

*Jan Kaźmierski**

DETERMINANTY DECYZJI LOKALIZACYJNYCH CENTRÓW LOGISTYCZNYCH NA POZIOMIE REGIONALNYM

1. PODSTAWOWE RELACJE W PLANOWANIU CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

Rozpatrując różnorodne aspekty związane z lokalizacją powstających obiektów logistycznych, w szczególności zaś centrów logistycznych, należy na wstępie określić samo pojęcie lokalizacji. Można przez nie rozumieć:

- zespół zasad, jakimi powinien kierować się przedsiębiorca przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych,
- wybór najlepszego spośród możliwych miejsc lokalizacji danego obiektu logistycznego.

Decyzje lokalizacyjne powinny być podejmowane w racjonalny, przemyślany sposób, uwzględniając wiele istotnych czynników. Każda z dziedzin działalności produkcyjnej czy usługowej wypracowała sobie bowiem i wciąż doskonali metody podejmowania decyzji lokalizacyjnych i sieci swych placówek działalności. Dobra lokalizacja obiektów logistycznych wpływa bezpośrednio na obniżenie kosztów transportu i kosztów zapasów, a także na efektywniejszy poziom obsługi klienta¹. Podejmowane przez przedsiębiorstwa w chwili obecnej decyzje lokalizacyjne będą miały odzwierciedlenie w przyszłości. Obiekt, który zostanie prawidłowo usytuowany dziś, w aktualnych warunkach ekonomicznych, technologicznych i konkurencyjnych, może przestać odpowiadać warunkom optymalnej lokalizacji za kilka czy kilkanaście lat. Dlatego też decyzje dotyczące usytuowania obiektów muszą uwzględniać przewidywane warunki działań gospodarczych w przyszłości, tak aby lokalizacja mogła być uważana za „trafioną” również po kilkunastu latach².

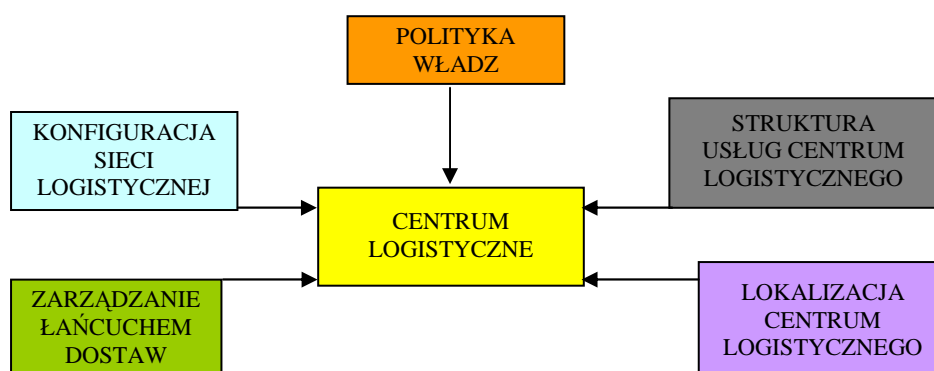
Podstawy decyzji lokalizacji obiektów logistycznych wiążą się ściśle z czynnościami planistycznymi. Planując budowę centrum logistycznego należy znaleźć odpowiedź na kilka pytań:

* Dr, st. wykładowca, Wydział Zarządzania, Uniwersytet Łódzki.

¹ F. Kapusta, *Logistyka*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania i Marketingu, Wrocław-Poznań 2005, s. 97.

² F. Beier, K. Rutkowski, *Logistyka*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2006, s. 108.

- czy biorąc pod uwagę różne czynniki, budowa centrum logistycznego w danym regionie jest zasadna?
- jaka ma być wielkość, funkcjonalność i infrastruktura obiektu logistycznego?
- gdzie występuje najlepsze miejsce na jego lokalizację?
- jaki będzie koszt inwestycyjny, skąd wziąć kapitał i jak go spłacić?
- kto i w jaki sposób je zorganizuje, zrealizuje i będzie eksploatował?



Rysunek 1. Podstawowe relacje w planowaniu centrów logistycznych

Źródło: opracowanie własne.

