

Prof. dr hab. Zdzisław Kordel – Uniwersytet Gdański
Dr inż. Janusz Łacny – Politechnika Gdańska

INFRASTRUKTURA LOGISTYCZNA A CENTRA LOGISTYCZNE W POLSCE

Problematyka infrastruktury transportowej oraz jej wpływ na rozwój systemów gospodarczych jest stosunkowo dobrze rozpoznany przez literaturę przedmiotu. Słabiej natomiast przeanalizowane jest zagadnienie dotyczące infrastruktury logistycznej traktowanej kompleksowo, szczególnie w odniesieniu do centrów logistycznych, bowiem te ogniwa w łańcuchu dostaw wymagają nie tylko infrastruktury transportowej, ale także kompleksowej infrastruktury logistycznej. Stąd też w opracowaniu przedstawiono problemy dotyczące infrastruktury logistycznej w Polsce w powiązaniu z koncepcjami i możliwościami tworzenia centrów logistycznych.

Problematyka infrastruktury logistycznej należy do niezwykle istotnych, a jednocześnie bardzo trudnych zagadnień dla gospodarki danego kraju lub grupy krajów. Mówiąc o infrastrukturze logistycznej należy przyjąć, że zalicza się do niej:

- infrastrukturę transportową,
- infrastrukturę telekomunikacyjną,
- infrastrukturę magazynową,
- pozostałą infrastrukturę (np. teren).

Trudność i złożoność tej problematyki polega przede wszystkim na tym, że z jednej strony infrastruktura ta należy do bardzo kapitałochłonnego sektora gospodarki, szczególnie infrastruktura transportowa, gdzie efekty ekonomiczne uzyskuje się w stosunkowo długim okresie czasu, z drugiej natomiast strony jest ona niezbędnym elementem wzrostu gospodarczego kraju lub grupy krajów, a także czynnikiem integrującym systemy i podsystemy logistyczne i musi być prawidłowo postrzegana przez politykę transportową. Warto w tym miejscu przytoczyć przykład programu budowy autostrad w Polsce z 1994 roku, który zakładał, że autostrady zbudowane zostaną głównie przez podmioty prywatne. Okazało się jednak, że te teoretyczne założenia całkowicie rozminęły się z praktyką gospodarczą. Program ten nie został praktycznie (dotyczy to również zmodernizowanego programu budowy autostrad z 2001 roku) do chwili obecnej rozpoczęty. Ponadto, niezwykle skomplikowana jest w chwili obecnej procedura planowania budowy nowej infrastruktury transportowej wynikająca z silnego oddziaływania w poszczególnych krajach, w tym również w Polsce, środowiska ekologicznego.

Zagadnienie infrastruktury transportu, jako istotnego elementu infrastruktury systemów logistycznych, jest teoretycznie zauważane przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, które w założeniach polityki transportowej Państwa na lata 2000-2015 stwierdza, że transport służy gospodarce i ludziom, a więc nie może być czynnikiem hamowania rozwoju gospodarczego.

Mimo stosunkowo poprawnej geograficznie struktury sieci transportowej, obecny system charakteryzuje się niedoborami podaży w pewnych częściach sieci drogowej, kolejowej i wodnej, wysokimi kosztami eksploatacji i rozbudowy oraz małą elastycznością

wobec zmian popytu. Obserwuje się zjawisko wzrostu potoków ruchu samochodowego i zmniejszania wydatków publicznych na transport, przez co pogarsza się systematycznie kondycja majątku trwałego tego sektora. Ponadto, daje się zauważyć małą dynamikę modernizacji i budowy nowej infrastruktury kolejowej oraz całkowity zastój w modernizacji dróg wodnych-śródlądowych. Ta sytuacja wynika z niezrozumienia przez politykę transportową istoty i znaczenia infrastruktury transportowej, a mówiąc szerzej infrastruktury logistycznej, dla rozwoju społeczno - gospodarczego kraju. Należy wyraźnie stwierdzić, że nie chodzi o pogląd, że nie można rozbudowywać i budować nowej infrastruktury, np. transportowej bo są niewystarczające środki, bowiem jest to prawda oczywista. Chodzi natomiast o zrozumienie, z punktu widzenia ekonomicznego, istoty i znaczenia tej infrastruktury dla rozwoju ekonomicznego przedsiębiorstw i kraju.

