

Oddziaływanie bezpieczeństwa transportu drogowego na bezpieczeństwo portów morskich

We współczesnym świecie transport towarów ma ogromne znaczenie dla sprawnego funkcjonowania gospodarki poszczególnych regionów i krajów. Następują daleko idące zmiany w krajowych czy regionalnych systemach transportowych, które są wymuszone siłą napędową rozwoju przemysłowego i podnoszenia standardów życia społecznego. Aktualnie kluczowym problemem prawidłowego funkcjonowania infrastruktury transportowej stało się jej bezpieczeństwo.

Zainteresowanie problematyką zarządzania bezpieczeństwem jest również wyrażane w Polsce, zarówno przez przedstawicieli urzędów państwowych, jednostek naukowo-badawczych, jak i podmiotów gospodarczych, szczególnie jednak przedsiębiorstw przemysłowych. Wynika ono zapewne z przekonania, że właściwe zarządzanie jest najskuteczniejszym środkiem zapewnienia odpowiednio wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia pracowników, pożądanego zarówno ze względu na konieczność przestrzegania międzynarodowych i krajowych przepisów prawnych w tej dziedzinie, jak i możliwość uzyskania efektów ekonomicznych w skali przedsiębiorstwa i państwa.

We wszystkich przedsiębiorstwach transport stanowi nieodłączną część procesu produkcyjnego lub usługowego. Jego zadaniem jest wykonywanie czynności związanych z przemieszczaniem materiałów, surowców, wyrobów gotowych i urządzeń technicznych. Transport obejmuje takie czynności jak: ładowanie, rozładowywanie, przenoszenie, przesuwanie, przewożenie, przeładowywanie. Z wykonywaniem tych czynności nieodłącznie związane jest występowanie wypadków i katastrof, dlatego też wszystkie prace w transporcie wymagają sprawnej organizacji, prawidłowego wykonywania oraz dobrej znajomości zagrożeń, które mogą wystąpić. Często przedsiębiorstwa nie mają własnych środków transportowych i muszą korzystać z usług firm transportowych. Bardzo często sytuacje kryzysowe są skutkiem wypadków lub katastrof, dlatego też istotne jest zidentyfikowanie czynników, które mogą oddziaływać na funkcjonowanie transportu drogowego oraz powodować problemy logistyczne. Przyczyny katastrof najczęściej leżą po stronie czynnika ludzkiego, a następnie sprawności i niezawodności sprzętu.

Trzeba pamiętać, że niedostateczne przygotowanie prac transportowych, stosowanie wadliwych metod pracy, zły stan urządzeń transportowych i niewłaściwa ich obsługa stanowią istotne przyczyny wypadków. Liczba wypadków w transporcie dochodzi w niektórych działach zatrudnienia do 50% ogólnej liczby wypadków. W pracach transportowych na niebezpieczeństwo narażeni są bardzo często nie tylko pracownicy, ale także osoby postronne.

Przestrzenne rozmieszczenie sieci transportowej ma istotne znaczenie dla każdego kraju, przede wszystkim ze względu na jej wpływ na rozwój i konkurencyjność wymiany międzynarodowej. Centralne położenie Polski w Europie można uznać za atut z punktu widzenia szlaków komunikacyjnych, które łączą zachód Europy ze wschodem oraz północ z południem. W wyniku zmian zachodzących w europejskim transporcie przewozy na Morzu Bałtyckim stają się w coraz większym stopniu naturalnym morskim przedłużeniem i częścią przewozów lądowych. Rozwój takich korytarzy transportowych w znaczący sposób wpłynie na rolę polskich portów.

Dynamiczny rozwój wymiany handlowej między krajami bałtyckimi, jak i z państwami spoza regionu, wpływa stymulująco na rozwój transportu. Dzięki wzrostowi popytu na usługi przewozowe, w tym morskie, transport staje się źródłem wzrostu gospodarczego. Istotne znaczenie ma tutaj rosnące zapotrzebowanie nie tylko na przewóz towarów, ale również osób (ruch pasażerski i towarowy wzajemnie się uzupełniają).

Rynek bałtycki jest uznawany za jeden z największych na świecie po względem potencjału rozwojowego rynków przewozów pasażerskich. Uczestniczy w nim dużo firm wykorzystujących promy do transportu pasażerów, samochodów osobowych i ciężarowych oraz wagonów kolejowych. Kwestie bezpieczeństwa (po doświadczeniach tragicznych katastrof promów) w pasażerskich przewozach turystyczno-wycieczkowych są traktowane priorytetowo. Rygorystycznie przestrzegane są przepisy dotyczące zabezpieczenia ładunku (właściwe umocowanie przewożonych pojazdów), kontroli bagaży oraz bezpieczeństwa pasażerów.

W stosunku do ogólnej ilości ładunków przemieszczanych drogą promową udział ładunków niebezpiecznych jest niewielki. Różnorodność zagrożeń, na które narażeni są pracownicy portu, załogi promów oraz otoczenie, powodują szczególne warunki obsługi, przeładunku oraz stałe monitorowanie ich stanu. Towary niebezpieczne przewożone są wagonami kolejowymi lub ciężarówkami, ich obecność oraz towarzyszące czynności stanowią potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, mienia i środowiska. Sytuacjom niebezpiecznym zapobiegać ma wdrożenie planu postępowania na wypadek powstania zagrożenia oraz przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony.

