

Grażyna Rosa

Rozwój centrów logistycznych w Polsce : źródła finansowania

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 354-364

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

GRAŻYNA ROSA¹

ROZWÓJ CENTRÓW LOGISTYCZNYCH W POLSCE – ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

WSTĘP

Przez wiele lat przewoźnicy i organizatorzy przewozów zakładali, że jeżeli ich usługi są stosunkowo niezawodne, a stan ich pojazdów (często przestarzałych) nie stanowi bezpośredniego zagrożenia dla ładunków, to usługobiorcy będą zadowoleni ze świadczonych usług. Jako podstawowy instrument konkurencji postrzegali cenę. Dzisiaj możliwość świadczenia rzetelnych usług nie wystarcza do osiągnięcia i utrzymania silnej pozycji konkurencyjnej w zmieniającym się otoczeniu. Usługobiorcy są coraz bardziej wymagający w takich kwestiach jak jakość oferowanych usług, bezpieczeństwo osób i ładunków, dostarczanie informacji, podejście partnerskie przewoźnika lub spedytora, obsługa klienta. W sytuacji, gdy na plan pierwszy wysuwają się powyższe elementy, przedsiębiorstwa konkurujące na rynku muszą prowadzić profesjonalną analizę rynku i preferencji nabywców w celu realizacji wartości najbardziej cenionych przez klientów. W tym zakresie należy upatrywać szczególnej roli centrów logistycznych – sprawnych, dostępnych i dobrze zorganizowanych.

Istotnym elementem, stanowiącym podstawę wszelkich działań, są możliwości finansowe.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA BUDOWY I ROZWOJU CENTRÓW LOGISTYCZNYCH W POLSCE

Finansowanie budowy i rozwoju centrów logistycznych jest częścią realizacji celów europejskiej polityki transportowej. W finansowaniu budowy i rozwoju centrów logistycznych może brać udział²:

- kapitał publiczny (z budżetu centralnego i lokalnego),
- kapitał prywatny,
- kapitał ze środków pomocowych z funduszy UE,

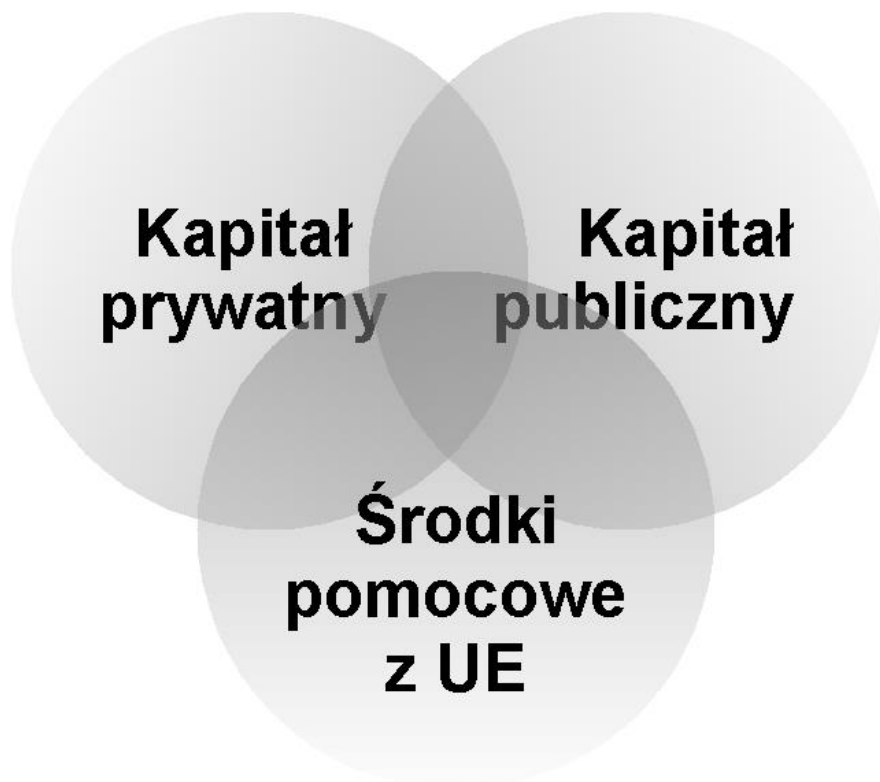
¹ dr hab prof US Grażyna Rosa, Zakład Komunikacji Marketingowej, Katedra Marketingu Usług, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński

² pod red. B. Liberadzkiego i L. Mindura: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, Wydawnictwo PIB, Warszawa-Radom 2007, s. 467

co przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1

Źródła finansowania budowy i rozwoju centrów logistycznych



Źródło: opracowanie własne.

Dla sprawności przewozów istotne jest tworzenie centrów logistycznych pełniących także rolę terminali intermodalnych, wyposażonych w stacje rozdzielcze. Zintegrowany system intermodalny pozwala też na integrację i zdecydowaną obniżkę kosztów w stosunku do kosztów zmiany rodzaju transportu.

Kapitał publiczny budowy i rozwoju centrów logistycznych w Polsce jest kształtowany przede wszystkim przez Narodowy Plan Rozwoju. Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007–2013 jest kompleksowym programem rozwoju społeczno-gospodarczego Polski w perspektywie finansowej budżetu unijnego do 2013 r.

Jedną z części NPR jest oddziaływanie na transport poprzez:

- a) modernizację i budowę infrastruktury transportowej,
- b) poprawę efektywności jej wykorzystania,
- c) wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- d) wzrost efektywności działania przedsiębiorstw transportowych,
- e) rozwój nowoczesnych technologii transportowych,
- f) rozwój transportu intermodalnego itp.

Budżet NPR na lata 2007–2013 wyniesie ponad 134 mld euro. Złożą się na niego środki z: publicznych środków krajowych, unijnych funduszy strukturalnych, Funduszu Spójności wspólnej polityki rolnej i rybackiej, krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych przedsiębiorstw prywatnych. Środki te będą w dyspozycji programów sektorowych i programów regionalnych. Można w nich upatrywać również źródeł finansowania rozwoju centrów logistycznych.

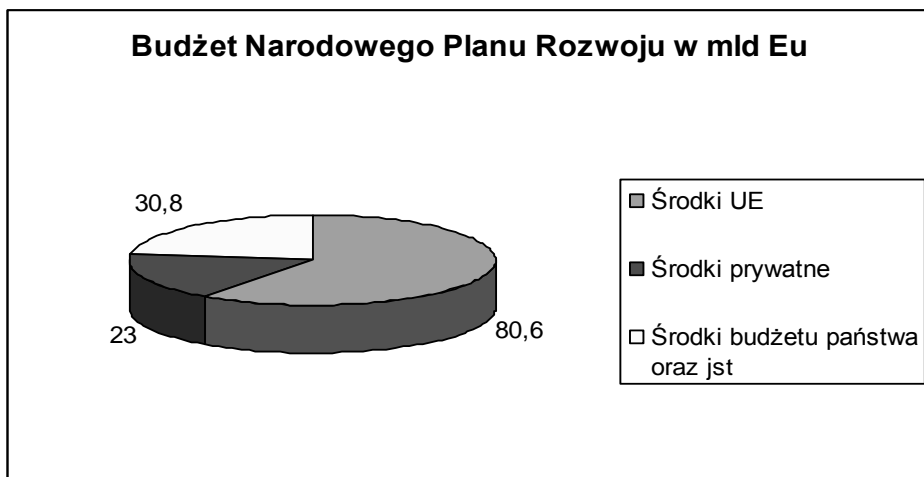
Struktura tych środków będzie przedstawiać się następująco:

- a) środki budżetu państwa, państwowych funduszy celowych (np. Fundusz Pracy, PFRON, NFOŚ i GW) oraz jednostek samorządu terytorialnego – 30,8 mld euro,
- b) środki unijne – 80,6 mld euro,
- c) środki prywatne – 23 mld euro,

co przedstawiono na rysunku 2.

