

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 407

## **Jabłko niezgody. Regionalne wyzwania współczesnej gospodarki światowej**

Redaktorzy naukowci

Bogusława Drelich-Skulska

Małgorzata Domiter

Wawrzyniec Michalczyk



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2015

Redakcja wydawnicza: Jadwiga Marcinek  
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz  
Korekta: Barbara Cibis  
Łamanie: Beata Mazur  
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania  
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.pracnaukowe.ue.wroc.pl](http://www.pracnaukowe.ue.wroc.pl)  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons  
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska  
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2015

**ISSN 1899-3192**  
**e-ISSN 2392-0041**

**ISBN 978-83-7695-544-5**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:  
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
53-345 Wrocław, ul. Komandorska 118/120  
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: [econbook@ue.wroc.pl](mailto:econbook@ue.wroc.pl)  
[www.ksiegarnia.ue.wroc.pl](http://www.ksiegarnia.ue.wroc.pl)

Druk i oprawa: TOTEM

## Spis treści

Wstęp.....	9
------------	---

---

### Część 1. Europa w obliczu wyzwań współczesnej gospodarki światowej

---

<b>Jerzy Rymarczyk:</b> Unia bankowa – zabezpieczenie przed kryzysami?.....	13
<b>Maciej Walkowski:</b> Założenia, cele i kontrowersje związane z planowaną realizacją europejskiej inicjatywy pobudzenia inwestycji strategicznych, zwanej Planem Junckera.....	23
<b>Edward Molendowski, Łukasz Klimczak:</b> Porozumienie CEFTA-2006 – jego znaczenie dla rozwoju handlu wzajemnego krajów Bałkanów Zachodnich.....	39
<b>Jowita Świerczyńska:</b> Współpraca celna w obszarze bezpieczeństwa i ochrony unijnego rynku.....	51
<b>Magdalena Nawrot:</b> Analiza realizacji kryteriów konwergencji przez Słowację w latach 2004-2014. Wnioski dla Polski.....	64
<b>Franciszek Adamczuk:</b> Przestrzenne i organizacyjne aspekty rozwoju pogranicza polsko-czeskiego.....	76
<b>Magdalena Rosińska-Bukowska:</b> Rola korporacji transnarodowych w procesie budowania wspólnego stanowiska państw UE wobec Rosji.....	86
<b>Rafał Szymanowski:</b> Niemcy jako koordynowana gospodarka rynkowa. Wymiary transformacji i perspektywy rozwoju.....	98
<b>Magdalena Ziętek:</b> Ważniejsze determinanty rozwoju eurologistyki w euroregionach.....	109
<b>Magdalena Rosińska-Bukowska, Ewa Klima:</b> Audyt miejski – znaczenie dla rozwoju miast w Unii Europejskiej.....	120
<b>Marzena Anna Weresa:</b> Rozwój technologicznych systemów innowacji w gospodarce światowej na przykładzie technologii informacyjno-telekomunikacyjnych (ICT).....	132

---

### Część 2. Dylematy rozwoju gospodarczego w Azji

---

<b>Sebastian Bobowski:</b> Megaregionalne projekty handlowe TPP i RCEP w budowie. W co gra Japonia przy dwóch stołach negocjacyjnych?.....	147
<b>Paweł Pasierbiak:</b> Preferencyjne porozumienia handlowe w zagranicznej polityce ekonomicznej Japonii.....	159

<b>Bogusława Drelich-Skulska:</b> Zróżnicowanie polityki klastrowej w krajach azjatyckich na przykładzie Japonii i Indii .....	169
<b>Szymon Mazurek:</b> Wsparcie eksportowe klastrów ICT w Indiach.....	182
<b>Anna Wróbel:</b> Multilateralizm <i>versus</i> bilateralizm w polityce handlowej Chin.....	192
<b>Zbigniew Wiktor:</b> Gospodarka i polityka Chin w latach 2013-2014.....	202
<b>Marta Ostrowska:</b> Chiński vs. indyjski model rozwoju – efekty i bariery.....	215
<b>Kazimierz Starzyk:</b> Pozaeuropejskie gospodarki odporne transformacji rynkowej. Przypadek Korei Północnej.....	227
<b>Małgorzata Barbara Fronczek:</b> Zmiana pozycji rozwijających się krajów Azji Wschodniej w międzynarodowym handlu nowoczesnymi produktami	240
<b>Przemysław Skulski:</b> Pozycja państw Bliskiego Wschodu na międzynarodowym rynku broni na początku XXI wieku .....	252

