

Wiśnicki B.: *Uwarunkowania obsługi kontenerów 45-stopowych w portach europejskich*, [w:] *Polska gospodarka morską – Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój*, praca zbiorowa pod redakcją naukową Henryka Salmonowicza, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2010, s. 385-395.

Bogusz WIŚNICKI¹

UWARUNKOWANIA USŁUGI KONTENERÓW 45-STOPOWYCH W PORTACH EUROPEJSKICH

Artykuł podejmuje problem konkurencyjności kontenerowych terminali portowych w Europie w aspekcie obsługi największych kontenerów standardowych, jakimi na rynku europejskim są kontenery 45-stopowe. Dokonano analizy czynników, które warunkują upowszechnienie się tej jednostki na naszym kontynencie. W szczególności, uwzględniono ograniczenia techniczne i prawne transportu zapleczonego drogowego i kolejowo-drogowego.

słowa kluczowe: konteneryzacja, transport drogowy, pojazdy nienormatywne

1. WSTĘP

Na początku 2010 roku można zaobserwować duże zmiany na rynku przewozów morskich ładunków zjednostkowanych. Globalny kryzys gospodarczy trwający od 2008 roku przełożył się na kondycję firm transportowych obsługujących morsko-ładowe przewozy kontenerów. Spadek liczby przewiezionych kontenerów na początku 2009 roku wyniósł nawet powyżej 50%, czego odzwierciedleniem był gwałtowny spadek stawek frachtowych. Przewoźnicy morscy i lądowi oraz firmy powiązane z nimi musiały podjąć zdecydowane kroki w celu ratowania swojej kondycji finansowej i utrzymania pozycji na rynku. Obserwowaliśmy i obserwujemy nadal szereg zmian o charakterze organizacyjnym, własnościowym i kapitałowym. Wyrazem ich są m.in.: przejęcia i fuzje pomiędzy operatorami terminali kontenerowych, weryfikacja krótkoterminowych planów inwestycyjnych, zmiany portów bazowych liczących się armatorów kontenerowych, zmiany częstotliwości i prędkości połączeń liniowych. Równoległe firmy transportowe dostosowują oferowane przez siebie usługi do potrzeb rynku poprzez zmiany o charakterze technologicznym, w zakresie technologii przeładunku, składowania i przewozu. Głównym celem tych zmian jest chęć redukcji kosztów przy zachowaniu jakości usług transportowych satysfakcjonującej klientów.

Opisane wyżej procesy łączą się z dotychczasowymi trendami w rozwoju kontenerowego systemu transportowego. Jednym z nich, wyraźnie zauważalnym od początku konteneryzacji w Europie i poza nią, jest trend do minimalizacji jednostkowych kosztów transportu poprzez eksploatację coraz większych i wydajniejszych środków

¹ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynierjno-Ekonomiczny Transportu, 70-500 Szczecin, ul. Wały Chrobrego 1/2, Tel: + 48 91 4809640, Fax: + 48 91 4809643, E-mail: b.wisnicki@am.szczecin.pl

transportu, terminali przeładunkowych, jednostek ładunkowych. Znany w ekonomii „efekt skali” był dotychczas kołem zamachowym dla rozwoju konteneryzacji. W kolejnych latach powstawały rozwiązania techniczne umożliwiające na coraz szybsze i tańsze przemieszczanie kontenera pomiędzy kontynentami. Im więcej gestorów ładunków skusiła atrakcyjna oferta operatorów na rynku kontenerowym tym zwiększały się możliwości zwiększenia wydajności i obniżenia ceny usługi. Ogromne statki, wydajne urządzenia przeładunkowe, coraz większe jednostki ładunkowe towarzyszyły konteneryzacji w przeszłości i dalej, w obecnym okresie recesji gospodarczej mają rację bytu.

