

*Jan Kaźmierski**

CENTRA LOGISTYCZNE W POLSCE – UWARUNKOWANIA ROZWOJU ORAZ ASPEKTY LOKALIZACYJNE

I. TWORZENIE I FUNKCJE CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

Procesy wzrostu gospodarczego i związane z nimi zwiększony przepływ dóbr sprawiają, że coraz większe znaczenie zaczynają odgrywać usługi logistyczne. Ich jakość w ogromnym stopniu decyduje o powodzeniu firm. W krajach Europy Zachodniej zwiększony popyt na usługi logistyczne, zwłaszcza w zakresie dystrybucji i transportu, nastąpił na początku lat dziewięćdziesiątych.

Przejściową formą tworzenia centrów logistycznych były zespoły magazynów, zwane również zintegrowanymi zespołami magazynowymi. Jednakże w wyniku globalizacji gospodarek istotniejszego znaczenia zaczęła nabierać dostępność transportowa do tych zespołów, a nie jak to miało miejsce wcześniej, wielkość zespołów magazynowych. W ten sposób zaczęto tworzyć centra logistyczne, określane również mianem węzłowych punktów modalnych sieci logistycznej.

Centra logistyczne to samodzielne podmioty gospodarcze, które dysponują wydzielonym terenem powiązany z otoczeniem komunikacyjnym (głównie siecią dróg), odpowiednią infrastrukturą (drogi, place, parkingi, budowle inżynierskie i budynki), wyposażeniem oraz personelem i organizacją. Podstawowym zadaniem takich centrów jest świadczenie usług logistycznych – przewozu, przeładunku, magazynowania, rozdziału i kompletacji – w ramach doraźnych zleceń lub ciągłych umów z dostawcami zewnętrznymi. Ze względu na potencjał oraz zakres świadczonych usług możemy wyróżnić:

- międzynarodowe centra logistyczne – reprezentujące najwyższy stopień rozbudowy organizacyjnej i funkcjonalnej, gwarantujące pełen serwis obsługowy¹. Obejmują one swym promieniem oddziaływania teren od 500 do 800 km i zajmują średnio ok. 100–150 ha;

* Dr, Katedra Zarządzania Miastem i Regionem, Uniwersytet Łódzki.

¹ Międzynarodowe centra oferują pełen zakres usług logistycznych, m.in. obsługę celną, obsługę finansowo-bankową, kontrolę fitosanitarną, pełen serwis informatyczny, usługi hotelarskie oraz gastronomiczne.

- regionalne centra logistyczne – stanowiące pośrednie ogniwo w realizacji zadań logistycznych regionu². Promień oddziaływania takiego centrum jest już dużo mniejszy i obejmuje od 50 do 80 km, natomiast powierzchnia takiego centrum to 20–50 ha;

- lokalne centra logistyczne – często stanowiące początkowe lub końcowe ogniwo kanału logistycznego³. Ich promień oddziaływania to 5–8 km i zajmują powierzchnię do 10 ha;

- branżowe centra logistyczne – to centra, które obsługują określoną branżę lub nawet pojedyncze przedsiębiorstwa tej branży⁴. Ich promień oddziaływania jest uzależniony od rodzaju branży, zajmują powierzchnię podobną do centrów lokalnych, czyli poniżej 10 ha. Taki rodzaj centrów logistycznych dominuje obecnie w Polsce;

- centra usług logistycznych – stanowią etap pośredni na drodze do wyższego rzędu centrów logistycznych.

W swojej najbardziej rozwiniętej formie centra logistyczne przyjmują postać bardzo rozbudowanych obiektów, wymagających znacznych nakładów i powierzchni gruntów. Warunki ich lokalizacji muszą być każdorazowo wnikliwie analizowane⁵.

