

dr hab. inż. Kazimierz Fiedorowicz, prof. UPH
Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych
Jakub Fiedorowicz
student Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

Międzynarodowe rozwiązania logistyczne w Polsce International logistic solutions in Poland

Streszczenie: *Przedstawiono propozycje rozwiązań dotyczących poprawy obsługi logistycznej wymiany Polski z dalekimi rynkami. Dzięki poprawie tej obsługi obroty handlowe Polski będą mogły wzrastać. Propozycje te dotyczą wspólnych polsko-ukraińskich rozwiązań zakresu obsługi logistycznej, rozbudowy zdolności obsługi logistycznej w rejonie Zatoki Gdańskiej, nowych rozwiązań w logistyce lotniczej, funkcjonowania „Jedwabnego Szlaku”, upowszechnienia intermodalności w gospodarce oraz tworzenia w świecie centrów obsługi logistycznej. Dzięki wprowadzaniu rozwiązań usprawniających obsługę logistyczną powstanie szansa na zwiększenie wymiany na dalekie rynki. Przez to zwiększy się kontrybucja salda wymiany do dochodu narodowego w Polsce. Pozwoli to uniknąć zagrożenia pułapką średniego dochodu.*

Słowa kluczowe: logistyka, globalne rozwiązania, transport intermodalny, bilans wymiany handlowej

Summary: *Solutions concerning the logistic operational improvement of Polish economic exchange with distant markets have been presented. Thanks to such improvement the trade turnover might increase. Suggestions refer to common Polish-Ukrainian logistic operations, the development of logistics within the area of Gdańsk Bay, new solutions concerning the aerial logistics, functioning of the "Silk Road", spreading the concept of intermodal transport in the economy and creating new centres of logistic operations in the world. Thanks to the fact of introducing the solutions which should improve the logistic operations, the opportunity arises to increase the economic exchange with distant markets. Such occurrence may increase the balance of trade contribution to the Polish national income. It will allow to avoid the danger of the middle income trap.*

Key words: Logistics, Global Solutions, Intermodal Transport, Balance of Trade

Wstęp

Polska, wg oceny OECD¹, znajduje się na bardzo odległym miejscu w Europie z punktu widzenia globalnej dostępności logistycznej. Utrudnia to prowadzenie wymiany towarów i usług. Jest to spowodowane niedostatecznym wyposażeniem transportowym, ograniczoną dostępnością internetową oraz wynika ze złożonych procedur w prowadzeniu działalności gospodarczej. Polska gospodarka jest też zagrożona tzw. pułapką średniego dochodu, czyli niskim

¹ OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju z siedzibą w Paryżu, założona w 1960 r. Jest to stowarzyszenie 34 krajów o gospodarce rynkowej. Polska przystąpiła do tej organizacji w 1996 r. Jej celem jest tworzenie warunków dla wzrostu gospodarczego krajów członkowskich, w tym warunków dla wymiany między tymi krajami.

tempem wzrostu gospodarczego. Aby wpłynąć na wyższe tempo wzrostu gospodarczego, konieczne jest zwiększenie udziału eksportu w PKB², który powinien wzrosnąć co najmniej o 20 pp., czyli z udziału wynoszącego w 2014 r. 46,9%³ do ponad 65%. Można go zwiększyć poprzez wzrost eksportu na dalsze, pozaeuropejskie rynki. Warunkiem koniecznym zwiększenia eksportu na dalekie, pozaeuropejskie rynki, jest wprowadzanie w Polsce rozwiązań logistycznych o cechach globalnych.

Przedstawia się podział na ugrupowania gospodarcze świata. W nawiązaniu do tego wyodrębnia się rozwiązania logistyczne o znaczeniu globalnym, które powinny być wprowadzane w Polsce. Scharakteryzowano kilka propozycji rozwiązań logistycznych o globalnym zasięgu, a następnie przedstawia się związane z tym wnioski. Główny wniosek jest następujący. Konieczne jest wprowadzanie w Polsce globalnych rozwiązań logistycznych. Bez nich nie ma szansy na to, aby w istotny sposób zwiększyć eksport i nie ominie się pułapki średniego dochodu. Do tej pułapki stopniowo się zbliżamy⁴. Zapobiegać temu można przez znaczniejsze wykorzystanie czynnika związanego z zagraniczną wymianą.

Podział na ugrupowania gospodarcze świata

W globalizującym się świecie narasta znaczenie ugrupowań gospodarczych państw i znaczenie powiązań gospodarczych między tymi ugrupowaniami. Uczestnictwo w danym ugrupowaniu zwiększa możliwość w prowadzeniu wymiany. Możliwości te powinny być wykorzystywane. Przedstawia się wielopoziomowy podział na ugrupowania gospodarcze świata i usytuowanie Polski, odniesione do tych ugrupowań. Podział na ugrupowania zostanie przedstawiony w dwu odniesieniach. Pierwsze z nich to podział podstawowy świata na 5 kontynentów. Drugie dotyczy podziału gospodarki światowej na główne ugrupowania gospodarcze.

Podział przedstawiono w oparciu o dane statystyczne. W tabeli 1 przedstawiono dane dotyczące liczby ludności, wielkości PKB i wielkości eksportu w 2014 r. dla 5 kontynentów świata, w tym odpowiednie dane dla Polski. Stwierdza się występowanie znacznych nierównomierności między kontynentami świata. Podstawowe nierównomierności występują w relacjach między Ameryką Północną i Europą a pozostałymi kontynentami świata. Amerykę Północną i Europę uznaje się za gospodarczo rozwinięte, zaś Afrykę, Amerykę Środkową i Południową oraz Azję uznaje się za gospodarczo rozwijające się. Charakterystykę nierównomierności można przedstawić następująco. W Afryce

² Jeśli saldo wymiany z zagranicą jest dodatnie, to wtedy wymiana ta wnosi kontrybucję do PKB. Na wzrost PKB (Produktu Krajowego Brutto) składają się konsumpcja, inwestycje i dodatnie saldo wymiany z zagranicą, czyli różnica między eksportem i importem.

³ Wg *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2015*, GUS, Warszawa 2015. Udział ten dotyczy eksportu towarów i usług.

⁴ Mechanizm pułapki wynika ze zbyt małej kreatywności, ze zbyt małej skłonności do aktywności i z niskiego poziomu wdrażania innowacji. Jest to też następstwem niskiej skłonności do oszczędzania, co skutkuje niskimi inwestycjami. Pułapka ta oznacza, że dana gospodarka narodowa nie może rozwijać się szybciej niż jest to pożądane, aby można było odrobić opóźnienie dotyczące poziomu rozwoju kraju, w porównaniu z krajami bogatszymi.

zamieszkuje 16% ludności świata. Wytwarzane jest nieco ponad 3% PKB świata i stąd pochodzi jedynie 2,7% eksportu świata. Amerykę Północną zamieszkuje niespełna 5% ludności świata, ale jest tu wytwarzane aż 25% PKB świata i stąd pochodzi nieco ponad 11% eksportu świata. Natomiast w Ameryce Środkowej i Południowej mieszka odpowiednio 8,6% ludności, wytwarza się 8% PKB i pochodzi stąd 5,7% eksportu świata. Azję zamieszkuje ponad 60% ludności świata, jest tu wytwarzane 37% PKB świata i Azja wysyła 45% eksportu świata. Europa zaś, przy ponad 10% udziale ludności świata, wytwarza prawie 29% PKB świata i wysyła ponad 35% eksportu świata. Zróżnicowanie w wielkości PKB/1 mieszkańca między najbogatszą Ameryką Północną a najbiedniejszą Afryką jest 25-krotne. Zróżnicowanie w wielkości eksportu na jednego mieszkańca między Europą a Afryką jest dwudziestosiedmiokrotne.

Tabela 1. Ludność, PKB i eksport świata według kontynentów (2014 r.)

