



ZAGADNIENIA TERMINOLOGICZNE TRANSPORTU WIELOGAŁĘZIOWEGO

Ernest Czermański

Streszczenie

Nowoczesny system transportowy świata w gospodarce globalnej wykazuje wysoki stopień powiązania i skomplikowania procesów przewozowych. Coraz bardziej zaciera się granica pomiędzy etapami przewozu według gałęzi transportu, zaś sam proces dostawy coraz częściej angażuje więcej niż jedną jego gałąź. W związku z tym pojawia się wiele różnorodnych pojęć i definicji, które próbują oddać to, co ulega zmianom, a dotyczy sektora transportu. Artykuł niniejszy stanowi próbę usystematyzowania funkcjonujących pojęć w zakresie transportu wielogałęziowego i proponuje wraz z uzasadnieniem jedną, wspólną definicję transportu intermodalnego jako takiego pojęcia, które jest w stanie objąć swym zakresem wszystkie procesy transportowe składające się z co najmniej dwóch odcinków obsługiwanych różnymi gałęziami transportu, przy użyciu ładunku zjednostkowanego.

Słowa kluczowe: transport intermodalny, transport multimodalny, transport kombinowany

U podstaw rozwoju globalnego, międzynarodowego transportu towarów leżą zapoczątkowane przez konteneryzację zjednostkowanie ładunków (miało na celu – ogólnie ujmując – obniżkę kosztów i czasu przeładunku towarów podczas zmiany środków transportu) oraz proces unifikacji jednostek ładunkowych w skali światowej. W miarę wzrostu przewozów ładunków zjednostkowanych następował rozwój zarówno systemów transportowych, jak też samych jednostek ładunkowych.

Proces zjednostkowania ładunków stał się również podstawą do odejścia od tradycyjnego, gałęziowego podejścia do transportu i traktowania go jako ściśle powiązanej całości, a także do wewnętrznej integracji procesów transportowych. Integracja ta zachodzi na wielu płaszczyznach:

1. techniczno-technologicznej, gdzie następuje wzajemne dostosowanie środków transportu oraz infrastruktury liniowej i punktowej transportu do obsługi zunifikowanych jednostek ładunkowych;
2. organizacyjnej, w której organizację i odpowiedzialność za wykonanie całego procesu transportowego przejmuje np. jeden operator;
3. ekonomicznej, polegającej np. na stosowaniu podobnych zasad ustalania cen za przewóz środkami różnych gałęzi transportu aż do ustalania łącznej stawki za cały przewóz;
4. prawnej, przejawiającej się w stosowaniu jednolitego systemu regulacji prawnej i odpowiedzialności przewoźnika;
5. informacyjnej, polegającej na stosowaniu jednolitych systemów informacyjnych obejmujących różnych uczestników procesu transportowego.¹

Wraz z wprowadzeniem nowych systemów transportowych opartych na nowych technologiach i organizacjach przewozów pojawiły się w terminologii transportowej nowe pojęcia określające poszczególne systemy transportowe lub ich technologie, takie jak:

1. transport multimodalny (ang. *multimodal transport*),
2. transport intermodalny (ang. *intermodal transport*),
3. transport kombinowany (ang. *combined transport*).

Przez wiele lat pojęcia te definiowano niejednoznacznie. Zarówno w literaturze przedmiotu, jak i w dokumentach Komisji Wspólnot Europejskich, a także w praktyce używano ich zamiennie. Wiele organizacji europejskich podejmowało prace nad ujednoczeniem nazewnictwa, jednak opracowane przez nie dokumenty nie precyzowały ściśle pojęć, którym miało ono odpowiadać.

Pierwsza próba zdefiniowania transportu multimodalnego została podjęta w Konwencji o międzynarodowym transporcie multimodalnym towarów z 1980 r. uchwalonej przez organ ONZ – UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development - Konferencja Narodów Zjednoczonych do Spraw Handlu i Rozwoju*)². W myśl zawartej w niej definicji międzynarodowy **transport multimodalny** oznacza „przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego w jednym kraju, gdzie towar przejął w pieczę operator transportu multimodalnego do oznaczonego miejsca przeznaczenia położonego w innym kraju”.

