

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 369

Przemiany strukturalne i koniunkturalne na światowych rynkach

Tom 2

Redaktorzy naukowci

Jan Rymarczyk

Małgorzata Domiter

Wawrzyniec Michalczyk



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Elżbieta Kozuchowska, Barbara Majewska
Redakcja techniczna i korekta: Barbara Łopusiewicz
Łamanie: Małgorzata Czupryńska
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:
www.ibuk.pl, www.ebscohost.com,
w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej www.dbc.wroc.pl,
The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon
http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2014

ISSN 1899-3192
ISBN 978-83-7695-478-3 (całość)
ISBN 978-83-7695-455-4 (tom 2)

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

Spis treści

Michał Nowicki: Global governance w obszarze handlu międzynarodowego – rola WTO	9
Marcin Nowik: Strukturalne przemiany w obszarze indyjskiej pomocy gospodarczej na rzecz Nepalu	21
Witold Nowiński: Analiza przejęć ponadgranicznych realizowanych przez polskie przedsiębiorstwa.....	33
Alina Nychyk: The necessity of global governance in the contemporary rapidly changing world	43
Anna Odrobina: Strukturalne problemy działalności badawczo-rozwojowej w Polsce	52
Sławomir Pastuszka: Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce Wschodniej w latach 2005–2012	63
Bożena Pera: Międzynarodowy handel towarami zaawansowanymi technologicznie krajów „wschodniego rozszerzenia” Unii Europejskiej w latach 2007–2012	73
Agnieszka Piasecka-Głuszak: Lean management w polskich przedsiębiorstwach przy wykorzystaniu wybranych narzędzi rozwiązywania problemów – wyniki badań.....	88
Tadeusz Pindór: Przekształcenia międzynarodowych rynków miedzi w latach 1980–2012.....	104
Eugeniusz M. Pluciński: Integracyjny megaprojekt UE – USA (...NAFTA?) z perspektywy polskiego eksportu i importu oraz modelu międzynarodowego podziału pracy	114
Łukasz Puślecki, Michał Staszaków: Alianse otwartych innowacji jako nowa forma współpracy firm biofarmaceutycznych	130
Zdzisław W. Puślecki: Innowacje produktowe i procesowe we wzroście konkurencyjności globalnej Unii Europejskiej.....	140
Jan Rymarczyk: Globalizacja KGHM Polska Miedź SA.....	150
Jerzy Rymarczyk: Antykryzysowe działania w strefie euro – kierunki reform systemu instytucjonalnego.....	165
Anna Skoczyła: Polskie i brytyjskie innowacyjne klastry na drodze kreowania konkurencyjności regionu.....	176
Joanna Skrzydłowska: Wkład przemysłu kreatywnego i kultury w przemiany strukturalne w gospodarce Unii Europejskiej.....	184
Joanna Skrzypczyńska: „Pakiet z Bali” a perspektywa zakończenia Rundy z Doha WTO	195

Justyna Szymańska: Regulacje prawne w Europie i w Stanach Zjednoczonych po globalnym kryzysie finansowym 2007–2009	203
Barbara Szymoniuk: Polityka klastrowa – dobrodziejstwo czy przekleństwo dla polskich klastrów?	212
Jowita Świerczyńska: Bezpieczeństwo i ochrona rynku jako priorytetowy obszar działania europejskiej służby celnej	222
Maciej Walkowski: Czy optymalizacja podatkowa może być szkodliwa? Rozważania na temat skutków funkcjonowania centrów usług finansowych typu offshore (OFC), czyli tzw. rajów podatkowych	233
Marta Wincewicz-Bosy: Międzynarodowy obrót koźmi w latach 1961–2011	249
Katarzyna Witczyńska: Znaczenie centrów logistycznych w rozwoju regionalnym	262
Marek Wróblewski: Regionalne centra obsługi eksporterów – nowy wymiar wsparcia polskiego eksportu?	276
Waldemar Zadworny: Ocena efektywności technicznej przedsiębiorstw województwa podkarpackiego metodą granicznej analizy danych	287
Wojciech Zysk: Działalność eksportowa spółek z udziałem zagranicznym w Polsce w latach 2004–2012	295
Katarzyna Żukrowska: Zmiany we współczesnej gospodarce: przejawy, kierunek i przyczyny	305
Anna Żyła: Współpraca regionalna w ramach ASEAN przed i po 2015 r. – cele, strategie i wyzwania	321

Summaries

Michał Nowicki: Global governance in the area of international trade – role of the WTO	20
Marcin Nowik: Structural changes in the field of India’s economic aid for Nepal	32
Witold Nowiński: Cross-border acquisitions carried out by Polish companies	42
Alina Nychyk: Konieczność globalnego zarządzania we współczesnym szybko zmieniającym się świecie	51
Anna Odrobina: The structural problems of the research and development activity in Poland	62
Sławomir Pastuszka: Foreign direct investment in Eastern Poland in the period of 2005–2012	72
Bożena Pera: International trade of high-tech products of European Union Eastern Enlargement countries in 2007–2012	87
Agnieszka Piasecka-Głuszak: Lean management in Polish companies using selected tools of problem solving – research results	103

