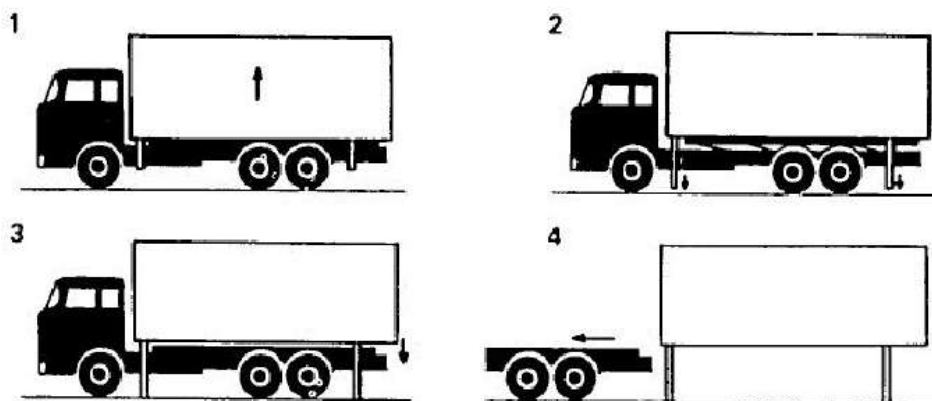


Bogusz Wiśnicki
Instytut Inżynierii Transportu
Wyższa Szkoła Morska

Europejska intermodalna jednostka ładunkowa

Wprowadzenie jednego standardu intermodalnych jednostek ładunkowych jest jednym z priorytetów europejskiej polityki transportowej. Zgodnie z Białą Księgą pt. *European Transport Policy for 2010*": *Time to Decide*¹ z 2001 roku, nowa jednostka ładunkowa warunkuje dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych. Te zaś, wykorzystując przyjazne dla środowiska gałęzie transportu: transport morski, kolejowy i żeglugę śródlądową, stanowią alternatywę dla transportu drogowego. A właśnie zbudowanie racjonalnej alternatywy dla transportu drogowego jest najważniejszym celem europejskiej polityki transportowej w najbliższych kilku latach. Warto, zatem przeanalizować propozycję Komisji Europejskiej dotyczącą europejskiej intermodalnej jednostki ładunkowej², opublikowaną w kwietniu 2003 roku.

Obecnie do intermodalnych jednostek ładunkowych (ILU - Intermodal Loading Unit) zaliczamy: kontenery, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i zestawy drogowe. Najwięcej kontrowersji dotyczy dwóch pierwszych jednostek ładunkowych. Z racji różnic w konstrukcji oraz w wymiarach zewnętrznych kontenery nie mogą być używane zamiennie z nadwoziami wymiennymi. Kontenery dominują w morsko-ładowych łańcuchach transportowych, natomiast nadwozia wymienne używane są prawie wyłącznie w połączeniach lądowych typu szyna-droga. Zasadnicza różnica wynika z tego, że nadwozi wymiennych nie można piętzyć i są lepiej dostosowane do potrzeb transportu drogowego. Kontenery, bardziej masywne, wodo- i strugoszczelne, są od kilkudziesięciu lat podstawową jednostką ładunkową w transporcie morskim. Klasyfikacji kontenerów dokonała w latach sześćdziesiątych ISO (Internationale Standardisation Organisation), natomiast unormowania wymiarów nadwozi wymiennych dokonała w latach dziewięćdziesiątych CEN (Comite Europeen de Normalisation) Porównanie podstawowych parametrów eksploatacyjno-technicznych uwydatnia różnicę między tymi jednostkami (tabela 1).



¹ COM(201)370

² Directive of European Parliament and of the Council on Intermodal Loading Units, COM(2003)155 final



Rysunek 1

Wyładunek nadwozia wymiennego przy wykorzystaniu składanych podpór dolnych

Źródło: <http://www.tbm.tudelft.nl>

Tabela 1

Porównanie parametrów techniczno eksploatacyjnych kontenerów ISO nadwozi wymiennych CEN

