

Rozwój centrów logistycznych w Polsce

Pojęcie centrów logistycznych w ostatnich kilku latach stało się w Polsce bardzo popularne i jest coraz powszechniej używane. Można stwierdzić, że jest ono nawet nadużywane, jeśli stosowane jest jako synonim do takich określeń jak: centrum dystrybucji, centrum magazynowo - dystrybucyjne, terminal przeładunkowy, magazyn centralny, baza magazynowa czy platforma logistyczna. Stosowne użycie odpowiedniego pojęcia zależy przede wszystkim od definicji oraz kryteriów stosowanych do klasyfikacji centrów logistycznych.

Istota i definicja centrów logistycznych

Ze względu na dużą różnorodność punktowej infrastruktury logistycznej, występuje znacząca rozbieżność zdań w zdefiniowaniu pojęcia „centrum logistycznego” jak i określenia jego podstawowych typów. Problem ten istnieje nie tylko w Polsce, gdzie o koncepcjach tworzenia centrów logistycznych zaczęto dyskutować w połowie lat 90. ubiegłego wieku. Również w krajach Europy Zachodniej, gdzie idea centrów logistycznych znana jest od ponad trzydziestu lat, inicjatywy i działania w zakresie tworzenia centrów logistycznych przebiegały i przebiegają w różnym tempie i w zróżnicowanej skali¹.

W Europie znanych jest kilka podstawowych koncepcji centrów logistycznych²:

- 1) brytyjska "Freight Villages",
- 2) francuska "Plate Forme Logistique" oraz „Plate Forme multimodales",
- 3) niemiecka "Güterverkehrszentrum" (GVZ),
- 4) włoska "Interporto",
- 5) holenderska „Rail Service Centre” (RCS),
- 6) duńska „Transport Center”.

¹ M. Zamboni, *Eurolplatforms is the European association of Freight Villages*, April 1996, <http://www.freight-village.com/eurolplat/>. Cyt. za: J. Miklińska, *O centrach logistycznych w Europie*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 10/2002, s. 6.

² D. Hölting, *Terminals, intermodal logistics centers and European infrastructure policy*, <http://www.isl.org/projects/benchmarking-gvz/>. Cyt. za: J. Miklińska, op. cit., s. 7.

Różnice występują nie tylko w nazwach, ale i w istocie koncepcji oraz w wielu rozwiązaniach szczegółowych. Niemieckie koncepcje bazują na założeniu racjonalizacji przestrzennego i funkcjonalnego układu aglomeracji miejskich. Francuskie i brytyjskie rozwiązania są inspirowane chęcią ułatwienia w powstających centrach transferu innowacji technologicznych i umiejętności zawodowych w zakresie posługiwania się techniką informatyczną i telekomunikacyjną. Rozwiązania włoskie są powiązane ze strategią liberalizacji usług portowych i wzrostu konkurencji między portami w celu promowania włoskiego eksportu i tranzytu przez włoskie porty. Przedsięwzięcia szczegółowe różnią się co do typu przedsiębiorstw będących gospodarzami centrów (państwowe, prywatne, należące do izb handlowo-przemysłowych lub władz lokalnych, komunalne, własność mieszana), a także co do specjalizacji operatorów (transport kombinowany, usługi logistyczne, usługi magazynowe-przeładunkowe, działalność pomocnicza)³.

Klasyfikacja centrów logistycznych

Całokształt istniejących i planowanych w Polsce centrów logistycznych można spróbować podzielić za pomocą kryteriów przedstawionych w tabeli 1. Istotny wydaje się podział centrów logistycznych z punktu widzenia funkcji (przeznaczenia), które pełnią one w systemie gospodarczym kraju. Pod tym względem wyróżnić należy trzy rodzaje centrów logistycznych:

1. Centra logistyczne tworzące publiczną infrastrukturę kraju, w tym:
 - centra logistyczne dla zharmonizowanej obsługi aglomeracji miejsko - przemysłowych (tzw. city - logistic). Idea city - logistic ma za zadanie zredukowanie ruchu w centrum miast przy jednoczesnym zachowaniu takiego samego poziomu dostaw. Możliwość realizacji tej idei polega na budowie centrów logistycznych w pobliżu dużych miast.
 - centra logistyczne jako punkty obsługi handlu międzynarodowego. Funkcję taką wypełniają centra logistyczne w portach morskich⁴ oraz na terenie tzw. „portów suchych” zlokalizowanych na lądowych przejściach granicznych.