Dla przykładu, w latach 1991-1998 stopień zużycia dla budynków i budowli wzrósł z poziomu 33% do 59%. Ponadto można zaobserwować następujące tendencje:

- dynamiczny przyrost liczby samochodów osobowych i towarowych (około 70%),
- zdecydowana większość przewozów realizowana jest środkami transportu samochodowego, głównie z uwagi na wysokie wymagania systemów logistycznych,
- średnio dwukrotny wzrost natężenia ruchu na drogach krajowych w Polsce,
- wzrost ruchu granicznego i tranzytowego przez terytorium Polski,
- znaczny spadek przewozów w transporcie kolejowym,
- szczątkowe przewozy żeglugą śródlądową,
- wzrost wymagań klientów w zakresie czasu trwania, punktualności i jakości realizacji dostaw.

Generalnie, w ostatnich pięciu latach w Polsce obserwuje się bardzo intensywny rozwój transportu, szczególnie transportu samochodowego. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 1998 roku transport w Polsce przewiózł ogólnie około 13,4 mld ton towarów, z czego ponad 80% przypadało na transport samochodowy. Poza ilościową charakterystyką transportu niezwykle istotną cechą tego rynku jest obserwowany dynamiczny rozwój usług logistycznych, zakładający realizację przewozów dom - dom. Jest to wymóg zarówno polskich podmiotów gospodarczych jak i efekt szerokiego włączenia się Polski do systemu gospodarczego o wysokiej jakości infrastruktury transportowej, przy czym dotyczy to zarówno infrastruktury punktowej jak i liniowej.

W Polsce funkcjonuje około 7 tysięcy przedsiębiorstw transportu samochodowego, które wykonują przewozy międzynarodowe. Przedsiębiorstwa te posiadają łącznie około 25 tysięcy pojazdów ciężarowych. Ponadto, w warunkach polskich funkcjonuje około 60 - 70 tysięcy przedsiębiorstw transportu samochodowego, wykonujących przewozy tylko wewnątrz kraju, przy czym, jak już wielokrotnie zaznaczaliśmy, dokładna ich liczba nie jest znana. Widać wyraźnie, że jest to poważny problem dla polityki transportowej państwa w zakresie zagwarantowania temu sektorowi transportu odpowiednich warunków funkcjonowania w postaci odpowiedniej infrastruktury drogowej.

Problem ten jest obecnie dostrzegany przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, które opracowało w 2000 roku nowy program budowy autostrad i modernizacji sieci dróg, zakładający budowę 1 560 km nowych autostrad oraz modernizację ponad 3 000 km istniejących dróg. Program ma zapewnić Polsce włączenie się do systemu transportowego Europy poprzez uelastycznienie tranzytu zarówno w relacji północ - południe jak i wschód -

zachód. Program zacznie być realizowany w 2001 roku od budowy autostrady na kierunku wschód - zachód. Ponadto program przewiduje modernizację wszystkich dróg o znaczeniu międzynarodowym, co umożliwi stworzenie sprawnego pod względem technicznym i ekonomicznym systemu transportowego w Polsce.

W materiale MTiGM wskazano wyraźnie na to, jakie znaczenie ma infrastruktura transportu samochodowego dla prawidłowej realizacji zadań przewozowych procesów logistycznych. Należy stwierdzić, iż według danych szacunkowych, straty jakie dla przedsiębiorstw transportowych w Polsce powoduje nieodpowiednia infrastruktura transportu samochodowego, kształtują się na poziomie około 4,5 mld USD rocznie. Problematyką strat w transporcie samochodowym zajmuje się szeroko Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU. W latach 1997-1998 przeprowadziła ona szerokie badania w Europie przyjmując, że do barier utrudniających swobodny ruch samochodów zaliczyć należy: kongestię drogową, opóźnienia na granicach, strajki i blokady dróg oraz przepisy zakazujące ruchu pojazdów samochodowych podczas dni świątecznych oraz sobót i niedziel.

Badaniami objęto cztery kraje europejskie: Republikę Czeską, Włochy, Polskę i Wielką Brytanię. W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, że koszty pieniężne transportu drogowego dla gospodarki narodowej kształtują się na poziomie około 4% PKB a wartość dodana (płace i zyski) wynoszą około 2% PKB.

