

ZAGROŻENIA I SZANSE ROZWOJU
RYNKU PRZEWOZÓW PONADNORMATYWNYCH



Dr hab. inż. Sławomir
Juściński

DOLE I NIEDOLE POLSKICH PONADGABARYTÓW



Poziom popytu na usługi transportowe jest wprost proporcjonalny do koniunktury na rynku, a jednocześnie stanowi istotny czynnik wzmacniający pozytywne trendy rozwojowe gospodarki. Rozwój cywilizacyjny w oparciu o nowoczesne technologie to główny czynnik determinujący powstawanie dużych obiektów przemysłowych, infrastrukturalnych, handlowych, sportowych, energetycznych itp., których wielkość wymusza użycie elementów nienormalnych.



Lokalizacja obiektu w odniesieniu do miejsca jego wytworzenia wymaga transportu zarówno krajowego, jak i coraz częściej przewozów międzynarodowych w skali kontynentalnej lub globalnej. Wzrost liczby ładunków nienormalnych spowodował specjalizację poszczególnych firm transportowych i budowę zaplecza technicznego deklarowanego do obsługi tego typu przewozów. Transport ładunków ponadgabarytowych jest elitarnym i stosunkowo wąskim segmentem na rynku usług przewozowych. Stanowi specyficzną działalność usługową, w której na procesy zarządzania mają wpływ zja-

wiska w skali mikro- i makroekonomicznej, stąd popyt na przewozy nienormalne stanowi pewnego rodzaju barometr, sygnalizujący kondycję rynku.

Efektywne zarządzanie bieżącą i długofalową działalnością w sektorze ładunków nienormalnym, w obliczu recesji lub potencjalnego kryzysu ekonomicznego, jest poważnym wyzwaniem. Brak długofalowej stabilności w zakresie działań gospodarczych, wynikający np. z zachowawczej postawy sektora bankowego przy udzielaniu kredytów, wywołuje opóźnienia, czasowe zaniechania, a często nawet rezygnację z realizacji dużych inwestycji, które są źródłem znaczącej liczby zleceń transportowych. Konsekwencją tak nerwalgicznej pozycji są bardzo szybko odczuwane przez firmy, zarówno pozytywne, jak i negatywne skutki wszelkiego rodzaju zjawisk gospodarczych, finansowych, politycznych i społecznych.

Kamienie milowe polskich ponadgabarytów

Początek lat 90-tych XX wieku to okres radykalnych zmian politycznych i ustrojowych w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Konsekwencją tych procesów było wprowadzenie reguł wolnego rynku i dominacji podaży nad popytem w transporcie drogowym. Powstanie bardzo dużej grupy małych prywatnych firm transportowych wywołało zjawisko walki o klienta i konkurowanie ceną za usługi.

Akcesja Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. radykalnie zmieniła trendy na rynku usług trans-



Każde zlecenie przewozu ładunku ponadnormatywnego wymaga indywidualnego przygotowania logistycznego.

portowych. Sektor wykonujący przewozy ponadnormatywne na rynku krajowym i międzynarodowym, wspierany przez nowoczesną obsługę lo-

gistyczną i spedycyjną na przestrzeni kolejnych lat, z sukcesem poddany został restrukturyzacji. Wymianie uległy posiadane środki transportu oraz zmodyfikowano organizację prowadzonej działalności, uzyskując poziom porównywalny ze standardami obowiązującymi na terenie Unii Europejskiej. Światowy kryzys finansowy i kryzys w strefie euro w latach 2008-2009, zahamował tendencję wzrostową, redukując wielkość przewozów oraz zmienił ich kierunki i strukturę. Sektor przewozów nienormatywnych funkcjonował wówczas nie tylko w warunkach silnej konkurencji międzynarodowej, ale także był zmuszony do działań w oparciu o przepisy prawne nieadekwatne do reguł nowoczesnego rynku. Po kilku latach prowadzonych prac legislacyjnych, od 19 października 2012 r., zgodnie z nową ustawą zaczęły obowiązywać zezwolenia dla siedmiu kategorii przekroczeń. Wpłynęło to zarówno na uporządkowanie rynku, poprzez skrócenie czasu oczekiwania na wydanie decyzji, wprowadzenie zezwoleń okresowych, jak i spowodowało zmianę obciążeń finansowych w postaci opłat za zezwolenia oraz kar za przekroczenia. Dodatkowym obciążeniem stał się elektroniczny system poboru opłat (viaTOLL), który od 9 lipca 2017 r. obejmuje już 3660 km dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDD-KiA).

