

LOGISTYKA

niedoceniany filar rozwoju gospodarki

O współczesnych trendach
w europejskiej i polskiej logistyce
oraz e-biznesie
rozmawiamy z Dyrektorem
Instytutu Logistyki i Magazynowania,
dr. inż. Grzegorzem Szyszką.

Iwo Nowak: Rozwój logistyki w ostatnich 20 latach przyniósł widoczne efekty w postaci szybko poszerzającej się infrastruktury, transgranicznych połączeń transportowych i komunikacji elektronicznej. Chyba nie zawsze zdajemy sobie sprawę, że właśnie logistyka jest jednym z najważniejszych fundamentów nowoczesnej gospodarki?

Grzegorz Szyszka: Widząc wyrastające w błyskawicznym tempie magazyny i centra dystrybucyjne, tysiące pędzących ciężarówek i wciąż poszerzającą się ofertę handlowców, dla których granice państw, czy kontynentów już nie istnieją, musimy sobie uświadomić, że jesteśmy jednym z ogniw gospodarki globalnej. Gospodarki, do której drogę utorowała nam właśnie logistyka.

Współczesne trendy w gospodarce i logistyce w oczywisty sposób są powiązane z tendencjami mającymi wpływ na oblicze światowej gospodarki, zdominowanej przez postępujące procesy globalizacji. W efekcie powstały sieci informacyjno – komunikacyjne, będące – zdaniem ekspertów – najistotniejszym narzędziem technologicznym współczesnej gospodarki. Uważa się, że u podłoża tych przemian leży globalna sieć komputerowa, jaką jest Internet. Jego rozwój stał się podwaliną ekspansji e-gospodarki, rozumianej jako wirtualna arena, na której prowadzona jest działalność gospodarcza, zawierane transakcje, tworzone i wymieniane wartości, gdzie dojrzejają bezpośrednie kontakty pomiędzy jej uczestnikami. Przekroczono granice czasu i przestrzeni w komunikacji między producentami, dostawcami, dystrybutorami i konsumentami. Ale tak szerokie wykorzystywanie Internetu w e-biznesie wymusza zmianę sposobu funkcjonowania firm, ukierunkowanego na gospodarkę usieciowioną.

I.N.: Jeżeli gospodarka zmierza tak szybko do usieciowienia, to korzyści muszą być konkretne...

G.S.: Globalne sieci gospodarcze stworzyły dogodne warunki do pozyskania takich źródeł materiałów, siły roboczej oraz rozwoju orientacji na sprzedaż i zaspokojenie zdywersyfikowanych wymagań klientów. To wyznaczało megatrendy dla współczesnej dystrybucji, polegające na indywidualizacji oferowanych produktów i usług oraz skracania czasów realizacji potrzeb klientów. Rodzi to konieczność uwzględnienia także potrzeb rynków lokalnych, powoduje migrację z dystrybucji opartej na „produkcji na zapas” w stronę „produkcji na zamówienie”, z bezpośrednimi dostawami do odbiorcy. Oczywiście dostawy materiałów i elementów do produkcji

mogą w dalszym ciągu posiadać globalny charakter, jak również globalny wymiar pozostanie dominujący w stosunku do typowych produktów i usług. Dystrybutorzy naciskają na skracanie czasu dostaw, gdyż uczestnicy rynku oczekują dostarczenia im zindywidualizowanych produktów również szybko, jak zawarcie transakcji handlowej drogą elektroniczną. Skutek jest taki, że zwiększyła się liczba rozdrobnionych strumieni ładunków, powodująca konieczność powstawania

rozbudowanych łańcuchów dostaw, elastycznie dostosowujących się do zmian potrzeb rynkowych. Efekt – jest potrzeba integracji istniejących łańcuchów dostaw w sieci logistyczne, co stanowi najpoważniejszy trend i wyzwanie dla logistyki XXI wieku.

I.N.: Jak na tym tle wygląda logistyka w Europie?

G.S.: Zaczę od tego, że przystąpienie nowych krajów, w tym Polski, do Unii Europejskiej oznaczało poszerzenie jej terytorium o ponad milion kilometrów kwadratowych i 100 mln konsumentów. Przesunęło to punkt ciężkości rozmieszczenia konsumentów z dotychczasowego obszaru, lokalizowanego w okolicach Frankfurtu nad Menem, do rejonu w pobliżu Wrocławia i spowodowało wzrost zainteresowania międzynarodowych

korporacji Polską, jako dogodną lokalizacją dla budowy oraz rozwoju ośrodków produkcji i dystrybucji. Te nowe inwestycje wpisują się dobrze w europejską sieć logistyczną, której podstawowymi elementami są korytarze transportowe, gdzie rolę węzłów transportowych pełnią centra logistyczne, oferujące kompleksowe usługi przeładunkowe, sortowanie, magazynowanie, kompletację, kojarzenie różnych rodzajów transportu, itp. Centra te mogą przybierać różnorodny charakter, w zależności od obszaru oddziaływania: kontynentalny, regionalny lub lokalny.