Lp.	Kontynenty świata	Ludność		PKB		Eksport towarów		PKB 1 m.	Ex PKB	Ex 1 m.
		w mln osób	w %	w bln USD	w %	w bln USD	w %	w tys. USD	w %	w tys. USD
1	Afryka	1157	15,9	2,3	3,1	0,5	2,7	2,1	21,5	0,4
2	Ameryka Płn.	355	4,9	18,6	24,6	2,1	11,1	52,4	11,2	5,9
3	Ameryka Śr. i Płd.	628	8,6	6,1	8,0	1,1	5,7	9,7	17,6	2,7
4	Azja	4389	60,4	27,0	36,7	6,3	45,0	6,1	23,4	1,4
5	Europa (z WNP)	738	10,2	21,6	28,6	8,8	35,5	29,1	40,8	12,0
6	Świat	7266	100,0	75,6	100,0	18,8	35,5	10,6	24,9	2,6
7	Polska (w świecie)	38	0,5	0,5	0,7	0,2	1,2	13,8	42,2	5,8
8	Polska (w Europie)	-	5,1	-	2,4	-	2,5	-	-	-

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych zawartych w: „Rocznik Statystyki Międzynarodowej 2015”, GUS, Warszawa 2015, „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2015”, GUS, Warszawa 2015, „Sytuacja makroekonomiczna w Polsce na tle procesów w gospodarce światowej w 2014 roku”, GUS, Warszawa 2015.

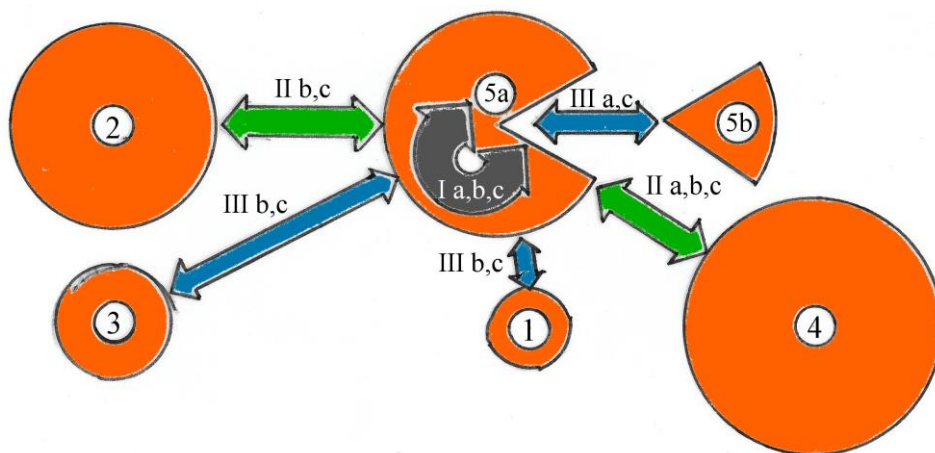
Sytuację Polski odniesiono do świata i do Europy. Udział Polski w świecie, to 0,5% ludności, 0,7% PKB i 1,2% eksportu. Udział Polski w Europie to odpowiednio 5,1% ludności, 2,4% wielkości PKB i 2,5% wielkości eksportu. Eksport z Polski rósł w ostatnich latach bardzo dynamicznie. Między 2000 r. a 2014 r. zwiększył się prawie dziesięciokrotnie (w cenach bieżących). Narastało otwarcie się gospodarki polskiej. Rosły relacje między wielkością eksportu towarów i usług a wielkością PKB. Relacja ta wzrosła z 27,2% w 2000 r. do 46,9% w 2014 r., co stanowi przesłankę do dalszego wzrostu eksportu⁵.

Z porównania wynikają następujące wnioski dotyczące kształtowania wymiany Polski ze światem. Występuje szansa na zwiększenie eksportu z Polski na rynek afrykański. Dotyczy to towarów tanich, pierwszej potrzeby, dobrych jakościowo. Rynek Ameryki Północnej, ze względu na jego otwieranie się spowodowane

⁵ Z szeregu wypowiedzi wynika postulat wzrostu tej otwartości do ponad 65%. Zakładając wzrost PKB w wysokości 3,5% rocznie, to w ciągu 20 lat nastąpiłoby jego podwojenie. Przy takiej otwartości oznaczałoby to, że wartość eksportu towarów i usług z Polski wyniosłaby do ponad 700 mld USD, czyli zwiększyłaby się trzykrotnie.

transatlantyckim porozumieniem, stwarza szanse na wejście z typowymi dla Polski nowoczesnymi produktami, które są również typowe dla konsumenta amerykańskiego. Rynek Ameryki Środkowej i Południowej, to rynek zależny pośrednio od rynku Ameryki Północnej. Można je ujmować łącznie. Rynek Azji, ze względu na swą wielkość, jest to rynek dla Polski o nieograniczonych możliwościach. Można go uznać za główny rynek zarówno dla Europy Zachodniej jak i dla Polski. Wymaga to potraktowania tego rynku w priorytetowy sposób. Współzależny z tym rynkiem jest specyficzny rynek Europy Wschodniej.

Wzajemne usytuowanie rynków z podziałem na rynki Afryki, obu Ameryk, Azji i obu części Europy, przedstawiono na rys. 1. Przedstawiono wielkość rynków w proporcji do wielkości PKB i rodzaje dostępności z Polski do tych rynków. Dostępność przedstawiono za pomocą znaczenia rynków z podziałem na rynki I-, II- i III-rzędne i z podaniem dostępności lądowej, morskiej i lotniczej do tych rynków. Należy dążyć do tego, aby łączna waga rynków, mierzona ich udziałem w wymianie z Polską, była równorzędna. Oznacza to, że udział rynku znaczenia I-rzędnego (Europa Zachodnia) wyrównywałby się z udziałami rynków znaczenia II-rzędnego (Ameryka Północna i Azja) oraz z udziałami rynków znaczenia III-rzędnego (Afryka, Ameryka Środkowa i Południowa oraz Europa Wschodnia).



Rys. 1. Znaczenie rynków dla gospodarki Polski
Źródło: opracowanie własne

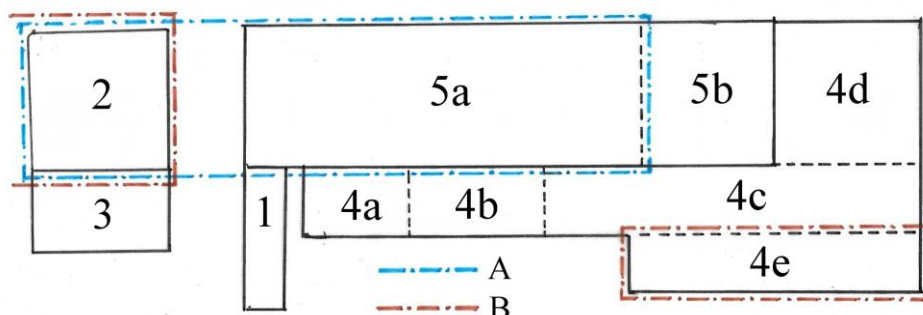
Objaśnienia: Wielkość rynków w proporcji do wielkości PKB w 2014 r. 1. Afryka. 2. Ameryka Północna. 3. Ameryka Środkowa i Południowa. 4. Azja. 5a. Europa Zachodnia, 5b. Europa Wschodnia. Znaczenie rynków: I – pierwszorzędne, II – drugorzędne, III – trzeciorzędne. Rodzaje dostępności: a – lądowa, b – morska, c – lotnicza.