Kolejne nowelizacje prawa transportowego z reguły utrudniały działalność firm przewozowych. Unia Europejska rozporządzeniem nr 2016/403 z 18 marca 2016 r. ujednoliciła sposób nakładania i wyliczania kar za naruszenia czasu pracy kierowcy, masy całkowitej lub wymiarów pojazdu. Niekorzystne zmiany zaproponowane w lipcu 2017 r. zakładają, że w skrajnym przypadku będzie możliwe nałożenie na przewoźnika aż czterech rodzajów kar: za brak zezwolenia, za przekrocze-

nie dopuszczalnej masy całkowitej, za przekroczenie szerokości oraz za przekroczenie długości pojazdu.

Każdy przewóz to indywidualny projekt

Przewozy ponadgabarytowe z uwagi na ich specyfikę i zapotrzebowanie rynku, są kompleksową obsługą logistyczno-spedycyjno-transportową, wymagającą realizacji szeregu prac organizacyjnych – uzyskania pozwoleń, użycia nowoczesnego i specjalistycznego sprzętu do załadunku, przewozu i rozładunku oraz specjalistycznej kadry, która przygotowuje, nadzoruje, pilotuje oraz zapewnia obsługę techniczną na trasie podczas realizacji przewozu. W praktyce rynkowej każde zlecenie przewozu ładunku ponadnormatywnego wymaga indywidualnego przygotowania logistycznego, które uwzględnia rodzaj ładunku i trasę przewozu. Poszczególne zlecenia wymagają różnych nakładów pracy, ale z reguły przygotowanie przewozu jest trudne i czasochłonne, stąd generuje wysokie koszty, które muszą być uwzględniane przy kalkulacji opłat za wykonanie usługi.

Specyfika transportu ładunków ponadgabarytowych powoduje, że wejście nowych podmiotów gospodarczych na rynek, wymaga spełnienia szeregu warunków:

- zakupu specjalistycznych i z reguły bardzo drogiego sprzętu transportowego,
- zatrudnienia kadry pracowniczej o wysokich kwalifikacjach zawodowych,
- know-how w zakresie profesjonalnego przygotowania trasy i obsługi logistycznej dla przewozu pojazdu (konwoju),
- konieczności uzyskania niezbędnych pozwoleń na realizację usługi.

Ograniczenia w zakresie możliwości przewozu bardzo ciężkich i/lub dużych gabarytowo ładunków, wynikające z możliwości technicznych sprzętu transportowego, rozwiązywane są przez firmy poprzez użytkowanie coraz bardziej nowoczesnych zestawów transportowych, natomiast istotnym problemem, zupełnie niezależnym od podmiotów świadczących usługi, jest stan techniczny krajowej infrastruktury drogowej.

UTRUDNIENIA ROZWOJU BRANŻY TRANSPORTU PONADNORMATYWNEGO



- brak elektronicznej bazy danych o aktualnych parametrach dróg, mostów i wiaduktów, przez które jest planowany przejazd z ładunkiem nienormalnym;
- ograniczenie czasu przejazdu zestawów nienormalnych wyłącznie do pory nocnej - od godziny 22.00 do godziny 6.00;
- brak ogólnokrajowego systemu rejestracji przewozów nienormalnych, który oferowałby zainteresowanym podmiotom po zalogowaniu się możliwość zamieszczenia informacji o tym, kiedy i gdzie realizowany będzie taki przejazd, co powodowałoby transparentność tego segmentu rynku.

