

Transport drogowy zmieni się w ciągu najbliższej dekady

Autor: WNP.PL (Piotr Apanowicz) | 06-10-2015 16:58

Wszyscy uczestnicy drugiej części sesji "Dokąd zmierza transport drogowy? Specjalizacja, konsolidacja, intermodalność", która odbyła się w trakcie Europejskiego Kongresu Logistycznego ONECARGO w Katowicach, zgodzili się, że w ciągu 10 lat transport drogowy w Polsce ulegnie zmianie. Pytanie tylko, czy będzie to zmiana na lepsze.

Uczestnicy panelu nie mieli wątpliwości, że przyszłość transportu drogowego sama w sobie nie jest zagrożona, mimo poważnych problemów, jakie przed nim stoją.



Za pieśń odległej przyszłości uczestnicy dyskusji uznali natomiast możliwość wejścia na rynek tzw. pojazdów autonomicznych, czyli robotów, które same postanowią jak dojechać do celu.

Fot. PTWP (Piotr Waniorek)

- Transport drogowy będzie potrzebny zawsze, nie widzę tu konfliktu z innymi gałęziami transportu. Unijna Biała Księga Transportu zakłada, że do roku 2050 na trasach powyżej 300 km udział transportu drogowego spadnie o 30 proc. na rzecz kolei. Ale to nadal pozostawia kluczową rolę właśnie transportu drogowego, który dzisiaj odpowiada w Polsce za trzy czwarte wszystkich przewozów - przekonywał Maciej Zwyrtek, sales and operations manager firmie Kuźnia Trans. - Wcale nie chcemy konkurować z koleją za pomocą niskiej ceny, chcemy być drożsi, bo chcemy, żeby nas wybierano dzięki większej elastyczności, łatwości składania zleceń itp. - dodał.

Zastrzegł przy tym, że gdyby nie spadek cen paliw w ciągu ostatniego roku, wielu przewoźników drogowych już by dzisiaj nie było na rynku, bo by zwyczajnie zbankrutowali. - Wszystkie inne koszty naszej branży stale rosną, niewspółmiernie do cen realizowanych usług - tłumaczył.

Spokojny o przyszłość tej gałęzi transportu jest także Łukasz Twardowski, dyrektor departamentu transportu drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. - Coraz więcej usług transportowych realizowanych jest na zasadzie door-to-door, stąd nie ma możliwości rezygnacji z transportu drogowego. Być może jakąś przyszłością są drony, ale to na razie alternatywa dla listonoszy, a nie dla pojazdów dostawczych. Być może kiedyś tę rolę przejmą małe helikoptery, o ile zwiększy się dostępność samych maszyn oraz lądowisk i jeśli będzie się to kalkulowało ekonomicznie, ale to na razie bardzo odległa perspektywa - mówił. Według niego kolej, owszem, będzie zyskiwać na znaczeniu i tu nacisk ze strony Komisji Europejskiej będzie wyraźnie widoczny, ale jedynie na długich dystansach, powyżej tysiąca kilometrów, gdzie coraz ważniejsza będzie rola transportu intermodalnego.

- Ja również śpię spokojnie, że za naszego życia nic nie ograniczy transportu drogowego. Tam gdzie kolej nadal miewa problemy z przekraczaniem granic, mam na myśli lokomotywy, my takiego problemu nie mamy. Jesteśmy też całkowicie zintegrowani z innymi gałęziami transportu - powiedział Adam Rams, wiceprezes firmy Delta Trans Logistik. Zwrócił przy tym uwagę, że transport drogowy powszechnie uważany jest za najmniej ekologiczny, a nie możemy zapominać, że w ciągu 26 lat przeszliśmy drogę od braku jakichkolwiek norm ekologicznych do normy Euro 6, co jego zdaniem najlepiej świadczy o możliwościach dostosowania się do zmieniających się warunków.

Podobną opinię wyraził Maciej Zwyrtek. - Warto pamiętać, że okres utylizacji samochodów ciężarowych jest coraz krótszy. Przy wprowadzaniu w życie normy Euro 6 koszt dostosowania jednego ciągnika to nawet 10 tys. euro, a firma naszej wielkości, posiadająca około 200 pojazdów, kupuje przeciętnie 30-40 ciągników rocznie. Łatwo policzyć, że są to koszty niebagatelne - powiedział.