<p style="text-align: center;">Kontenery ISO</p> 	<p style="text-align: center;">Nadwozia wymienne CEN</p> 
<p>1. Podstawowe wymiary: długość 6058mm (20ft) lub 12192mm (40ft) szerokość 2438mm (8ft) wysokość 2438mm (8ft lub 2591mm (8½ft)</p>	<p>1. Podstawowe wymiary: długość 7150mm lub 12300mm szerokość 2500mm wysokość 2670mm</p>
<p>2. Wzmocniona budowa, wodoszczelne i strugoszczelne</p>	<p>2. Lekka budowa, częściowo wodoszczelne (nieodpowiednie dla transportu morskiego)</p>
<p>3. Posiada naroża dolne i górne</p>	<p>3. Posiadają naroża górne i „kiesz” w podstawie</p>
<p>4. Możliwość piętrzenia</p>	<p>4. Brak możliwości piętrzenia</p>
<p>5.</p>	<p>5. Posiadają składane podpory (ułatwiające składowanie oraz operacje ładunkowe – rysunek 1)</p>
<p>6. Złe wykorzystanie przestrzeni ładunkowej przy załadunku europalet</p>	<p>6. Wymiary wewnętrzne stanowią wielokrotność wymiarów europalety</p>
<p>7. Wykorzystywane głównie w transporcie morskim i rzeczonym</p>	<p>7. Wykorzystywany głównie w transporcie drogowo-kolejowym</p>

Źródło: Opracowanie własne

Propozycja Komisji Europejskiej definiuje nowy standard intermodalnej jednostki ładunkowej EILU (European Intermodal Loading Unit)³. Jednostka ta łączy w sobie zalety kontenera i nadwozia wymiennego. Założenia, jakie przyjęto dla nowego standardu to:

- 1) możliwość wykorzystania w czterech gałęziach transportu: kolejowym, drogowym, morskim i żegludzie śródlądowej,
- 2) uproszczony załadunek między różnymi gałęziami transportu,
- 3) możliwość piętrzenia w minimum czterech warstwach,
- 4) wyposażenie w naroża górne i dolne,
- 5) wzmocniona budowa umożliwiająca transport morzem,

³ Directive of European Parliament and of the Council on Intermodal Loading Units, COM(2003)155 final

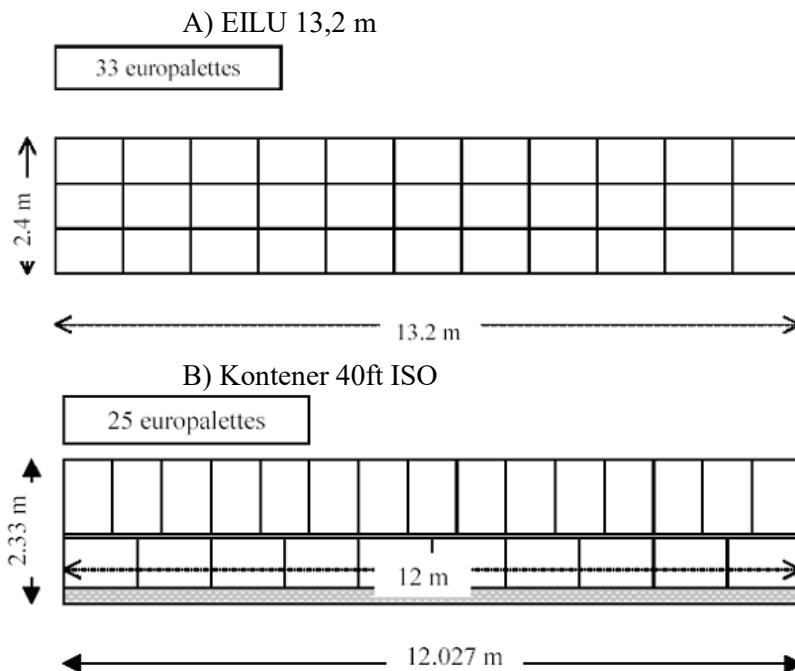
- 6) wymiary EILU stanowią wielokrotność wymiarów europalety (1200mm×800mm) i palety angielskiej (1200mm×1000mm)⁴ i wynoszą:
 długość wewnętrzna – 7200mm (short EILU) lub 13200 (long EILU) z minimalnym zapasem,
 szerokość wewnętrzna – 2400mm z minimalnym zapasem,
 wysokość zewnętrzna – 2670mm,
- 7) elektroniczne zabezpieczenia antywłamaniowe i alarmowe.

