

MACIEJ MATCZAK

Akademia Morska w Gdyni

**MOŻLIWOŚCI FINANSOWANIA ROZWOJU
CENTRÓW LOGISTYCZNYCH
W POLSKICH PORTACH MORSKICH
Z WYKORZYSTANIEM EUROPEJSKICH ŚRODKÓW
POMOCOWYCH**

Abstract: Possibilities of Financial Assistance of the European Funds in the Logistics Centres Development in Polish Sea Ports. The system of logistics centre is an important element of the Polish national logistics platform. Furthermore, it is a condition of cohesion between the European and Polish transport systems. According to the national plan, the logistics centres should be also created in sea ports which are a natural places of the logistics service location. The port authorities in Poland have prepared suitable investment projects. They are: Pomeranian Logistics Centre in Gdansk, Logistics Centre in West Port in Gdynia and West-Pomeranian Logistics Centre in Szczecin. The main problem in the centre development process is financing. Fortunately, from year 2004 the transport investments in Poland could have been supported by the European Union funds. So far only the Ports of Szczecin and Świnoujście Authority has taken advantage of the European fund (ERDF) with reference to the logistics centre construction. The next European budget period 2007-2013 will create another possibilities of the financing the logistics centres development. The sum of 96.7 m euro has been foreseen in the Polish Operational Program – Infrastructure and Environment for the future *Development of intermodal transport*. It is a chance for the sea ports and for the Polish transport and logistics system entirely.

Wstęp

Polska chcąc funkcjonować w Unii Europejskiej na zasadach partnerskich powinna dążyć do integracji jej systemu wymiany towarowej z unijną. Jednym z ważnych zagadnień jest więc włączenie kraju do platformy eurologistycznej. Wśród wymagań szczegółowych takiego procesu wymienia się następujące zadania: budowa infrastruktury logistycznej w przedsiębiorstwach; budowa systemu autostrad; dostosowanie się do wymogów eurologistyki, w tym ekologii; zbudowanie

wanie sieci informatycznej stanowiącej bazę systemu logistycznego w skali makro oraz stworzenie systemu logistycznych centrów dystrybucji¹. Ponieważ adaptacja elementów „miękkich” dotyczących głównie absorpcji logistycznego *know-how* w przedsiębiorstwach w Polsce przebiega w sposób dynamiczny, największym problemem rozwojowym pozostają elementy infrastrukturalne, zwłaszcza odnoszące się do autostrad i centrów logistycznych². O ile w odniesieniu do budowy autostrad można mówić o „pewnych” postępach, o tyle w drugim przypadku trudno znaleźć przykłady realizacji koncepcji krajowego systemu centrów logistycznych. Nie oznacza to oczywiście, że istnieje zastój na rynku usług logistycznych lub też nie są budowane nowe powierzchnie magazynowe w kraju³. Przyczyną tego zjawiska jest bowiem różnica, jaka występuje między centrum logistycznym, nazywanym publicznym a centrum dystrybucyjnym. Określenia te często używane są zamiennie lub jednocześnie (centra dystrybucyjno-logistyczne), co jest błędem i prowadzi do niejasności. W teorii *centrum dystrybucyjne* określane jest bowiem jako miejsce realizujące dystrybucję wyrobów jednej lub kilku fabryk, podległe tej lub tym fabrykom. Funkcjonowanie takiego centrum może być oparte na najnowocześniejszych systemach logistycznych. *Centrum logistyczne* to natomiast podmiot gospodarczy świadczący usługi logistyczne dla firm trzecich. Dlatego też centrum logistyczne może składać się z kilku centrów dystrybucyjnych⁴. Bardzo ważne jest także to, że centra dystrybucyjne, w odróżnieniu od logistycznych, mogą być oparte tylko na jednej gałęzi transportu (transport samochodowy). Można więc powiedzieć, że w Polsce są budowane centra dystrybucyjne, a nie logistyczne.

1. Specyfika tworzenia centrów logistycznych w portach morskich

Koncepcja tworzenia centrów logistycznych doskonale wpisuje się zarówno w funkcje, jak i model zarządzania polskich portów morskich. Aby wskazać płaszczyzny podobieństwa zostaną przytoczone definicje centrów logistycznych. Są one określane jako *nowoczesne obiekty techniczne o charakterze międzygałęziowych węzłów transportowych, służące integracji poszczególnych faz procesu przepływu masy ładunkowej różnymi kanałami rynkowymi i różnymi środkami transportu*⁵. Może być ono także utożsamiane z *obszarem, na*

¹ Abt (1998), s. 5.

² Rozwój infrastruktury telekomunikacyjnej oparty na zasadach komercyjnych przebiega w Polsce w harmonijny sposób.