Tadeusz Pindór: Changes of international copper markets over the period 1980–2012	113
Eugeniusz M. Pluciński: Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) between EU and US from a view of Polish exports and imports as well as pattern of international division of labour	129
Łukasz Puślecki, Michał Staszków: Open innovation alliances as a new form of cooperation of biopharmaceutical companies	139
Zdzisław W. Puślecki: Product and process innovation in the global competitiveness increase of the European Union	149
Jan Rymarczyk: Globalization of KGHM Polska Miedź S.A.	164
Jerzy Rymarczyk: Anti-crisis actions in the euro zone – directions of institutional system reforms	175
Anna Skoczyła: The role of Polish and British innovation clusters in creating competitiveness of the region	183
Joanna Skrzydłowska: The contribution of the cultural and creative industries in structural changes in the economy of the European Union	194
Joanna Skrzypczyńska: The WTO “Bali Package” vs. a perspective of the conclusion of the Doha Round	202
Justyna Szymańska: Legal regulations in Europe and in the United States after the global financial crisis of 2007–2009	211
Barbara Szymoniuk: Cluster policy – benefit or a curse for Polish clusters?	221
Jowita Świerczyńska: The security and protection of the market as a priority action area of the European customs service	231
Maciej Walkowski: Can tax optimization be harmful? Deliberations on the effects of Offshore Financial Centers (OFC), or so-called tax heavens	248
Marta Wincewicz-Bosy: International trade in horses in the years 1961–2011	260
Katarzyna Witczyńska: Importance of logistics centers in regional development	275
Marek Wróblewski: Regional Export Promotion Agencies – a new dimension of Polish export support?	286
Waldemar Zadworny: Assessment of technical effectiveness of companies in Podkarpackie Voivodeship with borderline data analysis method	294
Wojciech Zysk: The export activity of entities with foreign capital in Poland in the years 2004–2012	304
Katarzyna Żukrowska: Changes in contemporary world economy: occurrences, directions and causes	319
Anna Żyła: Regional cooperation in the ASEAN before and after 2015 – goals, strategies and challenges	332

Katarzyna Witczyńska

Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

e-mail: kwitczyńska@msl.com.pl

ZNACZENIE CENTRÓW LOGISTYCZNYCH W ROZWOJU REGIONALNYM

Streszczenie: Artykuł podejmuje rozważania na temat znaczenia centrów logistycznych jako czynnika rozwoju regionu w sytuacji postępujących procesów regionalizacji gospodarczej. Sieci dostaw stają się coraz bardziej skomplikowane, przybywa zróżnicowanych ogniw organizujących procesy przepływu towarów i usług. Do efektywnego przebiegu procesów logistycznych konieczna jest nowoczesna infrastruktura logistyczna. Jej rozbudowa przyczynia się do podniesienia atrakcyjności regionu.

Słowa kluczowe: centra logistyczne, klastry, rozwój regionalny, region.

DOI: 10.15611/pn.2014.369.2.23

1. Wstęp

Kluczową tendencją w XX i XXI wieku jest globalizacja, która powoduje przenikanie się różnego rodzaju powiązań i wzajemnych wpływów w wielu obszarach, m.in. w sferze logistyki. Efektywne przepływy dóbr, usług i informacji w sieci dostaw mogą zapewnić centra logistyczne, które należy postrzegać jako niezbędny czynnik wzrostu gospodarczego regionu.

Warunkiem uczestnictwa we współczesnych globalnych procesach rozwoju jest aktywne kreowanie procesów innowacyjnych, rozumianych jako działania mające na celu osiągnięcie przewagi konkurencyjnej. Integracja procesów innowacyjnych postępuje już na poziomie przedsiębiorstw, jednak możliwości wykonania tak rozumianych innowacji nie zależą tylko od przedsiębiorstw, lecz od sieciowo zorganizowanej kooperacji, która nabiera cech systemów coraz bardziej regionalnych niż branżowych.

Głównym celem niniejszej pracy jest wykazanie, że dobrze zorganizowane centra logistyczne coraz silniej wpływają na rozwój danego regionu, który zawieszając konkurencyjność firm działających w regionie, przyczynia się w konsekwencji do uzyskiwania przez dany region przewag konkurencyjnych.

2. Czynniki warunkujące rozwój regionu

Cechą współczesnych innowacji jest jej sieciowo zorganizowana lokalizacja. Polega ona na tym, że przepływy odbywają się w konkretnej, sieciowo powiązanej przestrzeni. Zjawisko powiązań może przybierać różne formy regionalnych koncentracji. Należą do nich niewątpliwie centra logistyczne, które są przejawem wkraczania logistyki w region. Formy te, przybierające postać zinstytucjonalizowania, można uznać za strategiczne z punktu widzenia ich szczególnej roli w podnoszeniu konkurencyjności regionu czy miasta.

Na kształtowanie się nowoczesnej koncepcji logistyki i wzrost jej znaczenia mają wpływ głównie następujące czynniki¹:

- zmiana charakteru rynku z rynku producenta na rynek nabywczy, wzrost stopnia jego zróżnicowania,
- nasilająca się konkurencja w zakresie poziomu i jakości usług oraz obsługi klientów,
- wysokie koszty dystrybucji (koszty związane z fizycznym obiegiem towarów),
- tendencje do koncentracji w handlu, tworzenie i rozwój nowych kanałów zbytu, a także integracja procesów gospodarczych oraz decyzyjnych,
- rozwój nowych technologii informacji i komunikacji oraz automatycznej
- identyfikacji,
- wzrost znaczenia aspektów ekologicznych w działalności rynkowej,
- internacjonalizacja i globalizacja rynków.

Analizując aktywną rolę władz w realizowaniu polityki logistycznej na rzecz regionu, nie można zapomnieć o regulacjach prawnych promujących tworzenie nowych i wzmacnianie już istniejących stref przemysłowych, które są zgodne z określonymi przesłankami środowiskowymi i urbanistycznymi, a także grupują razem przedsiębiorstwa mogące poprawić procesy produkcyjne oraz logistyczną i ekonomiczną efektywność poprzez zlokalizowanie ich na jednym obszarze. Dzięki zmianom w systemie administracyjno-prawnym² samorząd terytorialny uzyskał szereg uprawnień, które pozwoliły mu na zarządzanie np. systemem transportowym regionu w sposób odpowiadający oczekiwaniom jego użytkowników oraz całego lokalnego społeczeństwa.