Analizując kontenerowe jednostki ładunkowe, widać że kontenery dłuższe, wyższe i szersze wypierają te o mniejszych rozmiarach i w krótkim czasie stają się standardem światowym. Na rynku europejskim obserwujemy od kilku lat dynamiczny przyrost liczby kontenerów 45-stopowych, które zastępują dotychczas eksploatowane kontenery 20-stopowe i 40-stopowe. Armatorzy i towarzystwa leasingowe zamawiają te jednostki u producentów, choć wiąże się to z szeregiem problemów natury adaptacyjnej. Dostosowanie statków, środków transportu lądowego, urządzeń przeładunkowych i terminali wiąże się z kosztami, lecz i tu naprzeciw wychodzi wspomniany „efekt skali”. Im więcej kontenerów 45-stopowych jest na rynku, tym szybciej zwracają się nakłady poniesione na dostosowanie potencjału technicznego do ich obsługi. Co więcej, ten kto nie poniesie nakładów adaptacyjnych nie może zaoferować swoim klientom usługi, która pozwoli na zmniejszenie ich kosztów logistycznych, przez co osłabia swoją pozycję logistyczną. Należy zaznaczyć, że omawiane dostosowanie musi mieć charakter kompleksowy i dotyczyć wszystkich elementów kontenerowego łańcucha logistycznego: od nadawcy do odbiorcy.

Można postawić tezę, że jednym z kryteriów konkurencyjnych kontenerowych terminali portowych, na równi z kontenerowymi przewoźnikami morskimi i lądowymi jest dostosowanie do obsługi największych kontenerów standardowych, jakimi na rynku europejskim są kontenery 45-stopowe. Warto zastanowić się, jakie czynniki warunkują upowszechnienie się tej jednostki na naszym kontynencie. W szczególności, istotne dla tej analizy są ograniczenia techniczne i prawne leżące po stronie lądowej terminali morskich, czyli uwarunkowania dowozów do i z terminali portowych środkami transportu drogowego i kolejowo-drogowego.

2. CHARAKTERYSTYKA KONTENERÓW 45-STOPOWYCH

Kontenery 45-stopowe są bardzo często stosowane w Ameryce Północnej a w portach europejskich pojawiły się z dużym opóźnieniem w większej liczbie, pod koniec lat 90-tych ubiegłego wieku. Ten fakt w dużej mierze zadecydował o bardzo późnym uznaniu tego typu kontenerów, jako standardowe, w trybie poprawek do istniejących norm ISO w roku 2005 i kolejnych². Kontenerowi o długości 45 stóp posiada oznaczenie 1EE w odniesieniu do kontenerów o wysokości 8,5 stóp lub 1EEE w odniesieniu do kontenerów o wysokości 9,5 stóp. Charakterystyczne dla tych kontenerów jest podwójna liczba naroży górnych i

² Kontener 45-stopowy opisują następujące poprawki do norm:

ISO 668:1995/Amd 2:2005 Series 1 freight containers -- Classification, dimensions and ratings – Amendment 2: 45' containers;

ISO 1161:1984/Amd 1:2007 Series 1 freight containers -- Corner fittings – Specification – Amendment 1: 45' containers;

ISO 1496-1:1990/Amd 4 Series 1 freight containers -- Specification and testing -- Part 1: General cargo containers for general purposes – Amendment 4: 45' containers.

dolnych poprzez dodanie czterech naroży położonych tak, jak ma to miejsce w kontenerach 40-stopowych. Dzięki temu rozwiązaniu możliwe jest podnoszenie i przeładunek kontenerów 45-stopowych za pomocą urządzeń starszego typu o ograniczonym rozstawie ramy chwytnej lub bez możliwości płynnej regulacji tego rozstawu.

Podstawową zaletą kontenerów 45-stopowych jest większa przestrzeń ładunkowa w stosunku do najpopularniejszego obecnie kontenera 40-stopowego. Największe korzyści daje zastosowanie kontenera, który jest nie tylko najdłuższy, ale również możliwie najwyższy i najszerszy. Z obecnych na rynku europejskim jednostek taki typ kontenera oznaczony jest skrótem 45'HCPW³ i charakteryzuje się wysokością równą 9,5 stóp oraz szerokością 2,5 m. Jednostka ta pozwala na załadunek minimum 32 europalet w jednej warstwie, czyli o 7 więcej w stosunku do jednostki 40-stopowej. Niestety, kontenery 45'HCPW nie zgodny z normą ISO, która określa maksymalną szerokość kontenera 45-stopowego na 8 stóp (rysunek 1).