³ W Polsce w 2005 r. było ok. 17,7 mln m² powierzchni magazynowych. Dodatkowo w tym samym roku przybyło ok. 530 tys. m² nowych powierzchni. R. Górecki: *Silna konkurencja*; R. Górecki: *Rynek w rozkwicie*. (2005).

⁴ Fijałkowski (1998).

⁵ Burniewicz (1993), s. 45.

którym operatorzy logistyczni oferują klientom cały pakiet usług logistycznych (magazynowanie, sortowanie, przeładunki, przewóz, odprawy celne, ubezpieczenie, itp.). Inna definicja określa centrum logistyczne, jako obiekt przestrzenie funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, w którym realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy i odbiorcy podmioty gospodarcze⁶.

Śledząc podstawowe charakterystyki centrum logistycznego okazuje się, że porty morskie są miejscem, gdzie obiekt taki mógłby powstać w dość łatwy sposób. Po pierwsze, porty morskie z założenia są obiektami gdzie występuje styk co najmniej dwóch gałęzi transportu (w gdańskim porcie jest to aż pięć gałęzi transportowych). Istnieje więc odpowiednio rozwinięta infrastruktura oraz infrastruktura służąca obsłudze różnego typu środków transportu. Cennym elementem będą zwłaszcza rejonu portu przygotowane do obsługi ładunków w technologii zjednostkowanej, morskie terminale kontenerowe lub terminale promowe.

Drugim aspektem wpisującym się w koncepcje tworzenia centrów logistycznych jest działanie podmiotu administrującego jego obszarem. W tym przypadku taką rolę może przejmować zarząd portu. Występują bowiem duże analogie związane z zakresem jego działań, które ustawowo zostały określone na:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą¹ portową;
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania⁷.

Zakładając, że centrum to jeden z rejonów poru morskiego, większość wymienionych zadań wpisuje się idealnie w koncepcje publicznego centrum logistycznego. Zarząd portu byłby więc odpowiedzialny za przygotowanie odpowiednich terenów, wraz z niezbędną infrastrukturą transportową i techniczną, na których mogłyby funkcjonować niezależne od niego firmy z branży TSL⁸. Przedsiębiorstwa operacyjne mogłyby zawierać z zarządem portu długookresowe umowy dzierżawne, z których opłaty stanowiłyby przychód dla portu. Zgodnie z *Ustawą*, wpływy te muszą być przeznaczane na bieżącą działalność portu, a co za tym idzie i centrum. Dodatkowym, bardzo ważnym aspektem, byłoby

⁶ Fechner (2004), s. 14.

⁷ *Ustawa o portach...* (1996).

⁸ Transport Spedycja Logistyka.

uatrakcyjnienie oferty usługowej portu, co podniosłoby jego konkurencyjność oraz powodowało wzmożony ruch statków w porcie. Ten efekt byłby natomiast związany ze wzrostem wielkości wpływów z opłat portowych.

Ostatnim z elementów przemawiających za lokalizacją centrów logistycznych w portach morskich jest ich międzynarodowa działalność, która jednocześnie wskazuje na charakter tworzonego tam centrum logistycznego. Według szacunków, międzynarodowe centra logistyczne powinny zajmować teren o powierzchni 100-150 ha oraz obsługiwać obszar o promieniu 500-800 km⁹. Aby możliwe było wytworzenie strumienia ładunkowego zapewniającego funkcjonowanie takiemu centrum, są konieczne rozwinięte usługi w zakresie obsługi towarów zjednostkowanych. Dlatego też warunkiem realizacji koncepcji centrum logistycznego w portach morskich będzie funkcjonowanie tam terminalu kontenerowego lub promowego Ro-Ro. Usługi logistyczne opierają się bowiem na ładunkach drobnicowych obsługiwanych nowoczesnymi technologiami transportowymi i przeładunkowymi.

Ze względu na przedstawione aspekty, inicjacja centrów logistycznych w portach morskich może być realizowana zgodnie z modelem ewolucyjnym lub zarodkowym¹⁰. Elementem różnicującym będzie odrębność terenowa centrum. Jeżeli zastąpi powolny rozwój potencjału logistycznego w ramach funkcjonujących rejonów portowych, mówić można o ewolucji. Natomiast w przypadku wyznaczenia nowego obszaru rozwojowego pod centrum, gdzie dzięki ułatwieniom infrastrukturalnym operatorzy logistyczni będą mogli prowadzić swoją działalność, zostanie realizowany model zarodkowy. Centrum takie będzie dodatkowo skomunikowane z morskim terminalem kontenerowym, który będzie „kołem zamachowym” dla jego działalności.