---

### Część 3. Pozycja Polski wobec regionalnych wyzwań rozwoju gospodarczego

---

<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> Znaczenie wymiany wewnątrzgałęziowej w polskim handlu zagranicznym w latach 2009-2013 na tle wybranych krajów Unii Europejskiej.....	269
<b>Bartosz Michalski:</b> Konsekwencje członkostwa w Unii Europejskiej dla polsko-niemieckiej wymiany handlowej dobrami <i>mid-tech</i> i <i>high-tech</i> .....	284
<b>Joanna Michalczyk:</b> Wpływ powiązań regionalnych i globalnych na sytuację w polskim handlu zagranicznym produktami rolno-spożywczymi.....	298
<b>Anna Odrobina:</b> Polska jako lokalizacja działalności badawczo-rozwojowej korporacji transnarodowych .....	316
<b>Karolina Pawlak:</b> Polsko-rosyjski handel produktami rolno-spożywczymi po akcesji Polski do Unii Europejskiej.....	327
<b>Marek Wróblewski:</b> Instrumenty wsparcia eksportu polskich przedsiębiorstw – aktualne tendencje i problemy .....	341
<b>Agnieszka Majka:</b> Taksonomiczna analiza zróżnicowania poziomu życia w Polsce.....	354
<b>Patrycja Krawczyk:</b> Szanse i zagrożenia dla jednostek samorządu terytorialnego w Polsce w kontekście nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020.....	364
<b>Zbigniew Bentyn:</b> Przemiany uwarunkowań logistycznych w Polsce jako efekt integracji z krajami Unii Europejskiej.....	375

## Summaries

---

### Part 1. Europe in the face of modern global economy challenges

---

<b>Jerzy Rymarczyk:</b> Banking union – protection against crisis?.....	13
<b>Maciej Walkowski:</b> Assumptions, goals and controversies associated with the planned implementation of a European initiative to stimulate strategic investments known as the Juncker Plan.....	23
<b>Edward Molendowski, Łukasz Klimczak:</b> Central European Free Trade Agreement CEFTA-2006 – its importance for the development of mutual trade of the Western Balkans countries.....	39
<b>Jowita Świerczyńska:</b> Customs cooperation in the area of security and protection of the EU market .....	51
<b>Magdalena Nawrot:</b> Analysis of convergence criteria fulfillment by Slovakia in the period 2004-2014. Lessons for Poland .....	64
<b>Franciszek Adamczuk:</b> Spatial and organizational aspects of the Polish-Czech borderland development .....	76
<b>Magdalena Rosińska-Bukowska:</b> The role of transnational corporations in the process of building the EU common position to Russia.....	86
<b>Rafał Szymanowski:</b> Germany as a coordinated market economy. Dimensions of change and prospects for the future.....	98
<b>Magdalena Ziętek:</b> Significant determinants of the development of the Eurologistics in Euroregions.....	109
<b>Magdalena Rosińska-Bukowska, Ewa Klima:</b> Urban audit – importance for the European Union cities development.....	120
<b>Marzenna Anna Weresa:</b> The development of technological innovation systems in the world economy: the case if ICT.....	132

---

### Part 2. Dilemmas of economic development of Asia

---

<b>Sebastian Bobowski:</b> Megaregional trade projects of TPP and RCEP in progress. What is the name of the Japan's game by two negotiation tables? .....	147
<b>Paweł Pasierbiak:</b> Preferential trade agreements in the foreign economic policy of Japan.....	159
<b>Bogusława Drelich-Skulska:</b> The diversity of cluster policy in Asian countries on the example of Japan and India.....	169
<b>Szymon Mazurek:</b> Export support for ICT clusters in India.....	182
<b>Anna Wróbel:</b> Multilateralism versus bilateralism in China's trade policy....	192
<b>Zbigniew Wiktor:</b> The economy and politics in China in 2013-2014 .....	202
<b>Marta Ostrowska:</b> Chinese vs. Indian development model – effects and barriers.....	215

<b>Kazimierz Starzyk:</b> Non-European economies opposing market transformation. The case of North Korea.....	227
<b>Małgorzata Barbara Fronczek:</b> The change in the position of developing countries of Eastern Asia in the international trade of high-tech products.	240
<b>Przemysław Skulski:</b> Countries of the Middle East and their position on the international arms market at the beginning of the XXI century .....	252

---

### **Part 3. Position of Poland with regard to regional challenges of economic development**

---

<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> The importance of intra-industry exchange in Polish foreign trade in the years 2009-2013 against the background of selected European Union member states .....	269
<b>Bartosz Michalski:</b> Consequences of the membership in the European Union for Polish-German trade in mid-tech and high-tech goods.....	284
<b>Joanna Michalczyk:</b> The impact of regional and global connections on the situation in Polish foreign trade of agri-food products.....	298
<b>Anna Odrobina:</b> Poland as a location of the R&D activities of Transnational Corporations .....	316
<b>Karolina Pawlak:</b> Polish-Russian trade in agri-food products after Poland's accession to the European Union.....	327
<b>Marek Wróblewski:</b> Instruments supporting export of Polish enterprises – current trends and problems.....	341
<b>Agnieszka Majka:</b> Taxonomic analysis of the diversity of the standard of living in Poland.....	354
<b>Patrycja Krawczyk:</b> Opportunities and threats to local government units in the aspect of the new financial perspective of the European Union 2014-2020 .....	364
<b>Zbigniew Bentyń:</b> Changes of logistics performance in Poland as a result of integration with the European Union states.....	375

**Zbigniew Bentyn**

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu  
e-mail: zbigniew.bentyn@ue.poznan.pl