Szacowanie wielkości rynku jest trudne

Praca przewozowa wykonana przy przemieszczaniu ładunków ponadnormalnych w warunkach krajowych nie podlega szczegółowej ewidencji ilościowej. Kategorie towarów uwzględniane w zestawieniach Głównego Urzędu Statystycznego nie obejmują ładunków nienormalnych jako osobnej pozycji, stąd brak możliwości zilustrowania i analizy sumarycznie przewiezionego ich tonażu. Wielkość rynku przewozów ponadgabarytowych można w pewnym zakresie scharakteryzować poprzez liczbę corocznie wydawanych zezwoleń lub zrealizowanych zleceń. Struktura krajowego rynku w skali roku, to:

- kilkanaście tysięcy przewozów w transporcie drogowym,
- po kilkaset zleceń w transporcie kolejowym oraz morskim,
- kilkadziesiąt zleceń w transporcie wodnym śródlądowym,
- pojedyncze zlecenia w transporcie lotniczym.

Możliwość realizacji przewozu ładunków nienormalnych jedną z pięciu gałęzi transportu nie przesądza w warunkach krajowych o istnieniu wprost konkurencji między nimi. Każda z gałęzi, z uwagi na specyfikę użytkowanych środków i ich nośność (zestawy drogowe: ciągnik siodłowy i naczepa, platformy kolejowe, statki, barki, samoloty) oraz wyposażenie infrastrukturalne o różnych możliwościach w zakresie dopuszczalnej wielkości i ciężaru, może być dedykowane do innej grupy potencjalnych ładunków. Przy odpowiedniej strategii obsługi rynku możliwe jest uzyskanie przewagi konkurencyjnej poprzez

zapropozowanie potencjalnemu usługobiorcy kompleksowej obsługi spedycyjno-logistyczną z udziałem dwóch gałęzi transportu. Transport drogowy, jako jedyny w branży, posiada bardzo ważny atut w stosunku do innych rodzajów transportu w postaci rozbudowanej infrastruktury liniowej i punktowej. W praktyce umożliwia to bezpośrednią dostępność do niemal każdego miejsca w celu wykonania załadunku, a następnie rozładunku w punkcie docelowym. Wysoka elastyczność w zakresie realizacji usługi umożliwia redukcję czasu i kosztów jej wykonania.

Otoczenie europejskie

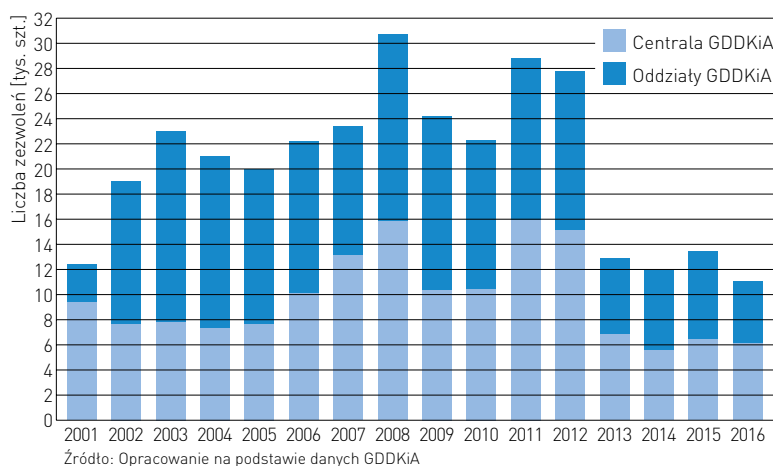
Przy realizacji przewozów ponadgabarytowych założenie wielkości pracy przewozowej możliwej do wykonania w skali roku jest szczególnie trudne, ponieważ duża część zleceń ma charakter jednokrotny. Problemem są również puste przebiegi, wynikające z konieczności podstawienia zestawu transportowego z firmy pod załadunek oraz utrudnienia związane z pozyskaniem odpowiednich zleceń na przewóz ładunków pomiędzy miejscami zrealizowanego rozładunku i punktem ponownego załadunku. Polityka regulacji i rozwoju branży transportowej na terenie UE z jednej strony traktowana jest, jako jeden z filarów istnienia wspólnego rynku ze swobodnym przepływem towarów. Z drugiej strony występuje silny wpływ interesów branż transportowych poszczególnych państw członkowskich. Krajowy rynek przewozów, a w tym ponadgabarytowych, cyklicznie podlega licznym oddziaływaniom i wymuszeniom, do których można zaliczyć m.in. europejskie standardy emisji spalin, opłaty za korzystanie z niemieckich autostrad (MAUT), przepisy o płacy minimalnej (MiLoG) oraz przepisy o czasie pracy i miejscu wypoczynku kierowców. 31 maja 2017 r. Komisja Europejska przyjęła pierwszy z dwóch pakietów zawierający propozycje 8 regulacji unijnych w zakresie transportu: *Europe on the Move: Commission takes action for clean, competitive and connected mobility*. Wspólnym mianownikiem tego typu działań jest redukcja w poszczególnych obszarach przewagi konkurencyjnej narodowych przewoźników.