³ Zob. J. Burnewicz: *Centra logistyczne – brakujące ogniwa polskiego systemu transportowego*. „Przegląd Komunikacyjny” nr 7-8/1996, s. 11.

⁴ Zob. M. Krzyżanowski, *Centra logistyczne w polskich portach morskich czynnikiem rozwoju transportu i handlu*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 12/2000, s. 1-4.

Tworzenie centrów logistycznych odbywa się w ramach rozwoju portów morskich nowej generacji⁵, które poprzez tworzenie logistycznych platform portowych stają się ośrodkami kompleksowej dystrybucji usług logistycznych oraz biegunami wzrostu gospodarczego w rozwoju regionów. Do takiej roli w przyszłości będą dążyć polskie porty: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

2. Centra logistyczne zaspokajające potrzeby własne podmiotów gospodarczych. W przypadku, gdy podmioty o charakterze przemysłowym lub handlowym, dzięki wdrożeniu logistycznej koncepcji zarządzania (supply chain management SCM), potrafią zdefiniować przebieg procesów logistycznych i określić koszty poszczególnych faz tych procesów, stworzone zostają warunki dla weryfikacji decyzji lokalizacyjnych, strukturalnych i organizacyjnych. Wielu autorów zwraca uwagę, że dla tej grupy obiektów bardziej prawidłowe jest używanie określenia logistycznych centrów dystrybucji – LCD (prof. S. Abt)⁶ czy baz logistycznych (prof. E. Gołemska)⁷.
3. Centra logistyczne jako miejsce świadczenia usług na zlecenie przez operatorów logistycznych – tzw. 3PL (third party logistics). 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.

⁵ Szerzej na ten temat w: S. Mas, *Les ports conteneurisés de nouvelle génération: critères d'attractivité, enjeux et difficultés à surmonter*, „Transports” nr 410/2001, s. 426-435.

⁶ Zob. S. Abt, *Centra dystrybucji a infrastruktura*, „Logistyka a Jakość” nr 2/2001, s. 23.

⁷ Zob. E. Gołemska, *Centra logistyczne w teorii i praktyce*, „Eurologistics” nr 6/2001, s. 23.

Tabela 1. Klasyfikacja centrów logistycznych według różnych kryteriów

Kryterium	Rodzaje
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ w granicach dużych miast ▪ w promieniu 20-30 km od centrum miast ▪ w odległości do ok. 50 km od centrum miast ▪ na terenie portów morskich ▪ na przejściach granicznych
Użytkownicy (przedsiębiorstwa)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przemysłowe ▪ handlowe ▪ usługowe ▪ transportowe ▪ logistyczne
Funkcja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ magazynowa ▪ sortownicza ▪ kompletacyjna ▪ dystrybucyjna ▪ przeładunkowa (m.in. hub, terminal cross docking'u w systemie flow logistics) ▪ terminal transportu kombinowanego ▪ usługi dodatkowe (np. pakowanie na zlecenie) ▪ obsługa środków transportu ▪ usługi socjalne
Przeznaczenie gospodarcze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kształtowanie publicznej infrastruktury kraju na potrzeby gospodarki ▪ zaspokojenie potrzeb własnych podmiotów gospodarczych, m.in. w ramach procesów zaopatrzeniowych, produkcyjnych, dystrybucyjnych ▪ wykonanie usług na zlecenie (3PL)
Klasa (nowoczesność obiektu)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stare magazyny przemysłowe i handlowe ▪ magazyny zmodernizowane ▪ nowoczesne, nowo wybudowane obiekty (po 1990 r.)
Wielkość i promień oddziaływania*	<ul style="list-style-type: none"> ▪ międzynarodowe ▪ regionalne ▪ lokalne ▪ branżowe

* Autorem podziału centrów logistycznych wg tego kryterium jest prof. S. Abt.

Zob.: Potrzeba budowy logistycznych centrów dystrybucji w Polsce, „Przegląd Komunikacyjny” nr 7-8/1996, s. 6.