Ze względu na rosnące znaczenie logistyki warto podjąć analizę wpływu, jaki wywiera ona na region, oraz postawić tezę, że dobrze zorganizowane centra logistyczne coraz silniej decydują o znaczeniu regionu. Działania zmierzające do podwyższania konkurencyjności regionów w ramach prowadzonej polityki regionalnej nabierają szczególnego znaczenia zwłaszcza w sytuacji, gdy we współczesnym świecie konkurują ze sobą już nie tylko podmioty gospodarcze, ale również kraje

¹ P. Blaik, *Logistyka – koncepcja zintegrowanego zarządzania przedsiębiorstwem*, PWN, Warszawa 1999, s. 23.

² Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, DzU 1990, nr 16, poz. 95.

czy regiony. Rywalizacja między regionami odbywa się na płaszczyźnie pozyskiwania kapitału, świadczenia określonych usług, pozyskiwania wykwalifikowanej kadry, pozyskiwania środków na rozwój z budżetu państwa oraz innych źródeł krajowych i zagranicznych (głównie z funduszy pomocowych Unii Europejskiej).

Można wskazać następujące potencjalne instrumenty służące wspieraniu rozwoju centrów logistycznych:

- opracowanie specjalnej ustawy regulującej kwestie rozwoju centrów logistycznych, określającej źródła finansowania rozwoju centrów,
- stworzenie rządowego programu budowy/rozwoju centrów logistycznych i nadanie im statusu inwestycji celu publicznego; powiązanie programu budowy/rozwoju centrów z konkretnymi instrumentami finansowymi,
- stymulowanie rozwoju inicjatyw inwestycyjnych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego,
- planowanie przestrzenne krajowe – uznanie centrów logistycznych za inwestycje celu publicznego, co powinno prowadzić do ich uwzględnienia w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, a następnie w planach zagospodarowania przestrzennego województw; sieć logistyczna tworzona z wielu centrów logistycznych powinna być potraktowana w koncepcji podobnie jak sieci infrastrukturalne,
- planowanie przestrzenne regionalne – koordynowanie międzygminnej konkurencji o inwestycje logistyczne,
- planowanie przestrzenne lokalne – tworzenie w studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego rezerw terenowych (banków gruntów) pod rozwój inwestycji wielkopowierzchniowych,
- uproszczenia administracyjne związane z procedurami lokalizacyjnymi,
- podejmowanie przez władze lokalne inwestycji własnych, np. budowy dróg dojazdowych, kanalizacji sanitarnej i wodociągowej, technicznego uzbrojenia terenu, a także dokonywanie stosownych podziałów, scalenia, komunalizacji, wywłaszczeń, przekształceń własnościowych gruntów; jest to czynnik bardzo istotny również jako forma zachęty dla inwestorów zewnętrznych,
- tworzenie ulg podatkowych i/lub obniżenie stawek podatków.

Podsumowując, na rozwój regionu i poziom jego konkurencyjności w olbrzymim stopniu wpływa wyposażenie w infrastrukturę gospodarczą, w tym transportowo-komunikacyjną. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na wiele pozytywnych aspektów tworzenia centrów logistycznych w odniesieniu do konkurencyjności i rozwoju regionu. Doświadczenia krajów wysoko rozwiniętych wykazują, że centra logistyczne (dystrybucyjne i magazynowe) funkcjonujące w układach regionalnych stanowią zarazem centralne punkty nowoczesnych łańcuchów dystrybucji dóbr, będące zarodkami późniejszego, jednolitego, globalnego systemu logistycznego. Bardzo często przejmują one od przedsiębiorstw zlokalizowanych w danym regionie realizację podstawowych funkcji logistycznych, takich jak transport czy maga-

zynowanie, w wyniku czego dokonuje się proces „odchudzania” przedsiębiorstw (outsourcing)³.

Wdrażanie skoordynowanych inicjatyw logistycznych i rozwój związanych z nimi instrumentów zarządzania informatycznego stanowią strategiczne metody wsparcia konkurencyjności przedsiębiorstw, głównie poprzez ograniczanie kosztów logistycznych. Rozwój efektywniejszych łańcuchów dostaw i dystrybucji poprzez skoordynowane działania władz regionalnych może mieć pozytywny wpływ na rozwijanie uprzemysłowionych obszarów regionu poprzez redukcję natężenia transportu towarowego, spowodowanego lepszym wykorzystaniem powierzchni załadunkowej, i ograniczenie liczby kursów pustych lub tylko częściowo załadowanych pojazdów. Dodatkowym faktem jest to, że istnienie ośrodków logistycznych jest swoistym akceleratorem w przyciąganiu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ), w tym zwłaszcza dotyczących działalności produkcyjnej i handlowej, która wymaga w dużej mierze obsługi logistycznej.

Opisany sposób stymulowania logistycznego rozwoju regionu poprzez współpracę władz regionalnych i lokalnych z przedsiębiorstwami stanowi ciekawy model aktywnego podejścia do rozwiązania logistycznych problemów transportowych. Model taki może stać się punktem odniesienia dla planowania działań władz regionalnych w Polsce.

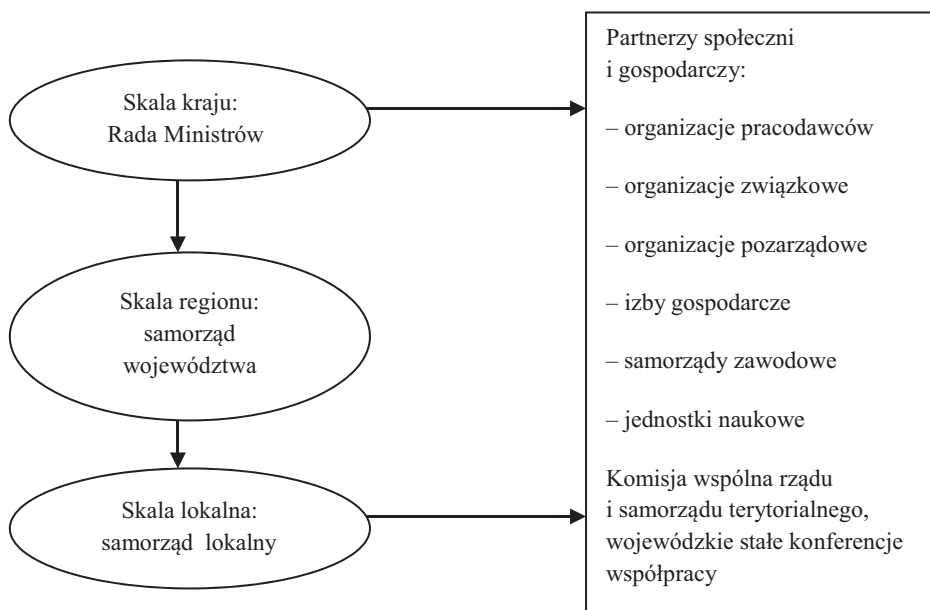
3. Działania władz publicznych na rzecz rozwoju centrów logistycznych