Podział świata na kontynenty wpływa na podział na 13 ugrupowań gospodarczych. Są one następnie dzielone na mniejsze składowe. Powstają też dwa nowe większe ugrupowania o cechach transoceanicznych⁶. Na rys. 2

⁶ Transoceaniczność oznacza międzykontynentalność. Ułatwieniem w tworzeniu transoceanicznych ugrupowań jest spadający ciągle koszt przewozu ładunku transportem morskim i spadający koszt prze-

przedstawiono rozmieszczenie ugrupowań gospodarczych świata. Są to trzy rodzaje ugrupowań. Pierwszy rodzaj podziału, to podział na pięć kontynentów świata. Drugi podział to podział na trzynaście ugrupowań gospodarczych świata. Trzeci podział to wyodrębniające się dwa transoceaniczne porozumienia gospodarcze. Przedstawione na rysunku powierzchnie ugrupowań są proporcjonalne do ich udziału w światowym eksporcie w 2014 r. Kontynenty podzielono następująco. Afrykę podzielono na trzy części. Amerykę Północną przyjęto bez podziału. Amerykę Środkową i Południową podzielono na dwie części. Azję podzielono na 5 części. Europę podzielono na 2 części. Polska znajduje się na wschodnim skraju ugrupowania gospodarczego Europy Zachodniej.

Przedstawiono dwa ugrupowania transoceaniczne. Pierwsze z nich to porozumienie transatlantyckie między Ameryką Północną a Europą Zachodnią. Drugie zaś, to porozumienie transpacyficzne między Ameryką Północną a Azją Południowo-Wschodnią. Inicjatorem obu tych porozumień były Stany Zjednoczone. Porozumienia tego typu winny być w przyszłości porozumieniami wielostronnymi i obejmować stopniowo wszystkie ugrupowania gospodarcze świata. Treścią tych porozumień jest wprowadzanie wzajemnej swobody w wymianie towarowej i usług oraz swobody w prowadzeniu inwestycji.



Rys. 2. Rozmieszczenie ugrupowań gospodarczych świata
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych jak w tabeli 1

Objaśnienia: Powierzchnie dla ugrupowań gospodarczych są proporcjonalne do ich udziału w światowym eksporcie w 2014 r. 1. Afryka, 2. Ameryka Północna, 3. Ameryka Środkowa i Południowa, 4. Azja, a) Bliski Wschód, b) Indie, c) Chiny, d) Japonia i Korea, e) Południowo-Wschodnia (z Australią i Oceanią). 5. Europa: a) Zachodnia, b) Wschodnia, A. Porozumienie transatlantyckie o wolnym handlu, B. Porozumienie transpacyficzne o wolnym handlu.

Miejsce Polski na tle ugrupowań gospodarczych świata

Przedstawiając podział świata na ugrupowania gospodarcze, przedstawiono też w tym udział oraz miejsce Polski w tym podziale. Udział Polski w ludności świata, o ile nie będzie znaczących imigracji, będzie w przyszłości mała. Udział

wozu pasażera transportem lotniczym. Spadki kosztów są na tyle duże, że sąsiedztwo morskie staje się sąsiedztwem korzystniejszym od sąsiedztwa lądowego. Malejący koszt przewozu ładunków powoduje, że na światowym rynku pojawia się coraz więcej towarów, na ceny których nie wpływają koszty przewozu. Towary te nabierają cech towaru globalnego (np. masło nowozelandzkie czy dom składany kanadyjski).

Polski w PKB świata może nieco wzrosnąć w stosunku do obecnego udziału⁷. Koniecznym do tego warunkiem jest wzrost eksportu do zewnętrznych, w stosunku do Polski, ugrupowań gospodarczych. Konieczna jest ekspansja na rynki położone poza Europą Zachodnią. Usytuowanie geograficzne Polski nie sprzyja intensyfikacji wymiany na dalekie rynki. Wynika to ze skrajnego położenia Polski w Europie Zachodniej i z utrudnionego dostępu Polski do rynków położonych poza własnym ugrupowaniem gospodarczym⁸. Polska jako kraj o relatywnie niskim poziomie rozwoju, w stosunku do średniego poziomu rozwoju w Europie Zachodniej, ma niższy poziom rozwoju infrastruktury dostępu do naszego kraju, co jest szczególnie widoczne w przypadku infrastruktury dostępu o cechach globalnych. Zajmujemy przedostatnie miejsce wśród krajów unijnych jeśli chodzi o ranking globalnej dostępności.

W eksporcie z Polski, w latach 2000-2014, udział krajów rozwiniętych, czyli Ameryki Północnej i Europy Zachodniej, był stabilny i wynosił po około 84%, w tym udział krajów unijnych wynosił po około 78%. Kraje Azji, Afryki i Europy Wschodniej stanowiły jedynie 7-9% udziału. Udział rynków dalekich w eksporcie Polski wynosił jedynie 14-17%, czyli około 1/6 wielkości ogółem. Aby zwiększać eksport ogółem z Polski, to konieczne jest również zwiększenie udziału w eksporcie na rynki dalekie. Przy założonym narastaniu otwartości polskiej gospodarki i przy założonym dość wysokim tempie wzrostu gospodarczego, będzie to skutkowało wielokrotnym wzrostem wielkości eksportu⁹. Znaczny wzrost wielkości eksportu jest możliwy pod warunkiem zmiany struktury kierunkowej tego eksportu, co wymaga ekspansji eksportu na rynki dalekie. Tempo wzrostu udziałów rynków dalekich powinno być dwukrotnie większe od tempa wzrostu eksportu ogółem. Możliwość ekspansji na rynki dalekie jest nieograniczona. Konieczne jest spełnienie dwu warunków tejże ekspansji. Pierwszy warunek, to zbilansowanie obrotów z tymi rynkami. Zaś drugi warunek to zapewnienie dostępności logistycznej do tych dalekich rynków. Zakładając, że w ciągu najbliższych 20 lat nastąpi podwojenie wielkości PKB w Polsce¹⁰, oraz że następować będzie jednoprocetowe roczne otwieranie się gospodarki, wielkość eksportu może zwiększyć się trzykrotnie¹¹. Zakładając, że tempo wzrostu eksportu na rynki dalekie byłoby o połowę wyższe od tempa wzrostu eksportu ogółem, to udział eksportu na rynki dalekie w eksporcie ogółem wzrósłby z udziału

⁷ Będzie to możliwe o ile gospodarka Polski ominie pułapkę średniego dochodu. Oznacza to, że gospodarka Polski powinna rozwijać się szybciej o 1-2% od tempa rozwoju gospodarki światowej.

⁸ Kraje – konkurenci nie ułatwiają tego dostępu. Przykładem jest zbyt płytkie położenie gazociągu Nord Stream na torze wodnym prowadzącym do portu w Świnoujściu. Ogranicza to wielkość statków zawijających do tego portu.

⁹ Podwojenie wielkości PKB, przy narastaniu otwartości gospodarki o 1% rocznie, oznacza trzykrotny wzrost wielkości eksportu. Natomiast potrojenie wielkości PKB może wywołać pięciokrotny wzrost wielkości eksportu.

¹⁰ Nastąpi to przy założeniu, że tempo wzrostu gospodarczego wyniesie około 3,5% rocznie. W poprzednich 20 latach, tempo te wynosiło średnio 3,8% rocznie.

¹¹ Oznacza to, że eksport towarów i usług z Polski mógłby wzrosnąć z 246,7 mld USD w 2014 r. do około 740 mld USD. Obecnie zbliżona wielkość eksportu występuje w Holandii (574 mld USD) i Francji (567 mld USD).

wynoszącego 16% obecnie do udziału wynoszącego 26%¹². Oznacza to konieczność rozwijania w Polsce globalnych rozwiązań logistycznych.

Zostaną wyodrębnione a następnie omówione przykłady rozwiązań logistycznych o cechach globalnych. Dobór tych przykładów jest doбором subiektywnym, gdyż nie wyczerpuje wszystkich możliwych rozwiązań. Mają one służyć poprawie globalnej dostępności logistycznej, dwu- lub trzygałęziowej, dla ładunków i dla pasażerów, co pozwoli znacznie zwiększyć eksport z Polski. Brak możliwości eksportu, spowodowany brakiem obsługi logistycznej, wywołuje w gospodarce niekorzystne skutki¹³. Proponowane rozwiązania posłużą usprawnieniu eksportu z Polski do każdego z dwunastu ugrupowań gospodarczych świata¹⁴. Dla relacji między Polską a Afryką chodzi o poprawę dostępności morskiej i lotniczej. Dla relacji między Polską a obu Amerykami chodzi również o poprawę dostępności morskiej i lotniczej. Natomiast dla relacji między Azją i Europą (Zachodnią i Wschodnią), chodzi o poprawę dostępności lądowej, morskiej i lotniczej.