Mirosław Kaczmarek z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki widzi przed branżą świetlaną przyszłość z punktu widzenia rosnącego popytu na usługi transportowe. - Przy tym oczekiwania klientów zmierzają w kierunku raczej zwiększenia częstotliwości, a zmniejszenia wielkości jednorazowych dostaw niż odwrotnie - powiedział.

Co do tego, że transportu drogowego nie da się wyeliminować, nie ma wątpliwości także Robert Wolny, kierownik oddziału firmy Ekol Polska. - Choćby dlatego, że zawsze tzw. pierwsza i ostatnia mila musi być dostarczana

samochodem - przekonywał.

Jedynym spośród panelistów, który zasiał pod tym względem ziarno wątpliwości, był Maciej Wroński, przewodniczący organizacji Transport i Logistyka Polska. - Jest taka zasada "nigdy nie mów nigdy". Innowacyjność ludzka jest w stanie dostosować się do każdego warunków. Dzisiaj mamy trend do zamykania się rynków i stawiania pozataryfowych barier - przekonywał. Jego zdaniem większość firm logistycznych jest jednak na tyle elastyczna, że jeśli przyjdzie czas na sterowce, to będą one z powodzeniem budować floty sterowców transportowych.

Łukasz Twardowski ocenił, że ilość przewożonych drogami towarów będzie stale rosła, ale po jakimś czasie tempo tego wzrostu spadnie poniżej globalnego tempa wzrostu PKB. - Ciężar transportu z czasem będzie przenoszony mimo wszystko na kolej - przewidywał.

- Nie zapominajmy także o czynnikach zewnętrznych, które mają wpływ na naszą branżę, takich jak przyrost populacji czy tworzenie megametropolii, co wymusza zwiększoną dystrybucję towarów wewnątrz tych ośrodków, na krótkich i średnich dystansach - dodawał Adam Rams.

- Główne ograniczenie rozwoju transportu drogowego widzę natomiast tym, że nie jest on możliwy bez udziału państwa, w zakresie rozbudowy infrastruktury. Już dziś, nawet na rynku niemieckim, mamy do czynienia z zapychaniem się autostrad - mówił Maciej Wroński. Jego zdaniem rozwiązaniem mogłyby być rozwój pojazdów ponadgabarytowych w postaci tzw. pociągów drogowych, ale tu największą barierą jest właśnie infrastruktura drogowa, która jest nieprzystosowana, nawet w takich krajach jak Niemcy, w zakresie przepustów, mostów, wiaduktów, skrajni itp.

Spora część dyskusji poświęcona została przyszłości, tej relatywnie bliskiej, ale także tej odległej, rodem niemal z literatury science-fiction. Przedstawiciele firm przewoźnych jako całkiem realne ocenili możliwości wykorzystania w niedalekiej przyszłości pojazdów napędzanych elektrycznie jako samochodów dostawczych w miastach. - Wiadomo, że są już testowane tego typu rozwiązania i jedynym problemem dostawczych aut elektrycznych byli przechodnie, bo są one praktycznie bezszelestne - opisywał Adam Rams. - Myślę, że w przyszłości nie będzie od tego odwrotu.

Jego zdaniem również w Polsce coś takiego mogłoby zostać testowo wprowadzone w najbliższych latach, choć na poważnie na tego typu rozwiązania mogą sobie na razie pozwolić raczej kraje typu Szwecja.

- Gdyby to było ekonomicznie uzasadnione, upowszechnienie tego typu pojazdów nastąpiłoby nawet szybciej niż w ciągu dwóch lat. Kłopot w tym, że na razie klienci oczekują obniżania cen usług transportowych, a nie oferty transportu super ekologicznego, ale w cenie o 40 proc. wyższej niż do tej pory - podkreślił Arkadiusz Filipowski, wiceprezes spółki Pekaes.

Za pieśń odległej przyszłości uczestnicy dyskusji uznali natomiast możliwość wejścia na rynek tzw. pojazdów autonomicznych, czyli robotów, które same postanowią jak dojechać do celu.

- Jestem entuzjastą tego typu nowoczesnych rozwiązań, ale na ewolucję potrzeba czasu - zastrzegł Adam Rams. - W USA prowadzone są np. testy pociągów drogowych, składających się z kilku pojazdów, prowadzonych przez jednego kierowcę, umiejscowionego w pierwszym z nich. Wszystkie pozostałe wykonują dokładnie te same czynności.

- Żeby takie nowinki wprowadzać, trzeba jednak móc patrzeć na 10-15 lat do przodu, a nie musieć koncentrować się na bieżących problemach - stwierdził Maciej Wroński.