3. Porty morskie w koncepcji budowy systemu centrów logistycznych w Polsce

Koncepcja budowy systemu centrów logistycznych istnieje w Polsce od blisko dekady. Eksperci¹¹ zgodnie typowali na miejsca tworzenia takich centrów skrzyżowania ważnych szlaków komunikacyjnych (korytarzy transportowych), przy których istnieją duże rynki stanowiące miejsca zbytu dla obsługiwanych w centrum ładunków, ale też rezerwuar siły roboczej. Szczegółowa analiza rozmieszczenia centrów na terenie kraju została zrealizowana w 1999 r. w ramach projektu *Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce*¹². Wskazano

⁹ Abt (1996), s. 5.

¹⁰ Fechner (2004), s. 136.

¹¹ Porównaj: Burniewicz (1996); Abt (1996).

¹² Zamawiany Projekt Badawczy nr PZB-023-13, *Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce*. Instytut Morski, Gdańsk 1999 r.

tam na potrzebę budowy 6 międzynarodowych centrów logistycznych, w następujących lokalizacjach:

- Region centralny z aglomeracją warszawską;
- Wielkopolska z Poznaniem;
- Śląsk;
- Województwo zachodniopomorskie ze Szczecinem;
- Trójmiasto z centrum w Gdańsku;
- Region wschodni¹³.

Jak widać dwie spośród wymienionych lokalizacji znajdują się w regionach nadmorskich (Gdańsk i Szczecin), co powinno być bezpośrednio związane z tworzeniem centrów na terenach portowych (lub przyportowych). Nie oznacza to oczywiście, że inne krajowe porty morskie znajdują się na gorszej pozycji. Zarówno jednak lokalizacje lądowe, jak i portowe nie doczekały się do dzisiaj realizacji.

4. Budowa centrów logistycznych w planach rozwoju polskich portów morskich

Mimo braku widocznych rezultatów realizacji budowy systemu centrów logistycznych w Polsce można wskazać na przykłady wcielania tej koncepcji w życie w portach morskich. Projekty te pod względem wielkości, zakresu funkcjonalnego, modelu inicjacji, formy organizacji lub istniejącej w nich własności prezentują odmienne rozwiązania. Różnorodność ta pozwoli jednak wskazać w przyszłości najbardziej efektywne sposoby rozwoju tego typu obiektów na terenach portowych¹⁴.

Pierwszą z prezentowanych inwestycji jest **Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL)** planowane w Gdańsku¹⁵. Inwestycja ma być komplementarną do terminalu kontenerowego, który jest obecnie budowany w Porcie Północnym¹⁶. 6 stycznia 2005 r. zostało podpisane trójstronne porozumienie o współpracy dotyczące projektu i budowy Centrum. List intencyjny został podpisany przez prezydenta Miasta Gdańska, prezesa *Deepwater Container Terminal Gdańsk SA* oraz prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA.

¹³ Fechner (2002), s. 193; za Mundur (2000), s. 277-278.

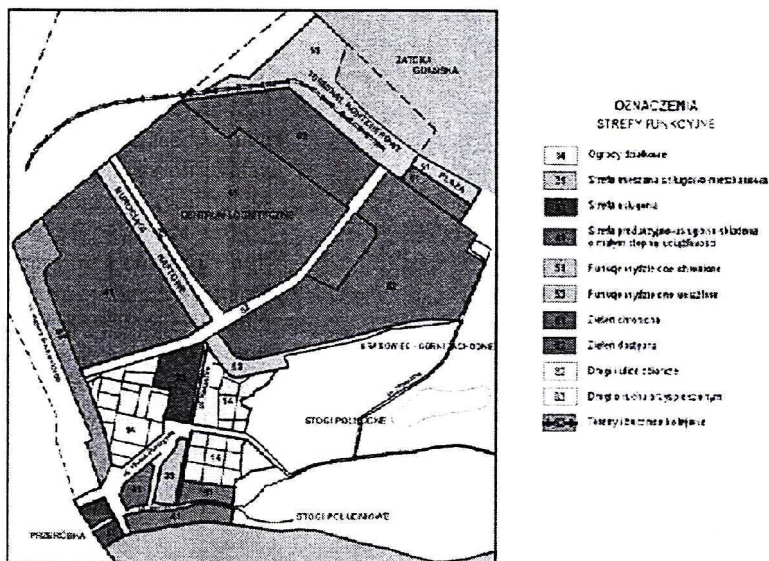
¹⁴ Zachowując określone warunki zewnętrzne.

¹⁵ Matczak (2002).