Wyodrębnianie globalnych rozwiązań logistycznych

Przez globalne rozwiązania logistyczne należy rozumieć takie rozwiązania, które umożliwiają ekspansję eksportu z Polski na dalekie rynki, położone poza Europą Zachodnią. Są to rynki tworzących się globalnych ugrupowań gospodarczych. Jak już poprzednio wspomniano, aby uniknąć wpadnięcia w pułapkę średniego dochodu, to jednym z warunków¹⁵ jest stworzenie możliwości ekspansji eksportowej na dalekie rynki. Rynki te dają szansę na wzrost eksportu z Polski. Aby uwielokrotnić eksport na rynki dalekie, konieczne jest stworzenie rozwiązań logistycznych, umożliwiających ekspansję na te rynki. Są to rozwiązania dotyczące wspólnej obsługi logistycznej dla Polski i Ukrainy, dalszej rozbudowy zdolności obsługi logistycznej w rejonie Zatoki Gdańskiej, poprawy obsługi logistyką lotniczą, wspierania funkcjonowania „Jedwabnego Szlaku”, upowszechniania w gospodarce rozwiązań dotyczących intermodalności oraz tworzenia centrów obsługi logistycznej położonych w ugrupowaniach gospodarczych świata.

Rozwiązanie dotyczące wspólnej obsługi logistycznej przez Polskę i Ukrainę służy poprawie wymiany w relacjach z Afryką, z obu Amerykami, z Azją i z Europą Wschodnią. Dotyczy utworzenia mostu lądowego między Zatoką Gdańską

¹² Eksport towarów i usług z Polski na dalekie rynki wzrósłby z obecnych około 40 mld USD do ponad 200 mld USD w przyszłości. Przyrost eksportu na dalekie rynki wyniósłby więc około 160 mld USD.

¹³ Neagatywnym przykładem może być nadwyżka zbóż z plonów z 2014 r. w wysokości 10 mln ton. Zboża tego nie można było wyeksportować na dalekie rynki. Przyczyną był brak zdolności obsługi logistycznej. Zboża tego nie można było też wyeksportować na rynki Europy Zachodniej, wobec nadwyżki zboża na tych rynkach. Niewyeksportowana nadwyżka zboża wywołała obniżkę cen żywności i krach tej produkcji w kraju. Dopiero w 2016 r. wychodzimy z kryzysu produkcji żywności.

¹⁴ Eksport z Polski do trzynastego ugrupowania, czyli do Europy Zachodniej, jest ułatwiony przez to, że w ramach prowadzonej unijnej polityki spójności są prowadzone inwestycje rozwojowe infrastruktury. Natomiast nie jest możliwe wsparcie w ramach tej polityki spójności dla rozwiązań o cechach globalnych.

¹⁵ Warunki tego dotyczące zostały omówione w odrębnym opracowaniu o możliwości wejścia w pułapkę średniego dochodu przez gospodarkę polską, przedstawionym jako referat na Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Management 2016” zorganizowanej w czerwcu 2016 r. przez Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach. Tytuł referatu to *Zagrożenie pułapką średniego dochodu*, autorami są J. Fiedorowicz i K. Fiedorowicz.

i rejonem Odessy. Stwarza to możliwość dwustronnej obsługi wymiany na dalekie rynki przez dwa zespoły portowe, Gdańska i Odessy. Rozwiązanie dotyczące dalszej rozbudowy zdolności obsługi logistycznej w Zatoce Gdańskiej, polega na rozbudowie brakujących ogniw w tej obsłudze (połączenia lądowe z portami, lotnisko cargo, magazyny). Nowe rozwiązania dotyczące poprawy obsługi logistyką lotniczą, polegają na rozwijaniu obsługi cargo co najmniej na trzech lotniskach w kraju (CPL Warszawa, Gdynia i Katowice). Wspieranie rozwiązań dotyczących funkcjonowania „Jedwabnego Szlaku” służy temu, aby wykorzystać potencjał tkwiący nie tylko w transzajatyckich połączeniach lądowych, łączących Europę Zachodnią i Europę Wschodnią z Azją, ale również w połączeniach morskich i lotniczych. Rozwiązania dotyczące upowszechniania intermodalności sprzyjają zwiększaniu eksportu, szczególnie na dalekie rynki. Rozwiązania dotyczące tworzenia centrów obsługi logistycznej, rozmieszczonych w ugrupowaniach gospodarczych świata, umożliwiają dotarcie eksportu z Polski do tych ugrupowań. Powstałaby wtedy światowa sieć dystrybucji dla polskich towarów i usług.

Każde z tych sześciu rozwiązań nosi odmienne cechy. Lista tych rozwiązań nie jest listą zamkniętą. Odmienność cech tych rozwiązań powoduje, że jest trudno je razem charakteryzować. Trudno jest też wdrażać każde z tych rozwiązań, ze względu na ich odmiennosc oraz ze względu na brak obecnie podmiotów, które by mogły podjąć się ich wdrażania. Wynika to też z braku świadomości o potrzebie wdrażania tego rodzaju rozwiązań. Brak świadomości wynika też z tego, że nie mamy rozwiniętego poczucia o tym, jakie znaczenie mają powiązania kraju z gospodarką światową. Sądzimy, że to świat ma przyjść do nas, a nie my mamy iść do świata. Wolimy zamykać się niż się otwierać¹⁶. Charakteryzując te rozwiązania, każde z nich będzie przedstawione odmiennie. Odmienne są też źródła inspiracji, dotyczące tychże rozwiązań.

Polsko-ukraińskie rozwiązania obsługi logistycznej

Gospodarki Polski i Ukrainy są w dużym stopniu ze sobą kompatybilne¹⁷. Wynika to z tego, że ze względu na odmiennie struktury produkcji, wzajemnie się one uzupełniają. Gospodarki te razem tworzą pod względem wielkości 4 lub 5 gospodarkę w Europie (po Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, przed samą Hiszpanią, ale po Hiszpanii i Portugalii, jeśli są one liczone razem). W Polsce i Ukrainie razem, produkcja zbóż, mięsa i mleka wynosi tyle co we Francji, produkcja stali wynosi tyle co w Niemczech oraz do tych dwu krajów przyjeżdża tylu turystów co do Niemiec lub do Wielkiej Brytanii. W oparciu o te przesłanki można podjąć się realizacji wspólnych rozwiązań obsługi logistycznej, ułatwiających eksport produktów i usług na dalekie rynki. Wzorem dla takich rozwiązań mogą być wspólne rozwiązania z zakresu zaopatrzenia w ropę naftową i gaz.

¹⁶ Takim przykładem przychodzenia świata do Polski jest budowa bazy kontenerowej w Gdańsku i autostrady A1 z Gdańska do Torunia przez firmy angielskie. Czy można sobie wyobrazić, że firma polska buduje bazę kontenerową u ujścia Tamizy i autostradę łączącą tę bazę z Londynem? Inny przykład dotyczy oporu społecznego przed lądowaniem w nocy samolotów na lotnisku Warszawa Okęcie. Przez to jest to jedyny przykład stolicy kraju w świecie bez całodobowego do niej dostępu.

¹⁷ K. Fiedorowicz, *Kompatybilność gospodarek Polski i Ukrainy*, Wydawnictwo Oginiec, Warszawa 2014.

