługowych, sprowadzają się do głównych celów odnoszących się do efektywności ekonomicznej. Warunkiem prawidłowo realizowanej optymalizacji jest funkcja celu, która – w zależności od tego, czego dotyczy – musi być maksymalizowana lub minimalizowana. Niebagatelną kwestią jest pomiar rezultatów działań optymalizacyjnych. Trudności oceny wynikają często z braku właściwego punktu odniesienia, wzorca, który pozwalałby porównywać i oceniać jakość i wyniki funkcjonowania. Istotnym problemem tych trudności jest przyjmowanie za cel optymalizacji celu

² Z. Gomółka, *Cybernetyka w zarządzaniu*, Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 2000, s. 92–93.

głównego przedsiębiorstwa i dobór mierników mniej lub bardziej syntetycznych jako kryteriów optymalizacji, a więc kluczowym zagadnieniem działań optymalizacyjnych jest ustalenie właściwych kryteriów optymalizacji i dobór układów odniesienia obserwacji jej wyników³.

Warunkiem niezbędnym podejmowania decyzji optymalnych przedsiębiorstw transportowych jest pozytywne potwierdzenie potencjalnego pola decyzji współtworzonego przez⁴:

1. Czynniki kwalitatywne (zbiór decyzji które można podjąć: mając spełniony niezbędny próg pewności informacji – Ip; będąc w zgodzie z systemem norm prawnych obowiązujących w przedsiębiorstwie – Pn; mieszcząc się w umiejętnościach organizacyjnych przedsiębiorstwa – Op; mieszcząc się w możliwościach technicznych przedsiębiorstwa – Tk; mieszcząc się w możliwościach technologicznych – Tch).
2. Czynniki kwantytatywne (zbiór decyzji, które można podjąć: mając zdolność finansowania działań optymalizacyjnych – Fp; realizując założone wpływy finansowe z realizacji działań – Wf; mieszcząc się w poziomie założonych kosztów funkcjonowania poniesionych w związku z realizacją optymalizacji – Kw; realizując założone korzyści finansowe oczekiwane poprzez działania optymalizacyjne – Kf), wyznaczające potencjalne pole decyzji optymalizacyjnych.

Łączne uwzględnianie czynników kwalitatywnych i kwantytatywnych tworzy macierz pola decyzyjnego optymalizacji (rysunek 1).

W istocie dokonywania wyboru poszczególnych, pojedynczych decyzji optymalizacyjnych istotnego znaczenia nabiera relacja pomiędzy poszczególnymi elementami czynników zarówno kwalitatywnych, jak i kwantytatywnych. W ramach czynników kwantytatywnych relacja ma charakter alternatywy (lub), czyli w minimalnym wymiarze racjonalnej decyzji musi być spełnione jedno z kryteriów. W ramach czynników kwalitatywnych relacja ma charakter koniunkcji (i), czyli dla pojedynczej decyzji muszą być spełnione wszystkie czynniki.

W każdym systemie złożonym, w tym w przedsiębiorstwie transportowym, wskazane czynniki decyzji optymalizacyjnych stają się kryteriami optymalizacji wpisanymi w funkcję celu głównego – efektywności ekonomicznej, a precyzowanego celami cząstkowymi: wydajnością, jakością usług i kosztem ich wytworzenia.

³ Z. Gomółka, *Doskonalenie funkcjonowania organizacji*, Difin, Warszawa 2009, s. 35–37.

⁴ K. Szałucki, *Przedsiębiorstwa transportowe. Warunki i mechanizmy równowagi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 123 i 126.

rzenia. Kryteria realizacji poszczególnych celów cząstkowych są wzajemnie ze sobą sprzężone, co oznacza, że w warunkach ustalonych w danym przedziale czasu tylko jeden cel cząstkowy wyznacza obowiązujący kierunek optymalizacji, a pozostałe stają się warunkami ograniczającymi. Występowanie sprzężeń między celami jakościowymi, wydajnościowymi i kosztami funkcjonowania pozwala sprowadzić problem wielokryterialnej, cyklicznej optymalizacji do poszukiwania rozwiązań kompromisowych budujących równowagę dynamiczną ustalaną w relacjach trzech funkcji celu – jakości, wydajności i kosztów funkcjonowania⁵.

		Czynniki kwalitatywne				
		Ip	Pn	Op	Tk	Tch
Czynniki kwantytatywne	Fp	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N
	Wf	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N
	Kw	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N
	Kf	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N

gdzie:

Ip – zbiór decyzji, które można podjąć mając spełniony próg pewności informacji;

Pn – zbiór decyzji zgodny z systemem norm prawnych obowiązujących w danym przedsiębiorstwie;

Op – zbiór decyzji możliwych do realizacji przy istniejących umiejętnościach organizacyjnych przedsiębiorstwa;

Tk – zbiór decyzji, których wykonanie leży w możliwościach technicznych przedsiębiorstwa;

Tch – zbiór decyzji, których wykonanie leży w możliwościach technologicznych przedsiębiorstwa;

Fp – zbiór decyzji dopuszczonych akceptowalnym poziomem finansowania;

Wf – zbiór decyzji dopuszczonych poziomem wpływów;

Kw – zbiór decyzji dopuszczonych poziomem kosztów;

Kf – zbiór decyzji dopuszczonych poziomem korzyści finansowych;

T – decyzja spełnia kryterium;

N – decyzja nie spełnia kryterium.

Rysunek 1. Macierz pola decyzyjnego optymalizacji

Źródło: opracowanie własne.

⁵ Z. Gomółka, *Doskonalenie...*, s. 39.

Kryteria optymalizacji są parametrami sterującymi procesami podstawowymi, pomocniczymi i informacyjnymi w osiąganiu celów przedsiębiorstwa. Z punktu widzenia praktyki wpisuje się w zarządzanie procesami, co często utożsamiane jest z logistyką. Wielowymiarowa natura współczesnej logistyki stanowi o tym, że niemożliwe wydaje się uruchomienie realnych przepływów, jeśli wcześniej nie wystąpią czynności zarządcze, organizujące, regulacyjne czy sterujące. Podobnie zarządzanie logistyczne nie miałyby sensu, gdyby nie istniały obiekty, którymi fizycznie należy sterować. Równie trudno wyobrazić sobie, aby realizacja przewozu ładunków dla przedsiębiorstwa transportowego będącego podstawą analizy mogła się odbywać bez uwzględniania pożądaných przez klientów parametrów tej obsługi i własnych wymogów efektywnościowych⁶. Fakt ten jest wzmacniany tym, że do głównych zadań nowoczesnej logistyki można zaliczyć⁷:

- racjonalizację całkowitych kosztów przepływu,
- racjonalizację systemu organizacyjnego przedsiębiorstwa,
- stymulowanie integracji i hierarchizacji celów przedsiębiorstwa,
- wspomaganie składników zarządzania i strategii marketingowej,
- rozwiązywanie problemów powstających w miejscach styku przepływu towarów i informacji,
- stymulowanie wzrostu efektywności gospodarowania,
- wykorzystanie efektu synergii w całej strukturze systemu logistycznego,
- zwiększanie elastyczności przedsiębiorstwa,
- zwiększanie przejrzystości rynku,
- wspomaganie orientacji rynkowej przedsiębiorstwa,
- stymulowanie serwisu i sprzedaży.

W tym miejscu należy zauważyć, że rzeczywiście część zadań nowoczesnej logistyki może wpisywać się w cechy działań optymalizacyjnych, np. racjonalizacja kosztów przepływu, stymulowanie wzrostu efektywności gospodarowania, jednak optymalizacja wymaga jeszcze wzięcia pod uwagę występujących w przedsiębiorstwie aspektów pozagospodarczych, których wpływ na podejmowanie działań usprawniających nie budzi żadnych wątpliwości, ponieważ warto-

⁶ C. Mańkowski, *Synergia w logistyce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009, s. 192.

⁷ R. Tylzanowski, *Innowacyjne rozwiązania logistyczne w przedsiębiorstwach*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 770, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania nr 34, t. 1, Szczecin 2013, s. 288.

ści te mają naturę czynników społecznych i bez ich uwzględnienia trudno mówić o optymalnym funkcjonowaniu całego przedsiębiorstwa⁸.

Ogólne warunki optymalizacji destynacyjnej w przedsiębiorstwie kurierskim

Optymalizacja działalności przewozowej przedsiębiorstw usług kurierskich musi bazować na regulacyjnym, ustanowionym w otoczeniu przedsiębiorstwa zdefiniowaniu usługi kurierskiej. Usługę kurierską określa się jako usługę niemającą charakteru powszechnego, polegającą na zarobkowym, przyspieszonym przewozie i doręczaniu w gwarantowanym terminie przesyłki⁹. W tej definicji zatem zawarte jest pierwsze i, jak się wydaje, najważniejsze, kryterium brzegowe – mianowicie czas doręczenia. Jeśli zatem przedsiębiorstwo działające w tej sferze usług określi w warunkach świadczenia usługi czas dostarczenia, a jego niedotrzymanie może pociągać za sobą świadczenie odszkodowawcze, to kryterium czasu staje się kryterium nadrzędnym wyznaczającym funkcję celu operacyjnego wpisanego w system norm prawnych obowiązujących w danym przedsiębiorstwie. Na rysunku 2 przedstawiono przykładową macierz pola decyzji optymalizacyjnej z zaznaczonym warunkiem podstawowym odnoszącym się do kryterium czasu dostarczenia przesyłki.

Przedstawiona na rysunku 2 macierz ma charakter przykładowy, a czynniki jakościowe i kwantytatywne, co do zasady, mają charakter uniwersalny. Czynniki jakościowe wymagają od przedsiębiorstwa transportowego pozostawienia ich na poziomie zagregowanym, zaprezentowanym na powyższym rysunku, lub rozbudowania poprzez uszczegółowianie, z potraktowaniem tych wymienionych jako zakresów obszarów. W ramach czynników kwantytatywnych natomiast każde przedsiębiorstwo transportowe, optymalizując, zindywidualizuje poziomy oczekiwania zwiększenia przychodów i korzyści pozaprzychodowych i obniżenia kosztów oraz możliwości finansowania działań optymalizacyjnych.

⁸ K. Szałucki, *Przedsiębiorstwa transportowe...*, s. 112.

⁹ M. Janowski, *Etyczny aspekt funkcjonowania przedsiębiorstw na polskim rynku usług kurierskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 754, Problemy Transportu i Logistyki nr 21, Szczecin 2013, s. 86.

		Czynniki jakościowe				
		Dokładność rejestracji zdarzeń	Czas dostarczenia przesyłki	Posiadany potencjał ludzki	Rozmieszczenie hubów	Wyposażenie w środki techniczne
Czynniki kwantytatywne	Możliwości finansowania działań optymalizacyjnych	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N
	Oczekiwany poziom zwiększenia przychodów	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N
	Oczekiwany poziom zmniejszenia kosztów	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N
	Oczekiwany poziom korzyści finansowych pozaprzychodowych	T/N	T/N	T/N	T/N	T/N

Rysunek 2. Przykładowa macierz pola decyzyjnego optymalizacji

Źródło: opracowanie własne.

Z punktu widzenia prawidłowo realizowanej optymalizacji faza przygotowawcza, sprowadzająca się do przygotowania macierzy, nabiera szczególnego znaczenia, gdyż w fazie tej wymagana jest szczegółowa analiza stanu i oczekiwań przedsiębiorstwa co do spodziewanych korzyści. Stąd niebagatelnego znaczenia nabiera znajomość czynników jakościowych stwarzających ograniczenia – warunki optymalizacji i czynników kwantytatywnych opisujących korzyści z wprowadzanych rozwiązań. Wysoki poziom konkurencji na rynku transportu drogowego, a w szczególności na rynku przewozów kurierskich, wskazuje na dużą rangę oczekiwań w zakresie obniżki kosztów, gdyż oczekiwania w zakresie podniesienia poziomu przychodów przenoszą działania optymalizacyjne na rynek, powodując zmianę pozycjonowania przedsiębiorstwa. Dlatego z uwagi na

jego znaczenie dla przedsiębiorstw transportowych – kurierskich – czynnik ten w przykładowej macierzy został wyróżniony.

Czynnik oczekiwanego poziomu obniżki kosztów wymaga od przedsiębiorstwa kurierskiego z jednej strony określenia racjonalnego poziomu obniżenia kosztów, z drugiej natomiast wymaga właściwej umiejętności kalkulacji kosztu jednostkowego usługi transportowej, co w dalszej kolejności skłania do szacowania stanów przyszłych. Właściwa metodologia kalkulacji kosztu jednostkowego usługi przewozowej powinna bazować na kalkulacji kosztów zmiennych i kosztów stałych, jednocześnie określając wrażliwość kosztu wynikowego na kształtujące go czynniki.

Z reguły przewoźnicy są zainteresowani informacjami dotyczącymi kosztu jednostkowego przypadającego na tonokilometr, godzinę pracy taboru, przewiezioną tonę ładunku czy pojazd samochodowy. Dane analityczne pozwalają badać koszty w układzie specyficznym dla przedsiębiorstwa transportowego sprowadzającego się do uśredniania kosztu jednostkowego liczonego jako iloraz kosztów całkowitych i wykonanej pracy przewozowej. Przyjmując, że poziom całkowitego kosztu własnego jest uzależniony (ciągnięty) od czasu pracy taboru, wykonanego przebiegu, liczby przewiezionych ton, liczby utrzymywanego i zaangażowanego taboru oraz nakładów, które nie wiążą się z wielkością pracy przewozowej, można wykazać, że¹⁰:

$$K_{jp} = \frac{Kc_T + Kc_K + Kc_O + Kc_D + Kc_S}{P},$$

gdzie:

- K_{jp} – koszt jednostkowy pracy przewozowej;
- P – praca przewozowa;
- Kc_T – koszt całkowity zależny od czasu pracy;
- Kc_K – koszt całkowity zależny od przebiegu taboru;
- Kc_O – koszt całkowity zależny od liczby przewiezionych ton;
- Kc_D – koszt całkowity zależny od posiadanego taboru;
- Kc_S – koszt całkowity niezależny od wielkości wykonywanej pracy przewozowej.

¹⁰ A. Letkiewicz, *Gospodarowanie w transporcie samochodowym. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006, s. 121.

Korzystając z rozwiniętej postaci strony podaźowej pracy przewozowej opartej na wartościach cząstkowych ją kształtujących, można zapisać również następującą postać wzoru na koszt jednostkowy¹¹:

$$K_{jp} = \frac{Kc}{Di \cdot At \cdot Agt \cdot Td \cdot F \cdot Vt \cdot B \cdot q_d \cdot E},$$

gdzie:

- Kc – koszty całkowite;
- Di – dni inwentarzowe taboru;
- At – wskaźnik gotowości technicznej taboru;
- Agt – wskaźnik wykorzystania taboru gotowego technicznie;
- Td – średni dobowy czas pracy taboru;
- F – wskaźnik wykorzystania czasu pracy taboru;
- Vt – średnia prędkość techniczna taboru;
- B – wskaźnik wykorzystania przebiegu;
- q_d – średnia dynamiczna ładowność taboru w pracy;
- E – wskaźnik dynamicznego wykorzystania ładowności taboru w pracy.

Zestawienie rozwiniętej i przekształconej do poziomu jednostkowego formy kosztów całkowitych¹² z rozwiniętą formą strony podaźowej pracy przewozowej daje formułę analityczną pozwalającą prześledzić zmienność poziomu kosztu jednostkowego tonokilometra oraz badać siłę oddziaływania każdego z tych czynników¹³:

¹¹ Tamże, s. 122.