Konwencja ta implikuje kilka ważnych faktów. Po pierwsze: pojawia się instytucja operatora transportu multimodalnego (ang. *Multimodal Transport Operator - MTO*). Po drugie: powstaje międzynarodowy dokument transportowy *Multimodal Transport Bill of Lading*, którym posługuje się MTO. Po trzecie: w procesie transportowym muszą być zaangażowane co najmniej dwie różne gałęzie transportu. Po czwarte: ładunek przemieszczany jest między dwoma różnymi krajami.

Operatorem transportu multimodalnego jest podmiot gospodarczy podejmujący się wykonania lub zorganizowania przewozu danego ładunku na całej trasie przewozu, na której jest za ten ładunek odpowiedzialny, wystawiający jeden dokument na całą trasę przewozu. Załadowca, którym może być albo eksporter, albo importer, wchodzi w stosunek prawny jedynie z MTO, a nie z poszczególnymi podwykonawcami. Oni z kolei odpowiadają tylko przed MTO, który ich bezpośrednio wynajął do wykonania określonej usługi, działając we własnym imieniu i na własny rachunek³.

¹ J. Wronka, *Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*, Wyd. Naukowe OBET P.P., Warszawa-Szczecin 2002, s. 25.

² UNCTAD Doc. TD/MT/CONF/16-p-3/, luty 1986 r. „*International multimodal transport means carriage of goods at least 2 different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery*”.

³ J. Neider, D. Marciniak-Neider, *Transport intermodalny*, PWE, Warszawa 1997.

Stosunek prawny między załadowcą a MTO kształtuje umowa o przewóz multimodalny. Na jej podstawie operator rozlicza się za wykonany przewóz oraz odpowiada za ewentualne szkody powstałe podczas przewozu, niezależnie od tego, na jakim odcinku powstała szkoda i kto wtedy był faktycznym wykonawcą przewozu.

Fakt, że do transportu multimodalnego zaangażowane muszą być co najmniej dwie różne gałęzie transportu jest oczywistym kryterium zastosowania tej konwencji, gdyż stanowi jeden z warunków racjonalizacji przewozu ładunków, a prawidłowa organizacja przewozu multimodalnego polega na prawidłowym, w sensie ekonomicznym, technicznym i organizacyjnym, wykorzystaniu dostępnych gałęzi i środków transportu.

Znaczenie wymogu wymiany ładunku pomiędzy dwoma różnymi krajami jest, wydaje się, zbędne i czysto teoretyczne. Międzynarodowy transport multimodalny uregulowany tą konwencją nie obejmuje niektórych relacji przewozowych, a zatem nie dotyczy całej dziedziny transportu wielogłęziowego. Bo czyż nie jest transportem multimodalnym przewóz ładunku na podstawie wspomnianej umowy, wykonywanej przez MTO, ale np. między wschodnim a zachodnim wybrzeżem USA? A przecież przeciętne odległości, na które przewozi się ładunki w transporcie multimodalnym w USA są nierzadko większe od podobnych, ale dokonywanych na terenie Europy (średnia odległość przewozów w USA wynosi 1600 km).

Chociaż cytowana Konwencja nie weszła w życie, to jednak definicja transportu multimodalnego w niej zawarta zyskała sobie międzynarodową aprobatę. Stosowana jest nie tylko w materiałach i dokumentach wydawanych przez UNCTAD, lecz także przez Międzynarodową Izbę Handlową (ang. *International Chamber of Commerce*), czy Międzynarodowe Stowarzyszenie Zrzeszeń Spedytorów FIATA (ang. *International Federation of Freight Forwarders Associations*). Pojęcie transportu multimodalnego było wielokrotnie modyfikowane. Wszystkie jednak definicje podkreślały trzy wspólne cechy tego systemu transportu. Należą do nich:

1. transport ładunków za pomocą środków co najmniej dwóch gałęzi transportu,
2. transport ładunków za pomocą tylko jednej umowy o przewóz,
3. transport organizowany przez jednego operatora, odpowiedzialnego za wykonanie umowy i dostawę ładunku od nadawcy do odbiorcy.