---

**PRZEMIANY UWARUNKOWAŃ LOGISTYCZNYCH  
W POLSCE JAKO EFEKT INTEGRACJI  
Z KRAJAMI UNII EUROPEJSKIEJ**

---

**CHANGES OF LOGISTICS PERFORMANCE  
IN POLAND AS A RESULT OF INTEGRATION  
WITH THE EUROPEAN UNION STATES**

---

DOI: 10.15611/pn.2015.407.30

**Streszczenie:** Przemiany zachodzące w gospodarce są uzależnione od warunków realizowania operacji logistycznych. Celem tego opracowania jest przedstawienie zmian wydajności logistycznej, jakie zaszły w Polsce w okresie przynależności Polski do UE. Jako metodę badawczą przyjęto porównanie zmian wskaźnika LPI (Logistic Performance Index) w okresie członkostwa Polski w UE. Wskaźnik ten umożliwia przekrojowe porównanie wielu aspektów wpływających na sprawność operacji logistycznych w danym kraju. Awans w globalnym rankingu współczynnika wydajności logistycznej (LPI) w roku 2014 na pozycję 31. dokonany został dzięki ważonej ocenie wskaźników w sześciu obszarach wpływających na wydajność logistyczną danego państwa. Na przestrzeni 7 lat w Polsce zanotowano znaczącą poprawę w obszarze każdego z nich. Rozszerzająca się strefa aktywności logistycznej Europy jest dowodem na realizowanie scenariusza włączania gospodarki Polski w struktury gospodarcze UE i pośrednio uczestniczenia w światowej wymianie towarowej.

**Słowa kluczowe:** infrastruktura, integracja, logistyka.

**Summary:** The changes taking place in the economy also depend on the conditions of the implementation of logistics operations. The aim of this paper is to present the changes that have occurred in logistic conditions in Poland during the Polish membership in the EU. The research method adopted is the comparison rate changes of LPI (Logistic Performance Index) during the Polish membership in the EU. This indicator enables the cross-comparison of many aspects that affect the efficiency of logistics operations in the country. The promotion in the global ranking of logistics performance index (LPI) in 2014 to the 31<sup>st</sup> position, was also marked by a weighted evaluation of indicators in six areas that affect the efficiency of the logistics of the country concerned. For over seven years in Poland, there has been significant improvement in the area of each of them. The expanding area of logistics activity in Europe is a proof of scenario to enable the implementation of Polish economy in the EU's economic structure and indirectly the participation in the global exchange of goods.

**Keywords:** infrastructure, integration, logistics.

## 1. Wstęp

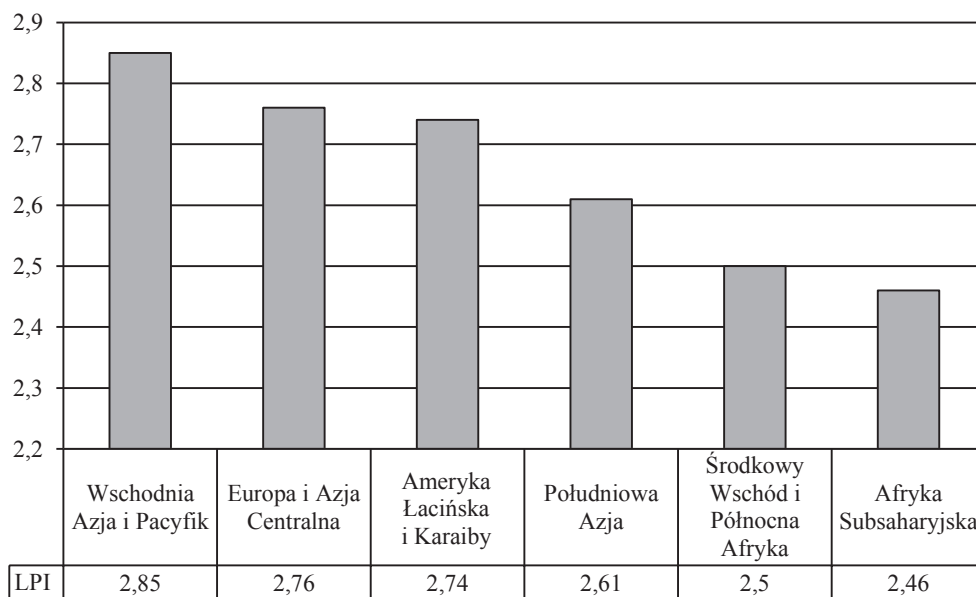
Rozwój gospodarczy kraju jest zależny od wielu czynników. Jednym z nich są korzystne warunki usprawniające przebieg operacji logistycznych. Polska jest przykładem kraju, który znajdując się w kręgu członków UE od ponad 10 lat, konsekwentnie zmienia obraz potencjału logistycznego. Zgodnie ze strategią budowania spójności UE, także poprzez wyrównywanie poziomu uwarunkowań logistycznych, Polska jest beneficjentem różnych programów służących rozbudowie infrastruktury transportowej. Ponadto podmioty gospodarcze w kraju – jako partnerzy i członkowie łańcuchów dostaw o zasięgu europejskim – rozbudowują infrastrukturę magazynową i zwiększają w ten sposób potencjał wydajności logistycznej. Nie bez znaczenia jest także obszar działania operatorów logistycznych skupionych na oferowaniu usług logistycznych na terytorium Polski. Zadania, które stawia sobie UE, są zgodne z wymaganiami globalizującej się gospodarki światowej. Konieczność integracji fizycznego przemieszczania produktów pomiędzy krajami Unii podyktowana jest budową atrakcyjnego dla inwestorów obszaru gospodarczego, zawierającego zarówno wysoki potencjał gospodarczy, jak i chłonny rynek [Gołębska 2009]. Trudno być beneficjentem globalnego rozwoju gospodarczego bez umożliwienia sieciom dostaw o światowym zasięgu sprawnej wymiany towarowej. Celem opracowania jest zatem przedstawienie zmian zachodzących w obszarze uwarunkowań logistycznych w Polsce na przestrzeni dziesięciu lat członkostwa w UE. Dzięki badaniom realizowanym przez niezależne instytucje, np. Bank Światowy, uzyskuje się możliwość do porównania obraz zmian w określonym czasie.