Zgodnie z art. 3 rozdz. 1 Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, przez którą rozumie się zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju kraju oraz spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej, w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej politykę prowadzą:

- w skali kraju – Rada Ministrów,
- w skali regionu – samorząd województwa,
- w skali lokalnej – samorząd powiatowy i gminny.

Podmioty wskazane na rys. 1 odpowiedzialne są za przygotowanie odpowiednich dokumentów politycznych, takich jak: strategie rozwoju, polityki, programy i plany. Władze lokalne są pierwszym podmiotem odpowiedzialnym za rozwój logistycznej aktywności w regionie, a dopiero ich starania owocują przyciągnięciem inwestorów wpływających na wzrost konkurencyjności danego obszaru. Działania prowadzone przez władze samorządowe w zakresie rozwoju i stymulacji procesów logistycznych z pewnością można zaliczyć do szeroko pojętej polityki regionalnej.

³ J. Kaźmierski, *Zarządzanie logistyczne w rozwoju miasta i regionu – strategiczna rola centrów logistycznych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług nr 8, US, Szczecin 2007, s. 99.



Rys. 1. Podmioty prowadzące politykę

Źródło: G. Gęsicka, *Partnerstwo jako jedna z głównych zasad polityki strukturalnej w Polsce w latach 2007–2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Legnica 2007, s. 55.

Jest ona określana jako świadoma i celowa działalność organów władzy publicznej prowadząca do rozwoju regionalnego, czyli ogólnego wzmocnienia pozycji danego obszaru w całościowym układzie państwa lub nawet w skali międzynarodowej. Przebieg procesów logistycznych w rozwoju regionu powinien zatem polegać na realizacji konkretnych zadań przez władze samorządowe. Aby unikać błędów w zarządzaniu, cele te zostały umieszczone w ramach trzech podstawowych sfer rozwoju województwa⁴:

1. Sfera społeczna, obejmująca zagadnienia zmian zachodzących w obrębie społeczeństwa, począwszy od zmian w mentalności ludzkiej, aż po specjalistyczne szkolenia w zakresie nowoczesnych technik logistycznych.

2. Sfera ekonomiczna, obejmująca nie tylko kwestie czysto finansowe, jak np. głównie ulgi w podatkach, ale także zagadnienia promocji regionu i różnorodne sposoby przyciągania inwestorów.

3. Sfera funkcjonalno-przestrzenna, dotycząca głównie zagospodarowania przestrzennego województwa, co stanowi zagadnienia spójne z rozwojem regionalnym oraz problematyką współpracy samorządów z innymi organami władzy.

⁴ Strategia rozwoju województwa łódzkiego na lata 2007–2020, Departament Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi, Łódź 2006, s. 17.

Zadania samorządów w ramach zagadnień społecznych powinny dotyczyć przede wszystkim przygotowania ludzi na zmiany, jakie niesie ze sobą wprowadzenie i upowszechnienie logistyki. Występuje tu konieczność przejścia od schematu społeczeństwa przemysłowego do idei społeczeństwa informacyjnego.

Działania w ramach sfery ekonomicznej w dziedzinie logistyki powinny obejmować przede wszystkim różnorodne sposoby przyciągania inwestorów i przedsiębiorców na teren regionu. Podstawą takich działań jest wyznaczenie i odpowiednie przygotowanie obszarów przeznaczonych pod działalność logistyczną. Składają się na to takie zabiegi, jak: ustalanie własności gruntów, należyte uzbrojenie działek (elektryczność, kanalizacja), a także określenie ich przeznaczenia w odpowiednich dokumentach planistycznych. Niezwykle istotne jest wspomaganie tworzenia i rozwoju klastrów przemysłowych oraz Specjalnej Strefy Ekonomicznej – jako skupisk współdziałających ze sobą przedsiębiorstw różnych branż, stanowiących omówione wcześniej elementy struktury sieciowej. Przykładem pozytywnych efektów jest występowanie np. na terenie Łodzi tzw. Efektu Della⁵.

Następny czynnik to rewitalizacja sprzyjająca tworzeniu ładu przestrzennego. Zakłada on rewitalizację terenów poprzemysłowych poprzez likwidację poprzedniej uciążliwej, zwykle przemysłowej działalności i na to miejsce wprowadzenie nowej – mniej uciążliwej, np. centrum usług logistycznych. Taka koncepcja rozwoju centrów opiera się na zagospodarowywaniu obszarów zdegradowanych, poprzemysłowych lub innych⁶.

Stosowanie w praktyce nowoczesnych technik zarządzania logistycznego ma na celu w konsekwencji zwiększenie efektywności rozwoju i konkurencyjności na poziomie regionu, gdzie występują węzły szerokich przepływów realizowane w centrach logistycznych.