¹² Przekształcenie do poziomu kosztu jednostkowego zostało dokonane w następujący sposób:

$$Kc_T = K_{j_T} \cdot Tp = K_{j_T} \cdot Di \cdot At \cdot Agt \cdot Td$$

$$Kc_K = K_{j_K} \cdot K = K_{j_K} \cdot Di \cdot At \cdot Agt \cdot Td \cdot F \cdot Vt$$

$$Kc_Q = K_{j_Q} \cdot Q = K_{j_Q} \cdot q_d \cdot E$$

$$Kc_D = K_{j_D} \cdot Di$$

¹³ A. Letkiewicz, *Gospodarowanie w transporcie...*, s. 122.

$$K_{jp} = \frac{K_{jT}}{F \cdot Vt \cdot B \cdot q_d \cdot E} + \frac{K_{jK}}{B \cdot q_d \cdot E} + \frac{K_{jQ}}{Di \cdot At \cdot Agt \cdot Td \cdot F \cdot Vt \cdot B} + \frac{K_{jD}}{At \cdot Agt \cdot Td \cdot F \cdot Vt \cdot B \cdot q_d \cdot E} + \frac{K_{cS}}{Di \cdot At \cdot Agt \cdot Td \cdot F \cdot Vt \cdot B \cdot q_d \cdot E}$$

Tak wyliczony koszt jednostkowy może stać się podstawą kalkulacji ceny jednostkowej za świadczenie produkcji transportowej. Biorąc pod uwagę sposób stanowienia cen przez przedsiębiorstwa transportu samochodowego, można zidentyfikować zarówno przedsiębiorstwa, które ustalają ceny na podstawie publikowanych taryf (przewozy kurierskie i pasażerskie), jak i te, które opierają się na negocjacjach z potencjalnym nabywcą (przewozy towarowe). Z punktu widzenia optymalizacji przedsiębiorstwa świadczącego usługi kurierskie zatem właściwa kalkulacja kosztu jednostkowego staje się podstawą kształtowania taryf za usługi, tworząc podstawy do weryfikowania kolejnego czynnika, jakim jest oczekiwane zwiększenie przychodów.

Zakończenie

Realizując cel cząstkowy przedsiębiorstwa świadczącego usługi kurierskie, odwołujący się do realizacji działalności operacyjnej, należy podkreślić, że konieczne jest dostosowywanie się do zmiennych warunków otoczenia – oczekiwań usługobiorców i konkurencji. Procesem umożliwiającym dostosowywanie się jest optymalizacja przewozów związana z destynacją przesyłek. Z istoty optymalizacji wynika konieczność wyboru najlepszego rozwiązania w danych warunkach, a więc konieczne jest porównywanie wariantów działań. Narzędziem służącym do oceny poszczególnych wariantów jest macierz pola decyzyjnego optymalizacji. Macierz składa się z czynników jakościowych i kwantytatywnych, które w zależności od wariantu działania optymalizującego stają się warunkami i ograniczeniami optymalizacji. Dla uwarunkowań destynacyjnych przesyłek kurierskich do czynników jakościowych należy zaliczyć w pierwszej kolejności czas dostarczenia przesyłki, a następnie dokładność rejestracji zdarzeń gospodarczych, posiadany potencjał ludzki, rozmieszczenie hubów i wyposażenie w środki techniczne. Do czynników kwantytatywnych należy zaliczyć w pierwszej kolejności oczekiwany poziom zmniejszenia kosztów (czynnik ten w warunkach obecnie występującego rynku jest podstawowym kryterium wyboru

i jednocześnie celem optymalizacji), a w następnej kolejności możliwości finansowania działań optymalizacyjnych, oczekiwany poziom zwiększenia przychodów i oczekiwany poziom korzyści finansowych pozaprzichodowych. Podstawowym warunkiem realizacji działań optymalizacji destynacyjnej przewozów kurierskich jest zatem umiejętność właściwej kalkulacji kosztu jednostkowego pracy przewozowej identyfikowanego w układzie analizy realizowanej przy użyciu wskaźników techniczno-eksploatacyjnych.

Literatura

- Gomółka Z., *Cybernetyka w zarządzaniu*, Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 2000.
- Gomółka Z., *Doskonalenie funkcjonowania organizacji*, Difin, Warszawa 2009.
- Janowski M., *Etyczny aspekt funkcjonowania przedsiębiorstw na polskim rynku usług kurierskich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 754, Problemy Transportu i Logistyki nr 21, Szczecin 2013.
- Letkiewicz A., *Gospodarowanie w transporcie samochodowym. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.
- Mańkowski C., *Synergia w logistyce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.
- Szałucki K., *Przedsiębiorstwa transportowe. Warunki i mechanizmy równowagi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
- Tylżanowski R., *Innowacyjne rozwiązania logistyczne w przedsiębiorstwach*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 770, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania nr 34, t. 1, Szczecin 2013.

THE GENERAL CONCEPT OF DESTINATION OPTIMIZATION IN THE COURIER ENTERPRISES

Summary

The article presents the overall concept of the optimization decision-making matrix created by qualitative factors (confidence threshold information, the system of legal norms in force in the enterprise, organizational skills, technical capabilities, technological possibilities) and quantitative factors (ability to fund optimization activities, sales revenues, operating costs, financial benefits). The matrix is applied to courier companies. The ability to satisfy the deadlines and proper calculation of unitary cost of the carriage job have been identified as key factors in destination optimization of the courier transports. Those factors are identified in the analysis system of technical markers.

Keywords: optimization, decision-making matrix

Translated by Michał Suchanek

PRAWNE ASPEKTY TRANSPORTU I LOGISTYKI

Dorota Ambrożuk¹

**ZAGADNIENIE TOŻSAMOŚCI ROSZCZEŃ
W SPRAWACH TRANSPORTOWYCH
(Uwagi na tle wyroku TSUE z 19 grudnia 2013)**

Streszczenie

Przedmiotem artykułu są konsekwencje wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 19 grudnia 2013 roku w sprawie C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV*. Trybunał stwierdził m.in., że artykuł 71 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie wykładni art. 31 ust. 2 CMR, zgodnie z którą powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa lub wyrok ustalający nieistnienie stosunku prawnego lub prawa w jednym państwie członkowskim nie dotyczy tego samego roszczenia co powództwo regresowe wytoczone z tytułu tej samej szkody między tymi samymi stronami lub ich następcami prawnymi w innym państwie członkowskim.

Autorka wskazuje na przekroczenie kompetencji Trybunału oraz negatywne skutki orzeczenia sprowadzające się do uniemożliwienia dochodzenia odszkodowania przeciwko przewoźnikowi ze względu na termin przedawnienia oraz zjawisko *forum shopping*.

Słowa kluczowe: CMR, zawisłość sporu, tożsamość roszczeń, rozporządzenie (WE) nr 44/2001

¹ dr Dorota Ambrożuk – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: dorota.ambrozuk@wzieu.pl.

Wstęp

Inspiracją do napisania niniejszego artykułu był wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej Trybunał lub TS) z 19 grudnia 2013 roku w sprawie C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV* przy udziale DTC Surhuisterveen BV². Orzeczenie, w trybie prejudycjalnym, zostało wydane przez Trybunał na podstawie art. 267 TFUE³, w związku z pytaniami wniesionymi przez Landgericht Krefeld (Niemcy). Celem niniejszego artykułu jest ukazanie konsekwencji, jakie pociąga za sobą ww. orzeczenie w zakresie stosowania konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie 19 maja 1956 roku⁴, zmienionej protokołem sporządzonym w Genewie 5 lipca 1978 roku⁵. Konsekwencje te są niekiedy daleko idące, gdyż uniemożliwiają osobie uprawnionej dochodzenia odszkodowania od przewoźnika w związku ze szkodą zaistniałą w przewozie z uwagi na upływ terminu przedawnienia. Powodują też powstawanie zjawiska określanego mianem *forum shopping*.

Sentencja wyroku

W sentencji przedmiotowego wyroku Trybunał stwierdził, że:

1) Artykuł 71 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z 22 grudnia 2000 roku w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁶ należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie wykładni konwencji międzynarodowej w sposób,

² Sentencja wyroku opublikowana w Dz. Urz. UE C 2014.52.19/2. Wyrok wraz z uzasadnieniem www.eur-lex.europa.eu (dostęp 12.09.2014).

³ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, opublikowany w Polsce w DzU 2004, nr 90, poz. 864/2 ze zm.

⁴ Opublikowanej w Polsce w załączniku do DzU 1962, nr 49, poz. 238. Sprostowanie błędów w przekładzie – DzU 1995, nr 69, poz. 352.

⁵ Protokół opublikowany w Polsce w DzU 2011, nr 77, poz. 382.

⁶ Dz. Urz. WE L 12 z 16 stycznia 2001, s. 1, polskie wydanie specjalne Dz. Urz. UE 2004, rozdz. 19, t. 4, s. 42, dalej rozporządzenie nr 44/2001. Rozporządzenie nr 44/2001 zostało zastąpione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2015 z 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L 2012.351.1), które stosuje się od 10 stycznia 2015 r. z wyjątkiem art. 75 i 76, które stosuje się od 10 stycznia 2014 r. Nie zmienia to jednak istoty problemu opisanego w niniejszym artykule, gdyż brzmienie art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 w stosunku do art. 71 rozporządzenia nr 1215/2012 nie uległo znaczącej zmianie.

który nie zapewnia na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te przewidziane przez to rozporządzenie poszanowania celów i zasad leżących u podstaw wspomnianego rozporządzenia.

2) Artykuł 71 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie wykładni art. 31 ust. 2 CMR, zgodnie z którą powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa lub wyrok ustalający nieistnienie stosunku prawnego lub prawa w jednym państwie członkowskim nie dotyczy tego samego roszczenia co powództwo regresowe wytoczone z tytułu tej samej szkody między tymi samymi stronami lub ich następcami prawnymi w innym państwie członkowskim.

Przepis art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 odnosi się do wzajemnych relacji regulacji zawartych w tym rozporządzeniu i konwencjach szczególnych, a dotyczących jurysdykcji, uznawania lub wykonywania orzeczeń. Z postanowienia ust. 1 ww. artykułu wynika, że rozporządzenie nr 44/2001 nie narusza konwencji, których państwa członkowskie są stronami i które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, uznawanie lub wykonywanie orzeczeń. Postanowienie ustępu 2 ww. art. 71 stanowi natomiast, że

Celem zapewnienia jednolitej wykładni ust. 1 ustęp ten będzie stosowany w następujący sposób:

a) niniejsze rozporządzenie nie wyłącza tego, aby sąd państwa członkowskiego, które jest stroną konwencji dotyczącej spraw szczególnych, oparł swoją jurysdykcję na takiej konwencji, i to także wówczas, jeżeli pozwany ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, które nie jest stroną takiej konwencji. W każdym wypadku sąd ten stosuje art. 26 niniejszego rozporządzenia⁷;

b) orzeczenia wydane w jednym państwie członkowskim przez sąd, który oparł swoją jurysdykcję na konwencji dotyczącej spraw szczególnych, będą uznawane i wykonywane w innych państwach członkowskich zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Jeżeli państwo członkowskie pochodzenia i wezwane państwo członkowskie są stronami konwencji dotyczącej spraw szczególnych, która reguluje warunki uznawania i wykonywania orzeczeń, wówczas obowiązują te warunki. W każdym wypadku mogą być stosowane przepisy niniejszego rozporządzenia w zakresie postępowania o uznanie i wykonanie orzeczeń.

⁷ Z postanowienia art. 26 rozporządzenia nr 44/2001 wynika m.in., że sąd z urzędu jest zobowiązany do stwierdzenia braku swojej jurysdykcji, jeżeli jego jurysdykcja nie wynika z przepisów tego rozporządzenia, a pozwany, który ma miejsce zamieszkania w jednym państwie członkowskim, jest pozwany przed sąd innego państwa członkowskiego i nie wdaje się w spór.

Postanowienia art. 31 CMR, a więc konwencji szczególnej w rozumieniu art. 71 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001, regulują kwestie jurysdykcji (ust. 1), zawisłości sporu lub powagi rzeczy osądzonej (ust. 2) oraz wykonywania wyroków wydanych przez sądy jednego kraju będącego stroną konwencji, gdy wyroki te stały się wykonalne w tym kraju, w innych umawiających się krajach (ust. 3), w sprawach, które wynikają z przewozów podlegających konwencji CMR⁸.

Przywołane przez Trybunał w sentencji wyroku postanowienie art. 31 ust. 2 CMR stanowi zaś, że kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 tegoż artykułu⁹, sprawa toczy się przed sądem właściwym według tego ustępu albo kiedy w takim sporze został ogłoszony wyrok przez taki sąd, nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta, byłoby niewykonalne w kraju, gdzie wszczęto nową sprawę.

Stan faktyczny

Powyższe orzeczenie zapadło na tle następującego stanu faktycznego. Spółka Canon w sierpniu 2007 roku zleciła dwóm spółkom prawa niderlandzkiego Nippon Express (Nederland) BV (dalej Nippon Nederland) i Nippon Express Euro Cargo BV (dalej Nippon Euro) przewóz drogowy kilku towarów pomiędzy Niderlandami a Niemcami. Następnie Nippon Euro zleciła wykonanie tego przewozu spółce Inter-Zuid Transport. Ta z kolei zleciła go spółce DTC Surhuisterveen BV (dalej DTC), a DTC przewoźnikowi Kingma, który ostatecznie wykonał usługę przewozową. Towar z dwóch magazynów spółki Canon w Niderlandach miał zostać dostarczony 23 sierpnia 2007 roku do Niemiec. Po załadowaniu towaru

⁸ Zgodnie z art. 1 ust. 1 konwencji CMR, do której przystąpiły zarówno Niemcy, jak i Niderlandy, konwencja ta znajduje zastosowanie „do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy (...) znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się”.

⁹ Zgodnie z art. 31 ust. 1 CMR: „We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do sądów kraju, na którego obszarze:

a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz; albo

b) znajduje się miejsce przejęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie może wnosić sprawy do innych sądów”.

kierowca dotarł do zakładu spółki Canon w Niemczech 22 sierpnia 2007 roku, jednak o zbyt późnej porze, by dokonać wyładunku towaru. Kierowca pozostawił więc samochód ciężarowy na noc na niemonitorowanym terenie odbiorcy, gdzie część towaru została skradziona.

Spółka Canon wystąpiła zatem do Landgericht Krefeld w Niemczech z pozwem przeciwko Nippon Nederland i Nippon Euro, żądając zapłaty odszkodowania. W toku procesu strony zawarły ugodę sądową, na podstawie której pozwane spółki zobowiązały się solidarnie zapłacić spółce Canon 500 000 euro. Ugodzone odszkodowanie *de facto* zapłacił ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej obu spółek, spółka Nipponkoa Insurance, która 29 września 2010 roku wniosła do Landgericht Krefeld w Niemczech powództwo regresowe wobec spółki Inter-Zuid Transport, żądając zasądzenia od niej 500 000 euro, tj. kwoty odpowiadającej wypłaconemu odszkodowaniu.

Jednak ponad półtora roku wcześniej (21 stycznia 2009) Inter-Zuid Transport, w wyniku wytoczenia przed Rechtbank te Haarlem w Niderlandach przeciwko Nippon Nederland i Nippon Euro powództwa o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, uzyskała korzystny dla siebie wyrok, zgodnie z którym Inter-Zuid Transport powinna odpowiadać za poniesioną szkodę jedynie do wysokości maksymalnej kwoty przewidzianej w art. 23 CMR¹⁰. Wyrok ten uzyskał powagę rzeczy osądzonej (uprawomocnił się) w listopadzie 2010 roku.

W tym stanie rzeczy Landgericht Krefeld zawiesił postępowanie w sprawie i zwrócił się do Trybunału z dwoma pytaniami prejudycjalnymi:

- 1) Czy art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 sprzeciwia się takiej wykładni konwencji, która jest dokonywana wyłącznie w sposób autonomiczny, czy też przy stosowaniu takich konwencji należy uwzględniać również cele i wymogi tego rozporządzenia?

¹⁰ Zgodnie z art. 23 ust. 1 CMR, jeżeli na podstawie postanowień tej konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. W myśl ust. 2 tego artykułu wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej – według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości. Z ustępu 3 wynika zaś, że odszkodowanie nie może przekraczać 8,33 jednostki rachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto. Jednostką rachunkową jest, zgodnie z ust. 7, specjalne prawo ciągnięcia (SDR) utworzone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwota, o której mowa w art. 23 ust. 3 CMR, powinna zostać przeliczona na walutę krajową państwa sądu, do którego wpłynął wniosek w sprawie.