¹⁶ Budowa terminala została rozpoczęta 25 października 2005 r. (I etap). Inwestorem jest brytyjskie konsorcjum *Deepwater Container Terminal Gdańsk SA (DCT)*. Koszt I etapu inwestycji jest oceniany na o. 190 mln euro. Terminal w Gdańsku będzie finansowany przez *Macquarie Bank* oraz *DVB Bank AG* (Niemcy). Obejmuje budowę dwóch stanowisk o łącznej rocznej zdolności przeładunkowej 500 tys. TEU. Internet: <http://www.portgdansk.pl/index.php?id=211&lg=pl> z 20.12.2005 r.

Projekt ma obejmować teren o powierzchni 140 ha znajdujący się w granicach administracyjnych portu w Gdańsku (właścicielem terenu pozostaje Gmina Gdańsk), który zgodnie z założeniami ZMP Gdańsk SA oraz *Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego* i *Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego* jest przeznaczony pod przyszłe Pomorskie Centrum Logistyczne¹⁷. Obecnie trudno jest wskazać, jaki kształt organizacyjny zostanie przyjęty dla PCL. Przy budowie Centrum spodziewać się można współpracy i współudziału w kosztach krajowej strony publicznej (zarząd portu, władze miasta) oraz prywatnego inwestora zagranicznego (DCT Gdańsk SA). Analizując zarówno wielkość planowanego centrum, jak i ścisły związek z budowanym terminalem kontenerowym można wskazać na jego międzynarodowy charakter.

Kolejny projekt dotyczący budowy centrum logistycznego powstał w porcie w Gdyni. Obszar dotychczas niezagospodarowanych terenów rozwojowych o powierzchni 30 ha portu gdyńskiego znajdujący się w zachodniej części portu w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego¹⁸ zgodnie ze strategicznymi



Ryc. 1. Plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Port Północny II

Źródło: Matczak (2002).

¹⁷ Rozmarynowski, Szwankowska (2004).

¹⁸ Terminal osiągnął w 2005 r. obroty 395 757 TEU (BCT Ltd. z 10.01.2006).

planami ma być przeznaczony pod przyszłe **Centrum Logistyczne w Gdyni**. Realizacja inwestycji została przewidziana na lata 2004- 2011. Projekt będzie obejmować elementy infra- i suprastrukturalne. Inwestycje w infrastrukturę mają dotyczyć m.in.: 2 km dróg kołowych, linii kolejowych o długości 3 km (1,5 km linii manewrowych, 1,5 km bocznic kolejowych), sieci infrastruktury energetycznej, wodno-kanalizacyjnej i teletechnicznej. Infrastruktura ma być finansowana ze środków własnych ZMP Gdynia SA i ERDF (w wysokości ok. 50%) w latach 2007-2013. W zakresie inwestycji suprastrukturalnych finansowanych przez ZMP Gdynia SA rozważa się budowę magazynu o powierzchni ok. 10-20 tys. m², budynku biurowego 3 tys. m² (docelowo 6 tys. m²) oraz inwestycje w suprastrukturę ochrony. Funkcje administracyjne w centrum będzie sprawować zarząd portu, który obszar ten postrzega jako rozwinięcie swojego potencjału magazynowo-usługowego. Dlatego też, najprawdopodobniej centrum nie będzie odrębnym organizacyjnie podmiotem.

Najbardziej zaawansowanym projektem centrum logistycznego w krajowych portach morskich jest **Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie**. Inwestycja, której realizację rozpoczęto 22 września 2005 r., jest zlokalizowana na półwyspie Ostrów Grabowski, który jest obecnie obszarem najintensywniejszych prac inwestycyjnych w porcie¹⁹. Zakończenie projektu



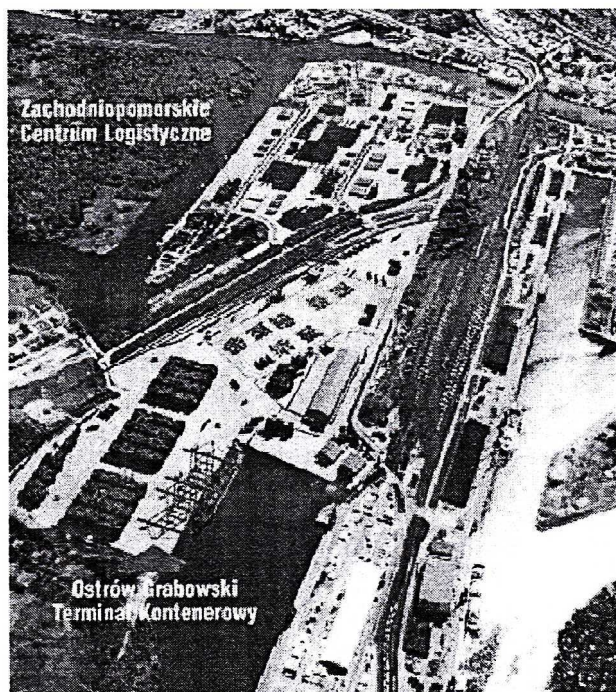
Ryc. 2. Centrum Logistyczne w Porcie Zachodnim

Źródło: Internet: http://www.port.gdynia.pl/news_show.php?s=0511920.news z 27.12.2005 r.