Wspólne rozwiązania obsługi logistycznej mogą dotyczyć obsługi obrotu masowymi produktami żywnościowymi. W zależności od położenia danego rynku, na który byłby kierowany eksport, to obsługa logistyczna tego obrotu mogłaby być prowadzona za pośrednictwem portów polskich, położonych nad Morzem Bałtyckim lub za pośrednictwem portów ukraińskich, położonych nad Morzem Czarnym w rejonie Odessy. Wymagałoby to zorganizowania międzynarodowego mostu przerzutowego transportem lądowym. Most lądowy ułatwiłby między-morskie przewozy. Następnie wymagałoby to zorganizowania sieci magazynów usługowych zlokalizowanych wzdłuż tego mostu przerzutowego i w rejonach portów morskich. Magazyny te służyłyby do przechowywania masowych produktów żywnościowych. Wymagałoby to także powołania zarządcy morsko-lądowego kanału dystrybucji. Zarządca tego kanału byłby odpowiedzialny za łączną, w obu krajach, obsługę obrotu. Zasięg obsługi tego kanału byłby zasięgiem globalnym. Do obsługi kanału weszłyby przedsiębiorstwa transportu morskiego, bazy portowe, most lądowy, magazyny usługowe oraz producenci żywności. Do części lądowej kanału, w postaci mostu, który łączy międzymorze, weszłyby drogi ruchu szybkiego, lotniska a także linie kolejowe, w tym linia kolejowa szerokotorowa przedłużona ze Sławkowa na Śląsku do Gdańska¹⁸.

Poza tym przykładem rozwiązania, które dotyczy prowadzenie wspólnej obsługi logistycznej obrotu masowymi produktami żywnościowymi (zarówno pochodzenia roślinnego jak i zwierzęcego), to w grę wchodzi możliwe i inne rodzaje wspólnych rozwiązań dotyczących obsługi logistycznej. Mogą to być wspólne rozwiązania obsługi logistycznej dla innych branż niż branża spożywcza. Dobór tych branż powinien zależeć bezpośrednio od zainteresowanych. Następnie mogą to być rozwiązania dotyczące wielolingwistycznego kształcenia, szczególnie na 3 poziomie studiów wyższych (doktorskich), co wymaga rozbudowy obsługi logistycznej słuchaczy (zmiana pobytu kraju co 2 tygodnie). Także może to dotyczyć rozwiązań z zakresu turystyki, opartych na wspólnej atrakcyjności gór oraz wybrzeży morskich, w postaci dwuczęściowych pobytów górskich lub nadmorskich. Ponadto może to dotyczyć rozwiązań z zakresu kultury o globalnym zasięgu, opartych na wspólnym zasobie kulturowym obu krajów. Polegałoby to na organizacji wspólnych imprez kulturowych w dalekich regionach świata, co byłoby elementem promocji dla obu krajów.

Rozbudowa zdolności obsługi logistycznej w rejonie Zatoki Gdańskiej

Zrealizowanie głębokowodnego dostępu statków morskich w porcie gdańskim¹⁹ spowodowało, że rejon Zatoki Gdańskiej stał się miejscem dla obsługi logistycznej o światowym zasięgu. Stworzyło to nieograniczony dostęp morski do Polski i z Polski. Konieczna jest dalsza rozbudowa zdolności obsługi logistycznej

¹⁸ Przedłużenie to mogłoby być zrealizowane przez dostosowanie toru na linii kolejowej normalnotorowej do ruchu pociągów z rozstawem kół szerokotorowych, w postaci dobudowanej trzeciej szyny. Jest to rozwiązanie możliwe technicznie, ale dotychczas nie wprowadzone. Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być rozsuwanie kół w wagonach, które to rozwiązanie jest już wdrożone.

¹⁹ Prace inżynierskie przy realizacji głębokowodnego dostępu w porcie w Gdańsku rozpoczęto w sierpniu 1965 r. Jest to data historyczna. Oznacza początek działania, które służy otwarciu gospodarki polskiej na gospodarkę światową.

w Zatoce Gdańskiej, zarówno od strony morza jak i od strony lądu. Chodzi tu nie tylko o poprawę bezpośredniego dostępu transportowego do portów od strony lądu, czyli rozbudowę dostępu transportu kolejowego i dostępu transportu drogowego, ale również chodzi o rozszerzenie zakresu obsługi logistycznej. Rozszerzenie te dotyczy kilku następujących spraw. Pierwsza z nich, to zwiększenie potencjału magazynów usługowych w rejonie Zatoki Gdańskiej. Należy dążyć do tego, aby w tym rejonie powstał równorzędny, w stosunku do innych rejonów kraju (rejonu centralnego, zachodniego i rejonu południowo-zachodniego), region magazynowy. Region ten obsługiwałby obroty Polski z rynkami dalekimi. Następnie należy rozpatrzyć, w ramach rozbudowy mostu lądowego, możliwość połączenia kolejowym torem szerokim obecnego centrum logistycznego w Sławkowie z portem w Gdańsku. Dalej należy starać się wykorzystać lotnisko w Gdyni jako lotnisko cargo o dalekim zasięgu. Lotnisko to mogłoby służyć, w ramach zwiększenia zdolności obsługi logistycznej, nie tylko dla tego rejonu, ale dla całej Polski. Ponadto, w związku z zamiarem przekopu kanałem Mierzei Wiślanej k. Krynicy Morskiej, należy rozpatrzyć możliwość włączenia portu w Elblągu do obsługi logistycznej całego rejonu. Należy też przyjąć formułę otwartej współpracy wszystkich portów w rejonie Zatoki Gdańskiej, w tym portów położonych w Obwodzie Kaliningradzkim (Królewieckim). Chodzi o oferowanie współpracy z dalekimi rynkami. W jej ramach należy dążyć do włączenia do obsługi portu w Gdańsku połączenia linią kolejową szerokotorową między Braniewem a Gdańskiem.

Narastająca wieloraka zdolność obsługi logistycznej w rejonie Zatoki Gdańskiej stworzy szanse, że będą zanikać bariery związane ze wzrostem wymiany towarowej między Polską a dalekimi rynkami. Obrót z tymi rynkami może być realizowany z użyciem transportu morskiego. Umocni się poziom obsługi, o ile tą obsługę będzie się prowadzić w duopolu: rejon Zatoki Gdańskiej – rejon Odessy. Razem oba te rejon, powiązane ze sobą mostem lądowym, mogłyby stać się dwubiegunowym hubem handlowym o światowym zasięgu²⁰. Dwubiegunowość w obsłudze logistycznej usprawnia wymianę i zwiększa obroty. Oznacza to, że działa jako swoisty mechanizm dźwigni.

Wprowadzanie nowych rozwiązań z zakresu poprawy obsługi lotniczą

Utrudniony jest dostęp lotniczy ze świata do Polski. Wynika to nie tylko z niedostosowania lotnisk w Polsce do obsługi przewozów na dalekie trasy, ale również z tego, że występuje bardzo niska ruchliwość lotnicza, zarówno pasażerska jak i towarowa. Niedostosowanie lotnisk i niska ruchliwość lotnicza, wywołują wysokie koszty w obsłudze. W ten sposób zamyka się koło, mały ruch – wysokie koszty obsługi. Ponadto występuje odcięcie lotnicze Polski od świata²¹.

²⁰ Dwubiegunowe centrum obsługi logistycznej Gdańsk – Odessa obsługuje obecnie 46 mln ton przeladunków w rejonie Gdańska (Gdańsk i Gdynia) i 90 mln ton w rejonie Odessy (Odessa, Jużnyj i Iliczewsk). Jest to łącznie 136 mln ton przeladunków (w 2014 r.). Największe porty morskie w Europie obsługują po około 200 mln ton przeladunków.

²¹ Wyrazem tego odcięcia są dwa przykłady. Pierwszy przykład dotyczy nocnego zakazu ruchu samolotów na lotnisku Warszawa-Okęcie. Zakaz ten wymusił mieszkańcy miasta. Oznacza to, że nie mogą być wykonywane przewozy lotnicze dalekiego zasięgu. Drugi przykład dotyczy kosztu przesyłki lotniczej.