2) Czy art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 sprzeciwia się takiej wykładni konwencji, zgodnie z którą powództwo o ustalenie rozstrzygnięte w jednym państwie członkowskim nie stoi na przeszkodzie powództwu o spełnienie świadczenia wniesionemu później w innym państwie członkowskim, jeżeli ta konwencja umożliwia w tym zakresie wykładnię zgodną również z art. 27 tego rozporządzenia¹¹?

Zadając powyższe pytania, sąd w Krefeld podzielił przy tym stanowisko pozwanej spółki Inter-Zuid Transport, że z uwagi na wcześniej wydany wyrok ustalający przez sąd w Niderlandach postępowanie przed sądem w Krefeld nie może być kontynuowane, gdyż zachodzi tu powaga rzeczy osądzonej¹². Powodowa spółka Nipponkoa Insurance uważała natomiast, że zachowanie się pozwanej Inter-Zuid Transport wyczerpywało przesłanki z art. 29 ust. 2 CMR (zły zamiar lub niedbalstwo)¹³, a co za tym idzie – pomimo wydania wyroku ustalającego nieistnienie stosunku prawnego lub prawa Landgericht Krefeld jest właściwy na podstawie art. 31 ust. 1 CMR do orzekania co do powództwa regresowego. Twierdziła bowiem, że artykuł 31 ust. 1 CMR należy interpretować w sposób autonomiczny i na mocy art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 ma on pierwszeństwo przed art. 27 tego rozporządzenia.

¹¹ W myśl art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001: „Jeżeli przed sądami różnych państw członkowskich zawisły sprawy o to samo roszczenie między tymi samymi stronami, sąd, przed którym wytoczono powództwo później, z urzędu zawieszają postępowanie do czasu stwierdzenia jurysdykcji sądu, przed którym najpierw wytoczono powództwo”. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu: „Jeżeli stwierdzona zostanie jurysdykcja sądu, przed którym najpierw wytoczono powództwo, sąd, przed którym wytoczono powództwo później, stwierdza brak swojej jurysdykcji na rzecz tego sądu”.

¹² Tym samym Landgericht Krefeld nie podzielił linii orzeczniczej prezentowanej przez Bundesgerichtshof (niemiecki Sąd Najwyższy) w wyrokach z 20 listopada 2003 r. w sprawach I ZR 102/02 i I ZR 294/02 (opublikowane na stronie www.juris.bundesgerichtshof.de), w których Bundesgerichtshof stanął na stanowisku, że wniesienie przez dłużnika przeciwko wierzycielowi do sądu mającego jurysdykcję międzynarodową powództwa o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, mającego na celu uzyskanie orzeczenia, że ten domniemany dłużnik nie jest odpowiedzialny za szkodę, nie stoi na przeszkodzie późniejszemu wniesieniu powództwa regresowego przez następcę prawnego wierzyciela do właściwego sądu innego państwa strony CMR.

¹³ Zgodnie z art. 29 ust. 1 CMR przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień rozdziału IV (*Odpowiedzialność przewoźnika*), które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. W myśl ust. 2 ww. artykułu to samo postanowienie stosuje się, jeżeli złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub jakiegokolwiek inne osoby, do których usług odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W takim przypadku ci pracownicy i te inne osoby nie mają prawa korzystania w zakresie ich osobistej odpowiedzialności z postanowień niniejszego rozdziału, wymienionych w ustępie 1.

Wcześniejsza linia orzecznicza

Przywołany na wstępie wyrok TS stanowi kontynuację wcześniej już przyjętej przez niego linii orzeczniczej¹⁴, wyrażonej m.in. w wyroku Trybunału z 4 maja 2010 roku w sprawie C-533/08, *TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*¹⁵, dotyczącym również wzajemnych relacji pomiędzy przepisami rozporządzenia nr 44/2001 a postanowieniami konwencji CMR (do którego to zresztą orzeczenia odwoływał się Trybunał w wyroku omawianym w artykule). W wyroku z 4 maja 2010 roku TS uznał bowiem, że art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że postanowienia konwencji szczególnej, dotyczące m.in. wyrażonej w art. 31 ust. 2 CMR zasady zawisłości sporu czy określonej w art. 31 ust. 3 CMR zasady wykonywalności orzeczeń sądowych, będą miały zastosowanie, ale pod warunkiem, że są w wysokim stopniu przewidywalne, ułatwiają prawidłowy wymiar sprawiedliwości i umożliwiają, tak dalece jak to tylko jest możliwe, uniknięcia ryzyka równoległych postępowań oraz zapewniają, na warunkach co najmniej równie korzystnych, jak te przewidziane w rozporządzeniu nr 44/2001, swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie do wymiaru sprawiedliwości w ramach Unii (*favor executionis*). Jednocześnie TS stwierdził, że nie jest właściwy do dokonania wykładni art. 31 konwencji CMR.

Punkt 1 sentencji komentowanego wyroku jest w zasadzie powtórzeniem ww. tezy, tyle że obecnie Trybunał, dokonując interpretacji art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, uogólnił ją i odniósł do konwencji międzynarodowych szczególnych w ogólności. Tym samym, tak jak i wówczas, dokonał on, choć nie wprost, interpretacji przepisów konwencji szczególnych, do czego nie jest, jak to zresztą konsekwentnie podkreśla, uprawniony. Jeżeli bowiem Trybunał nakazał dokonywania wykładni przepisu art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, który odnosi się do wzajemnych relacji postanowień rozporządzenia nr 44/2001 do konwencji szczególnych, formułując warunki zastosowania postanowień konwencji, to tym samym, odniósł się do przepisów tych konwencji, narzucając ich interpretację

¹⁴ Szerzej na ten temat K. Wesołowski, *Relacje między CMR a prawem unijnym w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14, s. 279–295.

¹⁵ Sentencja wyroku opublikowana w Dz. Urz. UE C z 2010/179/7. Wyrok wraz z uzasadnieniem www.eur-lex.europa.eu (dostęp 12.09.2014).

poprzez pryzmat standardów wynikających z prawa unijnego, czym naruszył zasadę autonomii prawa międzynarodowego¹⁶.

Co ciekawe, we wcześniejszych orzeczeniach, a mianowicie wyroku z 28 października 2004 roku w sprawie C-148/03, *Nürnberger Allgemeine Versicherung v. Portbrige Transport International BV*¹⁷ czy głośnym wyroku z 6 grudnia 1994 roku w sprawie C-406/92, *Tatry v. Maciej Rataj*¹⁸, Trybunał wypowiedział się jednoznacznie za pierwszeństwem stosowania przepisów wynikających z konwencji szczególnych w zakresie jurysdykcji, wykonywania czy uznawania orzeczeń sądowych dotyczących podmiotów pochodzących z państw członkowskich Unii (wcześniej Wspólnoty) przed postanowieniami regulującymi ww. kwestie, a wynikającymi z przepisów ogólnych¹⁹. Podkreślił jednak, że te ostatnie przepisy mogą mieć zastosowanie w przypadkach, których nie regulują przepisy konwencji szczególnych, a więc zastosowanie posiłkowe²⁰.

¹⁶ Słusznie zwraca na to uwagę K. Wesołowski, zob. tegoż *Relacje...*, s. 287, a także s. 290.

¹⁷ Wyrok opublikowany w *European Court Reports* 2004, s. 10327. Sprawa dotyczyła problemu dopuszczalności jurysdykcji sądu państwa, w którym przyjęto towar do przewozu zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. b CMR, w odniesieniu do dwóch podmiotów – stron sporu pochodzących z dwóch państw członkowskich Unii.

¹⁸ Wyrok opublikowany w *European Court Reports* 1994, s. 5439. W orzeczeniu tym Trybunał opowiedział się za pierwszeństwem stosowania, w zakresie jurysdykcji, postanowień wynikających z art. 2 Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich podpisanej w Brukseli 10 maja 1952 r. (DzU 1976, nr 39, poz. 229 – załącznik) przed postanowieniami konwencji brukselskiej z 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych (j.t. Dz. Urz. WE 1998, C 27, s. 1), której art. 57 jest w zasadzie odpowiednikiem art. 71 rozporządzenia nr 44/2001. Szerzej na temat tego wyroku zob. K. Witz, *Autonomiczna wykładnia europejskiego prawa procesowego cywilnego – wprowadzenie i wyrok ETS z 6.12.1994 r. w sprawie C-406/92, The owners of cargo lately laden on board ship „Tatry” przeciwko The owners of the ship „Maciej Rataj”*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2008, nr 12, s. 49–54.

¹⁹ Przepisy ogólne w tej materii zawarte były wówczas w wymienionej w przypisie 17 konwencji brukselskiej z 1968 r.

²⁰ Zastosowanie takie nie powinno budzić wątpliwości i jest powszechnie akceptowane w literaturze przedmiotu. Zob. np. K. Wesołowski, *Relacje...*, s. 295; J. Łopuski, *Konwencja lugańska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w prawach cywilnych i handlowych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2001, s. 29; J. Ciszewski, *Konwencja z Lugano – komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2004, s. 308. Na temat wzajemnych relacji pomiędzy przepisami o jurysdykcji, uznawaniu i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych ujętych w przepisach o charakterze ogólnym do przepisów konwencji CMR zob. K. Demuth, w: *CMR – Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, red. K.H. Thume, wyd. 3, *Fachmedien Recht Und Wirtschaft* 2013, s. 852–853; K. Wesołowski, w: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR, ODDK*, Gdańsk 2009, s. 361; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, s. 57–64.

Ponadto orzekając w sprawie *Tatry v. Maciej Rataj*, Trybunał zajmował się również kwestią, przed którą stanął, wydając wyrok komentowany w niniejszym artykule, a mianowicie ustaleniem, czy powództwo zmierzające do stwierdzenia, że pozwany ponosi odpowiedzialność za spowodowanie szkody i nakazujące zapłatę odszkodowania, ma tę samą podstawę i ten sam przedmiot co wcześniejsze postępowanie wszczęte przez pozwanego w celu ustalenia, że nie ponosi on odpowiedzialności za tę szkodę. Trybunał zarówno wówczas, jak i obecnie uznał, przy założeniu tożsamości stron lub z uwzględnieniem ewentualnego następstwa prawnego, że mamy tu do czynienia z tą samą podstawą i tym samym przedmiotem sprawy, a co za tym idzie – wniesienie jednego z tych powództw w jednym państwie członkowskim pociąga za sobą niemożliwość skutecznego wniesienia drugiego z nich w innym państwie członkowskim.

Konsekwencja przyjętego stanowiska

Odnosi się wrażenie, że przy wydawaniu przywołanego na wstępie wyroku z 19 grudnia 2013 roku Trybunałowi przyświecała jedna idea, sprowadzająca się do postulatu, aby w interesie zgodnego wymiaru sprawiedliwości wyeliminować z obrotu prawnego możliwość toczenia się równoległych postępowań, tak aby w dwóch państwach członkowskich nie zapadały niezgodne ze sobą orzeczenia. Takiego stanu rzeczy nie można byłoby wykluczyć, gdyby uznać, że powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa w jednym państwie członkowskim nie dotyczy tego samego roszczenia co powództwo o odszkodowanie wytoczone z tytułu tej samej szkody, między tymi samymi stronami (ich następcami prawnymi) w innym państwie członkowskim. Mogłoby się bowiem zdarzyć, że sąd jednego państwa członkowskiego wydałby wyrok, w którym uznałby, rozstrzygając powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę w związku z wykonywanym przewozem, a sąd innego państwa członkowskiego, rozpatrując powództwo osoby uprawnionej o odszkodowanie w związku z zaistniałą szkodą w ramach tego samego przewozu, zasądziłby odszkodowanie od przewoźnika.

Uznając jednak, że oba ww. powództwa mają ten sam przedmiot i podstawę, a co za tym idzie – dotyczą tego samego roszczenia, Trybunał nie dostrzegł problemów, jakie powoduje takie rozstrzygnięcie i nie wziął pod uwagę przepisów, zwłaszcza proceduralnych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich. Tymczasem konsekwencją takiego rozstrzygnięcia może być uniemoż-

liwienie osobie uprawnionej dochodzenia odszkodowania za szkodę zaistniałą w przewozie.

Po pierwsze, jeżeli przyjąć, że mamy tu do czynienia z tym samym roszczeniem, to konsekwentnie należałoby także uznać, że wydanie prawomocnego wyroku w sprawie o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, i to niezależnie od tego, czy byłby to wyrok orzekający o takim nieistnieniu, czy wyrok oddalający takie powództwo, uniemożliwia wniesienie powództwa o zapłatę odszkodowania z uwagi na powagę rzeczy osądzonej. Tymczasem w przypadku wydania przez sąd wyroku oddalającego powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa uznanie, że uniemożliwia on wniesienie powództwa odszkodowawczego z uwagi na powagę rzeczy osądzonej, jest absurdalne i sprzeczne z zasadami sprawiedliwości²¹. Należy przy tym zauważyć, że nie można, rozstrzygając kwestię zawisłości sporu, uznawać, że mamy do czynienia z tym samym roszczeniem, a rozstrzygając kwestię powagi rzeczy osądzonej, że z dwoma różnymi roszczeniami.

Po drugie, jeżeli przyjąć, że w przypadku wyroku oddalającego pozew przewoźnika o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa podmiot uprawniony do dochodzenia odszkodowania od przewoźnika może wnieść powództwo o zapłatę odszkodowania, gdyż nie zachodzi powaga rzeczy osądzonej, to i tak w praktyce nie będzie on już miał najczęściej takiej możliwości, z uwagi na upływ terminu przedawnienia na dochodzenie roszczenia odszkodowawczego. W konwencjach przewozowych termin ten jest stosunkowo krótki. W konwencji CMR roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających tej konwencji, przedawniają się po upływie roku, a jedynie w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata (art. 32 ust. 1 CMR). Nie wydaje się zatem, aby sprawa o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa została prawomocnie zakończona przed upływem ww. rocznego terminu przedawnienia.

Problem upływu terminu przedawnienia roszczenia odszkodowawczego pojawia się również w przypadku zawiśnięcia sporu. Uznając, jak Trybunał w komentowanym wyroku, że mamy tu do czynienia z tym samym roszczeniem,

²¹ Należy zauważyć, że wyrok oddalający powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa nie jest wyrokiem, w którym sąd, oddalając ww. powództwo, jednocześnie zasądza odszkodowanie na rzecz osoby uprawnionej, a co za tym idzie – na podstawie takiego wyroku nie może ona egzekwować odszkodowania i w tym celu musi uzyskać wyrok zasądający określoną kwotę tytułem należnego jej odszkodowania.

sąd tego państwa członkowskiego, przed którym wytoczono powództwo później (tu powództwo o odszkodowanie), mając na uwadze brzmienie art. 27 rozporządzenia nr 44/2001, powinien z urzędu zawiesić postępowanie do czasu stwierdzenia jurysdykcji sądu tego państwa członkowskiego, przed który najpierw wytoczono powództwo (tu powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa), a jeżeli zostanie stwierdzona jurysdykcja tego ostatniego sądu, powinien stwierdzić brak swojej jurysdykcji na rzecz tego sądu. W konsekwencji, zgodnie z polskim prawem, sąd powinien odrzucić pozew wniesiony później. Pozew taki, na gruncie prawa polskiego, nie wywoła żadnych skutków prawnych, a w szczególności nie spowoduje przerwania biegu terminu przedawnienia²².

Jednocześnie należy zauważyć, że na gruncie prawa polskiego pozew przewoźnika o ustalenie nieistnienia jego odpowiedzialności lub ustalenie jej na niższym poziomie nie ma wpływu na bieg terminu przedawnienia roszczenia osoby uprawnionej o zapłatę przez tego przewoźnika na jej rzecz odszkodowania w związku ze szkodą zaistniałą w przewozie. Wniesienie do sądu tego pierwszego pozwu (o ustalenie) nie przerywa bowiem biegu terminu przedawnienia tego ostatniego roszczenia, gdyż nie może być traktowane jako czynność przed sądem przedsięwzięta bezpośrednio w celu dochodzenia lub ustalenia albo zaspokojenia lub zabezpieczenia roszczenia (art. 123 § 1 pkt 1 k.c.)²³.