Powstawanie centrów logistycznych jest efektem poszukiwań optymalizacji kosztów transportu, dystrybucji, magazynowania, konsolidacji przeładunków i innych prac towarzyszących – w celu lepszej, a zatem i szybszej, sprawniejszej obsługi klienta. Zadaniom tym służyć mają rozwinięte systemy informatyczne, sprawne zarządzanie oraz określona globalizacja działania (np. krajowa, międzynarodowa). Centra logistyczne są czasami określane mianem platform lub węzłów logistycznych, pełnią bowiem funkcję magazynu centralnego, gdzie towary są gromadzone i dystrybuowane do odpowiednich miejsc. Stanowią podstawowy element łańcucha logistycznego.

W państwach Unii Europejskiej powstawanie centrów logistycznych EDC (European Distribution Center) odbywało się równocześnie z procesem integracji krajów Europy Zachodniej. Centra logistyczne stały się tam ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego. Dzięki nim ulepszono m.in. organizację dystrybucji towarów, a także zwiększono przepustowość korytarzy transportowych. EDC budowane są na użytek firm działających globalnie, a więc głównie zachodnioeuropejskich, amerykańskich i japońskich, w celu prowadzenia sprawnej dystrybucji towarów do wszystkich lokalnych rynków europejskich.

² Regionalne centra logistyczne charakteryzują się dobrze rozwiniętą infrastrukturą, posiadają odpowiednie systemy informatyczne oraz gwarantują serwis wybranych usług.

³ Charakteryzują się ograniczoną infrastrukturą, gwarantują bardziej ograniczony serwis usług.

⁴ Posiadają infrastrukturę typową i niezbędną dla danej branży, gwarantują standardowy zestaw usług konieczny w tej branży, mają swoje własne wewnętrzne systemy informatyczne.

⁵ Zob. J. Kaźmierski, *Tworzenie centrów logistycznych w regionie gospodarczym (ze szczególnym uwzględnieniem regionu łódzkiego)*, [w:] „Biuletyn KPZK PAN, nr 203, s. 179.

Aktualnie funkcjonujące i nowo powstające centra logistyczne w Polsce mają najczęściej charakter branżowy, obsługując określone grupy podmiotów gospodarczych. Istnieją także i rozwijają się centra regionalne bądź międzyregionalne – będące jednostkami gospodarczymi, w których koordynuje się usługi magazynowania i transportu na małe i wielkie odległości, wraz z przepływem informacji i systemem kontroli tej działalności.

2. CENTRA LOGISTYCZNE A REGION

Niezwykle istotną kwestią są konsekwencje ekonomiczno-społeczne dla regionu, w którym powstaje określone centrum logistyczne. Budowa centrum logistycznego, przy odpowiedniej skali działalności, powinna przynosić producentom oraz dystrybutorom i ich klientom – w danym regionie – określone rodzaje korzyści. Główne z nich to:

- zmniejszenie kosztów logistycznych, w tym zwłaszcza kosztów transportu;
- wyższa jakość świadczonych usług (jakość przechowywanych produktów);
- możliwość przesyłania ładunków w mniejszych ilościach.

Logistyczne centra dystrybucyjne i magazynowe w różnych regionach gospodarczych kraju stanowią zarazem centralne punkty nowoczesnych łańcuchów dystrybucji dóbr, będące zarodkami późniejszego, jednolitego, globalnego systemu logistycznego.

Doświadczenia krajów wysoko rozwiniętych wykazują, że centra funkcjonujące w układach regionalnych najczęściej przejmują od przedsiębiorstw realizację podstawowych funkcji logistycznych, takich jak: spedycja, transport i magazynowanie. Często powstają one w wyniku „odchudzania” przedsiębiorstw, czyli wydzielenia ze strefy ich bezpośredniego zainteresowania pewnych elementów (funkcji) zaopatrzenia, produkcji lub zbytu (*outsourcing*). Dodatkową zaletą dla przedsiębiorstw korzystających z usług centrów jest poprawa jakości kontaktów w całym łańcuchu logistycznym.