Tab. 1. Wymiary wewnętrzne największych jednostek kontenerowych

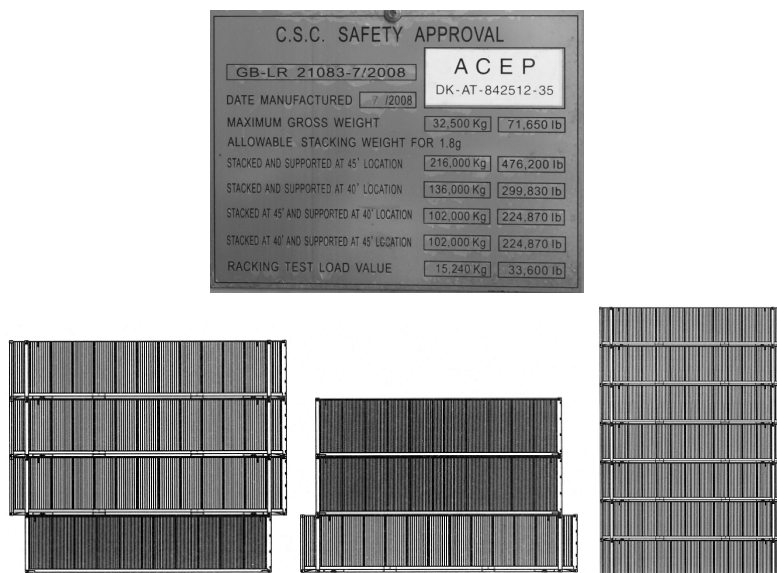
Oznaczenie kontenera	Minimalne wymiary wewnętrzne [mm]			Przestrzeń ładunkowa [m ²]	Pojemność w europaletach [szt.]
	Długość	Szerokość	Wysokość		
40' HC (1AAA ISO)	11998	2330	2566	71,7	25
45' HC (1EEE ISO)	13542	2330	2566	81,0	27
45' HCPW	13542	2444	2566	84,9	32

Źródło: Opracowanie własne na podst.: [1] i obliczeń programu CargoWiz

Jednostka 45-stopowa posiada dość ważne ograniczenia. Jednym z nich jest dopuszczalna masa brutto, która wynosi zgodnie z ISO 30 480 kg. Wielkość ta daje preferencje dla ładunków lekkich i przestrzennych, ograniczając możliwość przewozu ładunków ciężkich charakteryzujących się małym współczynnikiem sztauerskim. Przykładowo, w przypadku załadunku standardowej jednostki 45'HC europaletami w dwóch warstwach maksymalna masa brutto palety powinna wynosić ok. 420 kg. Drugim ograniczeniem są utrudnienia w piętrzeniu w przypadku składowania jednostek o różnych długościach w jednym stosie. Tabliczka uznania kontenera za bezpieczny CSC⁴ informuje o maksymalnych dopuszczalnych naciskach na kontener w stosie w zależności od zastosowanego schematu piętrzenia. W podanym przykładzie dla kontenera 45-stopowego znajdującego się w najniższej warstwie stosu a na nim ustawione są kontenery 40-stopowe, stos nie może przekraczać maksymalnie 3 warstw. Jest to duże utrudnienie dla optymalnego zagospodarowania przestrzeni składowej na terminalu kontenerowym.

³ HCPW (ang. High Cube Palletwide)

⁴ CSC (ang. International Convention for Safe Containers)



Rys. 1. Tabliczka CSC (u góry) i schematy piętrzenia kontenerów 45-stopowych (u dołu)
Źródło: [2].

Nie są dostępne pełne dane statystyczne mówiące o strukturze rodzajowej kontenerów eksploatowanych na świecie. Na podstawie danych od armatorów i leasingodawców można oszacować, że w 2006 roku liczba standardowych kontenerów 45-stopowych na świecie wynosiła 440 000 TEU⁵ [3]. Ponieważ w tym czasie liczba wszystkich kontenerów szacowana była na 20 mln TEU, zatem kontenery 45-stopowe miały ok 2% udział w rynku. Można przyjąć, że 80% kontenerów było przewożone do i z Ameryki Północnej, głównie w relacji do portów azjatyckich. Tylko 20% ogólnej liczby kontenerów 45-stopowych było przeladowywana w portach Europy. Duży przyrost można zauważyć w produkcji kontenerów niestandardowych 45'HCPW. W 2006 roku ilość tych kontenerów na rynku europejskim oceniana była na ok. 35 000 szt.