## 2. Logistyczne uwarunkowania sprawności zarządzania globalnymi łańcuchami dostaw

Korporacje międzynarodowe poszukujące atrakcyjnego potencjału gospodarczego dzięki procesom globalizacji mają do wyboru wiele interesujących ofert lokalizacji swych działań. Europa jest jednym z regionów o określonej charakterystyce zarówno pod względem rynku, jak i możliwości wytwórczych. Zaawansowanie infrastrukturalne oraz inne czynniki związane z usprawnianiem przepływu dostaw są także czynnikiem różnicującym, ułatwiającym przedsiębiorcom podejmowanie decyzji o lokowaniu kapitału i operacji wytwórczych. Jednym z warunków powodzenia działania globalnej sieci dostaw, a więc szeregu przedsiębiorstw współpracujących z sobą w procesie wytwarzania produktów, jest zastosowanie sprawnych rozwiązań logistyki międzynarodowej. Wszelkie problemy wynikające z łączenia przestrzennie rozproszonych operacji wytwarzania, mające często miejsce w globalnych sieciach dostaw, odbijają się ujemnie na bilansie korporacji podejmującej się ryzyka takiego globalnego konfigurowania wytwarzania [Wood i in. 2002]. Innymi słowy, aby uzyskać pozytywną ocenę kapitału międzynarodowego poszukującego atrakcyjnej



lokalizacji, trzeba zwiększać sprawność przepływu dostaw. Poszukujące efektywności działania korporacje doceniają możliwości zwiększania elastyczności zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji. Konieczne w tym celu jest zsynchronizowanie poszczególnych operacji, związane z wymianą informacji oraz kontroli realizacji poszczególnych etapów wytwarzania [Rymarczyk 2012]. Wymagania dzisiejszego rynku, charakteryzujące się oczekiwaniami klientów na nowe, stale ulepszone produkty, zwiększają nacisk na tempo operacji i wprowadzania nowości na rynek. Jest to możliwe tylko w wydajnym logistycznie systemie, umożliwiającym pewną elastyczność działania poprzez dostępne powierzchnie magazynowe, rozwiązania transportowe i sprawną obsługę celną. Ewolująca infrastruktura logistyczna na świecie, skupiona na dostarczaniu potencjalnym partnerom większej sprawności przepływu, dóbr, kapitału oraz informacji, wskazuje kierunki rozwoju światowej gospodarki. Region Europy stanowi jeden z bardziej rozwiniętych obszarów świata, jednakże znacznie pod względem wydajności logistycznej wyprzedza go region Wschodniej Azji i Pacyfiku (rys. 1). Jest to oczywiście związane z trwającym od wielu lat offshoringiem i relokacją produkcji do krajów charakteryzujących się niskimi kosztami pracy. Popularność tego regionu wśród inwestorów wymusiła wręcz wieloletnie programy rozbudowy infrastruktury punktowej i liniowej usprawniającej transport.



**Rys. 1.** Porównanie współczynników LPI (Logistics Performance Index) dla regionów świata w 2014 r.

Źródło: [<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard>].

Aby sprostać wyzwaniom budowy atrakcyjnego gospodarczo regionu, UE realizuje dalece zaawansowany projekt transeuropejskiej sieci transportowej. Konieczne do realizacji ambitnego planu budowy sieci korytarzy transportowych są środki w wysokości 700 mld euro. Horyzont planu sięga aż do roku 2030 i zakłada także inwestycje w Polsce. Planowane jest zwiększenie przepływności, usunięcie barier infrastrukturalnych rozwoju oraz wdrażanie intermodalności w obszarze jednolitego wspólnego rynku [*Infrastructure...* 2015]. Polska jako kraj znajdujący się obecnie na pograniczu UE stanowi ważne ogniwo łączące Europę ze Wschodem. Rozwój infrastruktury portowej, widoczny na przykładzie budowy terminalu głębokowodnego w Gdańsku, oraz rozwój centrów logistycznych położonych w centralnej Polsce wskazują na istniejącą potrzebę połączeń logistycznych z Morzem Bałtyckim w tej części kontynentu. Korytarze transportowe ułożone w kierunkach wschód–zachód oraz północ–południe podkreślają wagę położenia Polski dla sprawnego transportu europejskiego.