Źródło: opracowanie własne.

Cechy szczególne, odróżniające centra logistyczne od innych obiektów o zbliżonych funkcjach, przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. **Podstawowe wymogi stawiane centrom logistycznym**

Cecha	Opis
Multimodalność (multi modal)	Dostęp do różnych (co najmniej dwóch) gałęzi transportu (najczęściej transport samochodowy i kolejowy)
Wielofunkcyjność (multi functions)	Szeroki zakres świadczonych usług
Dostępność (multi user)	Oferowanie usług dla wielu podmiotów
Funkcja integracyjna (integrated platform)	Stworzenie korzystnych warunków dla kooperacji przedsiębiorstw z różnych branż, kształtowanie platform integrujących jej uczestników: firm przemysłowych, handlowych oraz operatorów logistycznych i transportowych
Wspomaganie informatyczne (information technologies)	Wdrażanie najnowszych technologii komputerowych i teleinformatycznych
Wartość dodana (added value)	Tworzenie korzyści makroekonomicznych dla rozwoju regionów oraz mikroekonomicznych dla uczestników łańcuchów logistycznych

Źródło: opracowanie własne.

Analiza stanu rozwoju centrów logistycznych w Polsce w latach 1990-2002

Obiekty magazynowe i centra przeładunkowe budowane w Polsce do lat 90. ubiegłego wieku wykonywane były według starych koncepcji oraz przy wykorzystaniu starych technologii⁸. Prawie żaden z obiektów wprowadzonych do eksploatacji do roku 1990 – za wyjątek można uznać obiekt firmy Pekaes Multi - Spedytor w Słubicach – nie może być oceniany obecnie jako obiekt nowoczesny (zob. tabelę 3).

⁸ Szerzej na ten temat autorzy pisali w: *Cechy i tendencje rozwoju obiektów logistycznych w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 1/2000, s.16-17.

Tabela 3. Porównanie starych i nowo wybudowanych powierzchni magazynowych

Kryterium	Stare magazyny	Nowoczesne magazyny
Zakres działalności, funkcje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ standardowy zakres usług: magazynowa, transportowa, przeładunkowa, sortownicza 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozszerzony zakres działalności: usługi uzupełniające, usługi na zlecenie
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zła lokalizacja obiektów pod względem dostępności komunikacyjnej i urbanizacyjnej 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dobra dostępność komunikacyjna, w bezpośrednim sąsiedztwie dróg przeznaczonych do ruchu ciężarowego (planowanych autostrad) lub/i stacji kolejowych (terminali transportu kombinowanego)
Front przeładunkowy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak miejsca na podjazd pod rampę dużych zestawów samochodowych ▪ brak doków w rampach ▪ relatywnie niska liczba wrót ▪ brak pełnej osłony ramp przed opadami i wiatrem ▪ krótka rampa kolejowa (występuje w wielu obiektach) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ front przeładunkowy charakteryzujący się dużą liczbą bram i doków przeładunkowych, pozwalający na obsługę większych niż średnie dzienne potoki ▪ hydrauliczne rampy z fartuchami ochronnymi ▪ rampa kolejowa (występuje tylko w nielicznych obiektach)
Standard powierzchni magazynowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ występowanie gęstej siatki słupów konstrukcyjnych ▪ niski strop ▪ zły stan podłóg i nawierzchni ramp ▪ nawierzchnie podłogowe, które nie spełniają norm sanitarnych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ minimalna liczba słupów konstrukcyjnych ▪ wysokość hal 6 m i więcej ▪ stropy i nawierzchnie przystosowane do dużych nacisków (co umożliwia instalację regałów)
Standard budownictwa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak ogrzewania lub efektywnego systemu ogrzewania ▪ otwory (drzwi) między halami oraz wyjazdy na rampy o zbyt małych prześwitach dla eksploatacji nowoczesnego sprzętu przeładunkowego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nowa technologia budownictwa ▪ właściwy system izolacji, ogrzewania i oświetlenia ▪ instalacja przeciwpożarowa (tryskacze) ▪ system zabezpieczenia przed włamaniem