Wyrok Trybunału prowadzi również do występowania zjawiska *forum shopping* polegającego na „ściganiu się” zainteresowanych stron (przewoźnika i osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania) w jak najszybszym złożeniu pozwu przed sądem tego państwa członkowskiego, którego orzecznictwo jest korzystniejsze dla tej strony. Jeżeli tym szybszym powodem jest przewoźnik, to może on

²² Należy jednak zauważyć, że w polskim kodeksie postępowania cywilnego brak przepisu, który stwierdzałby, że odrzucenie pozwu nie wywołuje żadnych skutków prawnych, tak jak to ma miejsce np. przy zwrocie pozwu, w którym wyraźnie wskazano, że pismo zwrócone nie wywołuje żadnych skutków prawnych, jakie ustawa wiąże z wniesieniem pisma procesowego do sądu (art. 130 § 2 zd. 2 k.p.c.). W literaturze podnosi się jednak, że o wywołaniu skutków materialno-prawnych przez wniesienie pozwu, który został odrzucony, można mówić jedynie w przypadku, gdy odrzucenie było w świetle obowiązujących przepisów nieuzasadnione (błędne). Wadliwe postanowienie niekorzystające z powagi rzeczy osądzonej nie powinno bowiem pozbawiać strony skutków prawnych prawidłowego jej działania. W sytuacji natomiast, gdy odrzucenie pozwu (...) było prawidłowe, nie można mówić o wywołaniu przez taki pozew skutków materialno-prawnych. W zakresie przedawnienia wniosek taki należy wyprowadzić z art. 123 k.c., w świetle którego bieg przedawnienia przerywa się przez każdą czynność przed sądem lub innym organem, ale tylko gdy sąd lub inny organ jest powołany do rozpoznania określonego rodzaju spraw; S. Dmowski, K. Kołakowski, *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz do artykułów 1–366*, t. 1, red. K. Piasecki, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 1146.

²³ K. Wesołowski, *Umowa...*, s. 689.

również kierować się przy wyborze sądu przewidywanym czasem postępowania sądowego i próbować je przeciągać, aby doprowadzić do przedawnienia się roszczenia odszkodowawczego, co – jak już wskazywano – przy krótkich terminach dochodzenia roszczeń z tytułu szkód w przewozie nie powinno być trudne.

Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że wyrok Trybunału nie zamyka problemu rozbieżnych orzeczeń wynikających z tego samego stanu faktycznego i pomiędzy tymi samymi stronami na obszarze Unii Europejskiej. Problem zawisłości sporu czy powagi rzeczy osądzonej w przypadkach takich jak ten, który był przedmiotem wyroku Trybunału, może bowiem występować w granicach jurysdykcji jednego państwa. Przepisy unijne nie mają wówczas zastosowania, a kwestia musi być rozpatrzona wyłącznie na podstawie przepisów proceduralnych tego państwa. Rozstrzygnięcia w tym zakresie są różne, gdyż różnie jest pojmowana tożsamość roszczeń²⁴.

Zakończenie

Wyrok Trybunału z 19 grudnia 2013 roku budzi kontrowersje nie tylko ze względu na to, że Trybunał wyszedł poza swoje kompetencje, dokonując w istocie wykładni konwencji CMR, niebędącej częścią prawa unijnego, lecz także z uwagi na sposób tej wykładni. Uznaniu, że powództwo przewoźnika o ustalenie braku jego odpowiedzialności jest tożsame z powództwem o odszkodowanie skierowanym przeciwko temu przewoźnikowi w rozumieniu art. 31 ust. 2 CMR, przyświecała wprawdzie słuszna idea konieczności wykluczenia z obrotu prawnego sprzecznych ze sobą wyroków zapadłych na gruncie tego samego stanu faktycznego, lecz orzeczenie Trybunału rodzi wiele negatywnych konsekwencji. Chodzi przede wszystkim o uniemożliwienie dochodzenia odszkodowania ze względu na upływ terminu przedawnienia i zjawisko *forum shopping*.

Ponadto wyrok Trybunału z natury swojej dotyczy relacji pomiędzy powództwami czy orzeczeniami wydanymi przez sądy różnych państw członkowskich,

²⁴ Np. w postanowieniu z 9 listopada 1962 r. w sprawie II CR 897/62, Sąd Najwyższy stwierdził, że „Przyjęciu zawisłości sporu (...) nie stoi na przeszkodzie okoliczność, że jedna ze spraw dotyczy powództwa o świadczenie, a druga powództwa o ustalenie, jeżeli tylko w obydwu sprawach w rzeczywistości zachodzi zarówno identyczność roszczeń, jak i stron” (Lex Omega nr 106072). Ten sam Sąd w postanowieniu z 4 października 2012 r. w sprawie I CSK 100/12, uznał, że „Tożsamość roszczeń zachodzi, kiedy sąd ma w obu sprawach orzec o tym samym, dysponując tymi samymi faktami, które mają spowodować ocenę tego samego żądania i kiedy rozstrzygnięcie jednej ze spraw oznacza rozstrzygnięcie także drugiej” (Lex Omega nr 1231300). Zob. też orzeczenia Bundesgerichtshof przywołane w przypisie 11.

gdy tymczasem problem tożsamości spraw z punktu widzenia zawisłości sporu i powagi rzeczy osądzonej występuje także w granicach jurysdykcji poszczególnych państw i jest różnie rozumiany na gruncie przepisów wewnętrznych tych państw.

Bibliografia

- Ciszewski J., *Konwencja z Lugano – komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2004.
- Demuth K., *CMR – Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, red. K.H. Thume, wyd. 3, Fachmedien Recht Und Wirtschaft 2013.
- Dmowski S., Kołakowski K., *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz do artykułów 1–366*, t. 1, red. K. Piasecki, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010.
- Łopuski J., *Konwencja lugańska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2001.
- Wesołowski K., *Relacje między CMR a prawem unijnym w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14, s. 279–295.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
- Wesołowski K., W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny. Prawo przewozowe. CMR, ODDK*, Gdańsk 2009.
- Witz K., *Autonomiczna wykładnia europejskiego prawa procesowego cywilnego – wprowadzenie i wyrok ETS z 6.12.1994 r. w sprawie C-406/92, The owners of cargo lately laden on board ship „Tatry” przeciwko The owners of the ship „Maciej Rataj”*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2008, nr 12, s. 49–54.

**THE QUESTION OF IDENTITY OF CAUSES OF ACTION
IN TRANSPORT LAW
(Notes on the background of the judgment of the ECJ of 19.12.2013)**

Summary

The aim of the article is to present the consequences of the judgment of the Court of Justice of the European Union dated on 19.12.2013 in case C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v Inter-Zuid Transport BV*. In this judgment the Court stated inter alia that article 71 of Regulation No 44/2001 must be interpreted as meaning that it precludes an interpretation of Article 31 (2) of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), according to which an action for a negative declaration or a negative declaratory judgment in one Member State does not have the same cause of action as an action for indemnity between the same parties in another Member State.

The author points out that giving this judgment the Court has exceeded its competence. What's more the author states that the judgment can lead to some negative consequences. It may cause that an action for indemnity against the carrier would be impossible because of the period of limitation. The phenomenon of forum shopping may be also the negative effect of the judgment.

Keywords: CMR, *Lis pendens*, identity of causes of action, Regulation (EC) No. 44/2001

Translated by Daniel Dąbrowski

Daniel Dąbrowski¹

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO ZA PRACOWNIKÓW
ORAZ OSOBY, DO KTÓRYCH USŁUG PRZEWOŹNIK SIĘ ODWOŁUJE
W ŚWIELE KONWENCJI CMR**

Streszczenie

W artykule autor wskazuje, że art. 3 CMR regulujący odpowiedzialność przewoźnika za pracowników oraz inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, nie zmienia ogólnych zasad odpowiedzialności przewoźnika określonych w art. 17 i n. konwencji CMR. Przepis ten usuwa jednak wątpliwość, co do dopuszczalności korzystania przez przewoźnika z osób trzecich przy wykonywaniu przewozu. Ponadto – w powiązaniu z art. 29 ust. 2 CMR – pozwala przypisać przewoźnikowi zły zamiar lub niedbalstwo zrównane ze złym zamiarem, w sytuacji gdy można je przypisać pracownikowi przewoźnika lub innej osobie, do której usług przewoźnik się odwołał. Dotyczy to wprawdzie takiej sytuacji, w której pracownik lub inna osoba działa „w wykonywaniu swoich funkcji”, jednak wyrażenie to należy rozumieć bardzo szeroko. W szczególności kradzież przesyłki przez pracownika przewoźnika lub inną osobę, którą posługuje się przewoźnik, musi być uznana za działanie „w wykonaniu funkcji”.

Słowa kluczowe: przewóz drogowy, odpowiedzialność przewoźnika, odpowiedzialność za osoby trzecie, konwencja CMR

¹ dr Daniel Dąbrowski – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: daniel.dabrowski@wzieu.pl.

Wstęp

Celem artykułu jest przedstawienie istoty oraz znaczenia regulacji konwencji CMR² przewidującej odpowiedzialność przewoźnika za pracowników oraz inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje. Zasadniczą uwagę poświęcono ocenie wpływu wspomnianych przepisów na ogólne zasady odpowiedzialności przewoźnika. Podjęto także próbę rozstrzygnięcia szczegółowych problemów pojawiających się na tle regulacji konwencji związanych z tytułową kwestią.

Poza zakresem artykułu pozostawiono problematykę tzw. przewozów sukcesywnych oraz wzajemnych relacji pomiędzy przewoźnikami wykonującymi takie przewozy³.

Istota i znaczenie przepisów konwencji CMR dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za pracowników i inne osoby, do których usług się odwołuje

W prawie zobowiązań regułą jest możliwość wykonania zobowiązania (spełnienia świadczenia) z pomocą osób trzecich. W prawie polskim brak konieczności osobistego wykonania zobowiązania wynika z przepisu art. 356 § 1 k.c., zgodnie z którym: „Wierzyciel może żądać osobistego świadczenia dłużnika tylko wtedy, gdy to wynika z treści czynności prawnej, z ustawy albo z właściwości świadczenia”. Osoby, którymi posługuje się dłużnik przy wykonywaniu zobowiązania, dzieli się na dwie kategorie: pomocników (osoby, z których pomocą dłużnik wykonuje zobowiązanie) oraz podwykonawców (osoby, którym dłużnik powierza wykonanie zobowiązania)⁴. Zgodnie z art. 474 k.c. dłużnik ponosi odpowiedzialność za działania i zaniechania takich osób jak za własne działanie lub zaniechanie.

Konwencja CMR nie zawiera wprost postanowienia upoważniającego przewoźnika do korzystania z pomocy osób trzecich przy wykonywaniu przewozu. Kwestia ta nie budzi jednak żadnych wątpliwości. Pośrednio dopuszczalność korzystania z pomocy takich osób potwierdza art. 3 CMR. Zgodnie z tym przepisem: „Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za

² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r., DzU 1962, nr 49, poz. 238 z późn. zm.

³ Na ten temat zob. np. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, s. 730 i n.

⁴ Zob. np. W. Popiołek, w: *Kodeks cywilny. Komentarz do artykułów 459–1088*, t. 2, red. K. Pietrzykowski, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 52–53.

własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji”.

Wskazany przepis pełni kilka istotnych funkcji. Po pierwsze, jak wyżej wskazano, stanowi potwierdzenie dopuszczalności korzystania przez przewoźnika z osób trzecich. Po drugie, eliminuje wszelkie wątpliwości, co do tego, czy przewoźnik może powoływać się np. na brak winy w wyborze przy powierzaniu innej osobie określonych czynności. Przewoźnik nie zostaje zwolniony z odpowiedzialności, choćby wyboru podwykonawcy (pomocnika) dokonał z najwyższą starannością. Po trzecie, przepis art. 3 CMR stanowi dopełnienie art. 29 ust. 2 CMR. Zrównanie czynności i zaniebdań pracowników i innych osób, do których usług przewoźnik się odwołuje, z czynnościami i zaniebdaniami samego przewoźnika pozwala na „automatyczne” odniesienie stopnia winy tych osób do stopnia winy przewoźnika. Wina umyślna (zły zamiar) lub zrównane z nią niedbalstwo pracownika lub osoby, do której usług przewoźnik się odwołał, są uważane za winę umyślną lub niedbalstwo samego przewoźnika. Nie jest natomiast możliwe przypisywanie przewoźnikowi winy kwalifikowanej zarzucanej osobie trzeciej, która nie była zaangażowana w proces przewozu.

Należy jednak podkreślić, że przepis art. 3 CMR nie zmienia ogólnych zasad odpowiedzialności przewoźnika. Przyczynami zwalniającymi z odpowiedzialności są jedynie: wina osoby uprawnionej, zlecenie osoby uprawnionej niewynikające z winy przewoźnika, wada własna towaru oraz okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17 ust. 2 CMR). Katalog ten nie obejmuje więc przyczyny w postaci winy osoby innej niż przewoźnik. Przewoźnik ponosiłby odpowiedzialność za działania swoich pracowników oraz innych osób, do których usług się odwołał, nawet wtedy, gdyby w konwencji nie było przepisu art. 3.

Treść art. 3 CMR jest w pewnym stopniu powtórzeniem art. 40 Konwencji CIM z 1952 roku⁵, na której była wzorowana Konwencja CMR⁶. Zgodnie z pierwszym zdaniem tego przepisu: „Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przejętego na siebie prze-

⁵ Konwencje międzynarodowe o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) podpisane w Bernie 25 października 1952 r. wraz z protokołami dodatkowymi, DzU 1956, nr 57, poz. 259 z późn. zm.

⁶ Zob. K. Wesolowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 330.

wozu”⁷. Zdanie drugie ma natomiast następujące brzmienie: „Jeżeli jednak pracownicy kolei, na żądanie osoby zainteresowanej, sporządzają listy przewozowe, dokonują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolej nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek osoby, której oddają te usługi”. Odpowiednik tego przepisu nie został zamieszczony w Konwencji CMR⁸. W literaturze jednak trafnie wskazano, że nie oznacza to odrzucenia idei zawartej w tym postanowieniu⁹. Znalazła ona bowiem odzwierciedlenie w przepisach dotyczących odpowiedzialności za nieścisłości lub niedostateczności danych zawartych w liście przewozowym. Zgodnie z przepisem art. 7 ust. 1 CMR odpowiedzialność taką ponosi nadawca. Przepis art. 7 ust. 2 CMR stanowi natomiast: „Jeżeli na życzenie nadawcy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, przyjmuje się w braku dowodu przeciwnego, że działał on na rachunek nadawcy”. Nie ma przy tym wątpliwości, że przepis ten dotyczy także sytuacji, w której dane wpisywane są na życzenie nadawcy przez pracowników przewoźnika lub inne osoby, którymi przewoźnik się posługuje¹⁰. Ponadto jeżeli pracownicy przewoźnika na prośbę nadawcy dokonywaliby czynności, do których przewoźnik nie byłby zobowiązany, można przyjąć, że nie działali w wykonywaniu swoich funkcji, a negatywne skutki tych czynności mogłyby być traktowane jako „wina osoby uprawnionej”¹¹.