### 3. Sprawność operacji logistycznych w Polsce w świetle współczynnika LPI

Logistic Performance Indeks (LPI) jest złożoną miarą wydajności logistycznej obliczanej dla danego obszaru, np. państwa. Aby otrzymać wskaźnik, należy ocenić osobno sześć kluczowych dla logistyki aspektów działalności logistycznej. Następnie oblicza się średnią ważoną umożliwiającą porównanie wyników z osiągnięciami innych obszarów (państw) oraz umieszczenie danego państwa na określonej pozycji w rankingu światowym. Badania takie wykonuje Bank Światowy i obejmują one wszystkie państwa świata. Problemami wydajności logistycznej wymagającymi szczegółowych badań są:

1. Zrozumiałość systemu celnego, szybkość obsługi celnej i przewidywalność formalności wykonywanych przez agencje obsługi celnej (*Customs*).
2. Infrastruktura logistyczna, w tym transportowa, wspierająca operacje handlowe (*Infrastructure*).
3. Łatwość organizowania wysyłki ładunku w transporcie międzynarodowym (*International shipment*).
4. Jakość i kompetencje operatorów logistycznych (*Logistic competence*).
5. Zdolność do identyfikacji i śledzenia przesyłek (*Tracking and tracing*).
6. Częstotliwość, z jaką przesyłki docierają do odbiorców w zaplanowanym i oczekiwanym czasie (*Timeliness*).

Każdy z powyższych obszarów jest istotny dla sprawności międzynarodowej sieci dostaw. Różnią się one od siebie stopniem kosztowności, np. budowa infrastruktury drogowej oraz zapewnienie szybkiej obsługi celnej. Jeśli w pierwszym wypadku konieczne są istotne kapitałowo inwestycje, to w drugim – odpowiednie przepisy i organizacja procesów obsługi. Trudno jednak nie zauważyć komplementarności wymienionych kryteriów. Kraje UE korzystające na planach rozbudowy

korytarzy transportowych mogą pochwalić się osiągnięciami w tym zakresie. Nieprzypadkowo w najlepszej dziesiątce rankingu światowego sporządzonego w roku 2014 znajduje się aż 7 państw europejskich. Pierwsze miejsce zajmują Niemcy z wynikiem 4,12 LPI [lpi.worldbank.org 2014]. Droga często rozbudowa autostrad, mostów, dróg kolejowych, w tym przystosowywanie ich do dużych prędkości, oraz inwestycje w infrastrukturę punktową, jak lotniska i porty morskie, oraz dość dobrze rozwinięte w Europie Zachodniej śródlądowe drogi wodne stanowią o sprawności transportowej i możliwości wykorzystania rozwiązań intermodalnych na tym kontynencie. Dzięki temu możliwa jest minimalizacja kosztów logistycznych, eliminowanie zbędnych zapasów i lepsze zaspokajanie potrzeb klientów [Rymarczyk 2012]. Rozwój konkurencji wśród operatorów logistycznych sprawia, że wymiana towarowa staje się tańsza i dostępna dla większości podmiotów gospodarczych operujących w Europie. Niski procent opóźnień w realizacji dostaw wpływa na zdolność sieci do realizacji operacji w systemach *just in time* i umożliwia dalszą obniżkę kosztów magazynowania.

Dzięki badaniom Banku Światowego, powielanym od 2007 r. czterokrotnie, można zaobserwować korzystne zmiany oceny w każdym z kluczowych sześciu aspektów logistyki w Polsce. Krajem-liderem rankingu 2014 są Niemcy. Służą one za porównanie w każdej kategorii lub stanowią cel, do którego należałoby dążyć (tab. 1).

**Tabela 1.** Porównanie zmian we wskaźniku LPI Polski w okresie od 2007 do 2014 r.

Kraj	LPI ranking	LPI wynik	Operacje celne	Infrastruktura	Przesyłki międzynarodowe	Kompetencje logistyczne	Identyfikacja i śledzenie	Terminowość
Niemcy 2014	1	4,12	4,1	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Polska 2014	31	3,49	3,26	3,08	3,46	3,47	3,54	4,13
Polska 2012	30	3,43	3,3	3,1	3,47	3,3	3,32	4,04
Polska 2010	30	3,44	3,12	2,98	3,22	3,26	3,45	4,52
Polska 2008	40	3,04	2,88	2,69	2,92	3,04	3,12	3,59

Źródło: [http://lpi.worldbank.org].