Tak więc planowanie centrum logistycznego jest ściśle związane z przeprowadzaniem takich analiz, jak np. analiza popytu, analiza lokalizacyjna, analiza wykonalności czy analiza decyzyjna.

Na metody planowania centrów logistycznych składają się:

- procedury planistyczne,
- techniki planowania,
- analizy i kryteria oceny.

Planowaniu budowy centrów logistycznych towarzyszą zatem podstawowe relacje przedstawione na rys. 1.

Gdy przedsiębiorstwo usytuuje obiekt logistyczny w określonym miejscu, menadżer logistyczny ma możliwość operowania takimi zmiennymi logistycznymi, jak np. transport, realizacja zamówienia czy system przemieszczania i przeładunków wewnątrz obiektu w celu maksymalizacji użyteczności czasu i miejsca oferowanych klientom przy minimalizowaniu kosztów globalnych całego systemu logistycznego.

W analizie krótkookresowej lokalizacja obiektu logistycznego jest czynnikiem danym. Menadżer logistyczny musi działać w ramach ograniczeń narzuconych mu przez tę lokalizację. Dostępność miejsca lokalizacji, umowy czy

inwestycje sprawiają, że zmiana miejsca lokalizacji obiektu może być niemożliwa w krótkim okresie czasowym. Natomiast w analizie długookresowej lokalizacja obiektu staje się czynnikiem zmiennym, a menadżer może podjąć decyzję zmieniającą lokalizację w celu spełnienia wymagań klienta, dostawców czy dostosowania się do zmian narzucanych przez konkurencję.

2. PODEJMOWANIE DECYZJI LOKALIZACYJNYCH DOTYCZĄCYCH CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

Decyzja o lokalizacji obiektu jest kompleksowym procesem warunkującym szereg czynników, a waga poszczególnych z nich jest zmienna w zależności od gałęzi gospodarki. Wiele z tych czynników ma charakter jakościowy, co jest bezpośrednio związane z odczuciami kadr kierowniczych, które odnoszą się np. do oceny siły roboczej, ludności, administracji publicznej w rejonie potencjalnej lokalizacji. Czynniki te nie poddają się z reguły analizom ilościowym.

W celu podjęcia decyzji dotyczących lokalizacji centrów stosuje się kryteria zarówno ilościowe (kosztowe), jak i jakościowe. Na ogół w pierwszej kolejności rozważa się kryteria ilościowe, które musi spełniać lokalizacja obiektu. Jeśli spełnione są kryteria ilościowe, to przystępuje się do rozpatrywania kryteriów jakościowych.

Proces wyboru miejsca pod lokalizację centrum logistycznego zawiera większość elementów planowania. Stanowi również zamknięcie etapu podejmowania decyzji, czy w ogóle warto budować centrum logistyczne. Nie ma bowiem jednakowych kryteriów wyboru lokalizacji i jednego modelu, według których buduje się centra logistyczne. Jest to związane z tym, czy inicjatywa ma charakter komercyjny, czy publiczny i czy sektor publiczny aktywnie angażuje się w inicjowanie i realizację procesu budowy centrum logistycznego³.

Jeśli **inicjatywa tworzenia centrum logistycznego ma charakter komercyjny**, to o wyborze lokalizacji decydują z reguły kryteria ekonomiczne, takie jak:

- wartość rynku logistycznego,
- atrakcyjność przedsięwzięcia inwestycyjnego dla inwestorów,
- ceny i dostępność gruntów,
- dostępność siły roboczej i poziom wykształcenia pracowników,
- dostępność infrastruktury transportowej i komunikacyjnej,
- siła nabywcza ludności itp.

³ J. Kaźmierski, *Logistyka a rozwój regionu*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 142.

Natomiast czynniki takie jak:

- szkody ekologiczne wywoływane przez transport drogowy,
- niewykorzystany potencjał przewozowy transportu kolejowego,
- przeciążenie dróg, zatory drogowe itp.

nie mają z reguły dla inwestora większego znaczenia, chyba że nastąpi interwencja państwa poprzez regulacje finansowe lub prawne, które zmieniają relacje kosztowe pomiędzy transportem drogowym a kolejowym.