3. OGRANICZENIA W TRANSPORCIE LĄDOWYM

Na kontynencie Europejskim istnieją naturalne utrudnienia w przemieszczaniu się ładunków o dużych wymiarach zewnętrznych, w tym kontenerów 45-stopowych. Utrudnienia te istnieją na odcinkach lądowych i w większości dotyczą transportu drogowego. Europa, w przeciwieństwie do Ameryki Północnej to kontynent znacznie bardziej zaludniony, z gęstą infrastrukturą drogową charakteryzującą się licznymi ograniczeniami w zakresie parametrów technicznych drogi. Nawet główne korytarze drogowe przebiegające przez kontynent lub łączące Europę z Azją lub Afryką nie pozwalają na użycie najdłuższych i/lub najcięższych naczep i zestawów drogowych znajdujących się w swobodnym obrocie w Stanach Zjednoczonych lub Rosji. Jest to ważne

⁵ Jednostka TEU odnosi się do kontener 20-stopowego, zatem można przyjąć że wielkość 440 000 TEU odpowiada ok. 200 000 szt. kontenerów 45-stopowych.

ograniczenie, gdyż kraje te są bardzo ważnymi krajami w wymianie handlowej państw Unii Europejskiej.

Ograniczenia techniczne dróg kołowych w Europie wynikają z ich historycznego przebiegu, nieuwzględniającego dynamicznie zwiększających się potrzeb transportowych krajów europejskich. Wspólnota Europejska transportuje coraz więcej drogami kołowymi, a wraz z integracją coraz większej ilości krajów przewozy realizowane są na coraz dłuższe dystanse. Pomimo olbrzymich inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej, nie zaspokaja ona rosnących potrzeb.

Państwa zrzeszone we Wspólnocie Europejskiej obowiązują Dyrektywa 96/53/EC ustanawiająca maksymalne dopuszczalne i obciążenia pojazdów drogowych w ruchu międzynarodowym [4]. Pomimo kilkakrotnych prób zmiany tego aktu prawnego obowiązuje ona w prawie niezmienionym kształcie od 1996 roku i określają:

- 1) maksymalne dopuszczalne długości pojazdów:
 - pojazd silnikowy lub przyczepa - 12,00 m,
 - pojazd przegubowy - 16,50 m,
 - pociąg drogowy - 18,75 m;
- 2) maksymalne dopuszczalne szerokości pojazdów:
 - a) wszystkie pojazdy - 2,55 m,
 - b) nadbudówki pojazdów chłodni - 2,60 m;
- 3) maksymalną dopuszczalną wysokość pojazdów - 4,00 m;
- 4) maksymalne dopuszczalne masy pojazdów:
 - a) pociągi drogowy lub pojazdy przegubowe – 40 t,
 - b) pojazdy przegubowe przewożące kontenery 40-stopowe – 44 t.

Dyrektywa zezwala państwom członkowskim Unii Europejskiej na dopuszczenie do ruchu na terytorium swojego państwa pojazdów przeznaczonych do transportu towarów, które mają parametry odbiegające od wyżej wymienionych. Dzieje się tak na podstawie specjalnego zezwolenia wydawanego przez właściwe organy państwowe lub bez konieczności takiego zezwolenia. To drugie rozwiązanie obwarowane jest zastrzeżeniem, że pojazdy nienormatywne „wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu” [4]. Zgodnie z Dyrektywą, to zastrzeżenie należy rozumieć w ten sposób, że dopuszczone pojazdy nienormatywne są niezbędne do wykonywania określonych operacji transportowych, np. wycinka drzew w przemyśle leśnym. Drugim rozwiązaniem jest tak zwana „koncepcja modułowa”, w której dopuszczony nienormatywny pojazd lub zespół pojazdów może być zastąpiony przez nienormatywny pociąg drogowy utworzony z pojazdów, naczep lub przyczep zgodnych z parametrami wymienionymi powyżej. Innymi słowy, kraj unijny dopuszczający do ruchu pojazdy dłuższe niż wskazane w Dyrektywie, musi także zezwolić na poruszanie się dłuższych pociągów drogowych złożonych z normatywnych modułów (pojazdów, naczep lub przyczep). Aby konkurencja międzynarodowa nie była ograniczona, obydwa rozwiązania powinny oferować tą samą długość ładunkową.