Rysunek 2

Struktura budżetu NPR na lata 2007–2013 w mld euro



Źródło: opracowanie własne.

Ważnym instrumentem wspierania projektów w dziedzinie logistyki i transportu jest możliwość udzielenia przez Skarb Państwa poręczeń i gwarancji. Przewiduje się ponadto emisję obligacji infrastrukturalnych, które będą adresowane do otwartych funduszy emerytalnych (OFE) i gwarantowane przez Skarb Państwa, co może wzmocnić finansowanie rozwoju centrów logistycznych.

Kolejnym istotnym elementem wsparcia finansowego transportu jest fakt, że Bank Gospodarstwa Krajowego oraz Fundusz Poręczeń Unijnych są upoważnione do udzielania gwarancji lub poręczania obligacji i kredytów zaciąganych przez podmioty uczestniczące w finansowaniu rozwoju centrów logistycznych.

Dodatkowym źródłem mogą być środki z rezerwy budżetowej na wspieranie inwestycji (w tym również transportowych i logistycznych).

W zakresie modernizacji i budowy infrastruktury oraz rozwoju transportu (a w tym również centrów logistycznych) udało się wypracować odrębne miejsce w Programie Horyzontalnym Infrastruktura Transportowa. Obejmuje ono dwa programy operacyjne – PO infrastruktura drogowa i PO Konkurencyjność transportu, oraz wszystkie programy regionalne, które bardziej bezpośrednio lub pośrednio wspierają rozwój transportu.

Odrębne miejsce w finansowaniu rozwoju centrów logistycznych zajmuje Strategia Rozwoju Regionalnego odnosząca się do działań na poziomie regionu, uwzględniająca znaczenie polityki regionalnej i polityki rozwoju regionalnego województw.

Jak wcześniej wspomniano, kapitał prywatny i publiczny są w Polsce bardzo ograniczone, duża więc rola przypada środkom pomocowym oraz partnerstwu publiczno-prywatnemu (PPP), będącemu szansą dla finansowania rozwoju centrów logistycznych w Polsce.

FINANSOWANIE CENTRÓW LOGISTYCZNYCH W POLSCE ZE ŚRODKÓW UE – PRZESŁANKI, ETAPY, METODY

Unia Europejska ze względu na niejednorodność warunków transportowych w krajach członkowskich (np. nadmiar i różnorodność regulacji, różny stan infrastruktury, różny standard usług, różnorodność systemów informacyjnych) usiłuje koordynować działania wspierające rozwój transportu, a w szczególności transportu intermodalnego, głównie w postaci wsparcia finansowego. Dotyczy ono generalnie następujących obszarów:

- a) wspierania intermodalności w realizowanych projektach sieci TEN-T,
- b) wspierania rozwoju i funkcjonalności centrów logistycznych,
- c) harmonizacji standardów,
- d) integracji towarowych korytarzy transportowych,

e) wspierania projektów badawczych z zakresu transportu intermodalnego.

Za wspieraniem rozwoju przewozów intermodalnych przemawia wiele argumentów, głównie zaś:

- a) zmiana struktury przewozów ładunków,
- b) wzrost transportu towarów,
- c) troska o środowisko naturalne,
- d) zniesienie kosztów zewnętrznych transportu.

Warunkiem realizacji tych oczekiwań przez przewozy intermodalne jest odpowiednia lokalizacja centrów logistycznych.