Badania wykazały, że największą przeszkodą i utrudnieniem dla przedsiębiorstw transportu samochodowego w przewozach ładunków w Wielkiej Brytanii, Włoszech, Republice Czeskiej oraz Polsce jest kongestia drogową. Z tego tytułu straty w dwóch pierwszych państwach wynoszą około 5% całkowitego czasu przewozu, natomiast w Republice Czeskiej i Polsce straty te wynoszą aż 8% całkowitego czasu przewozu.

Kolejną, po kongestii, istotną barierą w przewozach samochodowych realizujących procesy logistyczne, są opóźnienia na przejściach granicznych. I tak, dla Polski straty te stanowią 5% całkowitego czasu przejazdu. Ogólna strata czasu spowodowana różnymi utrudnieniami łącznie wynosiła: W. Brytania - 7 - 8%; Włochy 7 - 8%; Republika Czeska - 17 %; Polska - 22%.

Wyniki pokazują, jak wielkie są straty finansowe dla przewoźników, a także dla klientów, w procesie przemieszczania z tytułu barier, jakie występują w przewozach. Oznacza to, że bardzo ważnym zadaniem dla polityki transportowej Polski, a także dla polityki transportowej każdego innego kraju, jest stworzenie właściwej infrastruktury transportowej. Taka infrastruktura jest niezbędnym elementem realizacji procesów przemieszczania towarów i osób przez operatorów logistycznych w Europie, a tym samym uzyskiwania przez nich odpowiednich efektów ekonomicznych.

Ponadto infrastruktura transportowa staje się bardzo ważnym elementem procesów integracyjnych w Europie, w tym również w odniesieniu do krajów nadbałtyckich. Wyraźnie należy zaznaczyć, iż do priorytetów polityki transportowej krajów Unii Europejskiej należy polityka w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej wszystkich gałęzi transportu. Ważnym elementem współpracy Polski z Unią Europejską w zakresie transportu jest zharmonizowanie polskiej infrastruktury transportowej z infrastrukturą europejską. Polska polityka transportowa kładzie również bardzo duży nacisk na rozwój infrastruktury transportowej w relacjach z krajami nadbałtyckimi. Dotyczy to takich aspektów jak:

- rozbudowa baz promowych i połączeń z krajami nadbałtyckimi,

- prace nad połączeniem drogowym tzw. Via Baltica,
- unowocześnianie przejść granicznych,
- prace nad liberalizacją wzajemnej wymiany transportowej.

Wszystkie tego typu działania mają za zadanie przyspieszyć procesy integracyjne tych krajów, a także wyeliminować straty, jakie powstają w bezpośredniej działalności operatorów logistycznych. Ponadto, dzięki temu powstaną zarówno warunki do tworzenia nowych centrów logistycznych (szczególnie dotyczy to Polski), jak również stworzone zostaną podstawy do współpracy między już istniejącymi centrami logistycznymi.

W przypadku zaniedbywania tych problemów może się okazać, że polski system transportowy, a w tym możliwość organizacji i realizacji procesów logistycznych w Polsce, pozostaną na peryferiach Europy, a problem efektywnego wykorzystywania polskiego transportu samochodowego w realizacji zadań europejskich systemów logistycznych pozostanie rozważaniem jedynie czysto teoretycznym. Są to istotne zagadnienia w kontekście uaktywnienia polskich portów morskich jako istotnych ogniw międzynarodowych łańcuchów dostaw. Te ogniwa będą martwe, jeżeli nie będzie możliwości sprawnego dowozu i odwozu towarów różnymi środkami transportowymi.

Już dzisiaj obserwuje się zjawisko, w którym zarówno operatorzy logistyczni z krajów Unii Europejskiej jak i polscy operatorzy coraz częściej wykorzystują połączenie transportowe północne i południowe, omijając zarówno terytorium Polski jak i polskie porty morskie.