Szczególnie wysokie tempo zmian można zauważyć w obszarze częstotliwości obsługi dostaw bez opóźnień. Świadczy to o rosnącej sprawności operatorów logistycznych i dokonuje się w oparciu o polepszający się stan infrastruktury logistycznej. Analiza rynku transportu samochodowego dominującego w Europie dowodzi istotnych zmian wpływających na dostępność usług tego transportu. Liczba firm posiadających licencje na międzynarodowe przewozy samochodowe od roku 2005 do 2009 podwoiła się [Brdulak 2012]. Słabsze, ale jednak znaczące wzrosty wskaźników można zaobserwować w dziedzinie realizacji zadań logistycznych oraz w zakresie śledzenia przesyłek. Bardzo istotną częścią infrastruktury logistycznej jest infrastruktura komunikacyjna. Zapewnia ona stały przepływ informacji dzięki struk-

turalnym sieciom wymiany danych [Szymonik 2010]. Obserwowana poprawa wskaźnika jest związana z wdrażaniem nowych technologii skanowania danych oraz postępującą automatyzacją nowoczesnych magazynów – centrów logistycznych. W Polsce rynek powierzchni magazynowych rozwija się szybciej niż w pozostałych krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Jest to związane z dogodnym położeniem geopolitycznym [Burnewicz 2010]. Budowa tych obiektów jest charakterystyczna dla niektórych obszarów kraju. Okolice dużych aglomeracji, jak warszawska, katowicka, poznańska i trójmiejska, w związku z dużą gęstością zaludnienia wywołują potrzebę szybkiej dystrybucji wymuszającej budowę kolejnych centrów logistycznych. Zarówno inwestujące w nie firmy, jak i operatorzy logistyczni zwiększają potencjał obsługi logistycznej i jej szybkość. Ponadto dzięki temu, że obiekty te powstają relatywnie od niedawna, są nowoczesne i wyposażone w technologie informatyczne wspomagające operacje logistyczne, stąd postęp w zakresie śledzenia dostaw. Obserwuje się także dużą aktywność logistyki magazynowania w miejscach związanych z rozwojem infrastruktury transportowej. Takim szczególnym miejscem jest Stryków gdzie znajduje się przecięcie korytarzy transportu Północ–Południe i Wschód–Zachód. Korzystna lokalizacja umożliwia szybką dystrybucję produktów w obrębie kraju i przyległych państw. Rozwój aktywności dystrybutorów wzdłuż autostrady A2 ze szczególnym uwzględnieniem okolic Poznania, Łodzi i Warszawy podkreśla znaczenie tej arterii drogowej łączącej Wschód z Zachodem Europy. Podobnie odcinek Autostrady A1 wspiera decyzje lokalizacji centrów właśnie w regionie Wrocławia, Katowic i Krakowa. Też taką wydaje się potwierdzać decyzja Amazona lokująca trzy centra dystrybucyjne w Polsce: jedno w rejonie Poznania (Sady), dwa w okolicach Wrocławia (Bielany Wrocławskie) [Koralewski 2103]. Ponadto szybki rozwój głębokowodnego terminalu kontenerowego w Gdańsku jest także bodźcem rozwojowym dla infrastruktury magazynowej lokalizowanej w tym rejonie. Znacząca poprawa w zakresie obsługi celnej oznacza pozytywny w skutkach wysiłek agencji celnych i administracji rządowej.

Rysunek 2. wskazuje kierunek zmian dokonanych w okresie 7 lat. Porównanie z liderem rankingu Niemcami umożliwia krytyczną ocenę aktualnego stanu rzeczy. Zestawienie zaawansowania logistycznego Polski w dziedzinie choćby infrastruktury ujawnia istotną przewagę. W tym obszarze różnice są największe, ponieważ związane są zarówno z koniecznym kapitałem, jak i z niezbędnym czasem powstawania dużych projektów budowlanych.

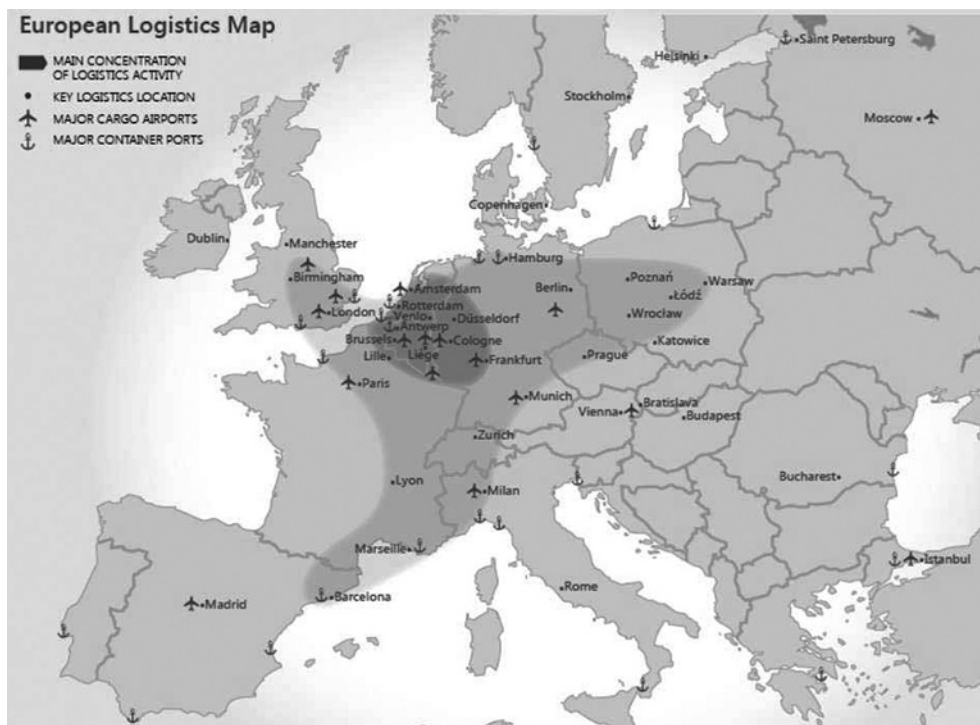
Reasumując, należy zwrócić uwagę na awans dokonujący się w czasie, a wyrażony ilościowo w zakresie współczynnika LPI dla Polski oraz miejsca w światowym rankingu. LPI w roku 2007 wyniósł 3,04, natomiast w 2014 r. już 3,49. Jest to znaczący awans, wyrażony także miejscem w rankingu: w roku 2007 Polska zajmowała 40. pozycję, a w 2014 r. – 31. Stabilizacja na miejscu 30-31 w trzech ostatnich pomiarach wskazuje, że pozostałe państwa także zamierzają podnosić swoją sprawność logistyczną. Konkurencja w tym zakresie także wewnątrz UE jest stosunkowo