¹⁹ Umowa na wykonanie prac została podpisana 12 września 2005 r. Wykonawcami centrum została szczecińska firma Calbud i gorzowska Interbud-West. Internet: http://www.port.szczecin.pl/centrum/pisali/2005_09/powstanie_zachodniopomorskie.htm z 2.02.2006 r.

zaplanowano na 2007 r. Jego budżet to 35,136 mln PLN, z czego 21,6 mln PLN będzie pochodzić z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W ramach inwestycji przewiduje się realizację następujących elementów:

- przygotowanie terenu o powierzchni 25,5 ha, w tym uzdatnienie terenu o powierzchni 14,5 ha;
- budowę parkingu dla 40 samochodów ciężarowych wraz z niezbędną infrastrukturą;
- budowę dróg dojazdowych o łącznej długości 1850 m;
- doprowadzenie torów kolejowych o łącznej długości 1300 m;
- budowę zasilania energetycznego, sieci wodno-kanalizacyjnej oraz infrastruktury systemu informatycznego²⁰.



Ryc. 3. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne
i Ostrów Grabowski Terminal Kontenerowy

Źródło: http://www.port.szczecin.pl/aktualnosci/09_2005/zcl/pages/ninwestycje05.htm z 20.12.2005.

²⁰ Internet: <http://www.spot.gov.pl/1,19,1,3,132.html> z 12.02.2006 r.

Projekt stwarza możliwości pełnienia przez port funkcji nowoczesnego centrum logistycznego przez udostępnienie operatorom logistycznym w pełni uzbrojonych, dużych powierzchni terenu pod budowę magazynów i placów składowych. W bezpośrednim sąsiedztwie centrum istnieje rozwinięta infrastruktura kolejowa, która w przyszłości może zostać przekształcona w kolejowy terminal intermodalny. Inwestycją uzupełniającą dla Centrum jest budowa morskiego terminala kontenerowego o planowanej zdolności przeładunkowej 80 000 TEU rocznie. Infrastruktura dla terminalu zostanie zbudowana również w ramach projektu współfinansowanego z ERDF: *Budowa Infrastruktury Portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie*. Z funduszu będzie pochodzić ok. 53,397 mln PLN, całkowity budżet projektu to 86,859 mln PLN.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w szczecińskim porcie ze względu na swoją wielkość, nie będzie odpowiadać przyjętym wzorcom dla tego typu obiektów o charakterze międzynarodowym. Będzie jednak doskonale uzupełniać ofertę usługową portu podnosząc jednocześnie jego konkurencyjność na bałtyckim rynku transportowym. Rolę zarządcy centrum przejmie, zgodnie z wcześniejszymi sugestiami, zarząd portu. Czy taki sposób realizacji projektu centrum logistycznego jest skuteczny okaże się już niebawem, kiedy część infrastrukturalna zostanie zrealizowana, a wystąpi potrzeba znalezienia kontrahentów (operatorów logistycznych), którzy osiedlając się w Centrum spowodują jego ożywienie.

5. Możliwości i perspektywy finansowania centrów logistycznych w portach morskich z funduszy pomocowych Unii Europejskiej

Realizacja centrum logistycznego jest przedsięwzięciem trudnym, skomplikowanym, czasochłonnym, a co najważniejsze kosztownym. W perspektywie dużych zaniezań dotyczących krajowej infrastruktury transportowej (głównie elementów liniowych) możliwość finansowania projektów centrów, bezpośrednio z budżetu państwa, wydaje się mało prawdopodobna. Trudne byłoby także zaangażowanie kapitału prywatnego w ich budowę, gdzie dużą część kosztów pochłania infrastruktura transportowa²¹. Ponadto, wciąż trudnym do realizacji w Polsce jest model łączący dwa powyższe źródła (np. partnerstwo publiczno-

²¹ Cechy ekonomiczne infrastruktury transportowej, wynikające z jej technicznej charakterystyki, ograniczają udział kapitału prywatnego w jej finansowaniu. Cechami tymi są: wysoka majątkochłonność i kapitałochłonność, wysoki udział kosztów stałych, koszty skokowe, niepodzielność ekonomiczna oraz korzyści dużej skali. Wojewódzka-Król (1999), s. 19.

prywatne). Dlatego należy szukać innych źródeł finansowania, które mogłyby takie inwestycje wspomóc.

