

Tomasz Sączek

## Logistyka włoska w obszarze transportu

Włochy (301,3 tys. km<sup>2</sup> powierzchni, ok. 57,5 mln mieszkańców) to kraj należący do Unii Europejskiej od samego początku jej istnienia. Wiąże się z tym konieczność rozwiązywania problemów i podejmowania decyzji na szczeblu narodowym jak i unijnym. Decyzje te dotyczą różnych kwestii, między innymi związanych z transportem, jak i zagadnieniami szeroko pojętej logistyki. W obszarze tym działa osiem podstawowych organizacji zatwierdzonych przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego Republiki Włoskiej. Należą do nich:

1. **Assoferr** (Zrzeszenie Przewoźników Kolejowych)
2. **Assologistica** (Zrzeszenie Właścicieli Taboru Logistycznego)
3. **Fedespedi** (Zrzeszenie Przedsiębiorstw Spedycji Międzynarodowej)
4. **Federtrasporto** (Federacja Transportowców)
5. **Ailog** (organizacja zrzeszająca ekspertów-szkoleniowców)
6. **Assointerporti** (Zrzeszenie Portów Przeladunkowych)
7. **Confetra** (Konfederacja Ogólna Logistyki)
8. **Conftrasporto** (Konfederacja Transportu, Spedycji i Logistyki).

Zadaniem powyższych organizacji jest wdrażanie projektów innowacyjnych, ich koordynowanie, a w szczególności dbanie o rozwój infrastruktury logistycznej (koleje, porty, drogi) oraz usług logistycznych wśród 155 000 niewielkich firm eksportowych działających na terenie Włoch.

Rozwój logistyki zależy silnie od przepliwów handlowych. Przez Włochy przechodzą trzy wielkie szlaki powiązań światowych na tym polu: dwa na linii wschód-zachód (pierwszy z Bałkanów i Europy Wschodniej w kierunku Europy Zachodniej i Półwyspu Iberyjskiego, drugi z Dalekiego Wschodu przez Europę Zachodnią w kierunku Kanału Sueskiego i obszaru śródziemnomorskiego) oraz jeden na linii północ-południe (biegnący z Afryki Północnej i z krajów Środkowego Wschodu w kierunku centralnej Europy). Popyt global-

ny na usługi transportowe i na logistykę będzie zależeć od ewolucji w handlu międzynarodowym, rozwijającym się wzdłuż tych trzech szlaków, a także od rozwoju struktury logistycznej rozmieszczonej na tym obszarze. Konieczność podjęcia rywalizacji na rynkach światowych, przede wszystkim zaś rewolucja w e-commerce, która przynosi nowe trendy w przemieszczaniu towarów, kładzie istotny nacisk na poprawę efektywności w ujęciu całościowym. Profil aktualnych zagrożeń dla logistyki włoskiej obrazuje wydane w końcu kwietnia opracowanie Włoskiego Instytutu Badań Socjoekonomicznych CENSIS. Zidentyfikowano w nim zostały cztery zakresy działań interwencyjnych mających na celu modernizację sektora logistycznego:

### Logistyka w produkcji przemysłowej

Dla przedsiębiorstw produkcyjnych przemieszczanie wyrobów stanowi 8% kosztów. 45% firm przewiduje dokonanie inwestycji logistycznych, a 74% poczyniło już pewne posunięcia w usprawnieniu systemu informacyjnego.

### Logistyka w miastach

Problemem jest wzrost wypadkowości

środków transportu ciężkiego oraz szeroko pojęte zatłoczenie pojazdów na drogach, co znacznie utrudni rozwój e-commerce, bazującego na systemie dostaw „od drzwi do drzwi”.