Omawiany przepis – podobnie jak zasadnicza część przepisów Konwencji CMR – ma charakter bezwzględnie obowiązujący. Nie jest więc dopuszczalne umowne wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za pracowników i inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, jak również zmiana zasad tej odpowiedzialności. Wszelkie postanowienia umowne dotyczące tej kwestii musiałyby być uznane za nieważne (art. 41 ust. 1 CMR). Nie ma natomiast przeszkód, by w umowie wyłączono lub ograniczono uprawnienie przewoźnika do korzystania z pracowników lub innych osób (pierwsza opcja wydaje się jednak mało prawdopodobna). Naruszenie takiego postanowienia przez przewoźnika

⁷ Zwraca uwagę brak fragmentu o wykonywaniu przez pracowników oraz inne osoby „swoich funkcji”. W aktualnie obowiązującej konwencji CIM (Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie 9 maja 1980 r., DzU 1985, nr 34, poz. 158, zmieniona Protokołem sporządzonym w Wilnie 3 czerwca 1999 r., DzU 2007, nr 100, poz. 674) przepis art. 40 zd. 1 brzmi następująco: „Przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, z których usług korzysta przy wykonywaniu przewozu, jeżeli pracownicy ci i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe”.

⁸ Nie ma go również w aktualnie obowiązującej konwencji CIM.

⁹ K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 330.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Tamże, s. 332, s. 434–435.

może prowadzić do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej lub – jeżeli umowa to przewiduje – wiązać się z koniecznością zapłaty kary umownej. Nie jest też wykluczone, że w razie gdy na skutek zaniedbania lub działania osoby trzeciej, którą posługuje się przewoźnik, dojdzie do powstania szkody, stopień winy przewoźnika będzie oceniany przy uwzględnieniu faktu naruszenia zobowiązania umownego wyłączającego lub ograniczającego dopuszczalność korzystania przez przewoźnika z osób trzecich.

Zakres zastosowania przepisu art. 3 CMR

Przepis art. 3 CMR odnosi się wyłącznie do odpowiedzialności przewoźnika „przy stosowaniu niniejszej Konwencji”. Nie ma więc wątpliwości, że dotyczy tylko tych sytuacji, w których podstawą odpowiedzialności przewoźnika jest CMR. Dotyczy to w szczególności tytułów odpowiedzialności uregulowanych w przepisach art. 17 CMR, jak również art. 7 ust. 3, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 7 oraz art. 21 CMR. Przepis nie znajduje natomiast zastosowania, jeśli określony przewóz podlega wprawdzie Konwencji, ale przewoźnik ponosi odpowiedzialność za jego niewykonanie lub nienależyte wykonanie na podstawie przepisów innych niż CMR¹². Typowym przykładem jest niewykonanie umowy przewozu polegające na niepodjęciu przesyłki przez przewoźnika. Konwencja CMR nie reguluje odpowiedzialności przewoźnika z tego tytułu, konieczne jest więc odwołanie się do przepisów prawa krajowego. Jeżeli do danego przewozu zastosowanie znajduje prawo polskie, odpowiedzialność przewoźnika regulowana jest przepisami kodeksu cywilnego, w tym – wspomnianym wcześniej – art. 474 k.c. przewidującym odpowiedzialność dłużnika za pomocników i podwykonawców.

Krąg osób, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność

Przepis art. 3 CMR wyróżnia dwie grupy podmiotów, którymi może posługiwać się przewoźnik: pracowników oraz inne osoby, do których usług przewoźnik odwołuje się w celu wykonania przewozu.

Pojęcie „pracownicy” powinno być rozumiane szeroko, bez odwoływania się do znaczenia tego terminu w prawie krajowym. Przemawia za tym zasada

¹² Tak trafnie m.in. Th. Schmid, w: *Kommentar zur CMR*, red. K.-H. Thume, Frankfurt am Main 2013, s. 174.

autonomicznej wykładni konwencji¹³. Chodzi tu więc nie tylko o osoby związane z przewoźnikiem umową o pracę, lecz także inne osoby, które stale wykonują usługi na rzecz przewoźnika na podstawie umowy o świadczeniu usług i które można by nazwać personelem przewoźnika. Za takim rozumieniem pojęcia „pracownicy” przemawia też odwołanie się do autentycznych wersji językowych konwencji, zwłaszcza wersji angielskiej, w której używa się pojęć *agent* (przedstawiciel, pośrednik, agent) oraz *servant* (pracownik).

Krąg innych osób, do których usług odwołuje się przewoźnik, jest bardzo szeroki i obejmuje m.in.¹⁴:

- a) dalszych przewoźników drogowych oraz przewoźników z innych gałęzi transportu (zarówno pierwszego, z którym przewoźnik zawarł umowę, jak i kolejnych), oraz pracowników tych przewoźników i inne osoby, do których usług oni się odwołują;
- b) podmioty dokonujące załadunku i rozładunku na zlecenie przewoźnika;
- c) podmioty dokonujące przeładunku, w tym także w sytuacji gdy doszło do szkody podczas przewozu, która wymusiła dokonanie przeładunku;
- d) komisarza awaryjnego, który dokonywał sprawdzenia przesyłki, w tym także na żądanie nadawcy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 CMR;
- e) przechowawcę oraz przedsiębiorcę składowego, u których przewoźnik przechowywał przesyłkę w okresie między przyjęciem jej od nadawcy i wydaniem odbiorcy;
- f) podmioty, którym przewoźnik zlecił załatwienie formalności celnych lub innych formalności.

Odwołanie się przez przewoźnika do usług innych osób może mieć charakter bezpośredni lub pośredni. Przewoźnik nie musi być zatem związany stosunkiem prawnym z osobą, za której działania i zaniechania ponosi odpowiedzialność. Krąg osób, o których mowa w art. 3 CMR, obejmuje wszelkich dalszych podwykonawców i osoby, którymi oni się posługują, niezależnie od tego, jak długi byłby łańcuch kolejnych podwykonawców¹⁵. Obojętne jest także, czy osoby te były podporządkowane przewoźnikowi, działały na własny rachunek czy na rachunek przewoźnika, za wynagrodzeniem czy odpłatnie, miały charakter pomocnika czy

¹³ Zob. na ten temat np. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 82 i n. oraz cytowane tam orzecznictwo i literaturę.

¹⁴ Zob. Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 177.

¹⁵ Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 328; Th. Schmid w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 177. Zob. też np. wyrok niemieckiego OLG Köln z 22 września 2000 r., *Neue Juristische Wochenschrift* 2001, s. 1256–1258, oraz wyrok belgijskiego Cour d'Appel d'Anvers z 31 stycznia 2000 r., *Jurisprudence du port d'Anvers* 2000, s. 247–266.

podwykonawcy¹⁶. Do kręgu tego należą także pracownicy nadawcy lub odbiorcy, jeżeli pomagali przewoźnikowi – z grzeczności lub na podstawie zawartej umowy – przy wykonywaniu przez niego czynności obciążających przewoźnika¹⁷.

Przepis art. 3 CMR nie obejmuje natomiast osób, które są wprawdzie zaangażowane w szeroko rozumiany proces przewozu, jednak nie sposób przyjąć, by istniało jakkolwiek odwołanie ze strony przewoźnika do ich usług. Dotyczy to na przykład inspektorów służby sanitarnej czy weterynaryjnej, funkcjonariuszy celnych, straży granicznej lub innych podobnych instytucji¹⁸. Osoby takie nie mogą być uznane za pomocników przewoźnika. Jak wyżej wspomniano, nie oznacza to jednak, że w sytuacji, w której szkoda została wyrządzona przez takie osoby, przewoźnik jest automatycznie zwolniony od odpowiedzialności. Niezbędne byłoby wykazanie jednej z przesłanek zwalniających, określonych w art. 17 ust. 2 CMR.

W transporcie międzynarodowym bardzo często przewoźnik powierza wykonanie przewozu w całości lub w części innemu przewoźnikowi drogowemu. W takim wypadku dochodzi do zawarcia odrębnej umowy przewozu, do której zastosowanie mają bądź to przepisy Konwencji, bądź prawa krajowego. Pierwszy przewoźnik przyjmuje w takiej umowie pozycję nadawcy. Istnienie lub brak odpowiedzialności za szkodę po stronie przewoźnika podwykonawcy nie ma bezpośredniego przełożenia na odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do nadawcy. Możliwa jest sytuacja, gdy przewoźnik podwykonawca nie będzie ponosił odpowiedzialności w stosunku do pierwszego przewoźnika, a mimo to pierwszy przewoźnik będzie odpowiadał w stosunku do swojego nadawcy. Należy też dodać, że pierwszy przewoźnik w stosunku z przewoźnikiem podwykonawcą nie może powoływać się wobec podwykonawcy na przepisy Konwencji ograniczające w ten czy inny sposób odpowiedzialność przewoźnika (np. art. 17 ust. 4, art. 18 ust. 2 czy art. 23 ust. 4)¹⁹.

W literaturze przeważa stanowisko, zgodnie z którym zawarte w art. 3 CMR wyrażenie: „do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu”, odnosi

¹⁶ K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 328.

¹⁷ Zob. wyrok belgijskiego Cour d'Appel d'Anvers z 10 maja 1999 r., *Jurisprudence du port d'Anvers 2000*, s. 212–229.

¹⁸ Zob. Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 179 i cytowane tam orzeczenia.

¹⁹ Zob. wyrok belgijskiego Tribunal de commerce de Malines z 25 czerwca 2004 r., *European Transport Law 2005*, nr 2, s. 270.

się wyłącznie do „innych osób”, a nie do pracowników przewoźnika²⁰. Innymi słowy – przewoźnik odpowiada za swoich pracowników niezależnie od tego, czy byli zaangażowani w proces przewozu, czy z danym przewozem w ogóle nie byli związani. Za takim rozumieniem przepisu przemawia odwołanie się do reguł wykładni językowej²¹. Wbrew twierdzeniom niektórych przedstawicieli doktryny²², kwestia ta ma istotne znaczenie. Przy zaprezentowanym kierunku interpretacji omawianego przepisu przewoźnikowi można przypisać winę kwalifikowaną, którą ponosi jego pracownik nawet wtedy, gdy pracownik ten nie uczestniczył w wykonywaniu danego przewozu²³.

Działanie w wykonaniu swych funkcji

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za pracowników i inne osoby, „kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji”. Można tu zauważyć pewne podobieństwo do sformułowania zawartego w art. 430 k.c., który reguluje kwestię szkód spowodowanych przez podwładnego „przy wykonywaniu powierzonej (...) czynności”, które przeciwstawia się szkodom spowodowanym „przy okazji (sposobności)” wykonywania czynności²⁴. Poglądów doktryny oraz judykatury odnoszących się do wspomnianego przepisu nie należy jednak automatycznie przenosić na grunt art. 3 CMR ze względu na wspomnianą konieczność autonomicznej wykładni przepisów konwencji oraz biorąc pod uwagę fakt, że przepis kodeksu cywilnego dotyczy odpowiedzialności deliktowej, natomiast art. 3 CMR reguluje odpowiedzialność kontraktową²⁵.

Na wstępie należy zwrócić uwagę na skutki ustalenia w konkretnym przypadku, że pracownicy lub inne osoby nie działały „w wykonaniu swych funkcji”. Błędne byłoby przyjęcie, że w takim wypadku przewoźnik nie ponosi odpo-

²⁰ I. Koller, *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, München 2010, s. 1013; Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 182; K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg 1975, s. 163.

²¹ Należy zwrócić uwagę zwłaszcza na francuską wersję językową z zaimkiem *desquelles*, którego rodzaj jednoznacznie wskazuje na to, że odnosi się tylko do innych osób *toutes autres personnes*, a nie pracowników *préposés*, gdyż w przeciwnym wypadku niezbędne byłoby użycie rodzaju męskiego (*desquels*). Zob. I. Koller, *Transportrecht...*, s. 1013.

²² K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers...*, s. 163.

²³ Tak słusznie Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 182. Odmienne A. Mesent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London, New York–Hamburg–Hong Kong 1995, s. 60–61.

²⁴ Zob. np. M. Safjan, w: *Kodeks cywilny...*, s. 1358, 1353.

²⁵ Tak trafnie K. Wesolowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 331.

wiedzialności za wyrządzone przez te osoby szkody. Jak wspomniano powyżej, przepis art. 3 CMR nie zmienia ogólnych zasad odpowiedzialności przewoźnika. Przewoźnik mógłby więc co najwyżej usiłować wykazać, że działanie osoby, która wyrządziła szkodę, stanowi okoliczność, której przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Zważywszy na dość rygorystyczną interpretację tej okoliczności zwalniającej²⁶, taki kierunek obrony przez przewoźnika będzie jednak zazwyczaj nieskuteczny. Istotną konsekwencją ustalenia, że osoba, do której usług przewoźnik się odwołał, nie działała w wykonaniu swych funkcji, jest natomiast brak możliwości przypisania przewoźnikowi winy kwalifikowanej, którą można zarzucić tej osobie.

Nie ma wątpliwości, co do tego, że działania w wykonaniu funkcji nie należy wiązać z wykonywaniem przez osobę, do której usług przewoźnik się odwołuje, instrukcji wydanych jej przez przewoźnika. Innymi słowy – nieprzestrzeganie tych instrukcji nie jest równoznaczne z działaniem poza zakresem funkcji. Przykłady z orzecznictwa dowodzą, że nie ma znaczenia, czy pracownik bądź inna osoba stosowali się do wskazówek, zaleceń czy zakazów przewoźnika²⁷. Ryzyko niewłaściwego, niestaranego czy wadliwego wykonywania zadań przez osoby, którymi przewoźnik się posługuje, musi obciążać samego przewoźnika i nie może być w żadnym stopniu przeniesione na osobę uprawnioną.

Działania w wykonaniu funkcji nie można jednak ograniczać wyłącznie do rzeczywistej realizacji zadań zleconych określonej osobie. Przewoźnik jest odpowiedzialny nie tylko za „błąd w sztuce” popełniony przez pracownika (inną osobę), lecz także za eksces, którego taka osoba się dopuściła. Za takim rozumieniem omawianego przepisu przemawia istnienie po stronie przewoźnika obowiązku sprawowania ogólnej pieczy nad przesyłką, a taki obowiązek ciąży także na wszystkich osobach, którymi przewoźnik się posługuje. Uchybienie temu obowiązkowi stanowi zaniedbanie funkcji pełnionej przez daną osobę. W literaturze

²⁶ Zob. w szczególności K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 457; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009, s. 228 i n.; K.-H. Thume, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 389; I. Koller, *Transportrecht...*, s. 1107 i n. Jest charakterystyczne, że przy podawaniu przykładów okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, nie podaje się działań lub zaniechań osób, do których usług przewoźnik się odwołuje. Przypadki takie nie pojawiają się też w orzecznictwie.

²⁷ Zob. np. wyroki niemieckiego Bundesgerichtshof z 16 lutego 1984 r., *Transportrecht* 1984, s. 182, w którym sąd uznał odpowiedzialność przewoźnika za szkodę poniesioną wskutek samowolnej zmiany trasy przez kierowcę, oraz z 27 czerwca 1985 r., *Transportrecht* 1984, s. 182, którym sąd niekorzystnie dla przewoźnika rozstrzygnął sprawę dotyczącą szkody powstałej na skutek przemytu przez kierowcę alkoholu do kraju arabskiego, wbrew wyraźnemu zakazowi przewoźnika. Podobnie hiszpański Tribunal Supremo w wyroku z 9 lutego 1999 r., nr sprawy 2363/1994, www.poderjudicial.es (dostęp 12.09.2014).

i orzecznictwie nie budzi wątpliwości, że jeżeli osoba, do której usług przewoźnik się odwołuje, dopuści się kradzieży przewożonej przesyłki, to należy przyjąć, że działała ona w wykonaniu swojej funkcji²⁸. Nie jest przy tym istotne, czy kradzieży dokonano w godzinach pracy, czy w czasie wolnym, gdyż w tym drugim przypadku pracownik zawsze korzystał z informacji pozyskanych w trakcie wykonywania pracy²⁹. Stanowisko takie jest jak najbardziej uzasadnione. To przewoźnik wybiera osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu, powinien więc posługiwać się takimi pracownikami i podwykonawcami, do których ma zaufanie, a w przypadkach gdy ryzyko szkody jest najwyższe (przewóz przesyłki o większej wartości) – ograniczyć korzystanie z podwykonawców lub podjąć dodatkowe czynności mające na celu zabezpieczenie przesyłki.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że sytuacje działania przez osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, poza zakresem ich funkcji są wyjątkowe. Brakuje dostępnych powszechnie orzeczeń, w których przyjęto, że pracownik czy inna osoba, która wyrządziła szkodę, nie działała w wykonaniu swych funkcji. Również w doktrynie przykłady takich sytuacji są podawane sporadycznie³⁰. Wzgląd na ochronę osoby uprawnionej uzasadnia szeroką interpretację wyrażenia „w wykonaniu swych usług” użytego w przepisie art. 3 CMR.