Szansą na realizację centrów logistycznych w kraju stają się pomocowe fundusze europejskie. Polska jeszcze przed przystąpieniem do UE korzystała ze środków funduszy ISPA i Phare, a od 2004 r. uzyskała możliwość finansowania inwestycji z dwóch kolejnych funduszy, mianowicie ERDF²² i FC²³. Wykorzystanie tego typu funduszy reguluje obecnie Sektorowy Program Operacyjny – Transport na lata 2004–2006²⁴, będący elementem Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004–2006. W Programie, obok innych potrzeb dotyczących infrastruktury transportowej kraju, wskazano na konieczność budowy systemu centrów logistycznych²⁵. W Działaniu 1.3. *Rozwój systemów intermodalnych*, zdefiniowano poddziałanie 1.3.1. *Centra logistyczne*, w którym przewidziano realizację projektów inwestycyjnych o koszcie całkowitym wynoszącym 17,3 mln euro (wkład ERDF 13 mln euro)²⁶. Niestety w ramach niniejszego Działania nie zgłoszono dotychczas żadnego projektu, w tym dotyczącego budowy centrów logistycznych²⁷. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest najprawdopodobniej brak odpowiednio przygotowanych projektów inwestycyjnych, czego wymaga procedura aplikacyjna do ERDF, brak możliwości pokrycia wkładu własnego przez beneficjenta końcowego zgłaszającego projekt do realizacji lub też prozaiczny brak zainteresowania tego typu inwestycjami, co można tłumaczyć innymi, pilnymi potrzebami inwestycyjnymi w transporcie (liniowa infrastruktura podstawowa).

W przeciwieństwie do tego, stopień wykorzystania środków finansowych przewidzianych na realizację projektów w ramach Działania 1.2. *Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich* osiągnął poziom 98%²⁸. Oprócz projektów związanych bezpośrednio z rozwojem infrastruktury portowej i infrastruktury dostępu do portów został zgłoszony projekt *Budowa Infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie w Szczecinie*, którego najważniejsze parametry zostały już przedstawione. Widać więc, że największą aktywnością w wykorzystaniu tego rodzaju funduszy na realizację centrów

²² ERDF – *European Regional Development Fund* (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)

²³ CF – *Cohesion Fund* (Fundusz Spójności)

²⁴ Internet: <http://www.spot.gov.pl/> z 13.02.2006.

²⁵ „Przewiduje się wybudowanie centrów logistycznych w regionach: warszawskim, poznańskim, gdańskim, szczecińskim, katowickim i rzeszowskim. Są to lokalizacje pierwszoplanowe. Dla pełnej i optymalnej obsługi logistycznej kraju konieczne jest rozszerzenie lokalizacji o regiony: wrocławski i olsztyński”. *Sektorowy Program Operacyjny...* (2003), s. 20.

²⁶ *Uzupełnienie Sektorowego Programu...* (2004).

²⁷ Stan na 15.04.2005 r. *Wstępny Program Operacyjny...* (2005), s. 51.

²⁸ *Op. cit.*

wykazał się zarząd portu, w tym przypadku w Szczecinie i Świnoujściu. Wciąż jednak istnieje możliwość złożenia projektów inwestycyjnych w ramach Działania 1.3. dla dofinansowania z ERDF na lata 2004-2006.

Kolejne środki z funduszy europejskich, m.in. na budowę centrów logistycznych będą dostępne w następnym okresie budżetowym UE.

Jeszcze na początku 2006 r. we Wstępnym Programie Operacyjnym – Konkurencyjność Transportu na lata 2007-2013 w ramach Priorytetu III *Zwiększenie konkurencyjności innych gałęzi transportu* przewidywano Działanie 3.4. *Rozwój transportu intermodalnego*, gdzie zostały zdefiniowane następujące poddziałania:

- 3.4.1. *Budowa i modernizacja terminali kontenerowych i centrów logistycznych na liniach kolejowych;*
- 3.4.2. *Budowa i modernizacja terminali kontenerowych i centrów logistycznych w portach morskich;*
- 3.4.3. *Współfinansowanie zakupu i leasingu specjalistycznego taboru.*