Definiowany w ten sposób transport multimodalny nie podkreśla więc konieczności przewozu ładunków w jednostkach ładunkowych i dopuszcza przeładunek towarów przy zmianie środka transportu w całym procesie przewozowym. Chociaż system ten jest wyrazem postępu w procesie transportowym, szczególnie organizacyjnego, to jednak w tym kontekście nie powinien być odnoszony do przewozu ładunków zjednostkowanych, tak jak to często spotyka się w literaturze i w praktyce.

Pomimo licznych prac prowadzonych w ramach różnych organizacji Wspólnot Europejskich i wydanych dyrektyw brakowało precyzyjnych i jednoznacznych definicji tych systemów transportowych.

Według terminologii zaproponowanej wstępnie przez Europejską Komisję Ministrów Transportu (EKMT)⁴ **transport intermodalny** oznacza „przewóz ładunku od punktu do punktu w jednym naczyniu⁵ przy sukcesywnym stosowaniu kilku rodzajów⁶ transportu”. Inna definicja, przedstawiona przez Grupę Roboczą Transportu Kombinowanego, określała transport intermodalny jako “przewóz ładunku od miejsca nadania do miejsca przeznaczenia w jednym naczyniu transportowym (jednostce ładunkowej transportu intermodalnego), przy zastosowaniu co najmniej dwóch rodzajów transportu, bez przeładunku samego ładunku podczas zmiany rodzaju transportu”⁷, przy czym “jednostka transportu intermodalnego” to określona ilość ładunku ze-

⁴ Dokument CEMT/CS/COMB(94)4 z dnia 12.06.1991 r.

⁵ Pod pojęciem "naczynie transportowe" rozumie się urządzenie lub samodzielny ładunek stanowiący przedmiot przewozu i przeładunku

⁶ Pod pojęciem "rodzaj transportu" rozumie się gałąź transportu.

⁷ AGTC/CEE-ONU/luty 1991

stawionego w jedną całość przy wykorzystaniu urządzenia (np. kontenera, nadwozia wymiennego) lub środka transportu (np. samochodu ciężarowego, naczepy), bądź też urządzenie czy środek transportu w stanie próżnym, przemieszczane w systemie transportu intermodalnego.

W wielu dokumentach Komisji UE (np. w Białej i Zielonej Księdze) nadal zamiennie używa się nazw transport intermodalny i transport kombinowany. Podobnie EKMT w dokumencie *Terminology on Combined Transport*⁸, który pomimo, że zatytułowany jest „Terminologia w transporcie kombinowanym”, posługuje się nazwą **"intermodalny"** w odniesieniu do jednostek transportowych (intermodalne jednostki transportowe), terminali i elementów procesów transportowych. Nazwa "transport intermodalny" jest zresztą coraz powszechniej stosowana w kontekście promowania w UE zmian w strukturze gałęziowej na rynku transportowym, służących przesunięciu części ładunków z transportu drogowego na przyjazne dla środowiska gałęzie transportu (kolej, transport morski, transport śródlądowy).

Natomiast w dokumentach prawnych UE, tzn. w dyrektywach, rozporządzeniach i decyzjach, a także w programach pomocowych (np. w programie Komisji Europejskiej do wspierania projektów dotyczących transportu kombinowanego PACT) stosowana jest nazwa transportu kombinowanego.

Dyrektywa Rady Europejskiej 106 WE z 1992 r.⁹ określa **transport kombinowany** jako „przewóz towarów pomiędzy krajami członkowskimi, gdzie samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez niej, nadwozie wymienne lub kontener 20' lub większy korzysta z drogi w początkowym i końcowym odcinku trasy przewozu, a na innym odcinku o długości powyżej 100 km w linii prostej – z usług transportu kolejowego lub wodnego śródlądowego lub morskiego, a początkowy i końcowy odcinek całego łańcucha dostawy:

- pomiędzy miejscem załadunku i najbliższą stacją kolejową na odcinku początkowym oraz pomiędzy najbliższą stacją wyładunkową a miejscem wyładunku w końcowym odcinku, lub
- w promieniu nie przekraczającym odległości 150 km w linii prostej od portu morskiego lub śródlądowego

wykonywany jest przez transport drogowy”.