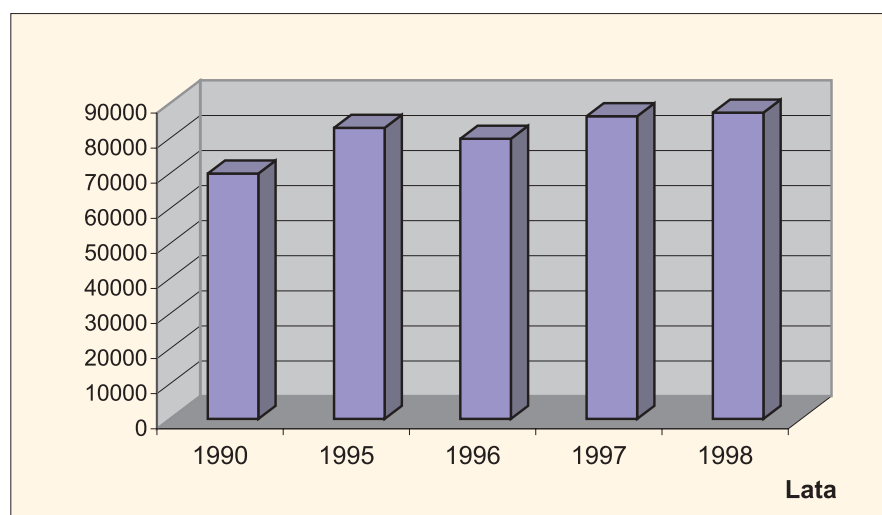
### Logistyka morska

Według szacunków CENSIS w latach 1990-1999 liczba kontenerów przechodzących przez porty włoskie wzrosła o 250%. Warto promować wodne drogi transportu, gdyż redukuje się w ten sposób koszty.

### Aspekt środowiskowy

Koszt całkowitych zdarzeń negatywnych, wynikających z przemieszczania, szacowany jest na prawie 201 bilionów lirów. 95% tych kosztów CENSIS przypisuje transportowi drogowemu, z czego 40% to zanieczyszczenie atmosferyczne, 26% wypadkowość, 13% hałas.

Rozwój handlu międzynarodowego i perspektywy integracji rynków warunkują silny wzrost zapotrzebowania na transport w sensie ilościowym i jakościowym oraz dywersyfikację ofert usługowych. Ważnym instrumentem w dyspozycji logistyki jest stosowanie systemów transportu intermodalnego. Trze-

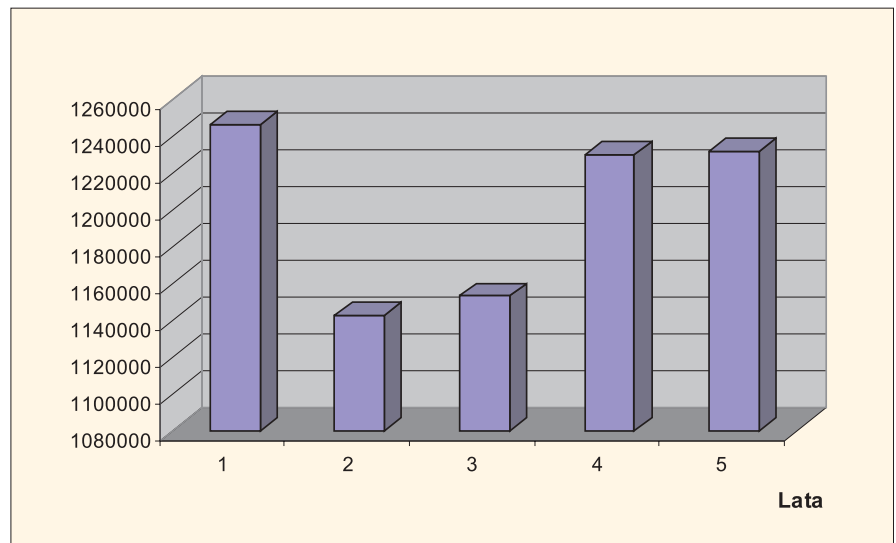


Rys. 1. Tonaż produktów transportowanych koleją we Włoszech w latach 1990-1998 (w tys. ton)  
Źródło: Narodowy Rachunek Przewozów Transportowych

ba podkreślić, że włoski transport wyrobów w przeważającej części odbywa się wciąż „na oponach” i jest on procentowo wyższy niż w innych krajach UE. Rozwój transportu intermodalnego, bardzo efektywnego z punktu widzenia kosztów, ma przed sobą liczne wyzwania. Wiąże się to z koniecznością rozwiązania problemu zatorów ruchu w wielkich obszarach przemysłowych, zlikwidowania peryferyjności południa Włoch poprzez zwiększenie konkurencyjności obszarów słabych oraz doprowadzenie do wzrostu efektywności usług, redukcję zanieczyszczenia, a przede wszystkim poprawę poziomu usług w poszczególnych rodzajach transportu. Posłużmy się dla przykładu analizą transportu kolejowego, którego infrastruktura rozwijała się w ostatnich latach przeważnie pod względem jakościowym, a nie ilościowym. W końcu 1997r. północna część kraju dysponowała prawie 7000 km sieci kolejowej w 72% zelektryfikowanej i w większej części (57%) dwutorowej, podczas gdy część południowa charakteryzowała się odpowiednio 52% i 23%.