Jak widać dokument, który stanowił element Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013, wskazywał dokładnie na możliwość finansowania rozwoju centrów logistycznych również w portach morskich. Co istotniejsze, budowa infrastruktury portowej i dostępu do nich, mogła być także finansowana z Działania 3.1. *Poprawa konkurencyjności portów i żeglugi morskiej*. Wykorzystanie środków pieniężnych z tego Działania dla realizacji zapleczych połączeń transportowych do portów (drogi, torowiska), było również istotnym elementem w rozwoju i funkcjonowaniu centrów logistycznych na terenach portowych. Całkowity koszt projektów inwestycyjnych współfinansowanych w ramach PO – Konkurencyjność Transportu dla Działania 3.4. został oszacowany na 300 mln euro. Wsparcie dla tego typu projektów z funduszy UE miało wynieść w przybliżeniu 50% (150 mln euro). Budżet przewidziany na Działanie 3.1., wynosił zaś 1069 mln euro, z dofinansowaniem rządu 70% (708 mln euro). Porównując powyższe kwoty do potrzeb finansowych związanych z budową centrów logistycznych²⁹, można było wskazać na duże, potencjalne możliwości realizacji tego typu projektów.

Przedstawiony wyżej program operacyjny został niestety odrzucony, a Ministerstwo Rozwoju Regionalnego pracuje obecnie nad nowym dokumentem – Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Na jego realizację zostanie przeznaczonych 26 104,7 mln euro. Ze środków Unii Europejskiej będzie pochodziło 21 275,2 mln euro (w tym ze środków Funduszu Spójności

²⁹ Jako przykład można przedstawić koszty uzbrojenia terenu w następujących centrach logistycznych realizowanych w Niemczech: GVZ Wystermark (obszar 265 ha) – 80 mln euro; GVZ Grossbeeren (obszar 232 ha) – 85 mln euro lub GVZ Thuringen, Erfurt (obszar 180 ha) – 87 mln euro. Lipińska-Słota, Słota (1997), s. 8.

18 927,6 mln euro oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego 2 347,6 mln euro), a z publicznych środków krajowych kwota 3 754,5 mln euro³⁰. W Programie, gdzie obok infrastruktury transportu uwzględniono zagadnienia związane z ochroną środowiska, energetyką, dziedzictwem kulturowym oraz ochroną zdrowia, jedyną wzmiankę dotyczącą centrów logistycznych można znaleźć w Priorytecie VII *Transport przyjazny środowisku*, gdzie określono działanie 7.4. *Rozwój transportu intermodalnego*. Na realizację tego Działania przewiduje się wydatki rzędu 96,7 mln euro. Projekty mogą zaś dotyczyć takich elementów, jak:

- budowa i rozbudowa infrastruktury wchodzącej w skład kolejowych lub morskich terminali transportu intermodalnego;
- budowa i rozbudowa infrastruktury wchodzącej w skład centrum logistycznego, zlokalizowanego w porcie morskim lub na linii kolejowej;
- zakup wyposażenia terminala/centrum służącego zarządzaniu³¹.

Jak widać ilość środków przeznaczanych na realizację projektów centrów logistycznych została ponad trzykrotnie zmniejszona. Jest to istotne, ponieważ suma ta, w praktyce wystarczająca na budowę tylko jednego tego typu obiektu infrastrukturalnego musi wystarczyć na cały okres budżetowy 2007-2013. W świetle zaległości rozwojowych należy więc wskazać przyszłe problemy w finansowaniu z tego źródła rozwoju systemu centrów logistycznych w Polsce.

Podsumowanie

Dotychczasowe doświadczenia Polski na drodze do stworzenia krajowego systemu centrów logistycznych jednoznacznie wskazują, że jest to proces niezmiernie trudny, czasochłonny i kosztowny. Można by zapytać, skoro dotychczas centra takie nie powstały to czy są potrzebne? Może funkcjonowanie niezależnych centrów dystrybucyjnych i ewentualna ich przyszła integracja siecią wirtualną jest rozwiązaniem wystarczającym do funkcjonowania krajowej platformy logistycznej. Nieco inaczej kwestia ta kształtuje się w portach morskich. Tworzenie centrów logistycznych na terenach portowych staje się bowiem warunkiem koniecznym utrzymania ich pozycji konkurencyjnej na rynku transportowym (stworzenie portu III generacji³²). Ponadto, zarządy portów dysponując odpowiednio dużymi terenami rozwojowymi, które mają odpowiednie plany zagospodarowania przestrzennego oraz dobre skomunikowanie, zarówno z krajową siecią transportową, jak i nabrzeżami portowymi znajdują się w dużo

³⁰ Internet: <http://www.mrr.gov.pl> z 20.04.2006 r.

³¹ *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 14 kwietnia 2006 r.