Wiele krajów skorzystało z możliwości odstępstw, jakie stworzyła Dyrektywa 96/53. Obecnie najcięższe i najdłuższe pojazdy są dopuszczone do ruchu w Finlandii, Holandii i Szwecji. W tych krajach zezwolono na ruch pojazdów, które zgodnie z „koncepcją modułową” mogą mieć długość do 25,25 m i masę brutto 60 t (tabela 2).

Tab. 2. Maksymalne dopuszczalne masy i wymiary pojazdów w krajach UE

Kraj	Masa pojazdu brutto	Wysokość	Szerokość	Długość	
				Pojazd przegubowy	Pociąg drogowy
Dyrektywa 96/53/EC	40 t	4,00 m	2,55 m	16,50 m	18,75 m
Belgia	44 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Czechy	48 t	bz.	2,50 m	bz.	18,00
Dania	48 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Finlandia	60 t	4.20 m	2.60 m	bz.	25,25 m
Francja	bz.	no.	bz.	bz.	bz.
Holandia	50 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Irlandia	44 t	4.65 m	bz.	bz.	bz.
Luksemburg	44 t	bz.	bz.	bz.	bz.
Szwecja	48 t	no.	bz.	25,25 m	24,00 m
Wielka Brytania	bz.	no.	bz.	bz.	bz.
Włochy	44 t	bz.	bz.	bz.	bz.

bz. – bez zmian

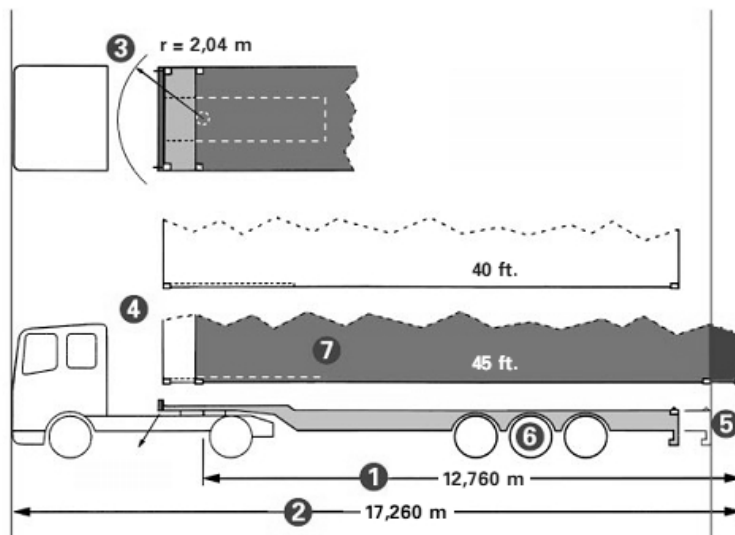
no. – nie określono

Dane nie uwzględniają zwiększonych dopuszczalnych mas pojazdów przewożących ładunki (kontenery) w transporcie kombinowanym oraz pojazdów spełniających wymogi „koncepcji modułowej”.

Źródło: [4, 5, 6]

W kontekście powyższych regulacji prawnych drogowy transport międzynarodowy kontenerów standardowych 45-stopowych jest w państwach Unii Europejskiej bardzo utrudniony, poprzez konieczność otrzymywania przez przewoźników odpowiednich zezwoleń. Kontener 45-stopowy (13,72 m) załadowany na standardową naczepę kontenerową nie spełnia nawet kilku wymogów określonych w Dyrektywie 96/53/EC (rysunek 2). Nawet gdy naczepa jest dostosowana do przewozu tego typu jednostek, a kontener jest przesunięty maksymalnie do przodu lub do tyłu, tego typu przewóz międzynarodowy jest traktowany jak nienormalny.