Jednak i ta definicja została nieco zmodyfikowana. Uściślono udział transportu drogowego na poziomie nie większym niż 20% całkowitej odległości wykonanej przez inną gałąź lub gałęzie oraz dopuszczono możliwość zastępstwa transportu drogowego transportem morskim lub żegluga śródlądową. W kolejnej modyfikacji Parlament Europejski zaproponował zmianę wielkości odcinka drogowego określając jego udział na nie większy niż 40% całkowitej odległości przewozu.¹⁰

Wszystkie jednak definicje zawierały wspólne cechy charakteryzujące transport kombinowany, takie jak:

1. stosowanie różnych gałęzi transportu,
2. przewóz towarów w tej samej jednostce ładunkowej na całej trasie przewozu,
3. zasadnicze przewozy (na dalekie odległości) wykonuje kolej, żegluga morska lub śródlądowa,
4. funkcję dowozowo-odwozową spełnia transport drogowy, przy czym przewozy drogowe powinny być jak najkrótsze (do 150 km w relacjach z portami morskimi i rzecznyymi oraz 100 km w relacjach do/z terminali lądowych).

Praktycy, a niekiedy także teoretycy zajmujący się zagadnieniami z dziedziny transportu często sprowadzali transport kombinowany do szynowo-drogowych, a więc lądowych przewo-

⁸ Terminology on combined transport. CEMT/CS/COMB/TERM(99)6/Rev.2.

⁹ Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States. OJ No L 368/38, 17.12.1992.

¹⁰ Legislative resolution embodying Parliament's opinion on the proposal for a Council Directive amending Council Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain 0226(SYN). OJC 150, 28/05/1999, p. 0614.

zów ładunków w jednostkach ładunkowych. Natomiast transport intermodalny rozumiano szerzej, jako przewozy drogowo-szynowo-morskie, gdzie głównym odcinkiem przewozu jest droga morska, a zatem głównym przewoźnikiem jest armator. Drogowi i (lub) kolejowi przewoźnicy lądowi pełnią tu funkcję dowozowo-odwozową od punktu nadania do portu morskiego w kraju nadania i od portu morskiego do punktu odbioru w kraju odbiorcy. W transporcie intermodalnym działa również kilku przewoźników, spośród których jeden pełni funkcję przewoźnika głównego, a pozostali funkcjonują jako podwykonawcy, wykonujący zlecenie transportowe otrzymane od przewoźnika głównego, który na całej trasie przewozu firmuje i pokrywa własnym dokumentem przewozowym całą usługę transportową¹¹. Spośród kilku przewoźników wykonujących faktyczny proces przemieszczenia ładunku tylko jeden jest odpowiedzialny za całość procesu transportowego, a pozostali działają na jego zlecenie.

Z inicjatywy EKMT powołano w 1998 r. specjalną Grupę Roboczą, która przy udziale przedstawicieli sekretariatów EKMT, EKG, ONZ i UE podjęła prace nad ujednoczeniem podstawowych terminów i nazw związanych z przewozem ładunków, w tym ładunków zjednostkowanych.

Prace nad ustaleniem, uaktualnieniem i ujednoczeniem pojęć transport intermodalny i transport kombinowany zakończono na posiedzeniu Grupy Roboczej EKMT ds. Transportu Kombinowanego w dniu 29 października 2000 r., na którym przyjęto ostateczną wersję dokumentu¹² zawierającego definicje podstawowych pojęć stosowanych w transporcie ładunków¹³. W dokumencie tym zachowano przyjętą wcześniej definicję transportu multimodalnego; uściślono zaś pojęcie transportu intermodalnego i kombinowanego.