Omawiając zagadnienie infrastruktury logistycznej w powiązaniu z centrami logistycznymi trzeba wskazać również na bardzo duże znaczenie infrastruktury telekomunikacyjnej, to znaczy na sieć telefoniczną stacjonarną, sieć komputerową, sieć telefonii komórkowej a także na możliwość korzystania z sieci połączeń satelitarnych. Ich dostępność, a także niezakłócone korzystanie z nich, jest podstawą funkcjonowania centrów logistycznych. O tym, że nie jest to jeszcze w chwili obecnej mocny element infrastruktury logistycznej w Polsce przekonuje się wiele przedsiębiorstw, stykając się w bieżącym funkcjonowaniu z trudnościami w natychmiastowym kontaktowaniu się ze swoimi klientami. Dla przykładu można podać sytuację z Gdańska, gdzie duże opady deszczu w stosunkowo krótkim okresie czasu sparaliżowały ostatnio funkcjonowanie nawet połączeń telefonii komórkowej.

Należy podkreślić, że jakość infrastruktury telekomunikacyjnej ma i będzie miała, coraz większe znaczenie przy tworzeniu i funkcjonowaniu centrów logistycznych. Jednym z ważniejszych elementów tworzenia, realizacji i kontroli procesów przemieszczania jest przepływ informacji, a to wymaga określonej jakościowo infrastruktury telekomunikacyjnej. We współczesnej rzeczywistości gospodarczej w wielu przypadkach o sukcesie finansowym przedsiębiorstw decyduje szybka możliwość uzyskania informacji lub szybka możliwość przekazania informacji. Informacja stała się w procesach logistycznych towarem o wysokiej rentowności. Stąd też w przypadku koncepcji tworzenia Centrów Logistycznych lub modernizacji już istniejących (np. porty morskie) należy w stopniu większym niż dotychczas wziąć pod uwagę dostępność i jakość infrastruktury telekomunikacyjnej.

Kolejnym elementem infrastruktury logistycznej, gwarantującym skuteczną i efektywną realizację procesów logistycznych w systemie logistycznym, a także decydującym o możliwości tworzenia nowych centrów logistycznych, jest sieć nowoczesnych magazynów.

O ile zagadnienie samych magazynów jako ogniw dystrybucji jest problemem niezbyt skomplikowanym i należy do operatorów logistycznych, szczególnie tych, którzy oferują klientom pełny pakiet usług logistycznych oraz do nadawców czy odbiorców, o tyle bardziej skomplikowany jest problem tworzenia centrów logistycznych w skali kraju. To zagadnienie powinno być w aktualnych warunkach gospodarczych jednym z ważniejszych elementów polityki

Od dłuższego czasu trwają dyskusje nad koncepcją lokalizacji centrów logistycznych w Polsce. Z uwagi na dużą kapitałochłonność ich tworzenia zagadnienie to nie będzie mogło być rozwiązane tylko przez poszczególne przedsiębiorstwa czy grupy przedsiębiorstw. Konieczne wydaje się zaangażowanie zarówno Państwa jak i terenowych organów administracji. Bez ich pomocy zarówno organizacyjnej jak i finansowej nie będzie możliwości tworzenia centrów.

Pozytywnym przykładem jest koncepcja tworzenia Wrocławskiego Centrum Logistycznego. W tym przypadku zagadnieniem tym zainteresowane są wszystkie jednostki organizacyjne tego terenu a więc: wojewoda, prezydent miasta, samorząd terytorialny, instytucje finansowe oraz wiele przedsiębiorstw produkcyjnych i spedycyjno - transportowych. Uznając to za organizacyjny model podwalin tworzenia nowoczesnych centrów logistycznych należy stwierdzić, że w przypadku Wrocławia koncepcja zakłada budowę od podstaw tego centrum. W założeniach przyjmuje się, że lokalizacja centrum zapewni dobre połączenia drogowe, kolejowe oraz możliwość współpracy z portem lotniczym znajdującym się w pobliżu. Wrocławskie Centrum Logistyczne będzie zlokalizowane:

- w niedużej odległości od licznych przejść granicznych z Unią Europejską i Czechami; w najbliższym sąsiedztwie znajduje się 30 przejść granicznych, co stanowi 25% wszystkich przejść granicznych w Polsce,
 - na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, a także na projektowanym skrzyżowaniu trzech autostrad: A 4 Zgorzelec- Wrocław - Katowice- Rzeszów-Medyka; A 8 Wrocław- Łódź; A 3 Szczecin- Zielona Góra - Legnica,
- w osi III-go korytarza paneuropejskiego łączącego Zachód ze Wschodem oraz w osi X-go planowanego korytarza paneuropejskiego łączącego kraje skandynawskie z południem Europy i Bałkanami,
- na szlaku trzech odcinków kolejowych objętych międzynarodową umową AGC,
- w strefie pasm aktywności gospodarczej o najwyższym znaczeniu dla rozwoju i integracji europejskiej.