Na wahadle koniunktury

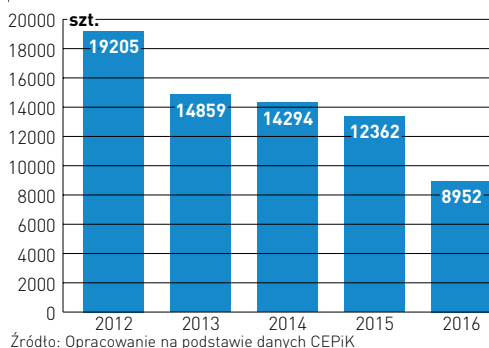
Obraz krajowego sektora przewozów nienormatywnych ilustruje liczba wydanych zezwoleń na przewozy ponadnormatywne przez GDDKiA wraz z podległymi jej oddziałami w latach 2001-2016. W 2001 r. wydanych zostało 12468 zezwoleń, w 2002 r. 18977 szt., natomiast w 2003 r. 22952 szt. Przyspieszenie inwestycji gospodarczych przed akcesją Polski do UE wygenerowało wzrost popytu na przestrzeni trzech lat aż o 83,9 proc. Koniunktura gospodarcza przez kolejnych pięć lat pozwoliła utrzymać liczbę wydawanych zezwoleń na poziomie ponad 20000 rocznie i ustanowić rekordową liczbę 30721 szt. w 2008 r. Globalny kryzys ekonomiczny, który spowodował obniżenie przyrostu gospodarczego, uderzył w pierwszej kolejności w realizację dużych inwestycji. W 2009 r. udzielonych zostało 24164 zezwoleń, a w 2010 r. 22246 szt., czyli wystąpił spadek odpowiednio o 21,3 proc. i 27,6 proc. Realizacja inwestycji budowlanych związanych z powstaniem stadionów sportowych na Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 oraz budowa odcinków autostrad i dróg szybkiego ruchu do obsługi tej imprezy sportowej, wygenerowała wzrost zapotrzebowania na przewozy przede wszystkim dużych maszyn budowlanych i konstrukcji stalowych. Wystąpił duży wzrost liczby wydanych zezwoleń: 28795 szt. w 2011 r. oraz 27725 szt. w 2012 r. Zakończenie prac infrastrukturalnych, finansowanych z funduszy europejskich, miało istotny wpływ na redukcję liczby zezwoleń aż o 53,3 proc. w 2013 r. (12947 szt.) i dalszy spadek w 2014 r. (11983 szt.). W 2015 r. wystąpił niewielki wzrost, wydano 13498 szt., a w 2016 r. kolejny spadek do poziomu 11110 szt.

Fragment rynku, generujący corocznie liczony w tysiącach przewozów popyt, to ciągniki rolnicze i kombajny zbożowe. Zapotrzebowanie to wynikało w szerokim zakresie z programów finansowanych przez Unię Europejską w kolejnych edycjach 2004-2006, 2007-2013. Koniec tych programów i zmiana formuły finansowania zakupu pojazdów i maszyn w gospodarstwach rolnych, oznacza redukcję potencjalnego rynku o ponad 50 proc. i nikłe szanse na ponowny tak wysoki popyt.