Centra logistyczne mogą ponadto specjalizować się w kompleksowym świadczeniu usług różnym grupom klientów i w rezultacie pełnią wówczas funkcję dodatkowego ogniwa integrującego układ logistyczny. Ich istnienie eliminuje potencjalne zakłócenia funkcjonowania łańcucha dostaw, mogące powstawać np. w trakcie wykorzystywania obcych kanałów dystrybucji⁶. W wielu przypadkach centra logistyczne stanowiąc mogą jedną z szans poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw działających w regionie.

⁶ M. Jedliński, *Przesłanki tworzenia CUL*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 1998, nr 6.

Tworzenie CUL powinno również zmniejszać obciążenie regionu pracą transportu, w tym przede wszystkim ograniczać przeciążenie centrów aglomeracji i dzielnic mieszkaniowych ruchem ciężkich zestawów drogowych. Jeśli aglomeracje są przeciążone ruchem środków transportu, a stworzenie CUL zmniejszy go, to władze województwa czy gminy powinny wykazywać zainteresowanie i wygospodarować środki finansowe na realizację odpowiedniego projektu.

Centra logistyczne powinny być traktowane jako element infrastruktury gospodarczej (ekonomicznej) w danym regionie. Zatem ich tworzenie to zarazem inwestycje infrastrukturalne, przyczyniające się do aktywizacji gospodarczej regionu. Mogą być czynnikiem decydującym o otwartości regionu, o możliwości wykorzystywania jego zasobów naturalnych w dłuższym okresie.

Regiony dysponujące bogatym przestrzennie, sieciowym i punktowym systemem infrastrukturalnym są obszarami postrzeganymi przez potencjalnych inwestorów jako miejsca korzystne dla lokalizacji działalności gospodarczej. Uzyskują one przewagę konkurencyjną nad innymi obszarami, które z kolei takimi walorami nie dysponują.

Centra jako nowe, dotychczas niewystępujące formy organizacji działalności gospodarczej w regionie, wymuszają postęp w jego systemie infrastrukturalnym. Rozwój telekomunikacji, komputeryzacji, wzrost oczekiwań społeczeństwa w zakresie ochrony środowiska, konieczność szybkiego przemieszczania ludzi i towarów na znaczne odległości itp. sprawia, że całe dotychczasowe systemy infrastrukturalne zmieniają swoją formę i zakres świadczonych usług. Jest to nieuchronny proces, z którym mamy do czynienia w wymiarze regionalnym⁷.

W rozważaniach odnoszących się do relacji: tworzenie centrów logistycznych a rozwój regionu, najczęściej pomijany jest wątek związany z projektowaniem, budową, przebudową, modernizacją oraz utrzymaniem elementów regionalnego systemu infrastrukturalnego w kontekście wpływu realizacji tychże zadań na kreację rozwoju gospodarczego terytorium. Wszystkie te zadania wykonywane są przez specjalistyczne organizacje, zatrudniające liczny personel.

Z tego punktu widzenia organizacje te zwiększają wewnętrzny popyt na różnego rodzaju materiały i elementy budowlane, a zatrudniając specjalistów, wpływają na wysokość dochodów regionalnej społeczności. Budowa urządzeń i połączeń infrastrukturalnych nie jest możliwa bez aktywnego uczestnictwa biur projektowych, ośrodków badawczych itp. One zaś bazują na pracy wysoko wykwalifikowanych kadr. Utrzymanie elementów systemu infrastrukturalnego (modernizacja, konserwacja, logistyka, zarządzanie) oznacza dla gospodarki

⁷ *Infrastruktura – klucz do rozwoju*, Program strategii gospodarczej rządu *Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca*, przyjęty przez Radę Ministrów 29 stycznia 2002 r.

pewną liczbę stałych miejsc pracy. Z tego punktu widzenia rola infrastruktury regionalnej jest bardzo ważna, albowiem przyczynia się ona do ograniczenia jednej z najbardziej istotnych barier rozwoju gospodarczego, jaką jest bezrobocie.