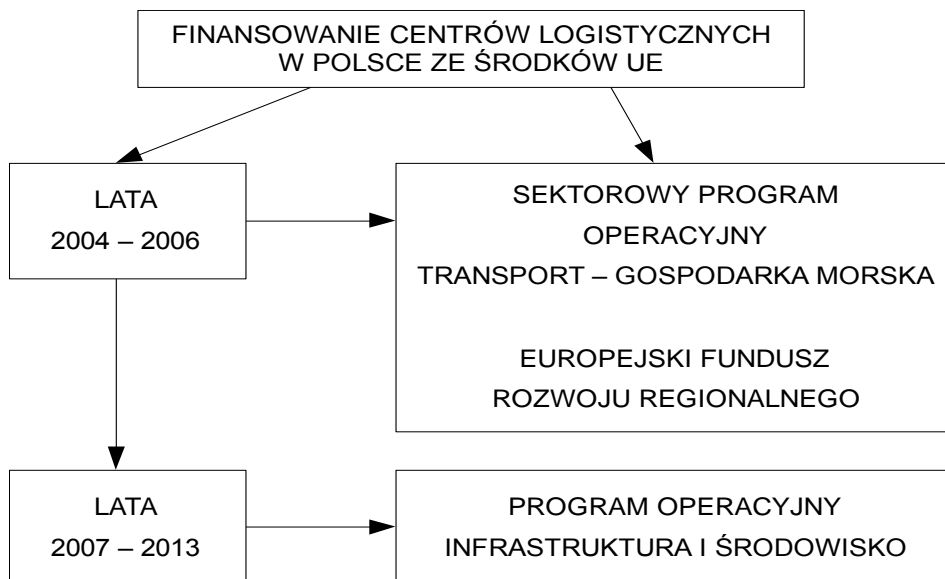
Finansowanie rozwoju centrów logistycznych w Polsce ze środków unijnych można podzielić na dwa etapy:

1. W latach 2004–2006 odbywało się zgodnie z Sektorowym Programem Operacyjnym Transport – Gospodarka Morska (SPOT) w ramach wyszczególnionego obszaru działania: rozwój systemów intermodalnych. Warunkiem stworzenia i rozwoju takich systemów jest tworzenie centrów logistycznych pełniących również funkcję terminali intermodalnych, wyposażonych w stacje przeładunkowe. W ramach tego programu szczególną uwagę skierowano na centra logistyczne i terminale kontenerowe położone na liniach kolejowych, umożliwiające zmianę gałęzi transportu na kierunku wschód–zachód i północ–południe. Wykonanie zadania polega na wsparciu projektów związanych z tymi działaniami z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Wynosiło ono 21 mln euro. Środki krajowe w zakresie tego obszaru wynosiły 8,9 mln euro.
2. W latach 2007–2013 w nowej perspektywie finansowej fundusze UE przeznaczone na finansowanie transportu są alokowane w Polsce zgodnie z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Ponieważ Polska nie wykorzystywała środków przeznaczonych w SPOT na rozwój systemów intermodalnych, w nowej perspektywie finansowej nie wymienia się już odrębnie tego zadania. Jednym z celów ujętej w tym programie osi priorytetowej: transport przyjazny środowisku jest wzrost udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków.

Środki publiczne poszczególnych państw nie są w stanie zaspokoić finansowych potrzeb związanych z inwestycjami w zakresie inwestycji transportowych (w tym budowy centrów logistycznych). Możliwości finansowania centrów logistycznych w Polsce ze środków UE przedstawiono na rysunku 3.

Rysunek 3

Finansowanie centrów logistycznych w Polsce ze środków UE



Źródło: opracowanie własne.

Dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zakłada się finansowanie ze środków krajowych oraz wspólnotowych, co przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1
Finansowanie osi priorytetowych zdefiniowanych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (EU)

Oś priorytetowa	Finansowanie unijne	Finansowanie krajowe	
		Publiczne	Prywatne
Drogowa i lotnicza sieć TEN-T	7 626 000 000	1 345 764 706	200 000 000
Transport przyjazny środowisku	7 513 500 000	3 039 100 000	200 000 000
Bezpieczeństwo transportu i krajowe	2 945 490 000	519 792 353	10 000 000