Jeżeli natomiast **sektor publiczny wykazuje aktywność** i angażuje się w inicjowanie, planowanie i realizację budowy centrum logistycznego, powinny być brane pod uwagę także czynniki makroekonomiczne, ekologiczne i urbanistyczne. Uwzględniają one wówczas strategię rozwoju regionalnego lub lokalnego, potrzebę zwalczania bezrobocia, a także ewentualne skutki niekontrolowanego rozwoju gospodarczego poszczególnych obszarów aglomeracji miejskich.

Można jednak wskazać określoną grupę **kryteriów, które są wspólne** dla obu rodzajów inicjatyw związanych z tworzeniem centrów usług logistycznych. Są nimi w szczególności⁴:

- stan rozwoju gospodarczego regionu,
- wielkość wymiany towarowej z innymi regionami,
- struktura rodzajowa przewożonych ładunków,
- rodzaj, stan i dostępność infrastruktury transportowej,
- stan prawny, cena nabycia i dostępność gruntów,
- wielkość rynku i jego potencjał,
- poziom konkurencji.

W przypadku gdy mamy do czynienia z partnerstwem publiczno-prywatnym (Public Private Partnership – PPP), występuje sytuacja mieszana; dochodzi do realizacji inwestycji, którą realizują partnerzy mający cele wspólne i odmienne. Sukces powodzenia inwestycji bierze się z podzielenia ryzyka pomiędzy partnerów reprezentujących oba sektory i ich działaniu na rzecz jego zmniejszenia lub wyeliminowania oraz włączenia w skład kapitału inwestycyjnego niekomercyjnych środków finansowych, które zmniejszają koszt realizacji inwestycji.

Lokalizując obiekt logistyczny, planiści, projektanci i inwestorzy powinni kierować się również różnymi wskaźnikami, do których należą m.in.: wskaźnik bezrobocia, siła nabywcza ludności, cena m² gruntów, średnia cena usług transportowych, koszt dostępu do infrastruktury, ulgi podatkowe, długoterminowa prognoza demograficzna⁵.

⁴ Tamże, s. 143.

⁵ I. Fechner, *Centra logistyczne: cel – realizacja – przyszłość*, Instytut Logistyki i Magazyinowania, Poznań 2004, s. 132–134.

Istnieje także zbiór czynników, które nie mają charakteru kryterialnego czy wskaźnikowego, ale są bardzo ważne dla osób, które podejmują decyzje; szczególnie inwestorów prywatnych angażujących w przedsięwzięcie inwestycyjne własny kapitał. Do czynników tych zaliczyć można:

- programy regionalne i rządowe, które wspierają rozwój infrastruktury logistycznej i transportowej oraz środki ich realizacji,
- stan infrastruktury drogowej i plany jej rozwoju,
- postawę instytucji sektora publicznego wobec inicjatywy budowy centrum logistycznego,
- współpracę administracji państwowej i jednostek samorządu terytorialnego z sektorem publicznym,
- możliwość wykorzystania źródeł finansowania w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego,
- uwarunkowania prawne, środowiskowe i ekologiczne.

Tak więc nie ma jednego decydującego kryterium ani jednego konkretnego wskaźnika, który gwarantowałby sukces w budowie centrum logistycznego. Nawet korzystne rozwiązania finansowe nie przesądzają o powodzeniu w tworzeniu obiektów logistycznych. **O powodzeniu inwestycji wiele czynników decyduje jednocześnie.**

Podejmując decyzje lokalizacyjne, osoby odpowiedzialne za ten proces powinny mieć w szczególności na uwadze, aby obiekt taki był usytuowany w atrakcyjnym gospodarczo, wysoko uprzemysłowionym regionie, gdzie występuje popyt na usługi logistyczne.

Analizując różnorodne uwarunkowania lokalizacyjne, należy zaznaczyć, że **podstawową zasadą przyjętą na całym świecie przy projektowaniu centrów logistycznych jest ich bezpośrednio „podłączenie” do co najmniej dwóch rodzajów transportu** (lokalizacja w tzw. korytarzu transportowym). Stąd też, gdy centrum obsługuje większą liczbę gałęzi transportu, z reguły zwiększa się jego atrakcyjność. Z tego względu dużą dynamikę rozwoju posiadają centra logistyczne zlokalizowane w portach morskich o dużych obrotach ładunkowych, które są połączone z zapleczem lądowym kraju, transportem kolejowym i drogowym, często z rozwiniętą siecią żeglugi śródlądowej i są położone w sąsiedztwie lotnisk międzynarodowych, czego klasycznym przykładem w Europie jest np. port Rotterdam w Holandii lub port Hamburg w Niemczech.