W myśl tego dokumentu **transport intermodalny** oznacza przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub w pojeździe, przy użyciu środków różnych gałęzi transportu i bez przeładunku samych towarów podczas zmiany gałęzi transportu. Jest to w zasadzie podstawowa różnica pomiędzy definicjami transportu intermodalnego i multimodalnego, w którym nie ma konieczności przewozu ładunków w jednostkach ładunkowych i dopuszcza się możliwość przeładunku towarów przy zmianie środka w całym procesie przewozowym. Ponadto w transporcie multimodalnym występuje instytucja Operatora Transportu Multimodalnego (MTO), z którym załadowca zawiera umowę o przewóz, a ten zaś z kolei sam dobiera sobie podwykonawców. W praktyce MTO najczęściej nie jest faktycznym przewoźnikiem, a np. spedytorem. Formalnie rzecz biorąc jest to jednak instytucja prawa międzynarodowego mająca odrębną osobowość, organizująca proces przemieszczenia ładunku na mocy umowy o przewóz multimodalny zgodnie z wyżej wymienioną konwencją. Natomiast podmiot organizujący proces dostawy w ujęciu intermodalnym jest dowolnym podmiotem gospodarczym świadczącym odpłatnie usługi, w tym zorganizowanie dostawy ładunku w formie zjednostkowanej przy zastosowaniu kilku różnych gałęzi transportu. Podmiot wykazujący te cechy można nazwać operatorem transportu intermodalnego dopiero w momencie podjęcia przez niego świadczenia usługi przewozu w technologii intermodalnej. Nie ma to natomiast nic wspólnego z instytucją prawną, jaką jest MTO. Jest to np. przewoźnik lub przedsiębiorstwo logistyczne, które oferuje i wykonuje usługi organizacji łańcuchów dostaw bazując na swojej wiedzy, kontaktach i możliwościach. MTO zaś niejako z założenia jest przedsiębiorcą świadczącym tylko usługi zorganizowania procesu dostawy i to w dodatku tylko na podstawie umowy o przewóz multimodalny, zdefiniowany w przytoczonej konwencji.

Natomiast przez **transport kombinowany** rozumie się transport intermodalny, w którym główna część przewozu jest wykonywana przez transport kolejowy, transport morski lub wodny

¹¹ Z. Potrykus, *Wewnętrzne materiały szkoleniowe spedytora C.Hartwig Gdynia International Forwarders*, Gdynia 1999.

¹² Ostateczna wersja czterojęzyczna znajduje się na oficjalnej stronie EKMT pt. "Terminology on combined transport", zasoby sieci Internet: <http://www.cemt.org/online/glossaries/termcomb.pdf>, z dnia 1.11.2006 r.

¹³ J. Wronka, *Transport kombinowany ...*, op.cit., s. 20.

śródlądowy, a początkowy i (lub) końcowy odcinek (dowóz i/lub odwóz) jest wykonywany przez transport drogowy na jak najkrótsze odległości.

Wspólną cechą obydwu systemów transportu jest zatem przewóz ładunku w jednej i tej samej jednostce ładunkowej środkami różnych gałęzi transportu. Różnica polega więc jedynie na tym, że w transporcie kombinowanym chociaż rozumianym również jako transport intermodalny, podstawowy udział w całym procesie transportowym ma transport kolejowy, morski lub śródlądowy, transport drogowy zaś odgrywa rolę dowozowo-odwozową.

Coraz częściej spotyka się uproszczone rozumienie transportu multimodalnego jako wielogałęziowego procesu przewozu ładunku przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu. Definicja transportu intermodalnego zawęża te procesy do przewozów różnymi gałęziami transportu ładunku zjednostkowanego w postaci kontenera, nadwozia wymiennego, naczepy siodłowej lub też innej jednostki. Natomiast za transport kombinowany uznaje się część transportu intermodalnego, w której jednostki ładunkowe na dużych odległościach przewożone są ekologicznymi gałęziami transportu (np. żeglugą śródlądową, żeglugą bliskiego zasięgu).¹⁴