W przewozach krajowych jest możliwość skorzystania z możliwości, jaką stwarza wspomniana „koncepcja modułowa”. Pociąg drogowy 18,75 m zgodny z „koncepcją modułową” oferuje długość ładunkową równą 15,65 m, która jest dłuższa niż długość 45’ kontenera (13,72 m). W konsekwencji wszystkie państwa członkowskie mogą, odnosząc się do Artykułu 4 (4) Dyrektywy 96/53/EC oraz informując Komisję o podjętych środkach, umożliwić przewóz 45’ kontenerów na pojazdach przegubowych na swoich terytoriach z/do terminali intermodalnych [7].



- 1 – przekroczona długość między osiami sworznia zawieszenia piątego koła a tyłem naczepy (maks. 12,000 m),
- 2 – przekroczona długość całkowita pojazdu przegubowego (maks. 16,500 m),
- 3 – przekroczenie dopuszczalnego promienia liczonego od osi sworznia zawieszenia piątego koła, występująca gdy kontener jest przesunięty do przodu, tj. tylna ściana kontenera nie wystaje poza dopuszczalny limit,
- 4 – niestandardowa przestrzeń pomiędzy kabiną kierowcy a przednią ścianą kontenera może być przyczyną zwiększonego zużycia paliwa,
- 5 – brak tylnego podarcia kontenera,
- 6 – przekroczenie dopuszczalnego nacisku na oś/osie pojazdu,
- 7 – tunel „gęsia szyja” jest częściowo niewykorzystany

Rys. 2. Możliwe ograniczenia w transporcie drogowym kontenera 45-stopowego w Europie

Źródło: [8]

W Europie jedynym możliwym rozwiązaniem umożliwiającym przewóz kontenerów 45-stopowych w relacjach międzynarodowych, bez konieczności otrzymania zezwolenia, jest eksploatacja jednostek zmodyfikowanych konstrukcyjnie. Modyfikacja dotyczy ścięcia przednich słupków narożnych tak, aby nie dochodziło do przekroczenia dopuszczalnego promienia liczonego od osi sworznia zawieszenia piątego koła. Kontenery tego typu określane są nazwą Euro container, a ścięte słupki narożne noszą nazwę euro casting. Niestety rozwiązanie ma istotne wady: jednostka jest droższa ze względów konstrukcyjnych i opłat patentowych, ścięte słupki i naroża osłabiają wytrzymałość kontenera a także mają niekorzystny wpływ na mocowanie kontenerów na środkach transportu lądowego i morskiego.

4. ŚRODKI TRANSPORTU DROGOWEGO

Kontenery 45-stopowe muszą być transportowane odpowiednio dostosowanymi naczepami siodłowymi. Muszą one przy tym zachować elastyczność konstrukcyjną, wiedząc, że kontenery tego typu mogą mieć krótki lub długi tunel, płaską podłogę lub ścięte narożniki. Elementy konstrukcyjne naczep przystosowujące je do przewozu 45-

stopowych kontenerów obejmują oprócz standardowych elementów konstrukcji, jakimi są: łabędzia szyja czy obniżona wysokość ramy:

- 1) pneumatycznie lub mechanicznie wysuwaną część tylną i/lub przednią,
- 2) systemy blokowania części wysuwanych,
- 3) regulowaną wysokość zamków mocujących,
- 4) system przesuwania kontenera na naczepie.

Prawie wszyscy liczący się producenci naczep mają w swojej ofercie handlowej specjalistyczne naczepy kontenerowe z opcją przewozu kontenerów 45-stopowych. Najbardziej znane typy naczep [9]:

- 1) Port-MAXX EURO firmy KÖGEL,
- 2) Box Liner ELU, Box Liner SDC 27 eLTU 5 Plus firmy KRONE,
- 3) Flex-XL firmy Pacton,
- 4) S.CF24G-45 EURO SLIDER firmy Schmitz Cargobull,
- 5) SP 240/K firmy SOMMER,
- 6) NS 34 PT/45/R2 firmy WIELTON.