Kryterium	Stare magazyny	Nowoczesne magazyny
Place manewrowe, parkingi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak dostatecznej powierzchni manewrowej i parkingowej na terenie obiektu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ odpowiednia w stosunku do wielkości obiektu powierzchnia placu manewrowego i liczba miejsc parkingowych
Standard powierzchni biurowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak lub wybudowane wewnątrz magazynu pomieszczenie biurowe bez uwzględnienia wymogów ergonomicznych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ specjalnie wybudowane przy magazynie pomieszczenia zgodnie ze standardami obowiązującymi dla powierzchni biurowej ▪ nowoczesna instalacja elektryczna i telekomunikacyjna
Zaplecze socjalne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak lub w złym stanie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zaplecze socjalne dla pracowników magazynów i biur oraz dla kierowców
System informatyczny	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ komputerowy system wspomaganie zarządzania magazynem i gospodarką materiałową (opcjonalnie także inne moduły systemów informatycznych klasy ERP lub SCM) ▪ interfejsy do systemów w otoczeniu

Źródło: opracowanie własne.

Analiza danych, które zostały zawarte w zestawieniach tabelarycznych, wskazuje, że podmioty funkcjonujące na rynku polskim podjęły w ostatnich kilku latach ogromny wysiłek inwestycyjny. Nowoczesne obiekty w Polsce powstawały od 1995 r. Największy przyrost obserwowano w latach 1999-2001. Tempo wzrostu jest nadal wysokie, a kolejne obiekty o najwyższym standardzie są oddawane do użytku.

Mimo, że standard nowo wybudowanych obiektów jest coraz wyższy (większość zaliczana jest do klasy A), prawie żaden z nich nie spełnia wymogów technicznych i funkcjonalnych stawianych centrom logistycznym. Tylko jeden z obiektów – Europa Park w Mszczonowie k. Warszawy (Centrum Logistyczno - Dystrybucyjno - Produkcyjne) może być zaliczony do regionalnych centrów logistycznych.

W zestawieniach i części opisowej badania zachowano nazwy obiektów, które nadano im przez ich użytkowników (żeby jeszcze bardziej nie komplikować sytuacji związanej z nazewnictwem centrów logistycznych). Konieczne jest jednak zastrzeżenie, iż nadanie przez właściciela lub użytkownika obiektu nazwy własnej „Centrum Logistyczne” nie oznacza, iż taki obiekt spełnia podane w tym opracowaniu wymogi centrum logistycznego.

Użytkownicy

Wszystkie obiekty można podzielić na trzy grupy:

- obiekty eksploatowane przez firmy z branży transportowo-spedycyjno-logistycznej (TSL),
- obiekty eksploatowane przez przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe,
- obiekty wzniesione przez developerów.

Pierwsze dwie grupy użytkowników stanowią źródła popytu na usługi dostępu do infrastruktury logistycznej, natomiast ostatnia – podaży. Do głównych źródeł popytu należą operatorzy logistyczni oraz firmy handlowo-dystrybucyjne, które na zasadach wynajęcia lub dzierżawy korzystają z obiektów wybudowanych przez developerów. Na przykład do najemców centrów wybudowanych przez Prologis należą takie znane firmy jak: Whirpool, Danzas i DistriLand (ProLogis Park Teresin); L’Oreal, WSiP, WIncanton Trans European, Bruhn Transport (ProLogis Park Błonie); Ahold (ProLogis Park Piotrków i ProLogis Park Będzin).

Część podmiotów zdecydowała się na budowę własnych centrów dystrybucji. Są to głównie: sieci handlowe, firmy z branży samochodowej, farmaceutycznej oraz operatorzy logistyczni. Centra logistyczne powstają w Polsce głównie dzięki kapitałowi zagranicznemu. Duże międzynarodowe korporacje i grupy tworzą coraz liczniejszą sieć logistyczno-magazynową, która pozwala im nie tylko na umacnianie pozycji w Polsce, ale tworzy zarazem punkty przeładunku towarów w drodze na rynki Europy Wschodniej.