Oświadczenia woli i oświadczenia wiedzy pracowników przewoźnika i osób, do których usług przewoźnik się odwołuje

Przepis art. 3 CMR w żadnym wypadku nie może być traktowany jako przyznający osobom, którymi posługuje się przewoźnik, uprawnienie do reprezentacji przewoźnika. Nie czyni też przewoźnika odpowiedzialnym za czynności prawne dokonywane przez te osoby „w imieniu przewoźnika”³¹. Istnienie uprawnienia do reprezentacji przewoźnika po stronie pracowników lub innych osób, do których usług przewoźnik się odwołuje, zwłaszcza w zakresie zmiany zawartej umowy, należy oceniać według przepisów odpowiedniego prawa krajowego (ustalonego

²⁸ Zob. np. Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 187–188; I. Koller, *Transportrecht...*, s. 1014–1015; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 331; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 314. W orzecznictwie zob. m.in. angielski wyrok w sprawie *Rustenburgh Platinum Mines v. South African Airways* [1977], Lloyd’s Report 564; wyrok francuskiego Cour de Cassation z 21 lipca 1987 r., Buletin de Transport 1987, s. 529. Zob. też Sąd Apelacyjny w Lublinie w wyroku z 26 września 2013 r., I ACa 351/13, Lex nr 1388881.

²⁹ Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 188.

³⁰ Tamże.

³¹ Tak trafnie Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 190–191.

zgodnie z przepisami prawa kolizyjnego). Na podstawie tych przepisów trzeba badać, czy przewoźnik udzielił określonej osobie odpowiedniego pełnomocnictwa, jaki był zakres tego pełnomocnictwa, czy ewentualne umocowanie może wynikać bezpośrednio z przepisów prawa itp.

Inaczej należy natomiast oceniać odpowiedzialność przewoźnika za oświadczenia wiedzy osób, do których usług przewoźnik się odwołuje. Jako przykład można wskazać oświadczenia dotyczące przyjęcia przesyłki do przewozu, jej stanu i zastrzeżeń do tego stanu, wydania przesyłki, szkody w przesyłce itp. Nie budzi wątpliwości, że tego typu działania tych osób, jak również zaniechanie złożenia określonych oświadczeń (np. zastrzeżeń co do stanu przesyłki) obciążają przewoźnika³². Przewoźnik nie może bronić się przed skutkami takich oświadczeń poprzez wykazywanie, że nie upoważnił określonej osoby do ich złożenia. Wydaje się jednak, że na gruncie składania oświadczeń wiedzy można poszukiwać sensu sformułowania „w wykonaniu swych funkcji”, o którym mowa w poprzednim rozdziale. Przykładowo fakt potwierdzenia przyjęcia przewozu określonej przesyłki dokonany przez kierowcę może być uznany za dokonany przez samego przewoźnika, gdyż typową funkcją kierowcy jest m.in. potwierdzenie przyjęcia przesyłki do przewozu. Skutek taki nie nastąpiłby natomiast wtedy, gdy potwierdzenia dokonałby pracownik przewoźnika, do którego zadań nie należy przyjmowanie przesyłki.

Zakończenie

Proces translokacji przesyłki między różnymi krajami jest zwykle skomplikowany. Wymusza to korzystanie przez przewoźnika z usług innych osób przy realizacji tego procesu – pracowników, podwykonawców, pomocników. Na potrzebę odwoływania się od usług takich osób wpływa międzynarodowy charakter przewozu i konieczność wykonywania czynności nierzadko w znacznym oddaleniu od miejsca prowadzenia działalności przez przewoźnika. Zaangażowanie większej liczby osób w proces przewozu wpływa na zwiększenie ryzyka, tym bardziej że przewoźnik zazwyczaj nie ma możliwości sprawowania faktycznej kontroli nad działaniami osób, do których usług się odwołuje. Konwencja CMR słusznie obarcza tym ryzykiem przewoźnika. Nadawca i odbiorca przesyłki co do

³² Zob. wyrok hiszpańskiego Tribunal Supremo z 30 grudnia 1986 r., www.poderjudicial.es, nr sprawy 7468/1986, w którym sąd przyjął, że jeżeli kierowca pojazdu potwierdził w liście przewozowym fakt wystąpienia szkody w przesyłce podczas odbioru, to takie potwierdzenie uważane jest za dokonane przez samego przewoźnika.

zasady nie mają wpływu na sposób wykonywania przewozu, w związku z czym nie mogą ponosić odpowiedzialności za korzystanie przez przewoźnika z osób trzecich.

Przepis art. 3 CMR nie zmienia zasad odpowiedzialności przewoźnika, a jedynie precyzuje te zasady. Przewoźnik, by zwolnić siebie z odpowiedzialności, nie może powoływać się na działania i zaniechania osób, do których usług się odwołuje, chyba że stanowiłyby one jednocześnie okoliczności, które zwalniają przewoźnika z odpowiedzialności zgodnie z regułami ogólnymi (np. okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec). Jednocześnie art. 3 CMR w powiązaniu z art. 29 ust. 2 CMR pełni bardzo istotną funkcję przy ustalaniu stopnia winy, który można przypisać przewoźnikowi. Jeżeli osoba, której działanie lub zaniechanie wyrządziło szkodę, należała do kręgu osób określonego w art. 3 i art. 29 ust. 2 CMR, to stopień jej winy można przypisać przewoźnikowi. Dotyczy to wprawdzie tylko sytuacji, w której osoba ta działała w wykonaniu swych funkcji, jednak w doktrynie i orzecznictwie wyrażenie to rozumiane jest szeroko.

Bibliografia

- Clarke M.A., *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009.
- Heuer K., *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg 1975.
- Kodeks cywilny. Komentarz do artykułów 459–1088, t. 2, red. K. Pietrzykowski, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009.
- Koller I., *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, München 2010.
- Kommentar zur CMR*, red. K.-H. Thume, Frankfurt am Main 2013.
- Messent A., Glass D., *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–New York–Hamburg–Hong Kong 1995.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.

**CARRIER'S LIABILITY FOR HIS AGENTS AND SERVANTS
AND ANY OTHER PERSONS OF WHOSE SERVICES HE MAKES USE
UNDER CMR CONVENTION**

Summary

In the article the author points out that Article 3 CMR, which regulates a carrier's liability for his agents and servants and any other persons of whose services he makes use does not change the general principles of the carrier's liability set out in Article 17 and ff. CMR. This provision, however, remove doubt as to the admissibility of the delegation by the carrier any of his duties to a third party. Furthermore – in conjunction with Article 29 (2) – it allows to recognize a carrier as guilty of wilful misconduct or equivalent default if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use. Although this applies to a situation in which agents or servants or other persons are acting “within the scope of their employment”, however this expression must be understood very broadly. In particular theft of the goods by a servant is in the course of servant's employment, because normally it is part of his employment to take care of the goods.

Keywords: road transport, carrier's liability, liability for third parties, CMR convention

Translated by Daniel Dąbrowski

Krzysztof Wesółowski¹

WYDANIE RZECZY PRZEZ SPRZEDAWCĘ KUPUJĄCEMU ZA POŚREDNICTWEM PRZEWOŹNIKA

Streszczenie

Artykuł dotyczy wydania rzeczy w relacji pomiędzy sprzedawcą a kupującym poprzez przekazanie jej przewoźnikowi. Wskazuje na szczególny charakter takiego wydania. Autor koncentruje się na problemie przejścia ryzyka utraty lub uszkodzenia rzeczy. Wskazuje na odmienności w relacjach z konsumentami, w których ryzyko to przechodzi na konsumenta dopiero z chwilą fizycznego przejęcia rzeczy. Dotyczy to również sytuacji, gdy kupujący sam organizuje transport zakupionych rzeczy, ale sprzedawca ma wpływ na wybór przewoźnika.

Słowa kluczowe: umowa sprzedaży, wydanie rzeczy, przewóz

Wstęp

Wydanie rzeczy przez sprzedawcę kupującemu jest drugim, obok przeniesienia jej własności, podstawowym obowiązkiem sprzedawcy wynikającym z umowy sprzedaży. Jego wykonanie ma zapewnić kupującemu osiągnięcie celu gospodarczego, jakim jest możliwość faktycznego korzystania z rzeczy².

¹ dr hab. Krzysztof Wesółowski – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: krzysztof.wesolowski@wzieu.pl.

² Odnośnie do pojęcia wydania rzeczy, sposobów wydania, relacji pomiędzy wydaniem rzeczy a przeniesieniem posiadania zob. J. Skąpski, w: *System Prawa Cywilnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. 3, cz. 2, red. S. Grzybowski, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976, s. 89; W. Katner, *System Prawa Prywatnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. 7, red. J. Rajski, Warszawa 2001, s. 76–77.

Przedmiotem artykułu są problemy związane ze szczególnym sposobem wydania rzeczy kupującemu, jakim jest przekazanie rzeczy przewoźnikowi w celu dowiezienia ich do określonego miejsca. Uwagi dotyczą regulacji zawartej w kodeksie cywilnym. Uwzględniają zmiany do kodeksu wprowadzone *Ustawą z 30 maja 2014 roku o prawach konsumenta*³, wchodzącej w życie 25 grudnia 2014 roku.

Wpływ zobowiązania sprzedawcy do wysłania rzeczy na ustalenie miejsca spełnienia świadczenia (wydania rzeczy) – według zasad ogólnych i w obrocie konsumenckim

Wydanie rzeczy kupującemu powinno nastąpić w miejscu spełnienia świadczenia określonym na podstawie ogólnych zasad wykonania zobowiązań⁴. W odniesieniu do wydania rzeczy jako świadczenia niepieniężnego obowiązuje zasada, w myśl której, o ile nic innego nie wynika z treści zobowiązania ani z jego właściwości, świadczenie powinno być spełnione w miejscu, gdzie w chwili powstania zobowiązania dłużnik miał zamieszkanie lub siedzibę, przy czym o ile zobowiązanie ma związek z przedsiębiorstwem dłużnika, o miejscu spełnienia świadczenia rozstrzyga siedziba przedsiębiorstwa (art. 454 k.c.). Strony w umowie sprzedaży mogą zatem, co do zasady, dowolnie określić miejsce spełnienia świadczenia w postaci wydania rzeczy. W szczególności mogą przyjąć, że wydanie rzeczy nastąpi w miejscu właściwym dla kupującego (miejscu zamieszkania, siedzibie, magazynie kupującego). W braku takiej umowy (jak również wskazania wynikającego z właściwości zobowiązania) obowiązek wydania rzeczy stanowi tzw. dług odbiorczy, a co za tym idzie – to kupujący powinien zgłosić się u sprzedawcy po odbiór nabywanych rzeczy.

W praktyce sprzedawca często zobowiązuje się przesłać sprzedaną rzecz kupującemu do miejsca innego niż miejsce zamieszkania (siedziba) sprzedawcy w chwili powstania zobowiązania. W myśl postanowienia art. 544 § 1 k.c., jeżeli rzecz sprzedana ma być przesłana do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, to w razie wątpliwości poczytuje się, że wydanie rzeczy zostało dokonane z chwilą, gdy sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi zajmującemu się przewozem rzeczy tego rodzaju.

³ DzU z 24 czerwca 2014, poz. 827.

⁴ Zob. J. Skąpski, *System...*, s. 89.

Z przytoczonego przepisu wynika, że zobowiązanie się sprzedawcy do wysłania rzeczy do miejsca wskazanego przez kupującego samo w sobie nie oznacza ustalenia miejsca spełnienia świadczenia w sposób odmienny w stosunku do treści art. 454 k.c. W innym przypadku część zdania stanowiąca o „miejscu, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia” byłaby zbędna. Fakt wysyłki przez sprzedawcę sprzedawanych rzeczy może zatem być konsekwencją określenia innego miejsca spełnienia świadczenia (wydania rzeczy) w stosunku do regulacji zawartej w art. 454 k.c., ale może też wynikać wyłącznie z przyjęcia przez sprzedawcę na siebie dodatkowego obowiązku wysłania rzeczy do określonego miejsca, przy niezmienionym miejscu spełnienia świadczenia. W literaturze różni się w związku z tym miejsce wykonania od miejsca dostawy⁵. Wprowadza się też rozróżnienie – w ślad za nauką niemiecką – miejsca świadczenia i miejsca wykonania zobowiązania. To pierwsze oznacza miejsce, w którym dłużnik dopełnia wszystkiego, co jest niezbędne dla należytego wykonania świadczenia; to drugie natomiast miejsce, gdzie następuje skutek tego zachowania i następuje rzeczywiste zaspokojenie interesu wierzyciela⁶.

Ustalenie, która z dwóch ww. sytuacji ma miejsce (odmienne ustalenie miejsca spełnienia świadczenia w stosunku do art. 454 k.c. czy dodatkowe zobowiązanie sprzedawcy), może sprawiać poważne problemy. Powinno odbywać się poprzez wykładnię oświadczeń woli składających się na umowę. Wydaje się, że w świetle przepisu art. 544 § 1 k.c. ustalenie miejsca wydania rzeczy odmiennego niż miejsce zamieszkania (siedziba, przedsiębiorstwo) sprzedawcy musi w sposób jednoznaczny wynikać z treści stosunku prawnego (w szczególności z zawartej umowy sprzedaży) czy z właściwości zobowiązania (np. w przypadku sprzedaży urządzenia, co do którego sprzedawca podjął się nie tylko przesłania go kupującemu, lecz także montażu i uruchomienia w jego zakładzie).

Odmienne kwestię tę należy rozstrzygnąć w przypadku obrotu konsumenckiego. Ustawa o prawach konsumenta przepisem art. 44 pkt 3 dodała do kodeksu cywilnego postanowienie art. 454ą o następującej treści: „Jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany przesłać rzecz konsumentowi do oznaczonego miejsca, miejsce to uważa się za miejsce spełnienia świadczenia. Zastrzeżenie przeciwne jest nieważne”. Choć przepis został umieszczony wśród ogólnych przepisów o wykonaniu zobowiązania i ma niewątpliwie szersze znaczenie, należy go odczytywać

⁵ Tamże.

⁶ A. Ohanowicz, J. Górski, *Zobowiązania*, Warszawa 1970, s. 167; J. Dąbrowa, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1: *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1981, s. 738–739.

w szczególności jako ustanawiający wyjątek od reguły zawartej w postanowieniu art. 544 § 1 k.c. Oznacza to, że w każdym przypadku, gdy w relacjach konsumenckich sprzedawca zobowiązuje się wysłać rzecz do kupującego, następuje ustalenie zmiany miejsca spełnienia świadczenia polegającego na wydaniu rzeczy kupującemu konsumentowi. Miejszem tym jest miejsce przeznaczenia sprzedawanych rzeczy. W konsekwencji następuje wyłączenie regulacji zawartej w art. 544 § 1 k.c., która ma zastosowanie tylko w przypadku, gdy powierzenie rzeczy przewoźnikowi następuje w celu dostarczenia rzeczy do miejsca innego niż miejsce spełnienia świadczenia. Przepis ten może jednak znaleźć zastosowanie w relacjach konsumenckich w tych przypadkach, gdy sprzedawca przekazuje rzecz do przewozu pomimo braku po jego stronie zobowiązania do przesłania rzeczy kupującemu. Przesłanki jego zastosowania w obrocie konsumenckim zostały unormowane w sposób szczególny – postanowieniem art. 548 § 3 k.c. dodanym ustawą o prawach konsumenta. Zostaną one omówione w dalszej części artykułu (dotyczącej przejścia niebezpieczeństwa utraty lub uszkodzenia rzeczy) ze względu na systematykę regulacji kodeksowej.

Istota regulacji zawartej w przepisie art. 544 § 1 k.c.