3. KORYTARZE TRANSPORTOWE JAKO ISTOTNY WYZNACZNIK LOKALIZACJI CENTRÓW

Ważne jest, aby centrum logistyczne znajdowało się w zasięgu ważnego międzynarodowego lub lokalnego korytarza transportowego i aby obiekt taki korzystał z różnych gałęzi transportowych, wykorzystując do tego celu m.in. transport intermodalny.

Korytarzem transportowym określa się z reguły ciąg transportowy, stanowiący pas terenu o szerokości do około 100 km, w którym funkcjonują co najmniej dwie gałęzie transportu. Problem korytarzy transportowych jest związany bezpośrednio 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 powinny nawiązywać do przebiegu istniejących już głównych korytarzy transportowych, a przy wyborze dla nich konkretnych lokalizacji powinno się zwracać szczególną uwagę na możliwość skomunikowania centrum logistycznego z istniejącą infrastrukturą transportową. **Im bogatsza i bardziej różnorodna jest struktura gałęziowa transportu w danym korytarzu transportowym, tym większa zachęta, aby właśnie tam lokować centrum logistyczne**⁶.

Korytarze transportowe 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.

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

Korytarze transportowe ważne dla lokalizacji centrów logistycznych powinny być także postrzegane jako korzystne z punktu widzenia interesu narodowego. Jednak nie każdy korytarz transportowy przebiegający przez Polskę odpowiada tym interesom. Przykład takiego konfliktu interesów podaje M. Krzyżanowski w odniesieniu do korytarza transportowego z autostradą Via Baltica, która jest propozycją grupy fińsko-estońsko-rosyjskiej. Trasa o długości 100 km ma początek w porcie Helsinki, skąd biegnie, wykorzystując połączenia promowe z Tallinem i lądowe z St. Petersburgiem przez terytorium Estonii, Łotwy, Litwy i Polski, gdzie w okolicach Warszawy przecina projektowaną autostradę A-2 z zachodu na wschód⁷.

⁶ J. Kaźmierski, *Centra logistyczne w rozwoju gospodarczym regionów*, Prace AE w Jeleniej Górze, Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław 2003.

⁷ M.T. Krzyżanowski, *Infrastruktura polskich lądowo-morskich korytarzy transportowych*, Materiały z konferencji pt. „Problemy transportu fabryk XXI wieku”, Wrocław 2007.

Wielu badaczy przedmiotu (a także polityków) podkreśla bardzo korzystne geopolityczne położenie Polski, leżącej pośrodku różnych, głównych korytarzy transportowych Europy. Z przesłanki dotyczącej położenia Polski wyciągają oni wnioski 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 między innymi 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.

W tym kontekście **budowa systemu autostrad wraz z systemem centrów logistycznych powinna więc być zadaniem priorytetowym dla polskiej gospodarki, aby móc w pełni wykorzystać geograficzne położenie Polski w międzynarodowym obrocie towarowym Europa–Azja**. Nowoczesne centra logistyczne są także niezbędne polskim przedsiębiorstwom konkurującym z firmami innych państw Unii Europejskiej i nie tylko z nimi.

4. LOKALIZACJA CENTRÓW LOGISTYCZNYCH A POLITYKA PRZESTRZENNA NA POZIOMIE REGIONALNYM

Rozmieszczenie centrów logistycznych w regionie jest w znacznym stopniu uzależnione od konfigurowania sieci logistycznej. Wynika to z faktu, że przestrzenne warunki tworzenia sieci logistycznej sprowadzają się do określenia rodzaju i struktury powiązań między poziomem zagospodarowania przestrzennego regionów, lokalizacją produkcji, rodzajem infrastruktury transportu i magazynowania⁸.