Szereg dalszych zalet związanych jest z rolą, jaką poszczególne centra logistyczne odgrywają w swoim otoczeniu. Centra zlokalizowane na obrzeżach miast (na styku ruchu lokalnego z dalekobieżnym) w sposób skoordynowany obsługują podmioty działające na jego terenie. Ich tworzenie sprzyja zatem rozwojowi kooperacyjnych systemów transportowych. Taka scentralizowana dystrybucja ładunków, zorganizowana w centrum usług logistycznych, odgrywa szczególną rolę w przypadku działających w śródmieściu, rozproszonych placówek handlowych i usługowych, których obsługa transportowa stanowi najczęściej poważny problem zarówno dla przewoźników, jak i dla samego miasta oraz jego mieszkańców. Dzięki efektowi koncentracji, włączenie takiego obiektu do systemu logistycznej obsługi ośrodka miejskiego pozwala zwiększyć jej efektywność oraz ograniczyć pojawiające się uciążliwości.

3. KORYTARZE TRANSPORTOWE I AUTOSTRADY JAKO CZYNNIK LOKALIZACJI CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

Lokalizacja centrów logistycznych w Polsce winna nawiązywać do aktualnie istniejących oraz przewidzianych w najbliższej perspektywie – korytarzy transportowych, stanowiących połączenie z międzynarodowymi szlakami tranzytowymi, przechodzącymi przez nasz kraj.

Korytarzem transportowym określa się ciąg transportowy, stanowiący pas terenu o szerokości do ok. 100 km, w którym funkcjonują co najmniej dwie gałęzie transportu. Problem korytarzy transportowych jest bezpośrednio związany z centrami logistycznymi, ponieważ udział transportu w realizacji procesów logistycznych ma pierwszorzędne znaczenie.

W aspekcie lokalizacyjnym, ale i nie tylko, centra logistyczne, jako bazujące na zasadzie intermodalności transportu, siłą rzeczy nawiązują do przebiegu głównych korytarzy transportowych, a przy wyborze dla nich konkretnych lokalizacji zwraca się szczególną uwagę na możliwość skomunikowania centrum logistycznego z istniejącą infrastrukturą transportową. Im bogatsza i bardziej różnorodna struktura gałęziowa transportu w korytarzu transportowym, tym większa zachęta, aby właśnie tam lokować centrum logistyczne.

Korytarze transportowe, rozumiane jako pasy terenu, w których funkcjonują przynajmniej dwie gałęzie transportu, są naturalnym miejscem budowy intermodalnych centrów logistycznych z następujących powodów:

- wielogałęziowość transportu jest niezbędnym warunkiem realizacji centrum logistycznego jako platformy transportu intermodalnego;

- w korytarzach transportowych koncentruje się potok towarowy, który w określonej proporcji ciąży do centrum logistycznego ze względu na konieczność przeładunku, przepakowywania oraz innych elementów obsługi realizacji procesu logistycznego lub procesu obsługi klienta;

- korytarze transportowe są największymi „ruchomymi magazynami”, które znajdują rozładowanie w punktach węzłowych, jakimi są centra logistyczne lub punkty odbioru wskazane przez odbiorcę.

Strukturę funkcjonalną logistycznego centrum tworzą trzy podstawowe sfery:

- intermodalny system transportowy,
- wielofunkcyjny system usług logistycznych,
- komputerowo zintegrowany system teleinformatyczny.

Intermodalność transportu zakłada integrację kilku rodzajów transportu; tak więc sąsiedztwo autostrady nie jest jedynym, choć często ważnym czynnikiem lokalizacji centrum logistycznego.

Z dziesięciu korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej, przez Polskę przebiegają bezpośrednio następujące Paneuropejskie Korytarze Transportowe:

- Berlin–Warszawa–Mińsk–Moskwa–Niżny Nowogród;
- Drezno–Wrocław–Lwów–Kijów, z odgałęzieniem: Berlin–Wrocław;
- Gdańsk–Grudziądz/Warszawa–Katowice–Żylina, z odgałęzieniami: Grudziądz–Poznań i Katowice–Ostrawa–Brno.