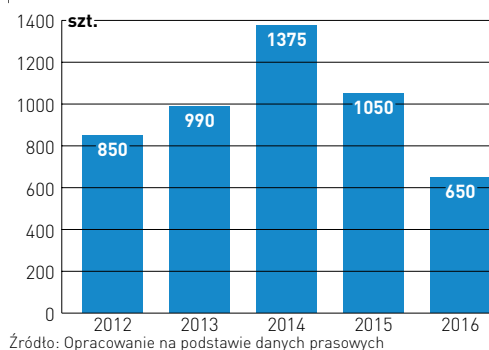
Liczba wydanych zezwoleń na przewozy ponadnormatywne przez GDDKiA – 2001-2016 r.



Sprzedż nowych ciągników rolniczych w Polsce



Sprzedż nowych kombajnów zbożowych w Polsce



Na terenie kraju duża liczba zezwoleń wydawana była w ostatnich latach w związku z budową kilku tysięcy turbin wiatrowych o różnych parametrach technicznych (wysokość od kilkudziesięciu do 210 m). Transport poszczególnych elementów instalacji wiatrowych: segmentów wież, generatorów i łopat wirników, stanowił – szczególnie



Polscy ponadnormatywni liderzy to grupa kilkudziesięciu firm przewozowych, prowadząca działalność według standardów międzynarodowych, wykorzystuje w tym celu sprzęt transportowy najwyższej europejskiej klasy.

na terenie wybrzeża i centrum kraju – znaczącą grupę wśród realizowanych zleceń. Należy przypuszczać, że jest to fragment rynku, który wygenerował tylko czasowy wzrost popytu w oparciu o ko-

rzystne rozwiązania ustawowe w obszarze energetyki odnawialnej. Nowelizacja ustawy o Odnawialnych Źródłach Energii w 2016 r. wprowadziła szereg niekorzystnych uwarunkowań, m.in.: zapis o minimalnej odległości elektrowni wiatrowych od budynków mieszkalnych i obszarów objętych ochroną, wydawania pozwoleń na budowę, wysokości opodatkowania i finansowania w zakresie zielonych certyfikatów, co z dużym prawdopodobieństwem znacząco zredukuje liczbę nowych inwestycji.

Co wożą „ponadnormatywni”?

Problemem dla przewoźników ładunków ponadnormatywnych jest ich indywidualny charakter w zakresie różnych kategorii. Wśród zleceń transportowych można było wyróżnić:

- kategorie dominujące ilościowo:
 - ciężkie maszyny budowlane – wywrotki i koparki do pracy w kopalniach odkrywkowych, maszyny do budowy tuneli i dróg, frezarki drogowe, instalacje rozdrabniające, instalacje przesiewające;
 - maszyny rolnicze – kombajny zbożowe, traktory;
 - instalacje wiatrowe – segmenty wież, generatory, łopaty wirników, wieże hybrydowe;
- występujące cyklicznie:
 - urządzenia przemysłowe – transformatory, generatory, turbiny, piece, kotły, elementy instalacji i rurociągów;
 - elementy budowlane – konstrukcje stalowe i betonowe;
 - linie technologiczne dla przemysłu motoryzacyjnego, chemicznego, spożywczego, browarniczego, metalurgicznego oraz cementowni i rafinerii;

- systemy dźwigowe – dźwigi, obciążniki dźwigowe, komponenty konstrukcyjne dźwigów;

- występujące sporadycznie:
 - maszyny i systemy do transportu i rozdrabniania – branża rozbiórkowa i recyklingowa;
 - pojazdy szynowe – tramwaje, lokomotywy, wagony;
 - maszyny do prac leśnych – kombajny leśne, transportery samoładujące;
 - elementy dla przemysłu stoczniowego – konstrukcje stalowe, silniki, wały, śruby napędowe, sekcje kadłubów, nadbudówki, pokrywy lukowe;
 - pojazdy podnoszące – pomosty samojezdne, duże wózki widłowe;
 - pojazdy militarne – czołgi, transportery opancerzone;
 - wyroby hutnicze,
- zlecenia stanowiące wydarzenie bez precedensu:
 - duże łodzie, jachty, samoloty, pomniki;
 - elementy mostów – przęsła, dźwigary.