Przykładem polskiej inwestycji jest otwarte w Łodzi Centrum Logistyczne firmy transportowo - logistycznej SPEDIMEX, a także Centrum Logistyki firmy KOMFORT, która jest największą rodzinną siecią handlową. Na rynku podaży powierzchni magazynowej wyróżnić należy polskiego developera P.W. PROBLEM, którego nowoczesne obiekty powstają na terenie Pruszkowskiego Centrum

Dystrybucyjnego w Pruszkowie. Spośród przedsiębiorstw z branży TSL, które zainwestowały we własne obiekty logistyczne, można wymienić: Pekaes, RABEN, Servisco, Schenker-Spedpol, FM Logistic, Kühne & Nagel, Maersk Logistics, M&M, Hays.

Wielkość i typy

Na terenie całej Polski w ostatnich kilku latach powstały i nadal powstają dziesiątki zdeintegrowanych funkcjonalnie i przestrzennie, relatywnie małych obiektów logistycznych (typu lokalnych LCD). Około 2/3 obiektów, oddanych do eksploatacji w ostatnich sześciu latach, ma powierzchnię składową, która nie przekracza 10 000 m². Nieliczne obiekty posiadają magazyny z powierzchnią do 50 000 m².

Wciąż brakuje dużych centrów logistycznych (typu regionalnych LCD), które swoim zasięgiem objęłyby kilka województw. Inwestycje tego typu to głównie parki przemysłowo-magazynowe z zaplanowanym obszarem zagospodarowania 20-50 ha i powierzchnią magazynową liczącą kilkadziesiąt metrów kwadratowych, budowane przez developerów. Są to np.: Millenium Logistic Park w Pruszkowie, ProLogis Park Teresin, Żerań Distribution Center, Alliance Logistic Park (Błonie). Na uwagę zasługuje kompleks magazynów o łącznej powierzchni ponad 60 000 m² operatora logistycznego FM Logistic w Mszczonowie. Jest to jeden z największych funkcjonujących obecnie obiektów magazynowych w Europie Środkowo-Wschodniej.

Wśród nowo wybudowanych obiektów logistycznych dominują centra wyspecjalizowane branżowo. Na przykład, w czerwcu 2002 r. szwedzka grupa IKEA otworzyła Regionalne Centrum Dystrybucji w Jarostach k. Piotrkowa Trybunalskiego. Centrum, którego powierzchnia wynosi ponad 63 000 m² obsługuje 14 domów meblowych IKEA zlokalizowanych w Polsce, Czechach, Rosji, na Słowacji i Węgrzech. Na ukończeniu znajduje się Krajowe Centrum Dystrybucyjne Nestlé Polska S.A.

Lokalizacja

Budowa centrów logistycznych wciąż napotyka na wiele trudności. Najczęstszym problemem jest brak inwestorów strategicznych oraz pozyskanie gruntów. Sytuację jeszcze bardziej pogarszają coraz większe opóźnienia w budowie dróg ekspresowych, autostrad, mostów, obwodnic dużych miast. Rozwój infrastruktury logistycznej w Polsce jest hamowany ze względu na dotychczasowy brak zaangażowania ze strony grupy PKP. W konsekwencji to tej pory nie były promowane projekty, w których preferowane byłoby wykorzystanie transportu kolejowego.

Za najbardziej zaawansowane projekty powstałe w ubiegłych latach uważa się:

- Wrocławskie Zintegrowane Centrum Logistyczne,
- Poznańskie Logistyczne Centrum Dystrybucji,
- Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin – Stare Miasto (WCL),
- Międzynarodowe Centrum Logistyczne Wolbrom,
- Rzeszowskie Centrum Logistyczne (Rzeszów-Jasionka),
- Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku (PCL),
- Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin (ZCL-PS),
- Śląskie Centrum Logistyki i Transportu Towarowego,
- Międzynarodowe Centrum Logistyczne PKP w Gliwicach.

We Wrocławiu mimo ogromnego zaangażowania inicjatorów i podjęcia decyzji o pozyskaniu gruntów wystąpiły przeszkody organizacyjne, które mogą doprowadzić do zablokowania tego projektu.