Zadaniem projektowanego Centrum Logistycznego we Wrocławiu będzie świadczenie kompleksowych usług logistycznych o zasięgu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Zakłada się, że kompleksowa inwestycja, uwzględniająca infrastrukturę obszarową, magazynową i telekomunikacyjną, będzie realizowana w trzech etapach, przy czym w każdym etapie zostaną uruchomione inwestycje na powierzchni 50 hektarów. Planuje się, że:

- w pierwszym etapie powstaną magazyny zamknięte o pow. 100.000 m², magazyny otwarte o pow. 150.000 m², drogi dojazdowe i place manewrowe, a także terminal transportu kombinowanego,

- w drugim etapie będzie poszerzana kompleksowa infrastruktura obejmująca obszary i urzędy celne, kompleksowe bazy transportu samochodowego, przedsiębiorstwa spedycyjne, ubezpieczeniowe, doradcze, pawilony wystawowo - handlowe, oddziały banków, policji, centra telekomunikacyjne, itp.,
- w trzecim etapie zostaną dokończone pozostałe inwestycje, takie między innymi jak motele, restauracje i parkingi.

Przykład Wrocławskiego Centrum Logistycznego pokazuje, że w jego koncepcji uwzględniono nie tylko już istniejącą infrastrukturę logistyczną (drogi kołowe, linie kolejowe, dostępność lotniczą czy połączenia telekomunikacyjne), ale także planowaną infrastrukturę transportową. Oznacza to w praktyce przywiązywanie dużej uwagi do zależności między infrastrukturą logistyczną a możliwościami lokalizacji centrów logistycznych. Wydaje się, że stwierdzenie powyższe jest oczywiste, ale praktyka gospodarcza wskazuje, że nie zawsze prawda ta jest traktowana serio.

Omawiając zależność między infrastrukturą logistyczną a możliwościami lokalizacji centrów logistycznych należy wskazać na jeszcze jeden istotny element. Chodzi mianowicie o to, że poza koncepcjami lokalizacji nowych centrów logistycznych należy rozważyć możliwość adaptacji już istniejących i funkcjonujących punktów przeładunkowo - składowych, takich jak porty morskie czy np. Wolne Obszary Celne (Gliwice). W tych przypadkach można mówić o modernizacji już istniejącej infrastruktury logistycznej łącznie z jej rozbudową dopasowującą istniejący stan do wymogów nowoczesnego centrum logistycznego. Co prawda istnieją w tym zakresie różnorodne koncepcje i opracowania ale stopień ich realizacji jest znikomy, bowiem nie występuje tu syndrom Wrocławia.

Podsumowując należy podkreślić, że elementem absolutnie niezbędnym zarówno w opracowywaniu koncepcji jak i ich urzeczywistnieniu jest infrastruktura logistyczna obejmująca infrastrukturę transportową, telekomunikacyjną, magazynową i obszarową. Te elementy infrastruktury muszą występować jako całość. Nie można mówić o centrum logistycznym w przypadku, gdy występują tylko niektóre elementy infrastruktury, jak np. droga samochodowa i magazyn, czy też magazyn, dojazd i w miarę dobre połączenia telekomunikacyjne.

Mówiąc o infrastrukturze logistycznej należy zaznaczyć, że nie była, nie jest i nie będzie ona problemem jedynie przedsiębiorstw czy operatorów logistycznych. W tym przypadku niezbędna jest pomoc polityki transportowej Państwa zarówno w fazie koncepcji tworzenia nowego układu infrastrukturalnego (szczególnie dotyczy to infrastruktury transportowej) jak i w fazie realizacji, łącznie z procesem finansowania. Wydaje się, że dla realizacji centrów logistycznych w Polsce niezbędna jest realna koncepcja, przede wszystkim infrastruktury transportowej, ale także koncepcja połączenia jej z możliwościami budowy centrów logistycznych. Bez infrastruktury logistycznej nie będzie możliwości realizacji nowoczesnych ogniw w łańcuchach dostaw, jakimi są centra logistyczne.