duża. Przyczyną tego jest także konstatacja gospodarczych skutków globalizacji oraz szybkiego rozwoju regionów Dalekiego Wschodu, odznaczających się imponującym tempem wzrostu gospodarczego.

#### 4. Migracja centrum logistycznego trójkąta Europy

Charakterystyczna dla rozwoju Unii Europejskiej jest realizacja następujących po sobie akcesji, dołączających do terytorium Unii kolejne obszary. Piąte z kolei rozszerzenie Unii, zawierające kraje z grupy luksemburskiej i helsińskiej, to rozszerzenie znacząco powiększające terytorium UE. Po roku 2004 Cypr, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Słowacja, Słowenia, Węgry stały się pełnoprawnymi członkami wspólnoty. Rozpatrując kwestie geograficznie, można uznać, że w tym roku do Unii dołączyła Europa Środkowo-Wschodnia. Miało to znaczenie dla funkcjonujących już od lat europejskich łańcuchów dostaw. Dzięki akcesji otworzył się przez nimi pojemny rynek oraz określony potencjał gospodarczy. Związana z wieloletnimi zaniedbaniami słaba infrastruktura logistyczna oraz niski poziom techniczny i informatyczny w dziedzinie logistyki sprawił, że warunkiem koniecznym akcesji gospodarczej tego regionu stała się poprawa wydajności logistycznej. Funkcjonowanie UE do roku 2004 utworzyło rejony o szczególnej aktywności logistycznej. Porty holenderskie i niemieckie są ośrodkami najintensywniejszych działań logistycznych. Wymiana handlowa Unii Europejskiej zależy od sprawności wymienionych rejonów. Terytorium Holandii, Belgii oraz przylegająca do nich z zachodu część Francji, a ze wschodu część Niemiec są głównym obszarem aktywności logistycznej w Europie [*European logistic & industrial market report 2014*]. Porty kontenerowe, np. Rotterdam czy Amsterdam, a także porty wykorzystujące śródlądowe drogi wodne, jak Liège, Antwerpia i Duisburg, oraz lotniska we Frankfurcie i w Amsterdamzie przyjmują większość ciężaru operacji logistycznych w Europie. Konieczna do ich obsługi sieć magazynów i centrów logistycznych umożliwia szybkie i elastyczne zarządzanie zasobami łańcuchów dostaw. Utworzony tam obszar, sięgający na północy zindustrializowanej części Włoch, tworzy oś Północ–Południe umożliwiającą przemysłowi europejskiemu międzynarodową wymianę handlową.

Przeprowadzone w roku 2014 badania wykazały, że ten określony wcześniej obszar intensywnej aktywności logistycznej rozszerza się i obejmuje kolejne tereny. Naturalną konsekwencją akcesji wydaje się wzrost wymiany handlowej i współpraca gospodarcza podmiotów w ramach tworzących się europejskich łańcuchów dostaw. Jest to związane z ekspansją gospodarczą i rozwojem państw-nowych członków UE. Charakterystycznymi kierunkami rozszerzania się tego obszaru są: na zachód Hiszpania, a na wschód Polska i Czechy. Takie miasta, jak Poznań, Warszawa, Łódź, Wrocław i Katowice stają się ważnymi ośrodkami przyciągającymi inwestycje przemysłowe i logistyczne. W powstałej w ten sposób wersji rozszerzonej obszar zagęszczonej działalności logistycznej obejmuje teren od Barcelony na za-



Rys. 2. Mapa aktywności logistycznej w Europie w 2014 r.

Źródło: [European logistic & industrial market report 2014].

chodzie po Warszawę na wschodzie Europy, a także zindustrializowaną północną część Włoch i prowadzi aż do południowej części Wielkiej Brytanii.