Według informacji otrzymanych od Zarządu WCL S.A. na terenie przyszłego Wielkopolskiego Centrum Logistycznego w Koninie w grudniu 2002 r. rozpoczęła się zaplanowana budowa jego pierwszego obiektu – Centralnego Terminalu Celnego. Realizacji projektu sprzyja polityka samorządów powiatu konińskiego, miasta Konina i Gminy Stare Miasto nakierowana na przyciąganie inwestorów. Może się okazać, że w wyniku wspólnego wysiłku władz lokalnych i przedsiębiorców w Koninie powstanie pierwsze centrum logistyczne w Polsce. Zamiarem inicjatorów przedsięwzięcia jest integracja z Europejską Platformą (Europlatforms) skupiająca obecnie ponad 60 centrów logistycznych na terenie siedmiu krajów Unii Europejskiej. Niestety projekt WCL nie przewiduje integracji działania transportu kolejowego z transportem drogowym, gdyż w Centrum nie będzie dostępu do linii kolejowej.

Na podstawie analizy zebranych danych można szacować, że prawie 65% ogółem powierzchni nowo wybudowanych obiektów skoncentrowane jest w aglomeracji warszawskiej. Zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych w Warszawie i okolicach (ok. 50 obiektów) można oszacować na ponad 1 000 tys. m². Na drugim miejscu znajdują się aglomeracje Poznania i Łodzi, które generują razem kolejne 30% powierzchni magazynowej. Na mniejszą skalę nowe obiekty są wznoszone na Śląsku, w pobliżu Wrocławia, Szczecina, Gdańska. Podstawowe rejony lokalizacji wybudowanych do końca 2002 r. nowoczesnych obiektów logistycznych ilustruje rys. 3.

Tereny zagospodarowane logistycznie nadal pozostają potencjalnym obszarem do lokalizacji nowych centrów logistycznych. Należy jednak zwrócić uwagę, że w przyszłości przewagę będą miały rejony z dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową, m.in. posiadające bocznice kolejowe, do których należą Mszczonów i Teresin k. Warszawy (zob. rys. 4). W Mszczonowie nie stworzono jednak warunków dla jednoczesnego rozładunku całego składu pociągu, który zgodnie z normami międzynarodowymi, ma długość 600 m. Konieczne jest więc dzielenie składu na grupy wagonów, które oddzielnie są podstawiane na front przeładunkowy. Wydłuża to czas operacji i podwyższa koszty eksploatacyjne.

Do potencjalnych lokalizacji należą też tereny niewykorzystywane obecnie przez kolej (np. stacje rozrządowe, terminale przeładunkowe). Nowa polityka PKP Cargo S.A. na lata 2002-2005 zakłada rozbudowanie własnej sieci intermodalnych centrów logistycznych. Mają one powstać w oparciu o istniejące terminale kontenerowe oraz posiadaną infrastrukturę. W 2002 r. zostały podpisane porozumienia z czterema podmiotami gospodarczymi o utworzeniu centrów logistycznych w Sławkowie, Wrocławiu, Szczecinie i Gliwicach.

Proces tworzenia nowoczesnej punktowej infrastruktury logistycznej dopiero się rozpoczął. Zapowiedź włączenia Polski do Unii Europejskiej pozwala oczekiwać, iż liczba inwestorów prywatnych oraz zaangażowanego przez nich kapitału będzie wzrastać w kolejnych latach. Środki z funduszy pomocowych UE powinny być coraz lepiej absorbowane, co przyczyni się do przyspieszenia tempa modernizacji i rozbudowy sieci dróg kołowych i kolejowych.

Ze względu na dynamikę procesu rozwoju punktowej infrastruktury logistycznej prace badawcze poświęcone tworzeniu centrów logistycznych powinny być kontynuowane. W Polsce inaczej kształtują się potrzeby gospodarki i jej poszczególnych podmiotów niż w większości krajów UE, dlatego też doświadczenia zagraniczne mogą być przenoszone do Polski jedynie w ograniczonym zakresie i z tego powodu konieczne jest analizowanie procesów zachodzących wewnątrz kraju i procesu integracji polskiego systemu logistycznego z systemem zachodnioeuropejskim z jednej strony, i z systemami innych regionów, w tym przede wszystkim krajów WNP, z drugiej strony.

prof. dr hab. Wojciech Paprocki
dr Jana Pieriegud

Katedra Transportu
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Fot.centra1

Makieta planowanego od kilku lat centrum logistycznego we Franowie koło Poznania.

Fot. centra2

Park logistyczny Prologis w Piotrkowie Trybunalskim.

Fot. centra3

Centrum dystrybucyjne Europapark w Mszczonowie.