Tabela 2

Porównanie wykorzystania przestrzeni ładunkowej EILU i kontenera ISO przy załadunku europalet i palet angielskich

Jednostka ładunkowa	Europalety 1200×800	Palety angielskie 1200×1000
Short EILU 7200	18	14
Kontener 20ft ISO	11	9
<i>Różnica między EILU i ISO</i>	7 (+63%)	5 (+55%)
Long EILU 13200	33	26
Kontener 40ft ISO	25	22
<i>Różnica między EILU i ISO</i>	8 (+32%)	4 (+18%)

Źródło: Directive of European Parliament and of the Council on Intermodal Loading Units, COM(2003)155f



Rysunek 2

Porównanie wykorzystania przestrzeni ładunkowej EILU 13,2m (A) i kontenera 40ft ISO przy załadunku europalet

Źródło: Directive of European Parliament and of the Council on Intermodal Loading Units, COM(2003)155f

⁴ Norma ISO 6780

Powyższe założenia będą podstawą dla szczegółowych zapisów normy opisującej nową jednostkę. Najprawdopodobniej, norma taka będzie wydana przez CEN w ciągu najbliższych trzech lat. Zakłada się, że nowa jednostka, EILU choć nie będzie obowiązująca stopniowo wyprze dotychczas stosowane jednostki ładunkowe. Bezpieczniejsza, efektywniejsza jednostka, będzie bardziej opłacalna, a przez to chętniej stosowana przez podmioty realizujące przewozy intermodalne w Europie. Ponieważ kontenery ISO są eksploatowane przez 10-15 lat, taki też czas musi upłynąć zanim nowa jednostka EILU zdominuje rynek europejskich przewozów intermodalnych. Szacunkowe obliczenia wykazują, że zastosowanie EILU pozwoli na zredukowanie w przyszłości ilości samochodów ciężarowych zaangażowanych w przewozy intermodalne o ok. 25%.

Porównanie wykorzystania przestrzeni ładunkowej EILU i kontenera ISO przy załadunku europalet i palet angielskich wypada zdecydowanie na korzyść nowej jednostki ładunkowej (tabela 2 i rysunek 2).

W trakcie konsultacji poprzedzających propozycję Komisji Europejskiej najwięcej zastrzeżeń zgłaszały organizacje reprezentujące porty i przewoźników morskich. Ich argumenty wydają się być słuszne. Podkreślają, że nowa jednostka EILU odbiega swoimi wymiarami od kontenerów ISO, a przez to jej użycie wymagać będzie:

- 1) zwiększenia rozstawu komór w ładowniach statków – kontenerowców,
- 2) zmodernizowania lub wymiany urządzeń przeładunkowych nabrzeżnych oraz placowych,
- 3) zmodernizowania lub przebudowy placów i dróg komunikacyjnych wewnątrz terminali kontenerowych,
- 4) zmiany technologii formowania jednostek ładunkowych.

Wszystkie te czynności wiązać się będą z dużymi nakładami i utrudnieniami w pracy portu czy jednostki pływającej. Postawiono, więc otwarte pytanie czy rzeczywiście wprowadzenie nowego standardu jednostki intermodalnej jest opłacalne? A może racjonalniejszym posunięciem jest zmiana standardu europalety?

Analizując założenia, jakie przyjęto dla nowej jednostki EILU można sformułować następujące wnioski:

- 1) EILU będzie pierwszą jednostką ładunkową spełniającą wszystkie wymagania techniczne czterech podstawowych gałęzi transportu: drogowym, kolejowym, morskim, i rzeczonym,
- 2) nowa jednostka EILU „łączy” wymiary nadwozia wymiennego CEN z budową kontenera ISO,
- 3) brak jest wiarygodnej analizy ekonomicznej zysków i strat związanych z wdrożeniem EILU na rynku europejskim,
- 4) kontener ISO jest i pozostanie w przyszłości podstawową jednostką ładunkową w światowym obrocie morskim,
- 5) porty europejskie będą musiały dostosować swój potencjał techniczny do równoległej obsługi kontenerów ISO i nowej jednostki EILU,
- 6) statki kontenerowe obsługujące europejską żeglugę bliskiego zasięgu będą musiały dostosować swoje ładownie do nowych wymiarów EILU,
- 7) nowa jednostka EILU będzie droższa od porównywalnego kontenera ISO lub nadwozia wymiennego

Wydaje się, że niezbędna jest pomoc finansowa dla przedsiębiorstw, aby spełniły określone wymagania techniczne warunkujące obsługę nowej jednostki. Najlepszym rozwiązaniem byłby pomoc z budżetu Unii Europejskiej. Tylko wtedy obecny sceptycyzm wobec nowego standardu może być osłabiony a on warunkuje powodzenie scenariusza zawartego w propozycji Komisji Europejskiej.