Wejście Polski do Unii Europejskiej wymogło między innymi przebudowę systemu ochrony i bezpieczeństwa portów morskich w Polsce. Problem obejmuje zagadnienia wynikające z obronności państwa, a także łączące się z działalnością transportu morskiego i lądowego. Bezpieczeństwo transportu wymaga zorganizowania zapobiegania i przeciwdziałania niekorzystnym zdarzeniom oraz minimalizowania ich skutków.

Można zauważyć różnice stanu bezpieczeństwa i ochrony przedsiębiorstw transportu drogowego w stosunku do wdrożonych już w portach morskich standardów bezpieczeństwa i ochrony. Dlatego przedsiębiorstwa transportu drogowego powinny dostosować się do wymagań związanych z koniecznością świadczenia bezpiecznych usług logistycznych dla portów i przedsiębiorstw portowych, które już zastosowały obowiązujące systemy ochrony. Przemawiają za tym nowe zagrożenia – realny w swojej najgorszej postaci terroryzm i obawy przed skutkami ataków, przemyt lub niebezpiecznych substancji chemicznych, radioaktywnych i biochemicznych, zorganizowana przestępczość. Dotychczas z tymi zagrożeniami się nie liczone i nie dostrzegano powiązań między nimi i przedsiębiorstwami transportu drogowego.

Infrastruktura, która zapewnia dostęp do portów morskich od strony lądu, obejmuje układ dróg kołowych, kolejowych i wodnych. Podmioty zarządzające portami gospodarują i zabezpieczają ogólnodostępne obiekty, urządzenia oraz instalacje związane z funkcjonowaniem portu. Bardzo często struktura połączeń portu z krajem powoduje powstawanie problemów związanych chociażby z koniecznością transportu ładunków niebezpiecznych przez centra miast. Problem ten w pewnym stopniu rozwiązałoby właściwe funkcjonowanie transportu kolejowego.

Poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa portów wynikają również z przenikania na teren portów pojazdów bez kontroli lub stanowiących potencjalne zagrożenie ze względu na stan techniczny, źle zamocowany ładunek lub na pracowników nieposiadających odpowiednich kwalifikacji. Dlatego należy w szerokim przedziale podjąć odpowiednie działania w celu uzyskania niezbędnego poziomu bezpieczeństwa. Integracja systemów zarządzania bezpieczeństwem zleceniodawcy (portu) i zleceniobiorcy (firmy transportowej) powinna być rozumiana jako bezpośredni związek jakości (zgodnej z normalizacją i oczekiwaniami klientów) z bezpieczeństwem ludzi, mienia i środowiska. Nadrzędnym celem jest zapewnienie nienaruszalności działania portów jako środka łączącego wiele systemów transportowych. Takie tendencje są obecnie dostrzegalne, a dążenia do scalania systemów zarządzania jakością, środowiskiem i bezpieczeństwem pracy w zintegrowaną całość, którą stanowi część systemu zarządzania przedsiębiorstwem, stanowią obszar poszukiwań oszczędności.

W Polsce systemy zarządzania bezpieczeństwem nie są projektowane przez zainteresowane przedsiębiorstwa transportowe lub dzieje się tak sporadycznie. Konieczne jest dążenie do określenia standardów bezpieczeństwa i ochrony, które będą kompatybilne ze stosowanymi w morskich portach. Należy zachęcać do wprowadzania w przedsiębiorstwach transportu drogowego nowych rozwiązań bezpieczeństwa i ochrony, które będą zgodne z obowiązującymi przepisami i organizacją bezpieczeństwa w portach oraz centrach logistycznych, ponieważ tylko spójny system jest gwarantem sprawnego funkcjonowania portu.

Mimo znacznego postępu w dziedzinie zarządzania bezpieczeństwem nadal wymieniać można powody, dla których ogół przedsięwzięć obecnie podejmowanych w tym zakresie w przedsiębiorstwach można uznać za niewystarczający. Ponieważ zagadnienie bezpieczeństwa rozpatrywane jest głównie w aspekcie technicznym, występuje znaczna przewaga rozwiązań technicznych nad organizacyjnymi, wdrożenia mają zaś charakter sporadyczny. Konsekwencją tego jest dobór zabezpieczeń bez względu na wielkość ryzyka, a to prowadzi do nadmiernych kosztów albo osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa niewystarczającego do realizacji zadań. Ponadto wśród pracowników występuje zazwyczaj brak świadomości znaczenia zarządzania bezpieczeństwem dla funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Utrzymanie na właściwym poziomie zarządzania bezpieczeństwem wymaga prowadzenia stałych, skoordynowanych działań o interdyscyplinarnym charakterze – technicznym, organizacyjno-personalnym i fizycznym. Należy przy tym mieć stale na uwadze czynnik ekonomiczny, tak aby koszt przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem był adekwatny do wartości chronionych zasobów.

Bibliografia

- Bumewicz J. Szałucki K., *Wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na transport w Polsce*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2003.
- Jankowski P., *Nowoczesne systemy zarządzania*, PWE, Warszawa 2000.
- Jedliński M., *Jakość w nowoczesnym zarządzaniu*, Zachodniopomorska Szkoła Biznesu w Szczecinie, Szczecin 2000.
- Karczewski J.T., *System zarządzania bezpieczeństwem pracy*, ODDK, Gdańsk 2000.
- Kolicki R.: *Budowanie bałtyckiej autostrady morskiej*, „Portowiec” nr 6/2004.
- Mundur L., *Współczesne technologie transportowe*, Instytut Technologii Eksploatacji, Radom 2002.
- Tarchalski M., *Zaplecze transportowe portów morskich*, Fundacja Rozwoju WSM w Szczecinie, Szczecin 1999.