4. Centra logistyczne i ich wpływ na region

Powstające centra logistyczne pozwalają skrócić czas realizacji usług transportowych, zmniejszyć zapasy i liczne dostawy i w rezultacie znacznie redukują koszty. Służą przede wszystkim tym przedsiębiorstwom w regionie, które skalkulowały, że outsourcing logistyczny jest dla nich opłacalny. Centra logistyczne najczęściej przejmują od przedsiębiorstw realizację podstawowych funkcji logistycznych: spedycję, transport i magazynowanie. Ważną właściwością centrów logistycznych funkcjonujących już w regionie, przyczyniającą się do równoważenia rozwoju, jest ograniczanie i likwidacja konieczności korzystania przez współdziałające z nimi podmioty

⁵ Związany z lokalizacją koncernu w obszarze Łodzi. Wiąże się z koniecznością zapewnienia pracownikom Della oraz jego podwykonawcom i współpracownikom atrakcyjnych miejsc do zamieszkania, kształcenia oraz rozrywki. Doprowadza do zwiększenia zapotrzebowania na wysokiej jakości hotele, ośrodki biznesowe i konferencyjne, ale również na powierzchnie magazynowe i zaplecze logistyczne.

⁶ J. Kaźmierski, *Logistyka a rozwój regionu*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 321.

gospodarcze z własnej energii, środków transportu i narzędzi. Centra logistyczne zmniejszają obciążenia regionu pracą transportu. Ogranicza to potencjalnie poziom kongestii transportowej w ruchu międzymiastowym i wewnątrz aglomeracji, zmniejsza poziom niszczenia dróg i infrastruktury drogowej. Położenie centrów logistycznych na obrzeżach miast regionu zapobiega tworzeniu się korków w centrum miast, zmniejsza zaśmiecenie i niszczenie dróg, redukuje emisję spalin i zanieczyszczeń. Centra logistyczne przyciągają jednocześnie inne inwestycje, szczególnie dotyczące działalności produkcyjnej i handlowej i inwestycje związane ze strefą usług. Te z kolei wywołują wzrost zapotrzebowania na pracowników, nakręcają koniunkturę w budownictwie, stymulują rozwój infrastruktury drogowej, rozwój usług⁷.

Centra logistyczne⁸ są niezwykle istotnym elementem gospodarki każdego kraju. Są one zarazem istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, mają wpływ na uporządkowane przepływy dóbr oraz przyczyniają się do wzrostu wydajności kanałów logistycznych. Powodują, że organizacja procesów przemieszczania dóbr może być realizowana w każdych warunkach, niezależnie od rodzaju rynku, w którym widoczne są różne łańcuchy dostaw, przepływy informacji i produktów, a poprzez odpowiednie działania dochodzi do redukcji kosztów, oszczędności zasobów i ograniczenia szkodliwego wpływu działalności gospodarczej na środowisko⁹. W praktyce spotyka się różne podziały centrów logistycznych. Jednym z nich jest podział na:

- regionalne centra logistyczne – które są podstawowym elementem krajowego systemu logistycznego, o powierzchni około 50 ha i o promieniu działania wynoszącym około 100 km, stanowiące szkielet krajowego systemu logistycznego;
- lokalne centra dystrybucji – których powierzchnia zagospodarowania wynosi około 10 ha, a które powinny obsługiwać głównie większe miasta (promień współpracy około 10 km) i tym samym być punktem ciężkości miejskiej sieci logistycznej: ich infrastruktura i zakres świadczonych usług powinny być ograniczone i dostosowane do potrzeb lokalnych klientów zewnętrznych;
- branżowe centra logistyczne – mające charakter wyspecjalizowanych baz obsługujących określoną grupę towarów (np. samochody)¹⁰.

⁷ Tamże, s. 300.

⁸ Początki centrów logistycznych w Europie są zróżnicowane. Kształtowały się one przez wiele lat. Były w większości sposobem rozwiązywania lokalnych problemów generowanych przez rozwój gospodarczy oraz realizację planów kształtowania ładu przestrzennego. Wiązały się z przeniesieniem działalności gospodarczej do wydzielonego obszaru aglomeracji. Przykładem takiego rozwiązania jest Barcelona, gdzie już w 1916 r. podjęto decyzję o utworzeniu obszaru przemysłowego i strefy wolnocłowej. Innym przypadkiem jest region Veneto we Włoszech, gdzie w 1948 r. miasto Werona i miejska izba handlowa w celu wspierania rozwoju gospodarczo-regionalnego utworzyły konsorcjum rolno-przemysłowe. Oba te przypadki zainicjowały proces budowy centrów logistycznych; na podst.: I. Fechner, *Centra logistyczne. Cel-Realizacja-Przyszłość*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2004, s. 55.

⁹ A. Jeziński, *Trendy rozwojowe centrów logistycznych w Polsce*, „Transport. Spedycja. Logistyka” 2004, nr 1, s. 55.

¹⁰ A. Stachowiak, *Centra logistyczne jako produkt regionalny*, [w:] *Logistyka a przedsiębiorczość i innowacyjność przedsiębiorstw w warunkach „nowej gospodarki”*, red. Z. Stachowiak, Wyższa Szkoła Zarządzania i Finansów w Siedlcach, Siedlce 2007, s. 206.

Centra logistyczne wywierają ogromny wpływ na rozwój danego regionu, który zwiększając konkurencyjność firm działających w danym obszarze, przyczynia się w konsekwencji do uzyskiwania przez dany region przewag konkurencyjnych.

Wśród zadań, jakie stawiane są przed centrami logistycznymi, można wyróżnić¹¹:

1. Wzrost intermodalności transportu towarowego.

Dobra lokalizacja terminali transportu intermodalnego może doprowadzić do wzrostu przewozów kolejowych i wodnych, co powinno korzystnie wpłynąć na zmniejszenie uciążliwości wywoływanych przez nadmierną ilość usług świadczonych transportem samochodowym.

2. Uporządkowanie działalności gospodarczej i lepsze możliwości kształtowania ładunku inwestycyjnego i przestrzennego.

Centra logistyczne mogą skupiać inwestycje w infrastrukturę logistyczną, a także inwestycje związane z produkcją i dystrybucją. Dzięki temu można uniknąć chaosu inwestycyjnego i przestrzennego oraz sterować rozwojem stref działalności gospodarczej.