I.N.: Gdzie zatem w Europie są takie centra?

G.S.: W europejskim systemie logistycznym, rolę kontynentalnego centrum logistycznego pełnią kraje Beneluksu z portem Rotterdam, zapewniające sprawną obsługę logistyczną prawie całego obszaru naszego kontynentu w przeciągu 2 – 3 dni. Natomiast na poziomie

regionalnym występuje kilka obszarów geograficznych, wyodrębnionych z punktu widzenia oddziaływania regionalnych centrów logistycznych, o promieniu zasięgu 300 - 500 km. Są to: Wyspy Brytyjskie, Europa Północna, Południowa, Zachodnia, Południowo – Wschodnia część Europy oraz Środkowo – Wschodnia Europa, do której należy również Polska. W Północnej Europie najlepszą lokalizację z punktu widzenia potrzeb centrów logistycznych wykazują: Litwa,



Dyrektor I LiM – dr inż. Grzegorz Szyszka

W Polsce jest odczuwalna potrzeba powstania polityki koordynacyjnej państwa w zakresie planowania i wspierania budowy klasycznych centrów logistycznych, powodujących wzrost efektywności procesów logistycznych i rozwój przewozów kombinowanych. Brak takiej polityki powoduje tworzenie własnej, rozproszonej infrastruktury magazynowej przez operatorów logistycznych, dystrybutorów i deweloperów. Utracono już szansę na stworzenie w Polsce, na wzór krajów UE, powiązanej z Europą sieci klasycznych centrów logistycznych, wpływających na obniżkę kosztów logistycznych oraz szersze zastosowanie przewozów kombinowanych. Brak klasycznych centrów logistycznych wpływa też na słabe wykorzystywanie przez Polskę korzystnego położenia tranzytowego.

Łotwa i Finlandia, uwzględniając możliwości oddziaływania na obszar Rosji. Francja stwarza najlepsze warunki na lokalizację centrów logistycznych ukierunkowanych na południową Europę, ze wskazaniem Lyonu jako centrum logistycznego dla Francji, Hiszpanii, Portugalii i Włoch. Bułgaria oceniana jest jako potencjalnie dogodna lokalizacja dla centrów logistycznych obsługujących Południowo – Wschodnią Europę. Logistyka krajów Zachodniej Europy tradycyjnie opierała się na portach morskich w Holandii i Niemczech. Przyłączenie „naszej” części Europy do UE, lokalizowanie tam ośrodków produkcji oraz brak dostatecznie rozbudowanej infrastruktury dystrybucyjnej spowodowało konieczność tworzenia tam wielu centrów logistycznych. Polska, Węgry i Czechy są na czele rankingu krajów dysponujących najlepszymi warunkami do lokalizacji takich centrów pod względem infrastruktury transportowej, wysokości zarobków i świadczeń socjalnych, bliskości portów morskich, lotniczych i stacji kolejowych oraz przyjazności środowiska biznesowego.

I.N.: A skoro mowa o naszym kraju, jak oceniliby Pan sytuację w zakresie rozwoju logistyki w Polsce?

G.S.: Utrzymująca się tendencja do przenoszenia ośrodków produkcji z Europy Zachodniej do Środkowo – Wschodniej, w tym w znacznej mierze do Polski, tworzy duży, dwukierunkowy przepływ towarów w ramach poszerzonej UE na linii Wschód – Zachód. Najsilniej obciążone ruchem są kierunki z Polski na Zachód, przez Niemcy (ponad 60% wszystkich przewozów zagranicznych do/z Polski). Ale te duże potoki korytarzowe w ruchu transgranicznym są znacznie mniejsze od potoków wewnątrz krajowych, występujących między głównymi ośrodkami gospodarczymi. Tak czy inaczej, wzrastający ruch towarowy jest silnym uwarunkowaniem lokalizacji u nas wszelkiego typu tak zwanych „centrów logistycznych”. Nie spełniają one wprawdzie kryteriów wynikających z integracyjnych i konsolidacyjnych funkcji klasycznych centrów logistycznych, nastawionych również na obsługę całego regionu Europy Środkowo – Wschodniej, ale ich rozwojowi sprzyja wielkość rynku wewnętrznego, stosunkowo niskie koszty produkcji i ceny nieruchomości, dostępność wykształconej siły roboczej, a także rozbudowana sieć kolejowa, choć w złym stanie technicznym. Niekorzystnymi czynnikami są za to: zły stan dróg, nie pozwalający na zwiększenie przewozów samochodami, niedorozwój infrastruktury logistycznej, brak stabilnego prawa podatkowego, korupcja, wysoki deficyt sektora finansów publicznych i niewydolne sądownictwo. To wszystko wpływa raczej na dynamiczny rozwój centrów dystrybucji, których powstawanie przebiega według następujących scenariuszy:

- tworzenie regionalnych centrów dystrybucji towarów dla krajów z Europy Środkowo – Wschodniej, dla zapewnienia ciągłości dostaw na tym rynku, przy oszczędnościach na kosztach transportu
- lokowanie krajowych centrów dystrybucji, włączonych w zintegrowaną sieć dystrybucji, tworzoną w Europie Środkowo – Wschodniej. Przemawia za tym między innymi dążenie do zaspokajania specyficznych wymagań konsumentów, charakterystycznych dla poszczególnych krajów wschodnioeuropejskich
- tworzenie europejskich centrów dystrybucji, zlokalizowanych blisko dużych centrów produkcji towarów
- rozbudowa sieci lokalnych centrów dystrybucji nastawio-

nych na obsługę wyodrębnionych logistycznie obszarów geograficznych Polski.

To stworzyło w Polsce ogromną potrzebę rozbudowy infrastruktury logistycznej liniowej (drogi) i punktowej (magazyny, przejścia graniczne, itp.), powodując wybudowanie przez inwestorów prywatnych nowych obiektów magazynowych o powierzchni przekraczającej 4 mln m². W kolejnych trzech latach planowana jest budowa dalszych obiektów o łącznej powierzchni dochodzącej do 2 mln m². Są one zlokalizowane praktycznie w pięciu województwach centralnych i południowych, często w przypadkowych miejscach, czasami skoncentrowane na wyodrębnionych obszarach, nazywanych centrami dystrybucji, parkami logistycznymi lub przeważnie, niesłusznie, centrami logistycznymi.

I.N.: Czy nasze państwo jest zainteresowane rozwojem logistyki w Polsce?

G.S.: W Polsce jest odczuwalna potrzeba powstania polityki koordynacyjnej państwa w zakresie planowania i wspierania budowy klasycznych centrów logistycznych, powodujących wzrost efektywności procesów logistycznych i rozwój przewozów kombinowanych. Brak takiej polityki powoduje tworzenie własnej, rozproszonej infrastruktury magazynowej przez operatorów logistycznych, dystrybutorów i deweloperów. Utracono już szansę na stworzenie w Polsce, na wzór krajów UE, powiązanej z Europą sieci klasycznych centrów logistycznych, wpływających na obniżkę kosztów logistycznych oraz szersze zastosowanie przewozów kombinowanych. Brak klasycznych centrów logistycznych wpływa też na słabe wykorzystywanie przez Polskę korzystnego położenia tranzytowego. Przebiegające przez nasz kraj europejskie korytarze transportowe okazują się niekonkurencyjne z punktu widzenia oferowanych usług logistycznych oraz braku rozwiązań intermodalnych, w stosunku do propozycji Czech i Słowacji.

I.N.: Czyli wszystkie szanse są już zaprzepaszczone?

G.S.: Istnieje jeszcze możliwość ewolucyjnego tworzenia rozproszonych, lokalnych centrów logistycznych, usprawniających logistykę w głównych ośrodkach polskiej gospodarki, integrowanych na platformie elektronicznej, ale to wymaga aktywnego zaangażowania zarówno administracji centralnej, jak i lokalnej. Doświadczenie krajów UE dowodzi, że budowa klasycznych centrów logistycznych nie może być zrealizowana jedynie siłami inwestorów prywatnych, nastawionych na osiągnięcie szybkich zysków, ale musi być wspomagana przez inwestorów publicznych, oczekujących korzyści płynących z rozwoju regionu, czy ochrony środowiska.

I.N.: I można przecież wykorzystać ogromny potencjał wiedzy oraz doświadczenia, jakie w tym zakresie zgromadził Instytut Logistyki i Magazynowania, który w tym roku obchodzi swoje 40-lecie...

G.S.: Instytutowi „stuknęła” czterdziestka, co z jednej strony zmusza do refleksji i pewnych podsumowań, ale jednocześnie dopinguje do dalszych, jeszcze intensywniejszych działań na rzecz rozwoju logistyki, elektronicznej gospodarki, i to nie tylko w skali krajowej, ale międzynarodowej. Po wiem więcej: jako członkowie Unii Europejskiej i gospodarki światowej musimy myśleć kategoriami globalnymi, bo inaczej po prostu się nie da.

I.N.: Dziękuję za rozmowę.

fot. A. Olejniczak