Wymienione korytarze transportowe w pewnym zakresie korespondują z przebiegiem europejskich szlaków drogowych i kolejowych przez Polskę. Należą do nich:

- droga kołowa nr E-30 (w Polsce oznaczona jako trasa nr 2 z elementami autostrady A-2) Haga–Hannover–Berlin–Poznań–Warszawa–Mińsk–Moskwa;
- droga kołowa nr E-75 (w Polsce trasa nr 1 z elementami autostrady A-1) Gdańsk–Katowice–Bratysława–Budapeszt–Belgrad–Thessaloniki–Ateny;
- droga kołowa nr E-40 (w Polsce trasa nr 4, z elementami autostrady A-4) Calais–Bruksela–Drezno–Wrocław–Kraków–Przemysł–Lwów;
- droga kolejowa Lizbona–Paryż–Bruksela–Hannover–Berlin–Warszawa–Moskwa;
- droga kolejowa Lizbona–Paryż–Kolonja–Hannover–Berlin–Gądkki k/Poznań–Warszawa (transport kombinowany);
- droga kolejowa Sztokholm–Ystad–Świnoujście–Szczecin–Katowice–Przemysł–Lwów–Kijów.

Należy sądzić, że bliskość autostrad stanowić może bardzo ważny atut przy wyborze dogodnego terenu pod centrum logistyczne. Centra logistyczne stanowią bowiem odpowiednio zorganizowane węzły (platformy) lub strefy skupiające usługi logistyczne i ich realizatorów. Komasują się w nich i krzyżują kierunki tras i terminale transportowo-magazynowe, jak również koncentrują się źródła informacji rynkowych.

Wielu badaczy przedmiotu (a także polityków) podkreśla bardzo korzystne geopolityczne położenie Polski, leżącej pośrodku różnych, głównych korytarzy

transportowych Europy. Z przesłanki o położeniu Polski wyciągają oni wniosek o wielkich możliwościach związanych ze „współorganizacją procesów przemieszczania ładunków w relacji: wschód–zachód”. Czy rzeczywiście taki stan rzeczy jest prawdziwy? Należy mieć co do tego poważne wątpliwości. Praktyka ostatnich lat wykazuje bowiem, że w wielu przypadkach operatorzy logistyczni z krajów Europy Zachodniej omijają nasz kraj, wykorzystując zmienne szlaki tranzytowe, wiodące przez Czechy, Słowację lub nawet Skandynawię. Doświadczenie dowodzi, że czas dostawy realizowany tymi szlakami jest w wielu przypadkach krótszy, a transport pewniejszy niż w przypadku tych, które przebiegają przez terytorium Polski.

Na takie zachowanie firm logistycznych z Europy Zachodniej wpływ wywiera m.in. fatalny stan dróg tranzytowych w Polsce. Jeżeli dodamy do tego jeszcze politykę podatkową naszych południowych sąsiadów (znacznie niższe podatki od prowadzenia działalności gospodarczej, czy podatki gruntowe – co warunkuje budowę bardzo kosztownych centrów logistycznych), to musimy wyciągnąć pesymistyczne wnioski co do konkurencyjności naszych przedsiębiorstw i – w konsekwencji – polskiej gospodarki!

Budowa systemu autostrad wraz z systemem centrów logistycznych powinna więc być zadaniem priorytetowym dla polskiej gospodarki, aby móc w pełni wykorzystać położenie geograficzne Polski w międzynarodowym obrocie towarowym Europa–Azja.

Autostrad „potrzebują” centra logistyczne, czego autor dowodził wcześniej. Nowoczesne centra logistyczne są także niezbędne polskiemu przedsiębiorstwu konkurującemu z firmami innych państw Unii Europejskiej i nie tylko z nimi.