Niezwykle ważne jest maksymalne obniżenie ramy naczepy i siodła do maksymalnej wysokości 1100 mm. W takim przypadku, zakładając że kontener typu 45'HC ISO ma wysokość 2896 mm, całkowita wysokość załadowanej naczepy wynosić będzie 3996 mm. Wielkość ta jest zaledwie o 4 mm mniejsza od maksymalnej dopuszczalnej przez Dyrektywę 96/53/EC. Niestety nie wszyscy producenci przestrzegają tego ograniczenia i ich naczepy, choć reklamowane jako dostosowane do jednostek 45-stopowych, zmuszają przewoźników do przekraczania dopuszczalnej wysokości nawet do kilkunastu centymetrów.

5. UWARUNKOWANIA DOWOZÓW DO I Z TERMINALI PORTOWYCH

Przedstawione ograniczenia techniczne i prawne transportu drogowego kontenerów 45-stopowych w Europie powodują tak dużą dysproporcję w upowszechnieniu tej jednostki w porównaniu z Ameryką Północną i Azją. Pozycja konkurencyjna portów europejskich jest przez to osłabiona. Nie jest prawdą jednak, że wszystkie porty borykają się z podobnymi ograniczeniami. Po pierwsze ograniczenie prawne jakim jest Dyrektywa 96/53/EC dotyczy tylko krajów Unii Europejskiej. Po drugie, porty europejskie mają różne zaplecza dowozowo-odwozowe, i nie zawsze te zaplecza mają charakter transgraniczny. Wreszcie, ograniczenia o których mowa dotyczą w dużo mniejszym stopniu transportu kolejowego i transportu morsko-rzeczynego. Należałoby zatem przeanalizować sytuację każdego z portowych terminali kontenerowych osobno, by móc określić ich możliwość zwiększenia przeładunków kontenerów 45-stopowych.

Przykładowo, porty Wielkiej Brytanii operują przede wszystkim na zapleczu krajowym i duży udział transportu drogowego w pracy dowozowo-odwozowej nie powinien ograniczać obsługi kontenerów 45-stopowych. Zupełnie inna sytuacja dotyczy portów belgijskich i holenderskich, które w dużym stopniu obsługują ładunki tranzytowe transportem drogowym. Dla tych portów dobrym rozwiązaniem jest stałe zwiększanie udziału w transporcie zapleczowym kolei i transportu wodnego, tak aby transport drogowy był wykorzystywany tylko w relacjach krajowych. Oczywiście, wszystkie kraje unijne, które chcą dopuścić do ruchu bez zezwoleń na swoim terytorium pojazdy przewożące standardowe kontenery 45-stopowe zgodnie z „koncepcją modułową” zobowiązane są zgłosić ten fakt Komisji Europejskiej.

Omawiany problem ma również odniesienie do portów Polskich. Zespół Portowy Szczecin-Świnoujście jak i porty Trójmiasta mają obecnie znikomy udział obsługiwanych kontenerów przywożonych spoza naszego kraju. Wszystkie deklarują jednak zainteresowanie tym segmentem zaplecza portowego. W szczególności, Port Szczecin i Port Świnoujście widzą swoją rolę jako porty obsługujące aglomerację berlińską. Niestety, przewóz kontenerów 45-stopowych poprzez granicę jest niemożliwy transportem drogowym a odległość Berlin-Szczecin wynosząca 150 km predysponuje tą gałąź transportu. Dodatkowo, warto zwrócić uwagę, że obecnie bardzo niewielki a liczba kontenerów 45-stopowych obsługiwanych przez porty polskie, powoduje że świadomość opisanego problemu prawie w ogóle nie istnieje. I to zarówno po stronie przeładowców, przewoźników jak i instytucji państwowych. I tak przewoźnicy drogowi wożą tego typu kontenery nie zastanawiając się nad problemem legalności tych przewozów a władze i instytucje kontrolne nie znają aktualnego stanu prawnego który narzuciła nam dyrektywa unijna i nie potrafią odpowiednio działać w tym zakresie swoich kompetencji.