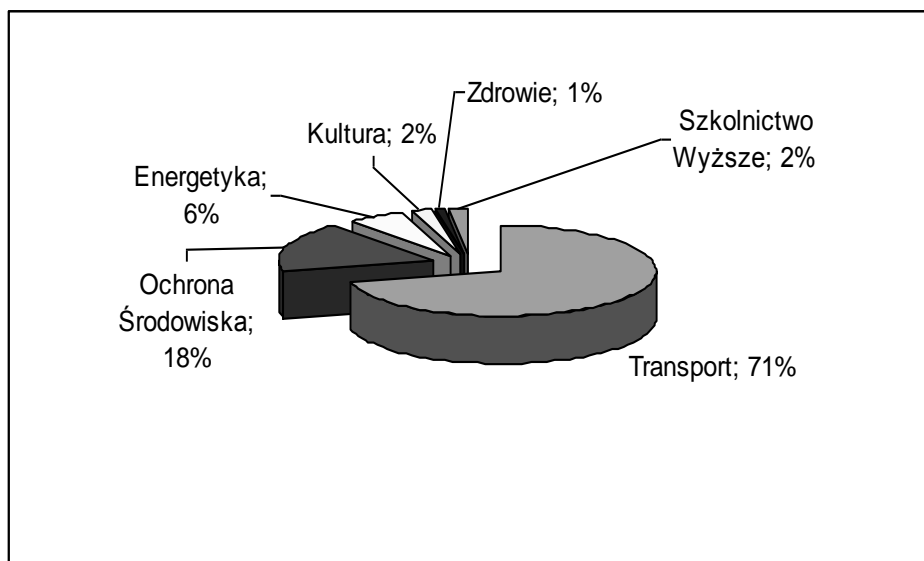
Oś priorytetowa	Finansowanie unijne	Finansowanie krajowe	
		Publiczne	Prywatne
Sieci transportowe			
Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej	990 000 000	174 705 882	–
Konkurencyjność regionów	599 880 000	105 861 176	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie:
www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013.

Na rysunku 4 przedstawiono strukturę środków Unii Europejskiej przeznaczonych na Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko według finansowanych sektorów.

Rysunek 4

Podział środków Unii Europejskiej dostępnych w ramach projektu Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko według sektorów



Źródło: opracowanie własne

na podstawie: www.funduszspojnosci.gov.pl/20072013.

Nawet pomimo dużego wsparcia ze strony Unii Europejskiej, sięgającego nieraz 85% wartości inwestycji, istnieje potrzeba poszukiwania nowych źródeł finansowania projektów infrastrukturalnych. Ważnym źródłem wspomagającym inwestycje transportowe może być kapitał prywatny.

Infrastruktura jest dobrem publicznym i tylko w wyjątkowych sytuacjach może być finansowana przez kapitał prywatny. W Polsce uzasadnieniem takiego rozwiązania jest wysoki deficyt budżetowy, co powoduje, że podmioty odpowiedzialne za finansowanie infrastruktury – państwo i samorządy lokalne – nie są w stanie realizować w pełni swojego zadania.

W przypadku inwestycji dużych, wymagających zainwestowania dużych środków finansowych, może pojawić się dodatkowo współfinansowanie z funduszy Unii Europejskiej, zwane modelem hybrydowym³. Model hybrydowy może występować w dwóch postaciach: klasycznej i alternatywnej.

Model klasyczny metody hybrydowej charakteryzuje się tym, że całość odpowiedzialności za działania związane z rozwojem inwestycji (finansowanie, budowę, eksploatację) ponosi podmiot prywatny. On również pozyskuje środki pomocowe z UE, co jest bardzo korzystnym rozwiązaniem w zakresie obniżenia wysokości wydatków ponoszonych przez sektor publiczny.

Model alternatywny metody hybrydowej zakłada podział projektu na dwie części. Pierwsza część obejmuje PPP, natomiast druga realizowana jest z funduszy Unii Europejskiej.

Rozwój centrów logistycznych jest przyszłością sektora prywatnego. Na obecnym jednak etapie realizacji inwestycji z tego zakresu ogromna rola przypada nadal państwu. Odpowiada ono za rozwój infrastruktury umożliwiającej dojazd do centrum logistycznego. Jest ona bowiem warunkiem rozwoju centrum logistycznego.

Innym rozwiązaniem finansowania rozwoju centrów logistycznych jest współpraca kapitału prywatnego i publicznego.