Przepis art. 544 § 1 k.c. przewiduje szczególny przypadek wydania rzeczy kupującemu. Wyjątkowość takiego sposobu wydania polega na tym, że sprzedawca przekazuje rzecz będącą przedmiotem świadczenia ze wszystkimi zasadniczo skutkami wydania rzeczy kupującemu, nie jemu jako stronie umowy czy upoważnionej przez niego osobie (dysponującej pokwitowaniem kupującego), a osobie trzeciej, jaką jest przewoźnik zajmujący się przewozem rzeczy danego rodzaju. Takie „wydanie” jest pojęciem konwencjonalnym (skonstruowanym), odnoszącym się do czynności sprzedawcy, z którym ustawodawca wiąże skutki charakterystyczne dla „zwykłego” wydania⁷.

Ponadto wyjątkowość tego sposobu wydania polega na tym, że chwila wydania nie pokrywa się z chwilą odbioru rzeczy przez kupującego. Następuje rozszczępienie tych dwóch skorelowanych ze sobą czynności stanowiących w innym przypadku „dwie strony tego samego medalu”. Sprzedawca, powierzając towar przewoźnikowi w celu dostarczenia jej kupującemu, dokonuje aktu wydania go temu ostatniemu. Odpowiadający mu akt odbioru rzeczy, zawierający w sobie

⁷ Zob. S. Buczkowski, *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2, *Księga trzecia – Zobowiązania*, Warszawa 1972, s. 1272.

akceptację świadczenia sprzedawcy, ma miejsce dopiero po dotarciu sprzedawanych rzeczy do miejsca przeznaczenia. Szczegółność (wyjątkowość) regulacji powoduje, że przepis art. 544 § 1 k.c. musi być interpretowany w sposób restrykcyjny, zwłaszcza co do przesłanek jego zastosowania.

Przesłanki zastosowania regulacji z art. 544 § 1 k.c.

Przepis art. 544 § 1 k.c. stanowi o powierzeniu rzeczy przewoźnikowi trudniącemu się przewozem rzeczy danego rodzaju. Taka sytuacja może mieć miejsce zarówno wtedy, kiedy sprzedawca powierza rzecz przewoźnikowi w wykonaniu wcześniej zawartej przez siebie umowy przewozu w celu dostarczenia rzeczy kupującemu, jak i wtedy, kiedy sprzedawca dostarcza jedynie rzecz przewoźnikowi zaangażowanemu przez kupującego. Sens regulacji ujawnia się zwłaszcza w pierwszej sytuacji. W przypadku gdy to kupujący zawarł umowę przewozu, można by bowiem twierdzić, że sprzedawca, dostarczając przewoźnikowi sprzedawane rzeczy, wydaje je osobie upoważnionej przez kupującego. Należy jednak przyjąć, że hipoteza normy wynikającej z przepisu art. 544 § 1 k.c. obejmuje obie ww. sytuacje, zgodnie z dyrektywą wykładni *lege non distinguente*. Kwestia jest o tyle istotna, że rzutuje na możliwość wstrzymania się przez kupującego z zapłatą ceny za nabywany towar do czasu nadejścia rzeczy na miejsce przeznaczenia i po umożliwieniu mu zbadania rzeczy.

Wydanie ma miejsce tylko wtedy, gdy sprzedawca powierza towar przewoźnikowi, czyli stronie umowy przewozu. Nie ma natomiast miejsca w sytuacji, gdy sprzedawca zawiera z przedsiębiorstwem transportowym umowę najmu środka transportowego, choćby był to najem wraz z obsługą (czarteru). W takiej bowiem sytuacji nie ma miejsca przekazanie rzeczy w dzierżenie wynajmującego pojazdu przedsiębiorcy. Tym bardziej o wydaniu nie może być mowy w sytuacji, gdy sprzedawca sam dostarcza rzecz kupującemu⁸, choćby transport był wykonywany przez odrębną jednostkę organizacyjną sprzedawcy.

Do zastosowania omawianego przepisu konieczne jest, aby rzecz została powierzona przewoźnikowi trudniącemu się przewozem danego rodzaju. Problem trudnienia się konkretnego przewoźnika przewozem rzeczy danego rodzaju ma przede wszystkim charakter faktyczny. Nie wystarczy zatem, że przewoźnik

⁸ Z. Banaszczyk, *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2, wyd. 2, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2000, s. 40.

spełnia administracyjnoprawne wymogi przewozów danego rodzaju. Ważne jest, aby rzeczywiście takie przewozy wykonywał.

Pomimo braku wyraźnego postanowienia w tym zakresie należy przyjąć, że w przypadku przewozu wykonywanego przez kilku przewoźników wydanie towaru kupującemu następuje z chwilą powierzenia rzeczy pierwszemu z nich.

Wbrew głośzonym niekiedy poglądom⁹, wydanie towaru nie następuje w sytuacji, gdy sprzedawca w celu dostarczenia rzeczy kupującemu wręcza rzecz spedytorowi, którym się posługuje przy nadawaniu rzeczy do przewozu. Za takim zapatrywaniem przemawia nie tylko dyrektywa wykładni zakazująca rozszerzającej interpretacji przepisów wprowadzających wyjątki, lecz także wykładnia celowościowa. Skutek wydania w postaci przejścia ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia sprzedawanej rzeczy na kupującego z chwilą wręczenia jej przewoźnikowi, pomimo że następuje w miejscu, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, uzasadniony jest m.in. tym, że kupującemu jako odbiorcy przesyłki, nawet jeśli sam nie zawarł umowy przewozu, przysługują wobec przewoźnika własne prawa, w tym prawo dochodzenia roszczeń z tytułu utraty lub uszkodzenia rzeczy w czasie przewozu. Praw takich nie ma kupujący wobec spedytora działającego na zlecenie sprzedawcy. Wyjątek stanowi sytuacja, w której spedytor w ramach uprawnienia określonego postanowieniem art. 800 k.c. sam dokonuje przewozu. Ma wówczas prawa i obowiązki przewoźnika.

Dyskusyjna jest możliwość zastosowania przepisu art. 544 § 1 k.c. w przypadku, kiedy umowa sprzedaży zawarta jest w momencie, gdy rzecz będąca przedmiotem sprzedaży jest już przedmiotem przewozu. W literaturze wyrażono pogląd kwestionujący taką możliwość¹⁰. Pomimo pewnych wątpliwości pogląd ten wydaje się słuszny. Kwestia wymagałaby odrębnego omówienia, wykraczającego jednak poza ramy niniejszego artykułu.

Przejście niebezpieczeństwa utraty lub uszkodzenia rzeczy

Jak już wspomniano, chwila przekazania przez sprzedawcę rzeczy przewoźnikowi w warunkach wyżej określonych jest chwilą jej wydania kupującemu

⁹ Tak m.in. S. Buczkowski, *Kodeks...*, s. 1273; Z. Banaszczyk, *Kodeks...*, s. 39; W. Katner, *System...*, s. 79.

¹⁰ Tak A. Filipiak, *Ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia towarów sprzedawanych w trakcie przewozu drogą morską*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2003, z. 3, s. 75.

w rozumieniu art. 535 k.c. Oznacza to, że z tą chwilą występują skutki, jakie prawo wiąże z wydaniem rzeczy kupującemu.

Z punktu widzenia specyfiki omawianego sposobu wydania najważniejszy skutek przekazania rzeczy przewoźnikowi to przejście na kupującego niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Zgodnie bowiem z postanowieniem art. 548 § 1 k.c., z chwilą wydania rzeczy sprzedanej przechodzą na kupującego korzyści i ciężary związane z rzeczą oraz niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Niebezpieczeństwo (ryzyko) to obejmuje szkody, za które żadna ze stron umowy nie ponosi odpowiedzialności¹¹. Pojęcie to obejmuje zarówno szkody spowodowane przypadkiem *sensu stricto*, za które nikt nie ponosi odpowiedzialności i które ostatecznie obciążają osobę ponoszącą ryzyko (niebezpieczeństwo) przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy, jak i szkody objęte odpowiedzialnością osób trzecich, a zwłaszcza przewoźnika. W takiej sytuacji ryzyko, o którym mowa, obejmuje sytuację nieskuteczności (z różnych względów) dochodzenia roszczeń wobec osoby trzeciej odpowiedzialnej za szkodę.

Szczególną regulację kwestii momentu przejścia ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia sprzedawanej rzeczy, w okolicznościach powierzenia przewoźnikowi rzeczy sprzedawanej konsumentowi, wprowadzono do kodeksu cywilnego ustawę o prawach konsumenta. Chodzi o dodane postanowienie art. 548 § 3 o następującej treści: „Jeżeli rzecz sprzedana ma zostać przesłana przez sprzedawcę kupującemu będącemu konsumentem, niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy przechodzi na kupującego z chwilą jej wydania kupującemu. Za wydanie rzeczy uważa się jej powierzenie przez sprzedawcę przewoźnikowi, jeżeli sprzedawca nie miał wpływu na wybór przewoźnika przez kupującego. Postanowienia mniej korzystne dla kupującego są nieważne”.

Stosunek pomiędzy przytoczonym przepisem a zacytowanym wcześniej postanowieniem art. 454a k.c. oraz innymi przepisami dotyczącymi wydania rzeczy przez sprzedawcę nie jest czytelny. Postanowienie zawarte w zdaniu pierwszym art. 548 § 3 k.c. może na pierwszy rzut oka wydawać się zbędne. Skoro bowiem w każdym przypadku zobowiązania się sprzedawcy do przesłania konsumentowi rzeczy do określonego miejsca miejsce to uważa się za miejsce spełnienia świadczenia, wydanie rzeczy następuje zawsze dopiero z chwilą, gdy rzecz dotarła do miejsca, o którym mowa. Z tą też chwilą przechodzi na kupującego niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy (art. 548 § 1 k.c.). Przepis

¹¹ Z. Banaszczyk, *Kodeks...*, s. 47.

ten zawiera zatem normę, która wynika w sposób dość oczywisty z przepisów art. 454a k.c. w zw. z art. 548 § 1 k.c.

Nie można jednak zapominać, że przepis art. 548 § 1 k.c. wiążący moment przejścia niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy z momentem jej wydania ma charakter dyspozytywny¹². Ponadto postanowienie art. 548 § 2 k.c. stanowi, że jeżeli strony zastrzegły inną chwilę przejścia korzyści i ciężarów, poczytuje się w razie wątpliwości, że niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy przechodzi na kupującego z tą samą chwilą. W związku z tym strony umowy sprzedaży mogą uzyskać efekt zmiany momentu przejścia niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy w stosunku do regulacji kodeksowej nie tylko poprzez odmienne określenie momentu wydania rzeczy, lecz także poprzez ustalenie momentu przejścia korzyści i ciężarów związanych z rzeczą oraz wprost określając w umowie moment przejścia niebezpieczeństwa, o którym mowa. Tymczasem, jak wynika z nowo dodanego przepisu art. 548 § 3 k.c., w stosunkach z udziałem konsumentów zasada, że ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia przechodzi na kupującego z chwilą wydania, nie może być zmieniona na niekorzyść konsumenta.

W tej sytuacji należy uznać, że choć z postanowienia 548 § 3 zd. 1 k.c. wynika norma, która daje się odkodować także z innych przepisów (art. 454a w zw. z art. 548 § 1 k.c.), norma ta ma jednak odmienny charakter (semiimperatywny) w stosunku do odczytanych z tych ostatnich. Ustawodawca uniemożliwił stronom umowy sprzedaży konsumentkiej mniej korzystne dla kupującego (tj. wcześniejsze w stosunku do momentu wydania) określenie momentu przejścia niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Trudno jednak oprzeć się wrażeniu, że efekt, jaki zamierzał uzyskać ustawodawca, powinien być osiągnięty w inny sposób.

Większe problemy interpretacyjne sprawia treść zdania drugiego przytoczonego przepisu art. 548 § 3 k.c., dopuszczającego możliwość uznania przekazania rzeczy przewoźnikowi za jej wydanie kupującemu konsumentowi. Jego usytuowanie w jednej jednostce redakcyjnej (paragrafie) z poprzedzającym zdaniem odnoszącym się do sytuacji, gdy „rzecz sprzedana ma zostać przesłana przez sprzedawcę kupującemu będącemu konsumentem”, sugerowałoby, że także on powinien odnosić się do takiej sytuacji. Prowadziłoby to jednak do sprzeczności z nowo wprowadzonym unormowaniem art. 454¹ k.c., wykluczającym, jak już zaznaczono, możliwość uznania momentu powierzenia rzeczy przewoźnikowi za

¹² Zob. Z. Gawlik, *Komentarz do art. 548 Kodeksu cywilnego*, Lex 2010.

moment wydania kupującemu w okolicznościach, gdy sprzedawca zobowiązał się przesłać rzecz. Ponadto trudno sobie wyobrazić sytuację, w której sprzedawca wysyłający towar nie ma wpływu na wybór przewoźnika. Ponieważ nie można zakładać rzeczywistej sprzeczności pomiędzy przepisami zawartymi w jednym akcie prawnym, zwłaszcza jeśli zostały wprowadzone do tego aktu tą samą ustawą nowelizującą, istnieje potrzeba poszukiwania takiego sposobu wykładni, który pozwoliłby na harmonijne stosowanie przytoczonych przepisów.

Aby zrozumieć sens omawianej regulacji, konieczne jest odwołanie się do treści art. 20 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z 25 października 2011 roku w sprawie praw konsumentów, zmieniającej dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylającej dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³. Interpretowany przepis art. 548 § 3 k.c. stanowi bowiem wyraz implementacji tego artykułu do polskiego prawa. Zatytułowany jest „Przejdźcie ryzyka” i brzmi następująco: „W przypadku umów, zgodnie z którymi przedsiębiorca wysyła towary konsumentowi, ryzyko utraty lub uszkodzenia towarów przechodzi na kupującego w chwili wejścia przez konsumenta lub osobę trzecią wskazaną przez konsumenta, inną niż przewoźnik, w fizyczne posiadanie towarów. Jednakże ryzyko przechodzi na konsumenta z chwilą dostarczenia towarów przewoźnikowi, jeżeli konsument zlecił temu przewoźnikowi ich transport, a przedsiębiorca nie oferował takiej możliwości, bez uszczerbku dla praw konsumenta wobec przewoźnika”.

W świetle treści art. 20 dyrektywy 2011/83/UE nie powinno budzić wątpliwości, że przepis art. 548 § 3 zd. 2 k.c. dotyczy nie tylko sytuacji, o której mowa w zdaniu pierwszym interpretowanego art. 548 § 3 k.c. Chodzi także o sytuację, w której kupujący sam zawiera umowę przewozu nabytej rzeczy do miejsca jej przeznaczenia, a sprzedawca dostarcza jedynie rzecz przewoźnikowi. W takiej sytuacji ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy przechodzi na kupującego już w momencie przekazania rzeczy przewoźnikowi, pod warunkiem jednak, że sprzedawca nie miał wpływu na wybór przewoźnika. W innym przypadku wydanie rzeczy ze wszystkimi konsekwencjami następuje już w momencie powierzenia rzeczy przewoźnikowi.

Na tle tak rozumianego przepisu art. 548 § 3 zd. 2 k.c. nasuwają się dalsze uwagi. Zawiera on w istocie normę szczególną wobec postanowienia art. 544 § 1 k.c. w odniesieniu do obrotu konsumenckiego. Choć usytuowany jest

¹³ DzU UE L z 22 listopada 2011, 304.64.

w art. 548 k.c. dotyczącym przejścia niebezpieczeństwa utraty lub uszkodzenia sprzedawanej rzeczy, wprost odnosi się do jej wydania. Jego umieszczenie jest zatem niepoprawne.

W stosunku do przepisu art. 544 § 1 k.c. postanowienie art. 548 § 3 zd. 2 k.c. rozszerza ochronę kupującego konsumenta, wykluczając możliwość uznania chwili przekazania rzeczy przewoźnikowi za moment jej wydania kupującemu w sytuacji, gdy sprzedawca miał wpływ na wybór przewoźnika dostarczającego towar konsumentowi.