Aby eliminować to odcięcie, muszą być wprowadzone nowe rozwiązania dotyczące logistyki lotniczej, przez wykorzystywanie transportu lotniczego do przewozów ładunków na duże odległości. Stwarza to szansę dla eksportu. Proponuje się wprowadzenie nowych rozwiązań dotyczących logistyki lotniczej. Zostaną przedstawione trzy takie rozwiązania.

Pierwsze rozwiązanie, to konieczność podjęcia budowy Centralnego Portu Lotniczego (CPL) Warszawa, jako lotniska dwufunkcyjnego, pasażerskiego i towarowego, czyli cargo²². Lotnisko takie, przy jego centralnej lokalizacji w kraju, mogłoby obsługiwać znaczny procent udziału ładunków, które stanowią przedmiot wymiany między Polską a dalekimi rynkami. Zasięg obsługi tego lotniska byłby ogólnokrajowy. Obecne lotnisko Warszawa Okęcie, ciasno obudowane instytucjami lotniczymi²³, nie ma szans na rozwój. Sięgnięto po wspomagający rozwój dla tego lotniska w postaci rozwijających się lotnisk w Modlinie i Radomiu. Są one rezerwą dla wzrostu ruchu pasażerskiego w skali europejskiej. Nie mogą służyć do obsługi ruchu dalekiego, w tym przewozów typu cargo.

Drugi przykład dotyczy wprowadzenia specjalizacji w obsłudze transportem lotniczym cargo na co najmniej 2-3 lotniskach w kraju. Chodzi o przewozy ładunków na długie dystanse, przy których to przewozach używa się taboru do tego dostosowanego. Tymi lotniskami mogłyby być lotnisko w Gdyni, które mogłoby specjalizować się w przewozach typu cargo, nowe lotnisko CPL Warszawa o podwójnej funkcji, zarówno funkcji pasażerskiej jak i funkcji cargo, oraz dostosowanie jednego z lotnisk na południu kraju do funkcji cargo. Warunki ku temu występują jedynie na lotnisku w Katowicach (Pyrzowice)²⁴.

Trzeci przykład wynika z tego, że zaciera się różnica w obsłudze przewozów lotniczych pasażerskich i w przewozach typu cargo. Te zacieranie się jest widoczne przy przewozach na duże odległości. Powoduje to potrzebę tworzenia mieszanej obsługi przewozowej i lotniskowej, typu cargo i pasażerskiej. Przewozy mieszane na duże odległości wpłynęłyby na łączną obniżkę kosztów przewozów lotniczych. Oznacza to, że należałoby wprowadzać do obsługi przewozów lotniczych na dalekie trasy samoloty pasażersko-cargo. Mogłyby być wykonywane przez nie jako równorzędne zarówno przewozy pasażerskie jak i przewozy ładunków.

Koszt przesyłki o wadze do 15 kg na trasie Warszawa – Berlin wynosi ponad 1800 zł. Przy takim koszcie nikt przesyłek nie nadaje. Nie wykonuje się tego rodzaju przewozów, bo nie ma chętnych.

²² K. Fiedorowicz, *Partnerski sposób rozwijania infrastruktury*, [w:] *Polityka przestrzenna a transportowa – ewakuacja inwestycji infrastrukturalnych*, PAN, IGIPIZ, Warszawa 2013.

²³ Przez ciasną obudowę lotniska przez te instytucje, lotnisko nie posiada warunków terenowych do dalszej rozbudowy. Nakłada się na to opór społeczności lokalnej zamieszkałej wokół lotniska przed wzrostem ruchu. Nałożenie tych dwu spraw, zacieśnienie zabudowy wokół lotniska i opór społeczny, skutkują tym, że lotnisko Warszawa Okęcie nie ma szans na to, by zostać lotniskiem o zasięgu globalnym. Szczególnie utrudniony jest rozwój funkcji cargo na tym lotnisku.

²⁴ Ze względu na znaczne oddalenie tego lotniska od miast, co umożliwia prowadzenie na nim całodobowego ruchu. Pozostałe lotniska w kraju są położone zbyt blisko miast. Przez to ogranicza się na nich ruch całodobowy.

Wspieranie rozwiązań dotyczących funkcjonowania „Jedwabnego Szlaku”

Idea „Jedwabnego Szlaku” dotyczy wykorzystywania transportu lądowego do przewozów między Europą Zachodnią i Europą Wschodnią a Azją. Są to połączenia o cechach transazjatyckich. Wykorzystuje się w tym celu przebiegające przez terytoria państw Europy Wschodniej (w tym Rosji) oraz przez terytoria państwa Azji (w tym Chin), szlaki komunikacji lądowej. Trudność w funkcjonowaniu „Jedwabnego Szlaku” wynika z ograniczeń w funkcjonowaniu poszczególnych szlaków, które mogą być wykorzystywane do przewozów. Są to dwa rodzaje ograniczeń. Pierwsze ograniczenie dotyczy tras o przebiegach południowych. Są one położone na terenach pustynnych, gdzie są ograniczone możliwości eksploatacji linii kolejowych i dróg. Jest to spowodowane nanoszeniem na linię kolejową i na drogę piasku przez wiatr. Natomiast trasy o przebiegach północnych (np. transsyberyjska) przebiegają przez terytoria zaśnieżone i mroźne. Ogranicza to też możliwości transportu. Powoduje to, że przewozy ładunków na trasach lądowych tworzących „Jedwabny Szlak” są przewozami kosztownymi i niepewnymi. Niepewność tę zwiększa dodatkowo zmienna sytuacja polityczna w państwach i w rejonach, przez które przebiegają trasy „Jedwabnego Szlaku”. Oznacza to, że koszty przewozu ładunków transportem lądowym, w porównaniu z kosztami przewozów ładunków transportem morskim, między Europą Zachodnią (w tym Polską) a Chinami, są około 7 razy wyższe, ale czas przewozu może być 6 razy krótszy. Skrócenie czasu nie jest istotne dla towarów o cechach trwałych. Ma sens wykorzystywanie „Jedwabnego Szlaku”, czyli wykonywanie przewozów lądowych transportem kolejowym między Polską a Azją, za pośrednictwem przebiegów tym szlakiem przez Europę Wschodnią. Zwiększa to możliwość eksportu, ze względu na wybór rodzaju transportu, między transportem morskim, transportem lądowym i transportem lotniczym²⁵. Zwiększony wybór możliwości przewozu pobudza eksport. Można tu też przypomnieć, że relacja lądowa, nazywana „Jedwabnym Szlakiem” jest relacją, która jest częścią najdłuższego translądowego połączenia świata. Jest to połączenie Chin z Europą czyli od Oceanu Spokojnego do Oceanu Atlantyckiego (od Dalian w Chinach do Rotterdamu w Holandii i Antwerpii w Belgii), a następnie są to transamerykańskie połączenia lądowe (łącznie Ocean Atlantycki z Oceanem Spokojnym). Polska leży na tym najdłuższym translądowym połączeniu świata. Stwarza to szansę na jego wykorzystanie.

Upowszechnianie w gospodarce rozwiązań dotyczących intermodalności

Zwiększający się udział eksportu w produkcji kraju powoduje, że coraz to więcej wytworzonych produktów trafia na eksport. Produkty dostarczane na eksport muszą być dostosowane do przewozów intermodalnych²⁶. Wytwarzając

²⁵ Współczesny „Jedwabny Szlak” powinny tworzyć trzy rodzaje transportu, umożliwiające realizację obrotu w wymianie między Europą (Zachodnią i Wschodnią) a Azją. Są to transport morski, transport lądowy i transport lotniczy.