Stąd też istnieje **konieczność uwzględnienia w decyzjach lokalizacyjnych czynnika dostępności do dróg lądowych, wodnych i powietrznych, ale także miejsca w sieci logistycznej, w tym sieci międzynarodowej**.

⁸ E. Gołębska, *Przestrzenne warunki lokalizacji i eksploatacji centrów logistycznych*, [w:] T. Markowski (red.), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Polska Akademia Nauk, KPZK, Warszawa 2006, s. 33.

Praktyczne aspekty eksploatacji centrow logistycznych wiążą się bezpośrednio z poziomem zagospodarowania przestrzennego, jak i z poziomem rozwoju technologii obsługi logistycznej u użytkowników centrum logistycznego. Nowoczesne centra logistyczne są bowiem wyposażone w kosztowne, zautomatyzowane środki transportu, urządzenia magazynowe, technologie informatyczne, bez których nie można prowadzić obsługi logistycznej. Problem polega jednak na tym, że użytkownicy centrum muszą być przygotowani do nowoczesnej technologicznie obsługi ładunków, tak aby mogli korzystać z takiego centrum. Ponadto musi istnieć możliwość absorpcji tych rozwiązań w regionie, co oznacza wysoki standard infrastruktury transportowo-komunikacyjnej, kompatybilnej z paneuropejską siecią transportową. Możliwość absorpcji nowoczesnej obsługi logistycznej określana może być jako **logistykochłonność**.

W tym znaczeniu **logistykochłonność należy interpretować jako zdolność regionu do stworzenia optymalnych warunków zagospodarowania przestrzennego**, a także warunków technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych, niezbędnych w obsłudze logistycznej. „[...] Mierzona może być poziomem absorpcji procesów logistycznych w regionie, uzależnionych nie tylko od dostępności komunikacyjnej do punktów i węzłów operacji logistycznej, ale także od nowoczesnej technologii tych operacji logistycznych, kultury organizacyjnej, telekomunikacji i informatyki”⁹.

Przestrzenne warunki lokalizacji i eksploatacji centrów logistycznych należy obecnie wiązać z poziomem internacjonalizacji gospodarki, a zwłaszcza szybkiego rozwoju jej form – od eksportu, importu, przez filie zagraniczne do spółek-córek. Wynika to m.in. z istoty związku między rozwojem logistyki (zwłaszcza międzynarodowej) a zróżnicowaniem zagospodarowania regionów na świecie, zaś przejawia się występowaniem wspólnych uwarunkowań kulturowych, społeczno-politycznych oraz gospodarczych.

Należy ponadto zauważyć, że lokalizacja dużych centrów logistycznych o charakterze regionalnym lub ponadregionalnym wymaga przeprowadzenia analizy uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych w odpowiedniej skali. Ze względu na ponadlokalny charakter tego przedsięwzięcia powinny być to analizy prowadzone co najmniej w skali regionalnej. Jednocześnie powinny zawierać wytyczne nakreślone w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju.

Takie podejście do problemu może zapewnić optymalne rozmieszczenie w przestrzeni kraju dużych centrów logistycznych powiązanych z nadrzędnym układem komunikacyjnym.

Przeniesienie na poziom działań regionalnych ustaleń zawartych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju następuje w planie zagospodarowa-

⁹ E. Golebska, *Przestrzenne warunki...*, s. 38.

nia przestrzennego województwa. Powstaje w ten sposób dokument, który uwzględniając zapisy strategii rozwoju danego województwa, określa politykę przestrzenną samorządu terytorialnego w odniesieniu do przestrzeni tego regionu. Stanowi on również wytyczną do planowania przestrzennego na poziomie gminy¹⁰.

Zatem rozwiązania na poziomie regionalnym, również w zakresie lokalizacji centrów logistycznych, mogą decydować o znacznym zróżnicowaniu tempa rozwoju poszczególnych obszarów; regiony z rozbudowaną i nowoczesną infrastrukturą przyciągają działalność gospodarczą. Decyzje lokalizacyjne w tym zakresie mają decydujący wpływ z punktu widzenia konkurencyjności regionów.