Kodeksowe ujęcie przesłanki przesunięcia momentu przejścia ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy jest bardziej korzystne dla konsumenta w stosunku do art. 20 dyrektywy 2011/83/UE, w którym mowa o nieoferowaniu przez sprzedawcę transportu towarów¹⁴. Wpływ sprzedawcy na wybór przewoźnika może bowiem przyjmować postać różnych działań, począwszy od pośredniczenia przy zawieraniu umowy, pomocy w wyszukaniu przewoźnika czy jedynie rekomendacji udzielonej przez sprzedawcę.

Odmienne unormowanie zagadnienia budzi wątpliwości z punktu widzenia zasad implementacji dyrektywy 2011/83/UE. Jej postanowienie art. 4 stanowi bowiem, że państwa członkowskie nie mogą utrzymywać ani wprowadzać do swojego prawa krajowego przepisów odbiegających od tych, które zostały ustanowione w niniejszej dyrektywie, w tym również przepisów surowszych lub łagodniejszych w celu zapewnienia innego poziomu ochrony konsumentów, chyba że dyrektywa stanowi inaczej. Także z merytorycznego punktu widzenia ochrona konsumenta idzie tu zbyt daleko. W przypadku szkody zaistniałej podczas przewożenia zakupionej rzeczy, za którą odpowiedzialny jest przewoźnik, konsumentowi będą przysługiwać określone prawem uprawnienia zarówno wobec przewoźnika, jak i wobec sprzedawcy, ponoszącego przecież, w relacji wynika-

¹⁴ Choć ujęcie zagadnienia w zdaniu drugim art. 20 dyrektywy 2011/83/UE również nie grzeszy klarownością, wydaje się, że tak powinien być rozumiany warunek nieoferowania przez przewoźnika „takiej możliwości”. Niewiele wyjaśnia odwołanie się do innych wersji językowych. Poniżej podaję angielską, francuską i niemiecką wersję językową tego przepisu:

However, the risk shall pass to the consumer upon delivery to the carrier if the carrier was commissioned by the consumer to carry the goods and that choice was not offered by the trader, without prejudice to the rights of the consumer against the carrier.

Cependant, le risque est transféré au consommateur à la livraison du bien au transporteur dès lors que ce dernier a été chargé du transport des biens par le consommateur et que le choix n'a pas été proposé par le professionnel, sans préjudice des droits dont le consommateur dispose à l'égard du transporteur.

Unbeschadet der Rechte des Verbrauchers gegenüber dem Beförderer geht das Risiko mit der Übergabe an den Beförderer jedoch auf den Verbraucher über, wenn der Beförderer vom Verbraucher mit der Beförderung der Waren beauftragt wurde und diese Option nicht vom Unternehmer angeboten wurde.

jącej z umowy sprzedaży, ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Sprzedawca z kolei nie będzie legitymowany do dochodzenia roszczeń wobec odpowiedzialnego za szkodę przewoźnika, nawet jeśli wcześniej zadośćuczynił obowiązkom wobec kupującego konsumenta, gdyż nie jest stroną umowy przewozu. Mógłby jedynie dochodzić roszczeń w stosunku do przewoźnika nabytych w drodze przelewu wierzytelności od kupującego. Prawo jednak nie nakłada na kupującego obowiązku scedowania praw przysługujących mu wobec przewoźnika na sprzedawcę, który zaspokoił jego interes związany z powstałą szkodą.

W związku z tym uzasadniony jest postulat ścisłej (a nawet ścieśniającej) wykładni przepisu art. 548 § 3 zd. 2 k.c. Polegałaby ona na przyjęciu, że jeśli sprzedawca nie zobowiązał się do przesłania rzeczy kupującemu konsumentowi, a kupujący sam zaaranżował przewóz rzeczy, ryzyko przypadkowej jej utraty lub uszkodzenia przechodzi na kupującego dopiero w momencie dostarczenia mu rzeczy przez przewoźnika tylko w takiej wyjątkowej sytuacji, gdy sprzedawca swoim działaniem w rzeczywisty sposób wpłynął na proces wolicjonalny kupującego w zakresie wyboru przewoźnika, ograniczając jego możliwości w tym zakresie. Będzie miało to miejsce np. wtedy, gdy sprzedawca uzależni przekazanie towaru przewoźnikowi tylko przez siebie wybranemu bądź podejmie inne czynności utrudniające kupującemu skorzystanie z innego przewoźnika niż wskazywany przez sprzedawcę. Działania sprzedawcy mające wpływ na wybór przewoźnika muszą się odnosić się do konkretnego przewoźnika bądź ograniczonego kręgu przewoźników. Informacja (podpowiedź) udzielona kupującemu, dotycząca jedynie możliwości znalezienia przewoźnika zdolnego do przewozu sprzedawanej rzeczy nie spełnia takiego warunku. Wykładnia przepisu nie może prowadzić do rezultatu niezamierzonego zapewne przez prawodawcę, a mianowicie takiego, że sprzedawca będzie się wstrzymywał z udzielaniem nawet tak ogólnikowo sformułowanych informacji czy porad w obawie przed skutkiem w postaci niekorzystnego dla niego przesunięcia miejsca wykonania świadczenia (wydania rzeczy).

Wpływ wydania towaru za pośrednictwem przewoźnika na aktualizację obowiązku zapłaty ceny

Jak zaznaczono, jeżeli strony nie umówiły się inaczej co do terminu zapłaty ceny, wydanie rzeczy przez sprzedawcę aktualizuje obowiązek w tym zakresie zgodnie z zasadą, że świadczenia wzajemne powinny być spełnione jednocześnie (art. 488 k.c.). W przypadku wydania sprzedawanej rzeczy poprzez powierzenie

jej przewoźnikowi ustawodawca wprowadza regulację szczególną. W myśl bowiem postanowienia art. 544 § 2 k.c., w takiej sytuacji kupujący zobowiązany jest do zapłaty ceny dopiero po nadejściu rzeczy do miejsca przeznaczenia i po umożliwieniu mu sprawdzenia rzeczy. Takie unormowanie wynika ze wspomnianego wcześniej faktu „rozejścia się” momentów wydania towaru przez sprzedawcę i jego odbioru przez kupującego. Przepis art. 544 § 2 k.c. nie wprowadza w istocie wyjątku od zasady równoczesności świadczeń, a jedynie konkretyzuje go, wiążąc świadczenie wzajemne kupującego, jakim jest zapłata ceny z momentem odbioru towaru, kiedy kupujący ma możliwość zbadania rzeczy. Wstrzymanie się z zapłatą ceny ma na celu umożliwienie kupującemu zbadania, czy dostarczone za pośrednictwem przewoźnika rzeczy odpowiadają treści umowy. Chodzi zarówno o ich tożsamość (rodzaj – w przypadku rzeczy oznaczonych gatunkowo), stan ilościowy i jakościowy.

Ponieważ przepis art. 544 § 2 k.c. nawiązuje do postanowienia art. 488 k.c. statuującego zasadę równoczesności świadczeń wzajemnych, mającego względnie wiążący charakter, należy przyjąć, że ma on zastosowanie wyłącznie w sytuacji, w której zasada ta pozostaje aktualna. Jeżeli natomiast strony uzgodniły inny termin zapłaty ceny, np. kupujący zobowiązał się w umowie sprzedaży do zapłaty ceny przed wydaniem rzeczy czy w momencie powierzenia jej do przewozu, nie może, powołując się na przepis art. 544 § 2 k.c., wstrzymać się z zapłatą ceny.

Omawianego przepisu nie można odczytywać w ten sposób, że kupujący może odmówić zapłaty całości lub części ceny w każdej sytuacji, gdy rzeczy nie dotarły do niego lub dotarły w ilości lub w stanie nieodpowiadającym umowie. O tym, czy i jakie uprawnienia przysługują kupującemu w takiej sytuacji, decydują ogólne zasady wykonania zobowiązań (ze szczególnym uwzględnieniem zobowiązań wzajemnych), przepisy o odpowiedzialności kontraktowej oraz przepisy o rękojmi. Przepis art. 544 § 2 k.c. niczego w tym zakresie nie przesądza. Chodzi w nim jedynie o wzmocnienie sytuacji kupującego poprzez jego ochronę przed koniecznością zapłaty ceny, zanim będzie miał możliwość oceny prawidłowości wykonania świadczenia przez sprzedawcę¹⁵.

Istotne przy tym jest to, że w momencie przekazania rzeczy przewoźnikowi przechodzi na kupującego ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia sprzedawanych rzeczy. W przypadku braków czy uszkodzeń rzeczy kwestią o zasadniczym znaczeniu jest zatem to, czy powstały one w warunkach objętych ryzykiem

¹⁵ M. Stankiewicz, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 23 maja 1997, III CZP 18/97, „Palestra” 1998, nr 7–8, s. 199.

kupującego, czy nie. Nie chodzi przy tym wyłącznie o moment powstania szkody w substancji sprzedawanych rzeczy, a także o jej przyczynę. I tak, uszkodzenie powstałe w czasie przewozu, a zatem już po przejściu na kupującego ryzyk, o których mowa, może być spowodowane okolicznościami, za które odpowiedzialność ponosi sprzedawca (np. niewłaściwym opakowaniem na czas przewozu, niewłaściwym załadunkiem lub błędnymi instrukcjami udzielonymi przewoźnikowi). Zakres tych okoliczności może zależeć nie tylko od rodzaju przyczyn szkody, lecz także kwestii winy sprzedawcy. Pomijając bowiem szczególne rodzaje odpowiedzialności sprzedawcy, jakimi są rękojmia i gwarancja, sprzedawca ponosi odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy sprzedaży na ogólnych zasadach odpowiedzialności kontraktowej. O ile zatem strony nie uregulują w umowie zakresu odpowiedzialności sprzedawcy odmiennie, odpowiada on za brak należytej staranności, który ustawa nakazuje domniemywać (art. 471 w zw. z art. 472 k.c.).

Wątpliwość pojawiła się w sytuacji, gdy sprzedawana rzecz zaginęła w czasie przewozu i kupujący nie miał możliwości dokonania czynności sprawdzających, o których mowa w przepisie art. 544 § 2 k.c. Także i w takiej sytuacji o istnieniu zapłaty ceny decyduje okoliczność, czy przyczyna zaginięcia rzeczy jest objęta zakresem odpowiedzialności sprzedawcy. W przypadku gdy zaginięcie nie jest spowodowane okolicznościami, za które sprzedawca ponosi odpowiedzialność, kupujący musi uiścić cenę¹⁶.

Zakończenie

Samo zobowiązanie się sprzedawcy do przesłania rzeczy kupującemu nie oznacza zmiany miejsca wykonania świadczenia w stosunku do wyznaczonego dyspozytywnym przepisem art. 454 k.c. Wyjątkowy charakter tego sposobu wydania rzeczy polega na tym, że rzecz jest przekazywana nie kupującemu lub upoważnionej przez niego osobie, a osobie trzeciej, jaką jest przewoźnik. Następuje jednocześnie rozejście się momentu wydania rzeczy przez sprzedawcę i jej odbioru przez odbiorcę. Wyjątkowy charakter tego sposobu wydania rzeczy determinuje restrykcyjny sposób wykładni przepisu art. 544 k.c.

¹⁶ Kwestia była m.in. przedmiotem wyroku Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 12 kwietnia 1996 r., Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych 1997/1/3 i uchwały Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej z 23 maja 1997 r., Orzecznictwo Sądów Polskich, 1997/11/206. W orzeczeniach tych sądy odniosły się także do kwestii ciężaru dowodu co do okoliczności utraty rzeczy. Wykracza ona poza ramy niniejszego artykułu.

Z przekazaniem rzeczy przewoźnikowi, w sposób wynikający z tego przepisu, ustawa wiąże zasadniczo wszystkie skutki wydania rzeczy w rozumieniu art. 535 k.c. W szczególności, o ile strony nie postanowiły inaczej, z tą chwilą przechodzą na kupującego niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia sprzedawanych rzeczy. Przepis art. 544 § 2 k.c. pozwala jednak kupującemu powstrzymać się z zapłatą ceny za towar aż do momentu nadejścia rzeczy na miejsce przeznaczenia i umożliwienia mu jej sprawdzenia. Postanowienie to konkretyzuje zasadę równoczesnego spełnienia świadczeń pieniężnych, wiążąc aktualizację obowiązku zapłaty ceny z odbiorem towaru przez kupującego (a nie – wydaniem przez sprzedawcę). Na postanowienie to nie może powoływać się kupujący, który zobowiązał się w umowie sprzedaży zapłacić cenę przed wydaniem rzeczy czy w momencie jej nadania do przewozu. Przepis ten nie przesądza także uprawnień kupującego w zakresie odmowy zapłaty całości lub części ceny ze względu na braki lub uszkodzenia przesyłanych rzeczy.

Wydanie rzeczy za pośrednictwem przewoźnika w sposób szczególnie będzie unormowane od dnia wejścia w życie ustawy o prawach konsumenta w odniesieniu do sprzedaży dokonywanej w obrocie konsumenckim. Dodany tą ustawą bezwzględnie wiążący przepis art. 454¹ k.c. nakazuje przyjąć, że w każdym przypadku zobowiązania się przedsiębiorcy do przesłania rzeczy konsumentowi do oznaczonego miejsca dłużnika miejsce to staje miejscem spełnienia świadczenia. Wydanie rzeczy kupującemu następuje zatem dopiero po dokonaniu przewozu w miejscu przeznaczenia. Ponadto dodanym ww. ustawą postanowieniem art. 548 § 3 k.c. ustawodawca uniemożliwił stronom umowy sprzedaży konsumenckiej mniej korzystne dla kupującego (tj. wcześniejsze w stosunku do momentu wydania) określenie momentu przejścia niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Co więcej, przepis ten nakazuje przyjąć, że w obrocie konsumenckim za wydanie rzeczy kupującemu może być uznane przekazanie rzeczy przewoźnikowi tylko w sytuacji, gdy sprzedawca nie miał wpływu na wybór przewoźnika. Oznacza to, że nawet jeśli strony nie dokonały w umowie sprzedaży żadnych ustaleń co do miejsca spełnienia świadczenia, sprzedawca nie zobowiązywał się do przesłania rzeczy kupującemu, a umowa przewozu została zawarta przez kupującego, wydanie rzeczy następuje dopiero po dokonaniu przewozu w miejscu przeznaczenia, jeśli sprzedawca miał rzeczywisty wpływ na dokonany przez kupującego wybór przewoźnika.

Bibliografia

- Banaszczyk Z., *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2, wyd. 2, red. K. Pietrzykowski, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2000.
- Buczkowski S., *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2, *Księga trzecia – Zobowiązania*, Warszawa 1972, s. 1272.
- Dąbrowa J., *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1: *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1981.
- Filipiak A., *Ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia towarów sprzedawanych w trakcie przewozu drogą morską*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2003, z. 3.
- Gawlik Z., *Komentarz do art. 548 Kodeksu cywilnego*, Lex 2010.
- Katner W., *System Prawa Prywatnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. 7, red. J. Rajski, Warszawa 2001.
- Ohanowicz A., Górski J., *Zobowiązania*, Warszawa 1970.
- Skąpski J., *System Prawa Cywilnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. 3, cz. 2, red. S. Grzybowski–Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976.
- Stankiewicz M., Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 23.05.1997, III CZP 18/97, „Palestra” 1998, nr 7–8, s. 199.

RELEASE OF THE THING BY THE SELLER THROUGH A CARRIER**Summary**

The article concerns the issue of release of the thing sold in relationship between the seller and the buyer by entrusting the thing to the carrier. The special nature of this kind of release is stressed. The author focuses on the problem of passing the risk of accidental loss or damage to the thing. The author indicates a difference in relationship between the trader and consumers. The said risk passes to the consumer when he has acquired the physical possession of the thing. This also applies if the buyer who is a consumer arranges a transportation of a thing sold but the seller has an impact on the choice of a carrier.

Keywords: contract of sale, release and collection of the thing, transport

Translated by Krzysztof Wesolowski