Takie rozróżnienie obydwu systemów transportowych również nie jest w pełni precyzyjne i czysto teoretyczne. Można bowiem przyjąć, że funkcję dowozową i odwozową (np. z boczniczy zakładu produkcyjnego) jednostki ładunkowej do portu morskiego lub śródlądowego spełnia transport kolejowy, odległość przewozu koleją może być np. równa odległości przewozu barkami lub statkiem (promem). Wnikliwa analiza przytoczonych wyżej definicji mogłaby wskazywać, że w takim przypadku możemy mówić o transporcie intermodalnym. Tymczasem w żadnych statystykach dotyczących transportu ładunków nie określa się udziału (rodzaju zastosowanych środków transportu i odległości przewozu) poszczególnych gałęzi transportu, ale określa się jedynie wielkość przewozów ładunków w jednostkach ładunkowych. Z tego względu, jak również z uwagi na to, że transport multimodalny rozumiany jest ogólnie jako przewóz ładunków (a nie jednostek ładunkowych) brak jest uzasadnienia dla stosowania nazwy „transport multimodalny” w badaniach nad przewozami intermodalnymi w Europie. Ponadto w praktyce w informacjach statystycznych nie wyróżnia się przewozów dokonanych tylko na podstawie jednej umowy albo wykonanych przez jednego operatora.

W związku z powyższym za najbardziej zasadne wydaje się stosowania pojęcia „**transport intermodalny**” jako szeroko rozumianego procesu transportowego ładunków zjednostkowanych w relacji dom-dom dokonanego za pomocą co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, niezależnie od jego przebiegu (udziału poszczególnych gałęzi transportu) i sposobu organizacji.

Istotą intermodalnego systemu transportowego jest zatem wykorzystanie specyficznych cech i zalet poszczególnych gałęzi transportu w jednym procesie transportowym. Chodzi tutaj o integrację bardziej elastycznego (szybszego i tańszego na krótkie odległości) transportu drogowego z bardziej opłacalnym (tańszym i szybszym ze względu na większą ładowność, na średnich i większych odległościach i bardziej niezawodnym oraz przyjaznym dla środowiska transportem kolejowym, morskim, czy wodnym śródlądowym w całym łańcuchu transportowym. Takie podejście do transportu leży u podstaw idei europejskiej polityki transportowej, której celem jest zmiana struktury gałęziowej w przewozie ładunków poprzez przeniesienie części ładunków z drogi na kolej lub transport wodny (morski, śródlądowy).

Literatura

1. Neider J., Marciniak-Neider D., Transport intermodalny, PWE, Warszawa 1997
2. Potrykus, Wewnętrzne materiały szkoleniowe spedytora C.Hartwig Gdynia International Forwarders, Gdynia 1999

¹⁴ Por. *W trosce o środowisko - rozmowa z prof. dr hab. Elżbietą Załogą*, "Polska Gazeta Transportowa", nr 8/2002.

3. Terminology on combined transport. CEMT/CS/COMB/TERM(99)6/Rev.2
4. Wronka J., Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju, Wyd. Naukowe OBET P.P., Warszawa-Szczecin 2002
5. W trosce o środowisko - rozmowa z prof. dr hab. Elżbietą Załogą, "Polska Gazeta Transportowa", nr 8/2002

Akty prawne

1. Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States. OJ No L 368/38, 17.12.1992
2. Konwencja AGTC/CEE-ONU/luty 1991
3. Legislative resolution embodying Parliament's opinion on the proposal for a Council Directive amending Council Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain 0226(SYN). OJC 150, 28/05/1999, p. 0614
4. UNCTAD Doc. TD/MT/CONF/16-p-3/, luty 1986

TERMINOLOGICAL ISSUES OF THE INTERMODAL TRANSPORT

Summary

A modern world's transportation system in the global economy shows a high level of complexity of networks and transport processes. The division between the stages of carriage by modes of transport is often blurred, and delivery process itself increasingly involved more than one of its mode. Therefore, there are many different concepts and definitions that attempt to capture what is changing and relates to the transport sector. With this article we try to systematize concepts operating in the field of multimodal transport and proposes a reasoned one, common definition of intermodal transport as such a concept, which is able to extend to all transport processes consist of at least two transport modes with supporting of unitized cargo.

Keywords: intermodal transport, multimodal transport, combined transport

dr Ernest Czermański
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Instytut Transportu i Handlu Morskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
eczerman@poczta.onet.pl