O ile do czasu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej mogliśmy prowadzić jakąś politykę protekcji naszego rynku, o tyle teraz musimy sprostać ogromnej konkurencji w warunkach wspólnego rynku. Brak nowoczesnej infrastruktury (w tym przed wszystkim autostrad) skazuje nasze firmy na szukanie nie zawsze właściwych sposobów redukcji kosztów, co może być jedną z przyczyn bardzo wysokiego bezrobocia; nawet w warunkach relatywnie wysokiego wzrostu gospodarczego.

Autostrady potrzebne są zatem wszystkim uczestnikom życia gospodarczego, a kolejne miesiące zaniechań odbijają się negatywnie na polskiej gospodarce.

Włączenie Polski w struktury Unii Europejskiej wymaga więc przede wszystkim rozwoju infrastruktury transportowej, a także budowy szeroko pojętej platformy logistycznej. Tego typu inwestycje, jako wieloletnie i bardzo kapitałochłonne, muszą być jednak realizowane stopniowo – z uwzględnieniem współpracy wielu podmiotów gospodarczych w poszczególnych etapach ich rozwoju⁸. Najbardziej widoczne staną się efekty w zakresie organizacji transportu, którego usprawnienie będzie decydować o postępie prac.

⁸ S. Abt, *Różnorodność infrastruktury logistycznej*, [w:] S. Abt (red.), *Logistyka ponad granicami*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2000, s. 63.

Jednym z pierwszych etapów przygotowania platformy logistycznej w Polsce winno być rozpowszechnienie systemów informatycznych w zakresie świadczenia usług transportowo-spedycyjnych w przewozach samochodowych. Systemy tego typu mają na celu kojarzenie potrzeb w zakresie przewozów towarowych (wraz z obsługą spedycyjną) z możliwościami przewozowymi uczestników systemu, zgłaszającymi swoje moce przewozowe do systemu.

Spedytorzy, przewoźnicy, firmy handlowe oraz producenci, niezależnie od tego, czy posługują się własnymi czy też wynajmowanymi środkami transportu, mogliby korzystać na zasadach komercyjnych z bazy danych, obejmującej informacje o zleceniach przewozowych, zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym (w tym także tranzyt) oraz informacji o lokalizacji samochodów (z uwzględnieniem: rodzaj, gdzie jest, jakie ładunki i dokąd może podjąć). Przykładem tego typu systemów jest System Informacyjny APEX, wdrożony w Poznaniu⁹.

Nasilanie się procesów konkurencji w obszarze rynku wewnętrznego Unii Europejskiej oraz w Europie Wschodniej oznacza w konsekwencji przyrost połączeń transportowych między państwami, przyrost ruchu pojazdów ciężarowych w globalnym obrocie, przemieszczenie strumieni i relacji transportowych oraz konieczność skorelowania transportu drogowego z kolejowym. W tym kontekście lokalizacja centrów logistycznych w Polsce (zwłaszcza tych o najwyższej randze) musi być skorelowana z budową autostrad i lotnisk, a także rozbudową i modernizacją infrastruktury kolejowej.

Jan Kaźmierski

LOGISTIC CENTERS OF POLAND – CONDITIONS AND CONSEQUENCES FOR CITIES AND REGIONS

(Summary)

Logistic centers, which became strategic factor of regional development, has crucial impact on regional and local competitiveness.

A statement that logistic centers are the future of regional development is today more a thesis than a topic of discussion. They have been appearing recently in the economically developed countries (usually in regional and urban systems) as a new organizational form which makes the logistics-related processes more effective.

Logistic centers should be considered as an element of economic infrastructure in a region. Creation of logistic centers means infrastructural investments which stimulate economic development of communes, cities or counties. They become a factor which, to a large extent, determines the openness of a region, its competitiveness and capabilities of using the resources. The paper discusses various positive aspects of creating logistic centers in a region or in the peripheries of cities – the ones which have a beneficial influence on economic development of a given area.

⁹ Tamże, s. 67.