W tym zakresie może wystąpić finansowanie w ujęciu hybrydowym zmodyfikowanym, uwzględniające zarówno PPP, jak też wsparcie z międzynarodowych instytucji finansowych, np. Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W końcu 2006 r. EBOiR współfinansował 138 projektów PPP w transporcie. Ogólnie z kwoty 4,7 mld euro aż 18,3% przypadało na kapitał prywatny.

³ por. pod red. L. Mindura, Europa-Azja, Gospodarka, Transport, Poznań 2007, s. 311

Przykładowe źródła finansowania poszczególnych zadań dotyczących realizacji programu budowy zintegrowanej sieci centrów logistycznych w Polsce przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2
Przykładowe zadania i źródła ich finansowania dotyczące realizacji programu budowy zintegrowanej sieci centrów logistycznych w Polsce

Zadanie	Źródło finansowania
Opracowanie koncepcji rozwoju rynku logistycznego w Polsce w okresie najbliższych 10 lat z uwzględnieniem roli centrów logistycznych.	MNiSW ⁴
Określenie optymalnego rozmieszczenia centrów logistycznych w Polsce.	MNiSW
Opracowanie długofalowego programu budowy centrów logistycznych w Polsce.	ERDF ZPORR ⁵ ERDF SPO-TGM ⁶
Opracowanie koncepcji i projektu technicznego elektronicznej platformy do obsługi centrów logistycznych.	MiNSW
Opracowanie wytycznych techniczno-technologicznych do budowy centrów logistycznych w Polsce.	ERDF ZPORR ERDF SPO-TGM
Wdrożenie pilotażowe budowy centrum logistycznego jako inwestycyjnego przedsięwzięcia publiczno-prywatnego (PPP), wspomaganego przez środki finansowe Unii Europejskiej, wyposażonego w internetową platformę elektroniczną.	ERDF ZPORR ERDF SPO-TGM Środki publiczne i prywatne
Opracowanie koncepcji i doprowadzenie do integracji polskich centrów logistycznych z siecią centrów logistycznych w Unii Europejskiej.	ERDF ZPORR ERDF SPO-TGM
Opracowanie programu edukacyjnego dotyczącego korzyści dla SME w wyniku korzystania z usług logistycznych.	Środki własne jednostek badawczo-rozwojowych i uczelni

⁴ MNiSW – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

⁵ ERDF ZPORR – Fundusz Strukturalny – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

⁶ ERDF SPO-TGM – Fundusz Strukturalny – Sektorowy Program Operacyjny Transport i Gospodarka Morska

Zadanie	Źródło finansowania
Opracowanie programu edukacyjnego dla operatorów logistycznych dot. korzyści płynących ze wspólnego użytkowania centrum logistycznego.	Środki własne jednostek badawczo-rozwojowych i uczelni
Monitoring efektywności przyjętych rozwiązań.	Budżet Ministerstwa Transportu

Źródło: B. Liberadzki i L. Mindur (red.), *Uwarunkowania...*, s. 495.

Zadania przedstawione w tabeli 2 są elementami projektu całościowego programu budowy sieci logistycznych. Występują w nim różnorodne źródła finansowania omówione w niniejszym rozdziale.

PODSUMOWANIE

Dotychczasowe doświadczenia w finansowaniu budowy i rozwoju centrów logistycznych w Polsce wskazują na konieczność wypracowania nowych metod w tym zakresie. Należy od podstaw opracować nową strategię polityki transportowej, uwzględniającą budowę i rozwój centrów logistycznych na podstawie realnych źródeł finansowania, jak również dążyć do ujęcia ich w odrębnym programie operacyjnym.

STRESZCZENIE

W artykule omówiono źródła finansowania centrów logistycznych w Polsce. Dotychczasowe doświadczenia w finansowaniu budowy i rozwoju centrów logistycznych w Polsce wskazują na konieczność wypracowania nowych metod w tym zakresie.

SUMMARY

DEVELOPMENT OF LOGISTIC CENTRES IN POLAND – SOURCE OF FINANCES

The paper considers the sources of financing logistics centers in Poland. Previous experiences in financing the building and development of logistics centers in Poland indicate a need to develop new methods in this area.

Translated by Leszek Gracz