6. WNIOSKI

Wnioski płynące z przeprowadzonej analizy są dwojakiego rodzaju. Na płaszczyźnie europejskiej, jasno widać, że porty Europy nie mogą na równi konkurować z portami amerykańskimi i azjatyckimi w tym wąskim segmencie rynku jakim jest transport ładunków w kontenerach 45-stopowych. Przyczyny leżą w dużej mierze po stronie uwarunkowań infrastrukturalnych, czyli obiektywnie infrastruktura transportowa naszego kontynentu nie jest dostosowana do transportu tak dużych jednostek. Jest też aspekt prawny związany z ograniczeniami nałożonymi przez Dyrektywę 96/53/EC, która uniemożliwia swobodny przewóz międzynarodowy pojazdów z kontenerami 45-stopowymi. Furtka jaką stanowi „konceptja modułowa” jest rozwiązaniem tylko na skalę krajową i nie rozwiązuje tego problemu. Pragmatyka transportowa jest taka, że transport transgraniczny kontenerów 45-stopowych odbywa się bez wymaganych zezwoleń, gdyż przewoźnicy nie wiedzą lub też nie mają wystarczającej ilości czasu na ich pozyskanie. Niewątpliwie rynek przewozów kontenerowych jest rynkiem globalnym, szybkim i bardzo elastycznym logistycznie. Stąd dla wielu operatorów, swego rodzaju dyskryminacja logistyczna kontenerów 45-stopowych które są od 2005 roku standardem ISO jest niezrozumiała.

Druga płaszczyzna wnioskowania, uwzględniająca interesy Polski jest następująca. Porty polskie są ciągle na początku drogi budowania potencjału dla obsługi kontenerów na dużą skalę. Potencjał ten należy rozumieć jako infrastruktura punktowa, czyli portowy terminal kontenerowy, ale również nowoczesny transport zaplecza. Brak w Polsce spójnej sieci terminali lądowych i sprawnego systemu połączeń kolejowo-drogowych które by je łączyły z portami. Szereg inwestycji infrastrukturalnych w zakresie dostępu do portów polskich jest w trakcie realizacji lub jest planowana. W tej sytuacji wszystkie wysiłki powinny być skierowane na to aby stworzyć jak najkorzystniejsze warunki dla rozwoju krajowego systemu kontenerowego będącego elementem europejskich łańcuchów logistycznych. Fakt, że Polska nie uwzględniła w swoim porządku prawnym i planach inwestycyjnych problemu transportu kontenerów 45-stopowych, można w tym kontekście uznać za niewielkie uchybienie. Jednak warto pamiętać, że podczas budowy stosunkowo niskim kosztem możemy dostosować drogi i terminale do potrzeb transportu dłuższych i cięższych ładunków. Późniejsze prace adaptacyjne są droższe a czasami wręcz niemożliwe. Warto też uświadomić wagę problemu Ministerstwu Infrastruktury i Dyrekcji Dróg

Krajowych i Autostrad i wymóc na nich odpowiednie zmiany prawne i organizacyjne mogące w dużej mierze problem złagodzić. Najważniejsze w tym momencie jest uzgodnienie z Komisją Europejską faktu swobodnego poruszania się pojazdów nienormatywnych w Polsce zgodnie z „konceptcją modułową” oraz usprawnienie systemu pozwoleń dla przewozów międzynarodowych.

BIBLIOGRAFIA

- [1] TelliBox – Intelligent MegaSwapBoxes for Advanced Intermodal Freight Transport, Deliverable No. D1, www.zlw-ima.rwth-aachen.de/webtelligibox/home [dostęp 01.03.2010].
- [2] www.unit45.com [dostęp 01.03.2010].
- [4] *Transport of 45 ft long ISO containers on the European road network*, ECE/TRANS/WP.24/2007/2, 26 December 2006.
- [4] *Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym*, Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 235/59.
- [5] *European Modular System for road freight transport – experiences and possibilities*, TFK – TransportForsK AB, Stockholm 2007.
- [6] *Maximum Weights of Trucks in Europe, Maximum Dimensions of Trucks in Europe*, Revised 2 February 2010, www.internationaltransportforum.org [dostęp 26.02.2010].
- [7] *COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on the cotinuous carriage of 45' containers in national road transport*, SEC(2006) 1581, Bruksela 27.11.2006.
- [8] Winglock - The universal solution for legal transportation of a 45' Euro container, www.fegicrane.com [dostęp 26.02.2010].
- [9] Naczepy do przewozu kontenerów, www.truckauto.pl, 26 Czerwiec 2008 [dostęp 26.02.2010].