Transport intermodalny, a w szczególności transport kontenerowy, przeżywa w ostatnich latach szybszy wzrost niż inne gałęzie transportu. W latach 1990-1998 zastosowanie systemu intermodalnego wzrosło o 94%. Tonaż towarów transportowanych w kilometrach przy zastosowaniu omawianego systemu wzrósł w tym samym czasie o 73%. W konsekwencji nacisk kładziony jest przede wszystkim na decyzje faworyzujące transport intermodalny, który wg najnowszych szacunków w 2004r. odnotuje wzrost o dodatkowe 50%. Podobny wzrost jest osiągalny dla kontenerów transportowanych drogą morską. W portach południowych zanotowano wzrost o 15% w 1990r., a w 1998r. aż o 46% z tendencją wzrostową na przyszłość. Czynniki krytyczne dla dodatkowego wzrostu transportu intermodalnego we Włoszech są jednak określane jako nadmierne w segmencie „ziemskim” względem transportu morskiego. Konieczne jest też zaprojektowanie tzw. *Freeways* (korytarzy kolejowych, które gwarantowałyby pierwszeństwo dla danych kategorii pociągów towarowych, w szczególności dla towarów o wysokiej wartości dodanej).

Przewidywalny wzrost popytu na logistykę i usługi transportowe we Wło-



Rys. 2. Tonaż produktów transportowanych pojazdami drogowymi we Włoszech w latach 1995-1999 (w tys. ton) Źródło: Narodowy Rachunek Przewozów Transportowych

szech może być w dużej części zaspokojony poprzez inwestowania w infrastrukturę i poprzez planowanie decyzji dotyczących rozwoju sieci transportowej na poziomie narodowym jak i unijnym.

Transport we Włoszech przeżywa dziś liczne problemy strukturalne, z których najważniejsze to:

- istniejący silny brak równowagi w strukturze wymiany towarowej faworyzujący transport drogowy, który ma duży wpływ na środowisko i powiększanie się zakorkowania dużych miast
- jakość usług transportowych i ich niedostatek w części północno-centralnej przepełnienie jego szlaków transportowych, podczas gdy sieć infrastruktury transportowej na południu jest jeszcze nie dostosowana pod względem ilościowym i jakościowym
- w dziedzinie transportu i logistyki Włochy nie zauważają zagrożenia ze strony przedsiębiorstw zagranicznych, które podczas braku interwencji, mogą powiększać swe udziały na włoskim rynku.

Konkluzje nie są jednoznaczne. Kompozycja popytu światowego na produkty o wysokiej wartości dodanej kieruje się w kierunku sektorów, jak np. telekomunikacyjnego, w których Włochy nie mają korzyści porównawczych. Natomiast wzrastająca konkurencja w sektorach tradycyjnych, w których firmy włoskie (w szczególności te małe i średnie) są wyspecjalizowane, czyni trudniejszą obronę udziałów w rynku. Przewidywany rozwój krajów basenu Morza Śródziemnego sprawi, że Włochy ze swoją

logistyką mogą być użyteczne ze względu na umiejscowienie geograficzne. W końcu słabość EURO nie dostarcza trwałych korzyści dla włoskich eksporterów, jedynie obciąża koszt produkcji. Dodatkowo stwierdza się, że powolność decyzyjna instytucji przyczynia się do umieszczenia Włoch na pozycji silnie pasywnej logistyki, biorąc pod uwagę inne kraje UE. Istnieje wyraźna potrzeba pracy wspólnej, by stawić czoła i rozwiązać wszystkie powyższe kwestie zmieniając punkt widzenia narodowy na w pełni europejski. Włosi muszą zaproponować skuteczną i konkurencyjną sieć transportu intermodalnego w obszarze południe-północ i w śródziemnomorskim oraz nie mogą lekceważyć portów południowych. Może to bowiem w konsekwencji wpłynąć na rentowność przedsiębiorstw działających na polu logistyki. Przyniesie to zapewne osłabienie pozycji tych przedsiębiorstw i dodatkowy wzrost poziomu usług logistycznych przez operatorów zagranicznych lub multinarodowych we Włoszech. Można zauważyć, jak ewolucja logistyki wpłynęła na europejskich partnerów Włoch, na ich modyfikacje własnych strategii i skupienie się na lokalizacji wielkich struktur logistycznych w bliskości z portami i lotniskami. Zyskali oni w ten sposób korzyści konkurencyjne w kanale dystrybucyjnym, a w tej kwestii Włochy są opóźnione. Czy opóźnienie to można nadrobić kosztem własnego podporządkowania względem wielkich międzynarodowych operatorów logistycznych?