3. Rozwój działalności wokół centrów logistycznych i napływ inwestycji.

Obiekty logistyczne przyciągają inne inwestycje związane z działalnością produkcyjną i handlową wymagającą znacznej obsługi logistycznej oraz inwestycje związane z szeroką pojętą sferą usług.

4. Rozwój regionalny.

Inwestycje związane z centrami logistycznymi podnoszą koniunkturę w budownictwie, stymulują rozwój infrastruktury drogowej, komunikacyjnej i rozwój usług, a także przyczyniają się do spadku bezrobocia, co związane jest bezpośrednio ze wzrostem zapotrzebowania na pracowników i co za tym idzie – z rozwojem regionalnym.

5. Rozwój usług logistycznych z obszaru logistyki miejskiej.

Skupienie zasobów dystrybucyjnych w centrum logistycznym może ułatwiać zarządzanie dostawami dotyczącymi zaopatrzenia mieszkańców i przedsiębiorstw wewnątrz aglomeracji, poprzez optymalne planowanie przewozów, tras, dobór odpowiednich środków transportu, wspieranie działalności transportowej i dystrybucyjnej narzędziami optymalizacyjnymi i systemami wspomagania decyzji.

6. Odzyskiwanie terenów śródmiejskich zajętych pod działalność gospodarczą. Poprzez odpowiednią lokalizację centra logistyczne umożliwiają stopniowe odzyskiwanie terenów śródmiejskich zajętych pod działalność na inne cele. Proces ten jest długotrwały, ale możliwy, jeśli powiąże się go z atrakcyjną ofertą lokalizacyjną i planowaniem przestrzennym wraz ze zmianami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Przytoczony podział nie jest kompletny. Niekiedy dodatkowo przywołuje się takie funkcje, jak: wynajem pomieszczeń, dostarczanie mediów, sprzętanie, usuwanie odpadów, ochrona obiektów, utrzymanie infrastruktury (drogi, place, media).

¹¹ J. Kaźmierski, *Logistyka...*, s. 315.

Najbardziej ogólny, ale jednocześnie istotny jest podział centrów logistycznych z punktu widzenia funkcji gospodarczych, jakie pełnią one w gospodarce kraju. Według tego kryterium wyróżnić można trzy rodzaje centrów¹²:

1. Centra logistyczne tworzące publiczną infrastrukturę kraju, w tym:
 - centra do zharmonizowanej obsługi aglomeracji miejsko-przemysłowych. Mają one za zadanie zredukować ruch komunikacyjny w centrum miasta, przy jednoczesnym zachowaniu nie zmniejszonego poziomu dostaw;
 - centra logistyczne – jako punkty obsługi handlu międzynarodowego. Funkcje takie pełnią centra zlokalizowane przy przejściach granicznych lub w portach miejskich.

2. Centra logistyczne zaspokajające potrzeby własne podmiotów gospodarczych. Najczęściej są to tzw. logistyczne centra dystrybucji lub zaopatrzenia. Występują w przypadku, gdy podmioty o charakterze przemysłowym lub handlowym, dzięki wdrażaniu logistycznej koncepcji zarządzania, potrafią zorganizować przebieg procesów logistycznych w kanałach dystrybucji.

3. Centra logistyczne jako miejsce świadczenia usług na zlecenie przez operatorów logistycznych. Operatorzy mogą być właścicielami logistycznej infrastruktury punktowej, korzystać z niej na zasadach wynajęcia lub dzierżawy, bądź świadczyć usługi w obiektach będących własnością firm przemysłowych i handlowych.

Przykłady centrów logistycznych funkcjonujących w Europie wskazują, że kluczowym czynnikiem ich sukcesów jest jakość oraz dostępność infrastruktury transportowej, znajdującej się w bezpośrednim zasięgu oddziaływania centrów. Zwraca się przy tym uwagę, że istnienie odpowiednio rozbudowanej infrastruktury powinno być czynnikiem wyprzedzającym w stosunku do budowy danego centrum logistycznego. Infrastruktura transportowa jest niezbędnym elementem w realizacji procesów przemieszczania towarów przez operatorów logistycznych, a tym samym uzyskiwania przez nich odpowiednich efektów ekonomicznych.

Rozbudowa i wzmocnienie infrastruktury transportowej to czynnik warunkujący nie tylko rozwój centrów logistycznych, ale tworzący także bardziej sprzyjające warunki do szybszego rozwoju gospodarczego każdego kraju. Potwierdzają to również wypowiedzi czołowych przedstawicieli Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej¹³.

5. Wpływ infrastruktury drogowej na rozwój regionalny

Zaspokojenie potrzeb transportowych społeczności lokalnej oznacza, iż stan infrastruktury powinien być dostosowany do:

- wielkości istniejących potrzeb transportowych, kierunków przemieszczania, czyli właściwej relacji liniowej infrastruktury;

¹² Tamże, s. 122.

¹³ Z. Królak, *Polska wobec wyzwań XXI wieku. Zarys strategii na I dekadę*, Wyd. „Alfa 2”, Warszawa 2000, s. 15.

- niezbędnej jakości w realizowaniu usług transportowych, tzn. dostosowanie infrastruktury liniowej oraz punktowej do zgłaszanego popytu przewozowego.

W procesie ujednoczenia struktur gospodarczych i społecznych w ramach Unii Europejskiej¹⁴ szczególnego znaczenia nabierają założenia programowe dotyczące infrastruktury transportowej. Ogłaszane są one przez Komisję Europejską w formie „białych” i „zielonych” ksiąg. Dokumenty te wskazują kierunki oraz działania, jakie powinny podejmować państwa członkowskie UE, a zwłaszcza lokalne władze samorządowe, w celu rozwiązywania problemów dotyczących różnych obszarów transportu, w tym na terenach miast i aglomeracji.