³² Misztal, Szwankowski (1999), s. 59.

dogodniejszej sytuacji. Efektem tego jest planowanie i realizacja takich obiektów we wszystkich głównych portach morskich w Polsce. Należy jednak podkreślić, że plany te dotyczą głównie elementów infrastrukturalnych, które nie przesądzą o ostatecznym funkcjonowaniu i rozwoju centrum logistycznego. Najważniejszą jego częścią są zaś firmy operatorskie branży TSL, dla których korzyści z działalności w takim centrum muszą wynikać z rachunku ekonomicznego. Niezaprzeczalnym atutem portów morskich jest możliwość obsługi generowanych w nich potoków ładunkowych. Dynamiczny rozwój obrotów kontenerowych³³ oraz obecnie realizowane projekty inwestycyjne w portach mogą sprawić, że centra tam położone staną się atrakcyjną propozycją lokalizacyjną dla firm logistycznych. Elementem dodatkowo wspomagającym proces tworzenia centrów będzie opisana wyżej możliwość wykorzystania europejskich funduszy pomocowych. Należy mieć nadzieję, że zarządy portów będą kontynuować aktywną politykę rozwoju uwzględniającą tworzenie centrów logistycznych na swoich terenach, a za ich przykładem podobne obiekty powstaną również na terytorium kraju. W efekcie powstanie więc sieć krajowych, wzajemnie połączonych centrów logistycznych. Co istotniejsze stworzy to podstawę do szerszej współpracy na europejskim rynku logistycznym.

Literatura

- Abt S., 1996, *Potrzeba budowy logistycznych centrów dystrybucji w Polsce*. „Przegląd komunikacyjny” 7-8.
- Abt S., 1998, *Problemy budowy platformy logistycznej w Polsce*. „IV Międzynarodowa Konferencja Logistics'98”. Materiały konferencyjne, t. II, PTL, Katowice.
- Burniewicz J., 1993, *Ekonomika transportu*. Wyd. UG.
- Burniewicz J., 1996, *Centra logistyczne – brakujące ogniwo polskiego systemu transportowego*. „Przegląd komunikacyjny” Nr 7-8.
- Fechner I., 2004, *Centra logistyczne. Cel – realizacja – przyszłość*. ILIM Poznań, s. 14.
- Fechner I., 2002, *Problemy logistyczne wynikające z aktualnego stanu rozwoju centrów logistycznych w Polsce*. „VI Międzynarodowa Konferencja Logistics 2002”, materiały konferencyjne. Poznań.
- Fijałkowski J., 1998, *Formułowanie zadania logistycznego w projektowaniu obiektów logistycznych*. „IV Międzynarodowa Konferencja...”, *op. cit.*
- Górecki R., 2005, *Rynek w rozkwicie*. „Transport i logistyka. Puls Biznesu”. Dodatek specjalny 24.11.
- Górecki R., 2005, *Silna konkurencja*. „Transport i logistyka. Puls Biznesu”. Dodatek specjalny 24.11.
- <http://www.portgdansk.pl/index.php?id=211&lg=pl> z 20.12.2005.

³³ W polskich portach morskich średni roczny wzrost obrotów kontenerowych w ciągu ostatnich trzech lat wyniósł 20,3%.

- http://www.port.szczecin.pl/centrum/pisali/2005_09/powstanie_zachodniopomorskie.htm
z 2.02.2006.
- <http://www.spot.gov.pl/1,19,1,3,132.html> z 12.02.2006.
- <http://www.spot.gov.pl/> z 13.02.2006 r.
- Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce*. Zamawiany Projekt Badawczy nr PZB-023-13, Instytut Morski w Gdańsku 1999.
- Lipińska-Słota A., Słota A., 1997, *Wybrane centra logistyczne Niemiec*. „Spedycja i Transport” 10.
- Matczak M., 2002, *Pomorskie centrum Logistyczne. Podstawy ideowe oraz koncepcja zagospodarowania*. ZMP Gdańsk SA.
- Misztal K., Szwankowski S., 1999, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*. Wyd. UG.
- Mundur L., 2000, *Centra logistyczne w Polsce i perspektywy ich rozwoju*. „Polski Kongres Logistyczny Logistics 2000”, materiały kongresowe, Poznań.
- Rozmarynowski K., Szwankowska B., 2004, *Pomorskie Centrum Logistyczne w badaniach projektu NeLoc*. „Materiały Konferencji NeLoc”, Gdańsk.
- Sektorowy Program Operacyjny – Transport na lata 2004-2006*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2003.
- Ustawa o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r.* (Dz.U. z 1997 r., Nr 9, poz. 44).
- Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004-2006*. (Dz.U. 235, p. 2350), 8.10.2004.
- Wojewódzka-Król K. (red.), 1999, *Rozwój infrastruktury transportu*. Wyd. UG.
- Wstępny Program Operacyjny – Konkurencyjność Transportu*. (wersja z 31.08.2005 roku). Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.