Poszczególne kategorie ładunków występują na rynku w bardzo różnym ujęciu ilościowym i strukturze czasowej na przestrzeni roku, a dodatkowo są uwarunkowane procesami, które mają charakter ponadnarodowy np. dotacji w ramach programów UE lub podlegają istotnej zmianie w świetle zmian prawnych.

Bariery rozwoju transportu ponadnormatywnego

Każdy rodzaj ograniczenia wynikający z parametrów technicznych sprzętu oraz drogowej infrastruktury liniowej i punktowej w praktyce rynkowej utrudnia i wydłuża proces przygotowań do realizacji przewozu, a w skrajnych przypadkach powoduje brak możliwości jego wykonania. Krajowa sieć dróg publicznych, czyli wszystkie gminne i powiatowe oraz część wojewódzkich nie jest przystosowana do tego, aby odbywał się po nich ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Połączenia poszczególnych klas dróg w systemie krajowym nie

sprzyjają przewozom nienormalnym, a parametry techniczne obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty) w przypadku planowania trasy stanowią istotne lub nawet krytyczne ograniczenie, wykluczające jego realizację. Istniejące zakazy powodują w wielu przypadkach konieczność pokonywania z ładunkiem trasy znacznie dłuższej od optymalnej. Istniejące punktowe elementy infrastruktury w wielu przypadkach nie uwzględniają niezbędnego pola manewru dla pojazdów z ładunkiem nienormalnym. Brak tego typu ułatwień powoduje konieczność prac adaptacyjnych na rondach i skrzyżowaniach, a następnie przywrócenia ich stanu pierwotnego. Są to czynności wydłużające czas transportu i generujące koszty w wyniku poniesionych nakładów pracy. Szansą na sprawną realizację przejazdu jest widoczna na terenie kraju zmiana budowy np. nowych skrzyżowań z ruchem okrężnym tak, aby umożliwiły sprawny przejazd pojazdom nienormalnym (brak konstrukcji betonowych, nasypów ziemnych, wysokich kraężników, łatwy demontaż i montaż znaków drogowych na skrzyżowaniach, drogi przejazdowe przez środek ronda).

Krajowy rynek przewozów nienormalnych ma zróżnicowaną strukturę. Duże firmy przewożące ładunki nienormalne poszukają przewagi konkurencyjnej w:

- szerokiej ofercie usługowej,
- tworzeniu dedykowanych modułów transportowych,
- specjalizacji w obsłudze poszczególnych kategorii ładunków,
- obsłudze „najcięższego” segmentu rynku,
- obsłudze nietypowych i szczególnie trudnych zleceń.

Liderzy rynku to firmy, które posiadając stosowne certyfikaty mogą realizować kompleksowe usługi transportowe zarówno na terenie kraju, jak też na obszarze państw Europy i Azji. Są to firmy, które posiadając wiedzę, doświadczenie i umiejętności; mogą wykonywać przewozy ładunków nienormalnych w każdej kategorii wagowej i wielkości, w ramach obowiązujących przepisów. Grupa kilkudziesięciu firm przewozowych prowadząca działalność według standardów międzynarodowych, wykorzystuje w tym celu sprzęt transportowy najwyższej europejskiej klasy. Pozostałą część rynku przewozów nienormalnych tworzy kilkaset podmiotów, obsługujących zlecenia dla niższych kategorii wagowych i wielkościowych ładunków nienormalnych.

Krajowa sieć dróg publicznych, czyli wszystkie gminne i powiatowe oraz część wojewódzkich nie jest przystosowana do tego, aby odbywał się po nich ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

AUTOR



Dr hab. inż. Sławomir Juściński

Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie
Wydział Inżynierii Produkcji
Katedra Energetyki i Środków Transportu
Zakład Logistyki i Zarządzania Przedsiębiorstwem