W ramach integracji Europy przyjęto dla potrzeb polityki regionalnej UE ujednoczoną klasyfikację, tzw. The Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS).

Położenie Polski jest ważnym elementem współpracy Polski z UE i z tego względu zharmonizowanie polskiej infrastruktury transportowej i infrastruktury europejskiej z polską polityką transportową stanowi szansę dla przyszłego rozwoju gospodarczego z punktu widzenia rozwoju kontaktów między krajami Europy Zachodniej a Europą Środkową i Azją. Dotyczy to takich aspektów, jak:

- rozbudowa baz promowych i połączeń z krajami nadbałtyckimi;
- prace nad połączeniem drogowym, tak zwaną *Via Baltica*;
- unowocześnienie przejść granicznych;
- prace nad liberalizacją wzajemnej wymiany transportowej¹⁵.

Wszystkie tego typu działania mają na celu uaktywnienie procesów integracyjnych krajów nadbałtyckich z Europą Zachodnią. Dzięki temu zostaną stworzone podstawy do współpracy między istniejącymi centrami logistycznymi, a także wyeliminowane straty. Są to istotne rozwiązania dla całego systemu gospodarczego państwa (są ważne dla uaktywnienia polskich portów morskich, śródlądowych i kolejowych stacji przeładunkowych – jako istotnych ogniw międzynarodowych sieci dostaw zarówno krajowych, jak i międzynarodowych).

Rolę transportu w procesie internacjonalizacji można sprowadzić od kilku zasadniczych konstatacji:

1. W wymianie międzynarodowej transport stanowi nieodzowne medium, za pomocą którego surowce, materiały do produkcji, półfabrykaty, podzespoły, wyroby gotowe i inne dobra przekraczają granice państw. W tym sensie transport stanowi podstawę handlowych powiązań międzynarodowych.

2. Transport zapewnia mobilność ludzi, a więc umożliwia ich wzajemne obcowanie, co stanowi kolejny istotny przejaw umiędzynarodowienia, a mianowicie in-

¹⁴ Ostatnim dokumentem programowym tego typu była wydana we wrześniu 2001 r. tzw. Biała księga pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na podjęcie decyzji”. W dokumencie tym KE wskazuje władzom lokalnym sposoby oraz kolejność rozwiązywania problemów, które występują w systemie transportowym UE.

¹⁵ Z. Poredl, *Infrastruktura logistyczna w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, s. 4.

ternacjonalizacji społeczeństw. Proces ten, tak silnie dynamizowany przez rozwój szybkiego transportu lotniczego, media, telewizję, a obecnie Internet, prowadzi poprzez dyfuzję stylu życia do powstania globalnej wioski świata.

3. W wymiarze politycznym transport, będąc jednym ze strategicznych sektorów, zapewnia bezpieczeństwo kraju, a poziom jego rozwoju jest świadectwem pozycji gospodarczej i wpływa na międzynarodowe uznanie i pozycję kraju na arenie międzynarodowej.

4. Ponadto należy odnotować, iż sama działalność transportowa, rozpatrywana w sensie produkcyjnym, może podlegać eksportowi. Przewoźnicy, wykonując przewozy na zlecenie obcych załadowców, są takimi samymi eksporterami jak wszyscy ci, którzy eksportują dobra rzeczowe. Tak więc transport, podlegając internacjonalizacji, jest sektorowym elementem umiędzynarodowienia całej gospodarki¹⁶.

6. Znaczenie infrastruktury informatycznej

Analizując wpływ infrastruktury logistycznej na rozwój gospodarczy regionu, trzeba wskazać na bardzo duże znaczenie infrastruktury informatycznej.

Gwałtowny rozwój w ostatnich latach technologii informacyjnych (technologie informatyczne i telekomunikacyjne) stworzył podstawy do opracowania i stosowania skutecznych zintegrowanych systemów informacyjnych (ZSI). Przykładem jest system ERP (Enterprise Resource Planning), który funkcjonuje, opierając się na jednolitej dla całej organizacji gospodarczej centralnej bazie danych¹⁷. Dzisiaj do sterowania procesami logistycznymi niezbędne są nowoczesne rozwiązania informatyczne, tj. EDI (Electronic Data Interchange), system elektronicznego monitorowania i śledzenia ruchu taboru (GPS) i przesyłek (track&trace) czy RFID (Radio Frequency Identification).

Jakość infrastruktury informatycznej będzie miała coraz większe znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu. Bardzo często o sukcesie finansowym przedsiębiorstwa decyduje możliwość szybkiego uzyskania informacji lub szybkiego przekazania informacji.

7. Podsumowanie

Centra logistyczne są istotnym elementem gospodarki każdego kraju. Są zarazem istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, mają wpływ na uporządkowanie przepływu dóbr oraz przyczyniają się do wzrostu wydajności kanałów logistycznych. Powodują, że organizacja procesów przemieszczania dóbr może być realizowana w każdych warunkach, niezależnie od rodzaju rynku. Krzyżują się w nich łań-

¹⁶ Z. Krasucki (red.), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994, s. 13.

¹⁷ M. Ciesielski, *Rynek usług logistycznych*, Difin, Warszawa 2005, s. 30.

cuchy dostaw, przepływy informacji i produktów, a poprzez odpowiednie działania redukują koszty, oszczędzając zasoby i ograniczając szkodliwy wpływ działalności gospodarczej na środowisko¹⁸.

Istnienie ośrodków logistycznych jest swoistym akceleratorem w przyciąganiu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, w tym zwłaszcza dotyczących działalności produkcyjnej i handlowej, która wymaga w dużej mierze obsługi logistycznej.

