

Mgr inż. Marcin Kalinowski

Streszczenie rozprawy doktorskiej

Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską

Wzrost ilości przewozów towarowych na obszarze Unii Europejskiej stanowi duże wyzwanie w budowaniu polityki zrównoważonego transportu. Jednym ze sposobów pozwalającym na zachowanie wszystkich atutów transportu lądowego przy jednoczesnej redukcji kosztów zewnętrznych związanych z oddziaływaniem na otoczenie jest znalezienie optimum w zakresie funkcjonowania wszystkich gałęzi transportu. Takim rozwiązaniem są morsko-lądowe łańcuchy transportowe, które stanowią kombinacje ogniw transportu morskiego z ogniwami gałęzi transportu lądowego. Mogą one stanowić alternatywę dla bezpośrednich przewozów drogowych, kolejowych czy łańcuchów kolejowo-drogowych. Stworzenie warunków dla przewozów ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską drogą morską oraz wcześniejszego i dalszego ich przemieszczenia lądowymi gałęziami transportu jest w pełni zgodne z priorytetami rozwoju systemu transportowego UE. Kluczową kwestią pozostaje zgodność oferty strony podaźowej (przewoźników, operatorów portowych, etc.) z preferencjami gestorów ładunków. Niekorzystną z punktu widzenia zachowania stabilności oferty dla użytkowników transportu jednej grupy towarowej wydaje się sytuacja w której strona podaźowa rynku transportowego zdominowana jest tylko przez jedną gałąź transportu. Mając na uwadze tę przesłankę oraz wcześniej wspomniane wyzwanie ograniczenia negatywnego oddziaływania na otoczenie zasadne jest stworzenie takich warunków aby reprezentanci strony popytowej rynku transportowego mieli możliwość realnego skorzystania z różnych rozwiązań transportowych.

Celem rozprawy doktorskiej było opracowanie koncepcji kompleksowej oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską na tle bezpośrednich przewozów drogowych. Zarówno Polska jak i Hiszpania w założeniach do swoich narodowych strategii rozwoju transportu wskazują zainteresowanie rozwojem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz współdziałaniem transportu morskiego z lądowymi gałęziami transportu w ramach morsko – lądowych łańcuchów transportowych. W pracy przyjęto dwie hipotezy badawcze: 1. w badanym okresie morsko-lądowe łańcuchy transportowe ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską nie były konkurencyjne dla bezpośrednich przewozów drogowych pod względem kosztów

wewnętrznych transportu; 2. przyjęcie kosztów społecznych jako kryterium oceny konkurencyjności różnych rozwiązań transportowych przyczyni się do poprawy konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską w stosunku do bezpośrednich przewozów drogowych.

W części badawczej oraz części koncepcyjnej pracy zostały wykorzystane wyniki badań w których uczestniczyli przedstawiciele potencjalnego popytu na przewozy morsko – lądowe (gestorzy ładunków chłodzonych). Zakres czasowy pracy objął lata 2015-2019, dla którego to okresu przeprowadzono analizy danych statystycznych. Badania gestorów ładunków chłodzonych występujących w handlu między Hiszpanią a Polską (metodą wywiadu) przeprowadzono w okresie marzec – wrzesień 2019.

W pracy wykorzystano następujące grupy metod badawczych: zbierania danych (ze źródeł pierwotnych i wtórnych), analizy danych (m.in. krytycznej analizy literatury, analizy informacji uzyskanych w trakcie wywiadów, analizy i oceny konkurencyjności), wnioskowania (indukcyjnego i dedukcyjnego).

Treść rozprawy została ujęta w pięciu rozdziałach, poprzedzonych wstępem i zakończonych wnioskami, spisem bibliograficznym oraz spisami tabel i rysunków. W pierwszym rozdziale pracy który ma charakter teoretyczny, scharakteryzowano istotę i modele morsko-lądowych łańcuchów transportowych oraz specyfikę integracji międzygałęziowej w układzie morsko-lądowym. W rozdziale tym przedstawiono kluczowe z punktu widzenia tematyki całej pracy morsko-lądowe łańcuchy transportowe ładunków chłodzonych. Rozważania w tej części pracy dopełnia tematyka konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych.

W drugim rozdziale pracy przedstawiono najważniejsze przesłanki wyboru tematyki badawczej wraz z przeglądem dotychczasowych badań dotyczącym tego obszaru. Podjęto tematy dotyczące zarówno zrównoważonego rozwoju, presji klimatycznej, polityki transportowej, której priorytety w dużej mierze odzwierciedlają tę presję. Dużą uwagę poświęcono teoretycznym rozważaniom dotyczącym konieczności realnego upodmiotowienia kosztów zewnętrznych transportu.

Kolejny rozdział pracy, ma charakter badawczy. W rozdziale tym przedstawiono wielkość, strukturę kierunkową i przedmiotową wymiany handlowej pomiędzy Hiszpanią a Polską. Szczególną uwagę zwrócono na wymianę handlową ładunkami chłodzonymi między wymienionymi krajami oraz obsługę transportową tej wymiany. W rozdziale czwartym

dysertacji przedstawiono popularną w literaturze przedmiotu analizę konkurencyjności kosztowej (koszty wewnętrzne) morsko-lądowych łańcuchów transportowych na tle bezpośrednich przewozów drogowych na wybranych trasach z Hiszpanii do Polski. Zaprezentowano w nim również wyniki przeprowadzonych badań gestorów ładunków chłodzonych importowanych z Hiszpanii do Polski.

Ostatni rozdział ma charakter badawczo-koncepcyjny. Wypracowano koncepcję nowego podejścia do oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych w stosunku do bezpośrednich przewozów lądowych. Przedstawiono propozycję modelu oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych. W ramach implementacji nowego podejścia dokonano porównania wysokości kosztów zewnętrznych (a w końcowej części również kosztów społecznych) dla transportu drogowego i morsko-lądowego łańcucha transportowego na trasie Walencja – Warszawa. Zaproponowano szereg działań wspierających rozwój morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych podejmowanych na trzech płaszczyznach (administracji publicznej, uczestników rynku ładunków chłodzonych, portów morskich).

W dysertacji dowiedziono, że transport morski funkcjonujący w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych odgrywał w okresie 2015-2019 niewielką, a w relacji importowej do Polski wręcz marginalną rolę w obsłudze ładunków chłodzonych między analizowanymi krajami. Wyniki analizy konkurencyjności kosztowej morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych na tle bezpośrednich przewozów drogowych na trasach z Walencji do Warszawy wskazały, iż przewozy morsko-lądowe wiązały się z wyższymi kosztami dla gestorów ładunków. Gestorzy ładunków chłodzonych transportowanych między Hiszpanią a Polską przy ich transporcie nie wybierali rozwiązań morsko-lądowych głównie z uwagi na czas trwania transportu, wysokość kosztów, brak elastyczności oraz długi dystans między portem morskim a lokalizacją docelową w głębi lądu. Zaproponowany w pracy kompleksowy model oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych na tle innych sposobów transportu ładunków chłodzonych obok tradycyjnych kryteriów związanych z przede wszystkim z wysokością jednostkowych kosztów transportu (wewnętrznych) oraz czasem transportu, uwzględnia również wysokości kosztów zewnętrznych transportu. Uwzględnienie w decyzjach gestorów ładunków wysokości tych kosztów różnych rozwiązań transportowych istotnie wpływa na konkurencyjność kosztową morsko-lądowych łańcuchów transportowych w stosunku do bezpośrednich przewozów drogowych.