Decyzje lokalizacyjne dotyczące rozmieszczenia dużych centrów logistycznych **wymagają więc dogłębnej analizy istniejącej oraz projektowanej sieci komunikacyjnej regionu.**

Nie istnieją *de facto* jednolite kryteria wyboru lokalizacji, podobnie (na co wskazywano wcześniej) jak nie ma jednolitego modelu, według którego buduje się centra logistyczne. Nie ma jednego decydującego kryterium. O powodzeniu inwestycji decyduje wiele czynników jednocześnie. Można mnożyć przesłanki dla korzystnej lokalizacji, na której inwestycja w budowę centrum logistycznego może się powieść.

Należy zauważyć, że wraz z przeniesieniem granic Unii Europejskiej na wschodnie granice Polski nastąpiła konieczność przewartościowań w dotychczasowej polityce przestrzennej. Poszukiwane są optymalne warunki lokalizacji terenów magazynowo-składowych, w tym centrów logistycznych otwierających nowe możliwości handlu z Rosją i współpracy z kooperantami mającymi swój rynek zbytu na wschodzie.

Jednocześnie brak jest – jak dotąd – w polityce przestrzennej na poziomie regionalnym kompleksowych rozwiązań dotyczących lokalizacji centrów logistycznych w powiązaniu z istniejącym i projektowanym układem komunikacyjnym. Powoduje to częste dysproporcje między poziomem planowania regionalnego i gminnego oraz w relacjach: planowanie regionalne a plany centralne.

Podjęcie zatem analiz i działań mających na celu wskazanie optymalnej lokalizacji centrów logistycznych w przestrzeni danego regionu, w kontekście obecnej polityki przestrzennej państwa dotyczącej kierunków rozwoju infrastruktury transportowo-komunikacyjnej, będzie miało znaczący wpływ na rozwój i konkurencyjność tego regionu.

¹⁰ D. Laguna, *Możliwości lokalizacji centrów logistycznych w aspekcie przemian funkcjonalno-przestrzennych woj. warmińsko-mazurskiego*, [w:] T. Markowski (red.), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Polska Akademia Nauk, KPZK, Warszawa 2006, s. 166–169.

5. ROZWIĄZANIA ZAGRANICZNE W ZAKRESIE LOKALIZACJI I KREOWANIA ROZWOJU CENTRÓW LOGISTYCZNYCH JAKO ŹRÓDŁO DOŚWIADCZEŃ DLA POLSKI

W chwili obecnej większość państw europejskich podejmuje różnorodne działania, których celem jest **wspieranie inicjatyw budowy centrów logistycznych**. Głównie podkreśla się potrzebę ich współpracy sieciowej w ramach globalnej gospodarki. W krajach europejskich powstają różne projekty i inicjatywy, które mają na celu wspomagać tworzenie centrów logistycznych. Ważnym elementem jest tutaj **świadomość sektora publicznego**, który poprzez różnorodne formy oddziaływania wspiera i dynamizuje procesy tworzenia centrów logistycznych.

W większości krajów Europy Zachodniej obserwujemy **formy ścisłej współpracy sektora publicznego z prywatnymi inwestorami**. Przejawia się ona (np. w Niemczech) w częściowym lub całkowitym pokrywaniu przez sektor publiczny wszystkich szczebli kosztów związanych z budową centrów logistycznych.

Nawet w warunkach, gdy inicjatywy inwestycyjne mają charakter indywidualny (przykład gospodarki włoskiej), o sukcesie w tworzeniu centrów często decyduje udział sektora publicznego, który udziela wsparcia finansowego potencjalnym inwestorom obiektów logistycznych. Formy pomocy finansowej przyjmują postać subwencji niskooprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych czy kredytów.

Obok silnego wsparcia ze strony rządów poszczególnych krajów obserwujemy zjawisko wspólnego organizowania się w przedsięwzięcia logistyczne samorządów lokalnych i regionalnych, zarządów miast i regionów, a nawet izb gospodarczych. Bardzo często inwestycje te są wspierane szybkimi działaniami legislacyjnymi, uchwalaniem aktów prawnych umożliwiających rozwój centrów logistycznych i transportu intermodalnego.