Niezwykle istotną kwestią są konsekwencje ekonomiczno-społeczne dla regionu czy miasta, w którym powstają określone centra logistyczne. Mogą mieć one bardzo różnorodny charakter (pozytywny i negatywny). Pozytywny aspekt tworzenia centrów logistycznych wynika głównie z faktu, że ich istnienie w danym regionie przyczynia się do przyciągania nowych inwestycji, szczególnie dotyczących działalności produkcyjnej i handlowej, wymagających obsługi logistycznej. Ich obecność z reguły pociąga za sobą konieczność przeprowadzenia zmian w systemie infrastrukturalnym, pojawia się konieczność rozwoju infrastruktury: drogowej, telekomunikacyjnej, komputeryzacji, sieci szybkiego przemieszczania ludzi i towarów na znaczne odległości.

Obecność centrów logistycznych może ponadto stanowić:

- czynnik regulujący procesy komunikacyjne w mieście/aglomeracji/regionie. W interesie funkcjonujących centrów jest bowiem tworzenie warunków do budowy obwodnic, tras szybkiego ruchu i innych elementów infrastruktury komunikacyjnej,
- utrzymanie elementów systemu infrastrukturalnego, co oznacza dla gospodarki pewną stałą liczbę miejsc prac,
- rozwój kooperacyjnych systemów transportowych zlokalizowanych na obrzeżach miast,
- obniżkę kosztów operacji logistycznych, a zwłaszcza czynności magazynowo-transportowych, dywersyfikacja zakresu świadczonych usług logistycznych, podnoszenie poziomu jakości oferowanych usług,
- czynnik wzrostu, na którego bazie rozwijają się nowe struktury dystrybucji towarów.

Braki w zakresie urządzeń infrastrukturalnych mogą być jedną z przyczyn powstawania progów rozwoju większych przestrzennie obszarów. Pokonanie ich wymaga ponoszenia znacznie większych nakładów inwestycyjnych, niż miałyby to miejsce przy równomiernym rozłożeniu tychże inwestycji w czasie¹⁹.

Problem rozwoju centrów logistycznych w Polsce należałoby rozpatrywać jako ważne pole interwencji publicznej, mającej na celu kreowanie ich rozwoju przez władze publiczne.

Przeprowadzone rozważania wskazują, że zbudowane w konkretnym regionie centra logistyczne tworzą określony klimat gospodarczy, pozwalający patrzeć na nie

¹⁸ A. Jeziński, wyd. cyt., s. 55.

¹⁹ J. Regulski, *Polityka komunalna*, Wyd. UŁ, Łódź 1980, s. 154.

jako na produkt regionalny. W artykule wykazano także, że centra logistyczne, pełniąc określone role i funkcje, przyczyniają się do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, a w ślad za tym – że ich funkcjonowanie ujawnia więcej zalet i szans rozwojowych niż ograniczeń i barier. Postawiona na wstępie teza świadczy o tym, że dobrze zorganizowanie centra logistyczne coraz silniej decydują o znaczeniu regionu.

Literatura

- Blaik P., *Logistyka – koncepcja zintegrowanego zarządzania przedsiębiorstwem*, PWN, Warszawa 1999.
- Ciesielski M., *Rynek usług logistycznych*, Difin, Warszawa 2005.
- Fechner I., *Centra logistyczne. Cel-Realizacja-Przyszłość*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2004.
- Fechner I., *Modele inicjowania centrów logistycznych*, cz. I, „Logistyka” 2004, nr 4.
- Gęsicka G., *Partnerstwo jako jedna z głównych zasad polityki strukturalnej w Polsce w latach 2007–2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Legnica 2007.
- Golembka E., *Przestrzenne warunki lokalizacji i eksploatacji centrów logistycznych*, [w:] *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, red. T. Markowski, KPZK PAN, Warszawa 2006.
- <http://www.klastry.pl> (19.03.2014).
- Jedliński M., *Przesłanki tworzenia CUL*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 2006, nr 6.
- Jeziński A., *Trendy rozwojowe centrów logistycznych w Polsce*, „Transport, Spedycja. Logistyka” 2004, nr 1.
- Kauf S., *Logistyka miasta i regionu. Metody ilościowe w decyzjach przestrzennych*, Difin, Warszawa 2014.
- Każmierski J., *Centra logistyczne jako element infrastruktury i czynnik rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2006.
- Każmierski J., *Zarządzanie logistyczne w rozwoju miasta i regionu – strategiczna rola centrów logistycznych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług nr 8, US, Szczecin 2007.
- Każmierski J., *Logistyka a rozwój regionu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
- Każmierski J., *Władze samorządowe a zarządzanie logistyczne w mieście i regionie*, Łódź 2010.
- Krasucki Z. (red.), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
- Królak Z., *Polska wobec wyzwań XXI wieku. Zarys strategii na I dekadę*, Wyd. „Alfa 2”, Warszawa 2000.
- Poredl Z., *Infrastruktura logistyczna w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001.
- Regulski J., *Polityka komunalna*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 1980.
- Skowron-Grabowska B., *Centra logistyczne w łańcuchach dostaw*, PWE, Warszawa 2010.
- Stachowiak A., *Centra logistyczne jako produkt regionalny*, [w:] *Logistyka a przedsiębiorczość i innowacyjność przedsiębiorstw w warunkach „nowej gospodarki”*, red. Z. Stachowiak, Wyższa Szkoła Zarządzania i Finansów w Siedlcach, Siedlce 2007.
- Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym, DzU nr 169, poz. 1420.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, DzU z 1990, nr 16, poz. 95.
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, DzU z 2006, nr 227, poz. 1658.

IMPORTANCE OF LOGISTICS CENTERS IN REGIONAL DEVELOPMENT

Summary: The article focuses on the role of logistic centers in the environment of economic regionalization. The discussion indicates that logistics centers built in a particular area, create a specific economic climate which allows to consider them as a regional product. As a result, logistic centers with appropriate infrastructure of transfer would gain extra points for the change of the means of transport. Great needs of the country create a huge demand for the development of logistic centers, which in turn contributes to the development of a region. As they constitute a driving force of a country, the location of the new centers as well as upgrading and expansion of the existing ones, is very important.

Keywords: logistic centers, clusters, region development, development supporting instruments, public intervention.