²⁶ Intermodalność, czyli przewozy intermodalne, są realizowane wieloma gałęziami transportu. Przewozi się jednostki ładunkowe. Jednostkę ładunkową tworzy produkt w opakowaniu dostosowanym do wymiarów pojazdów. Jednostka ładunkowa musi spełniać wymogi dopuszczalnego ciężaru i być dostosowana do pożądanej wytrzymałości.

dany produkt nie wiemy, czy będzie on eksportowany czy też trafi na rynek krajowy. Oznacza to, że wytwarzane produkty muszą być dostosowane do wymogów intermodalności niezależnie od ich przeznaczenia. Zmusza to do wprowadzania rozwiązań dotyczących intermodalności. Produkt spełniający wymogi intermodalności może być łatwiej wyeksportowany. Warunkiem koniecznym sprzedaż produktu na dalekie rynki jest ich dostosowanie do wymogów intermodalności. Koszty przewozów transportem intermodalnym, w funkcji wzrostu odległości, rosną dość wolno. Oznacza to, że jedyną szansą przy eksporcie towarów na duże odległości są przewozy realizowane jako przewozy intermodalne. Upowszechnianie rozwiązań o cechach intermodalnych oznacza konieczność wprowadzania do procesu produkcji opakowań produktów o funkcji logistycznej, dostosowywania łańcuchów dystrybucji do wymogów związanych z intermodalnością, wprowadzania do taboru rozwiązań o cechach intermodalnych oraz dostosowywania infrastruktury do wymogów intermodalności.

Zostaną scharakteryzowane te dostosowania pod kątem rozwiązań o cechach globalnych, dotyczące jednostek ładunkowych, łańcucha dystrybucji, taboru i infrastruktury.

Jednostki ładunkowe. Dostosowanie opakowań do wymogów intermodalności oznacza, że każdy wytworzony produkt musi być dostosowany do jednostek ładunkowych. Wymogi te dotyczą wymiarów, wagi, wytrzymałości opakowań oraz informacji na opakowaniu. Wymogi te muszą być wdrażane na etapie produkcji. Wobec trudności wczesnego określania przeznaczenia danego produktu, to każdy produkt powinien być dostosowany do jednostek ładunkowych. Wprowadzenie powszechności dostosowania produktów do jednostek ładunkowych spowoduje, że produkty te mogą łatwiej trafić na dalekie rynki.

Łańcuchy dystrybucji. Dostosowane do intermodalności produkty muszą trafić do łańcuchów dystrybucji. Tylko w taki sposób można będzie obsłużyć produkt dostosowany do intermodalności. Łańcuchy te powinny być łańcuchami dalekiego zasięgu, obejmujące przepływ produktów między Polską z rozmieszczonymi na wszystkich dalekich rynkach węzłach dystrybucji w postaci centów obsługi logistycznej. Łańcuchy te muszą być tak zorganizowane, aby dostosować je do gałęziowej specyfiki łańcucha lądowego (czyli do transportu kolejowego), do łańcucha morskiego i łańcucha lotniczego. Łańcuchy te muszą być dwukierunkowe (eksport – import), o odmiennej w każdym kierunku strukturze przepływu. Przez to łańcuchy te muszą być zróżnicowane co do wielkości nadania i wielkości odbioru.

Tabor intermodalny. Intermodalność w taborze została już wprowadzona. Są znane związane z tym rozwiązania. Niemniej wydaje się, że będą wprowadzane nowe rozwiązania dotyczące taboru o tych cechach, służącego dla dalekich przewozów. Dodatkowo są to dostosowania wynikające, lub dotyczące, danego korytarza czy też połączenia lądowego. Są to dostosowywania specyficzne.

Dostosowana infrastruktura. Spełnianie wymogów intermodalności przez infrastrukturę powoduje konieczność ograniczania się w tym dostosowywaniu do nielicznych połączeń. Oznacza to narastanie zróżnicowań w infrastrukturze z punktu widzenia tego dostosowania. Tylko nieliczne połączenia infrastrukturalne o cechach trans, czyli o cechach ponadgranicznych, będą do tego dostosowane. Z drugiej strony już dostosowana infrastruktura posiada wysoką zdolność

przepustową. Zwiększając przewozy powoduje to znaczny spadek jednostkowych kosztów przewozu. Wywołuje to, jako skutek, dalszy wzrost przewozów. Reasumując, wprowadzania intermodalności w gospodarce wpływa na wzrost eksportu.

Tworzenie centrów obsługi logistycznej w ugrupowaniach gospodarczych

Skuteczna realizacja wymiany na odległych rynkach wymaga podejmowania działań dotyczących obsługi logistycznej nie tylko po stronie nadania lecz również po stronie odbioru. Oznacza to, że w poszczególnych ugrupowaniach gospodarczych świata powinny być tworzone wielofunkcyjne centra obsługi logistycznej. Centra te odbierałyby nadawane z Polski towary, a następnie organizowałyby ich dystrybucję w swych rejonach działania. Centra te zostaną omówione pod trzema kątami widzenia. Są to zakres ich działalności, rozmieszczenie centrów oraz wymogi dotyczące lokalizacji centrów obsługi logistycznej.

Zakres działalności. Powinien on być maksymalnie szeroki. Centra powinny świadczyć kompleksową sprzedaż produktów pochodzących z Polski i Ukrainy, wraz z zakupami produktów kierowanych do Polski i do Ukrainy²⁷. Oznacza to dwukierunkowy zakres działalności, odmienny przy eksporcie i odmienny przy imporcie. Zakres ten powinien być szerszy niż tylko sama obsługa ładunków. Powinien być poszerzony o obsługę transakcji handlowych, w dostosowaniu do warunków miejsca. Ze względu na brak w Polsce doświadczeń w tworzeniu tego typu centrów, należałoby najpierw zbadać, jaki powinien być zakres ich działalności i sposób ich funkcjonowania. Możliwe są dwa rozwiązania dotyczące ustalenia zakresu działania. Pierwsze rozwiązanie, to ustalenie podobnego zakresu dla wszystkich centrów. Drugie rozwiązanie, to zakresy zróżnicowane dla każdego centrum. Przyjmowanie szerszego lub węższego zakresu działalności centrum zależy też od tego, w którym to ugrupowaniu gospodarczym dane centrum jest rozmieszczone.

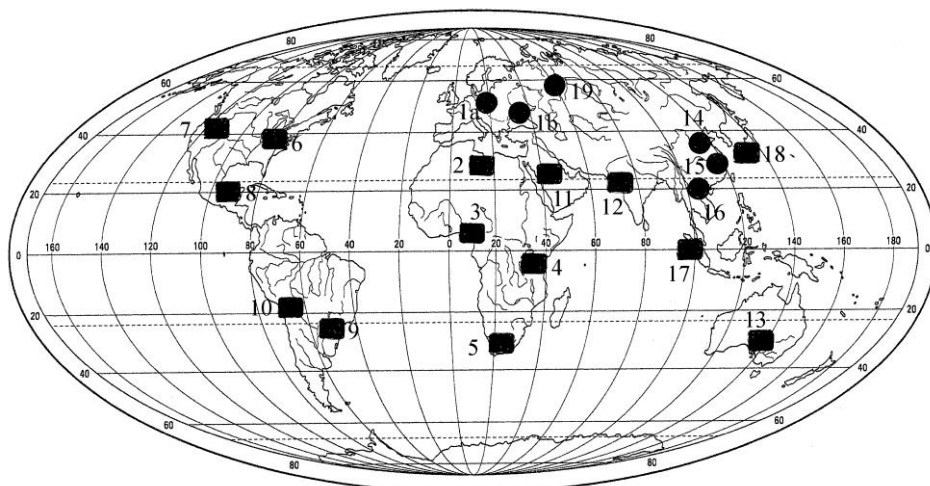
Rozmieszczenie centrów w świecie. Propozycja rozmieszczenia centrów w świecie jest oparta na założeniu, że w ich zasięgu obsługi znajdują się wszystkie ugrupowania gospodarcze świata. Oznacza to, że może to zapewnić około 20 odpowiednio rozmieszczonych centrów obsługi logistycznej. Rozmieszczenie w świecie centrów obsługi logistycznej przedstawiono na rys. 3.