Rozwój obszaru szczególnej aktywności gospodarczej ma duże znaczenie dla Polski właśnie ze względu na jej lokalizację oraz potencjalne terytoria dalszych akcesji UE. Rosnąca aktywność firm logistycznych dowodzi korzystnych zmian gospodarczych oraz powoduje wspomniany wcześniej wzrost wydajności logistycznej wyrażony wskaźnikiem LPI.

## 5. Podsumowanie

Zmiana warunków realizowania operacji logistycznych jest bodźcem rozwojowym ułatwiającym prowadzenie transakcji handlowych i produkcyjnych. Zmiana ta na obszarze Polski jest wyrażona wynikami badań Banku Światowego. Awans w globalnym rankingu współczynnika wydajności logistycznej (LPI) w roku 2014 na pozycję 31. dokonany został dzięki ważonej ocenie wskaźników w sześciu obszarach

wpływających na wydajność logistyczną danego państwa. Na przestrzeni 7 lat w Polsce zanotowano znaczącą poprawę w obszarze każdego z nich. Największe zmiany dotyczą stref wymagających zmian prawa i wysiłku organizacyjnego, wolniejsze obserwuje się w obszarze rozwoju infrastruktury transportowej. Jest to jednak związane z dużą kosztownością oraz czasochłonnością prowadzenia inwestycji tego typu. Gdyby wprost ekstrapolować zanotowaną zmianę w okresie ostatnich 7 lat na następny okres, Polska miałaby szansę znaleźć się w grupie 15-20 państw najbardziej wydajnych na świecie ze względu na operacje logistyczne. Naturalnie trudno jest podtrzymać takie oczekiwania, głównie w związku z dość niewielkim poziomem rozwoju, od którego 7 lat temu rozpoczynano badania. Aktualne miejsce w rankingu oznacza dla Polski najlepszą możliwą pozycję dla kraju z regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Warto wskazać miejsca partnerów dokonujących razem z Polską akcesji do UE w 2004 r.: Czechy – miejsce 32., Węgry 33., Litwa 36., Estonia 39., Słowenia 38., Estonia 39., Słowacja 43. i Litwa 46.

Dzięki inwestycjom finansowanym z funduszy spójności oraz inwestorom prywatnym Polska zaczyna wykorzystywać zalety położenia geograficznego. Jako kraj z dostępem do morza, łączący Europę z partnerami od Wschodu, znajdujemy się w obszarze zainteresowania przedsiębiorców tworzących globalne łańcuchy dostaw. Interesująco zapowiada się współpraca polskich przewoźników otwierających połączenie kolejowe z Chinami. Kraj ten, poszukujący nowych, szybszych dróg dotarcia na rynki europejskie, testuje nowe rozwiązania transportowe. Dostawy kolejowe mogą z chińskiego miasta Chengdu dotrzeć do Łodzi już w 14 dni. Pojawiające się możliwości rozwoju terminali i wykorzystania sprawności logistycznej istniejącej bazy logistycznej mogłyby przyczynić się do jej rozbudowy i dalszego wzrostu wskaźnika LPI. Rozszerzająca się strefa aktywności logistycznej Europy jest dowodem na realizowanie scenariusza włączania Polski w struktury gospodarcze UE i pośrednio uczestniczenia w światowej wymianie towarowej. Przemiany zachodzące w sferze potencjału logistycznego Polski zwiększają atrakcyjność inwestycyjną kraju i umożliwiają wykorzystanie jego potencjału gospodarczego.

## Literatura

- Arvis J.F., Saslavsky D., 2014, *Connecting to Compete*, The World Bank, Washington.
- Brdulak H., 2012, *Logistyka w trudnych czasach. Zmiany w globalnych łańcuchach dostaw*, [w:] Brdulak H. (red.), *Logistyka przyszłości*, PWE, Warszawa, s. 30.
- Burnewicz J., 2010, *Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych*, Ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, s. 47.
- Chiny-Polska: jedwabny szlak naszych czasów?*, <http://www.nakolei.pl/> (15.01.2015).
- European logistic & industrial market report 2014*, knightfrank.com (12.02.2015).
- Gołomska E., 2009, *Logistyka w gospodarce światowej*, C.H. Beck, Warszawa, s. 236.

<http://lpi.worldbank.org> (12.12.2014).

<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/column/254/C/DEU/2014/C/POL/2007/C/POL/2010/C/POL/2012/C/POL/2014#chartarea> (22.01.2015).

<http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/DEU/2014/R/EAP/2014/R/ECA/2014/R/LAC/2014/R/MNA/2014/R/SAS/2014/R/SSA/2014?featured=17> (12.12.2014).

*Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*, <http://ec.europa.eu/transport> (15.01.2015).

Koralewski M., *Trzy centra logistyczne Amazona w Polsce*, Logistyka, 10.2013.

Rymarczyk J., 2012, *Logistyka w procesach zarządzania łańcuchem dostaw korporacji transnarodowych*, [w:] Gołomska E., Bentyn Z. (red), *Logistyka międzynarodowa wyzwaniem dla gospodarki światowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań, s. 21.

Szymonik A., 2010, *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*, Difin, Warszawa, s. 44.

Wood D.F., Barone A.P., Murphy P.R., Wardlow D.L., 2002, *International Logistics*, Amacom, New York, s. 59.