Są to kolejno następujące centra. Dwa centra 1a i 1b, są położone w Europie Zachodniej w rejonie Zatoki Gdańskiej i w rejonie Odessy. Są to centra bliźniacze, zarządzające siecią zewnętrznych centrów w obsłudze. Centra od 2 do 5, czyli cztery centra, są położone w Afryce. Centra od 6 do 10, czyli pięć centrów, są położone w obu Amerykach. Centra od 11 do 18, czyli osiem centrów, są położone w Azji. W Europie Wschodniej jest położone 19 centrum. Łącznie jest to

²⁷ Takie centra powinny mieć jednolitą angielskojęzyczną nazwę, zawierającą trzy słowa kluczowe. Są to słowa dotyczące kraju, handlu i logistyki. Powinny także mieć wspólne logo i podlegać jednolitemu zarządowi w kraju. Ze znaczenia terminu „obsługa logistyczna” oraz użytych innych terminów, w tym terminu „handel”, wynika możliwy zakres działania. Działalność centrum oparta by była na funkcjonowaniu globalnych łańcuchów dostaw, między centrum w kraju a centrami rozmieszczonymi w świecie. Centra te spełniałyby też rolę historycznych „faktorii” handlowych.

dwadzieścia centrów Ich ilość w poszczególnych rejonach świata będzie zależeć od potencjalnego poziomu obrotów.

Lokalizacja centrów obsługi. Wybór lokalizacji dla centrum obsługi logistycznej powinien być oparty na dwu przesłankach. Pierwsza z nich, to sąsiedztwo portu morskiego o światowym dostępie. Druga zaś przesłanka to położone w pobliżu lotniska międzynarodowe posiadające rozwiniętą obsługę cargo. Ponadto lokalizacji należy dokonywać w rejonie węzłowym, z dobrymi powiązaniem transportowymi obsługiwanego przez dane centrum obszaru. Także w takim rejonie powinien być rozwinięty rynek obsługi magazynowej. Wyjątkiem może być lokalizacja centrum w Europie Wschodniej, bez potrzeby korzystania z portu morskiego. Każde z centrów powinno mieć dostęp z kraju przez trzy lub dwa rodzaje transportu. W ten sposób, poprzez centra obsługi logistycznej, zostałyby zapewniony globalny eksport z Polski.



Rys. 3. Rozmieszczenie centrów obsługi logistycznej w świecie

Źródło: opracowanie własne

Objaśnienia: 1a. Centrum w rejonie Zatoki Gdańskiej, 1b. Centrum w rejonie Odessy. 2-5. Centra w Afryce. 6-10. Centra w Ameryce. 11-18, Centra w Azji. 19. Centrum w Europie Wschodniej.

■ Centra lądowo-morsko-lotnicze

● Centra morsko-lotnicze

Podsumowanie

Przedstawiono rozwiązania dotyczące obsługi logistycznej wymiany handlowej Polski (wraz Ukrainą) ze światem, jako wymiany o charakterze wymiany globalnej lub wymiany międzykontynentalnej. Jest to wymiana na duże odległości. Wykracza ta wymiana poza Europę Zachodnią. Wymianę tą determinuje z jednej strony podział świata na kontynenty, z drugiej zaś strony podział na ugrupowania gospodarcze. Aby dynamicznie narastał daleki eksport z Polski, nastąpić to może

poprzez zwiększenie tego eksportu poza Europę Zachodnią. Wymaga to stworzenia warunków związanych z obsługą logistyczną tego eksportu. Wyodrębniono i zaproponowano szereg rozwiązań dotyczących tej obsługi. Rozwiązanie te będą sprzyjać wzrostowi polskiego eksportu. Omówiono sześć przykładów takich rozwiązań. Nie wyklucza to podejmowania i innych rozwiązań.

Pierwszym takim rozwiązaniem jest stworzenie przez Polskę i Ukrainę wspólnych rozwiązań logistycznych służących obsłudze wymiany obu krajów o zasięgu globalnym. Polega to na stworzeniu mostu lądowego międzymorza i utworzenie duopolu dwu zespołów portowych, Gdańska i Odessy w globalnej obsłudze logistycznej eksportu i importu. Są to zespoły portowe w składzie Gdańska – Gdyni – Elbląga oraz w składzie Odessy – Iliczewska – Jużnego.

Drugie takie rozwiązanie dotyczy zwiększenia zdolności obsługi logistycznej, zlokalizowanej w rejonie Zatoki Gdańskiej. Zdolność tą tworzyłyby nie tylko porty i ich lądowe zaplecze, ale również rozwijany region magazynowy. Ponadto sprzyałoby temu wydłużenie linii kolejowych szerokotorowych ze Sławkowa k. Katowic do Gdańska oraz z Braniewa do Gdańska. Służyłoby też temu wykorzystanie lotniska w Gdyni do przewozów cargo.

Trzecim takim rozwiązaniem jest wprowadzanie nowych rozwiązań z zakresu obsługi logistyką lotniczą. Chodzi o stworzenie w ramach nowego Centralnego Portu Lotniczego Warszawy również obsługi cargo. Ponadto celowe jest rozwijanie obsługi cargo na dwu innych lotniskach, na lotniskach w Gdyni i w Katowicach. Także może być przydatne wprowadzanie do obsługi lotniczej mieszanego taboru lotniczego pasażerskiego – cargo.

Jako czwarte rozwiązanie proponuje się wspieranie funkcjonowania „Jedwabnego Szlaku”. Dotyczy to wykorzystania trans azjatyckiego połączenia transportem lądowym dla przewozu ładunków między Europą Zachodnią i Azją oraz między Europą Zachodnią i Europą Wschodnią. Szlak ten powinny tworzyć nie tylko lądowe, ale i morskie oraz lotnicze połączenia transportowe.

Do piątego rozwiązania zaliczono wprowadzanie w gospodarce intermodalności. Dotyczy to jednostkowania ładunków, wprowadzania łańcuchów dystrybucji, wprowadzania taboru i dostosowywania infrastruktury. Szczegółne znaczenia należałoby przypisać organizowania łańcuchów dystrybucji między Polską (i Ukrainą) a centrami obsługi logistycznej które zostałyby zlokalizowane w świecie.

Szóstym rozwiązaniem jest powołanie wspólnych centrów obsługi logistycznej wymiany z dalekimi rynkami. Dotyczy to powołania w świecie około 20 takich centrów. Obszar ich działania pokryłby cały świat. Centra te byłyby obsługiwane przez bliźniacze centra obsługi logistycznej położone w rejonie Zatoki Gdańskiej nad Morzem Bałtyckim i w rejonie Odessy nad Morzem Czarnym.

Realizacja tego typu rozwiązań ułatwiłaby prowadzenie przez Polskę dalekiej wymiany. Przez to wpłynęłaby na znaczne jej zwiększenie. Podsumowując powyższe stwierdzenia, to poprzez wprowadzanie globalnych rozwiązań związanych z obsługą logistyczną, stworzone zostaną warunki do prowadzenia wymiany, co wywoła jej wzrost. Wzrost wymiany pobudza produkcję. Przez to stajemy się coraz bogatsi. Powoduje to, że można będzie uniknąć wpadnięcia w pułapkę średniego dochodu.

Bibliografia

- Fiedorowicz K., *Kompatybilność gospodarek Polski i Ukrainy*, Wydawnictwo Oginiec, Warszawa 2014.
- Fiedorowicz K., *Partnerski sposób rozwijania infrastruktury*, [w:] *Polityka przestrzenna a transportowa – ewakuacja inwestycji infrastrukturalnych*, PAN, IGiPZ, Warszawa 2013.
- Fiedorowicz J., Fiedorowicz K., *Zagrożenie pułapką średniego dochodu*, Referat przygotowany na XII Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Management 2016”, UPH Siedlce, 30-31.05.2016.
- Rocznik Statystyki Międzynarodowej 2015*, GUS, Warszawa 2015.
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2015*, GUS, Warszawa 2015.
- Sytuacja makroekonomiczna w Polsce na tle procesów w gospodarce światowej w 2014 roku*, GUS, Warszawa 2015.