Inną, ważną cechą rozwojową centrów logistycznych u naszych zachodnich i południowych sąsiadów jest **przykładanie dużej uwagi do samej koncepcji lokalizacji centrów logistycznych na terytorium kraju**. Przy wyborze miejsc bardzo istotne znaczenie ma koordynacja z planami rozwoju różnych gałęzi transportu, zwłaszcza transportu śródlądowego i intermodalnego, a także wcześniej przeprowadzona analiza potencjalnego rynku odbiorców usług logistycznych.

Istotną kwestią, którą należy brać pod uwagę w rozwiązaniach europejskich jest również aspekt ochrony środowiska. Lokalizacja centrów logistycznych w pobliżu miast i aglomeracji nie może bowiem pozostawać w sprzeczności z ekologią, która obecnie jest bardzo ważnym elementem brany pod uwagę przy projektowaniu centrów logistycznych.

Rozwój centrów logistycznych może odegrać podwójną rolę. Mogą one pomagać w osiągnięciu rosnących wymagań dotyczących jakości środowiska,

a także przyczyniać się do poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw-usługobiorców. W konsekwencji będzie to prowadzić do wzrostu gospodarczego i konkurencyjności gospodarek krajów unijnych¹¹.

Jest to zarazem tendencja zgodna z realizacją Strategii Lizbońskiej, stwarzająca szansę rozwoju centrów logistycznych jako istotnego narzędzia równoważenia rozwoju.

W naszym kraju nie wykształcił się, niestety, jak dotąd żaden model realizacji polityki publicznej wobec centrów logistycznych. Inicjatorzy ich budowy działają we własnym zakresie, próbując realizować inwestycje mające charakter indywidualny, a ich negocjacje z władzami samorządowymi traktowane są na ogół jako trudne. Może to budzić zdziwienie, gdyż Polska, jako kraj tranzytowy, oceniana jest jako jeden z bardziej atrakcyjnych terenów dla lokowania tego typu inwestycji logistycznych.

Można postawić tezę, że obecnie Polska pozostaje jeszcze nadal „na etapie lokalizacji” centrów logistycznych, jednak biorąc pod uwagę doświadczenia innych krajów europejskich, proces ten nie może być dłużej zaniedbywany.

BIBLIOGRAFIA

- Beier F., Rutkowski K., *Logistyka*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2006.
- Bretzman K.H., Wenske Ch., *Planning of Logistics Centers. Final Report*, [w:] Meidute I., *Comperative Analysis of the Definitions of Logistic Centers*, "TRANSPORT", Vol. XX, No. 3, Gdańsk 2005.
- Fechner I., *Centra logistyczne: cel – realizacja – przyszłość*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2004.
- Fechner I., *Centra logistyczne i ich rola w sieciach logistycznych*, [w:] Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S. (red.), *Logistyka*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2009.
- Gołemska E., *Przestrzenna konfiguracja sieci logistycznej*, [w:] E. Gołemska (red.), *Kompedium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa 2005.
- Gołemska E., *Przestrzenne warunki lokalizacji i eksploatacji centrów logistycznych*, [w:] Markowski T. (red.), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Polska Akademia Nauk, KPZK, Warszawa 2006.
- Jeziński A., *Czynniki kształtujące funkcje logistyczne centrów dystrybucyjnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego pt. „Ekonomika transportu lądowego”, nr 24, Gdańsk 2007.
- Kapusta F., *Logistyka*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania i Marketingu, Wrocław–Poznań 2005.
- Kaźmierski J., *Centra logistyczne w rozwoju gospodarczym regionów*, Prace AE w Jeleniej Górze, Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław 2003.
- Kaźmierski J., *Logistyka a rozwój regionu*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009.
- Krzyżanowski M.T., *Infrastruktura polskich lądowo-morskich korytarzy transportowych*, Materiały z konferencji pt. „Problemy transportu fabryk XXI wieku”, Wrocław 2007.

¹¹ A. Jeziński, *Czynniki kształtujące funkcje logistyczne centrów dystrybucyjnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego pt. „Ekonomika transportu lądowego”, nr 24, Gdańsk 2007.

Laguna D., *Możliwości lokalizacji centrów logistycznych w aspekcie przemian funkcjonalno-przestrzennych woj. warmińsko-mazurskiego*, [w:] T. Markowski (red.), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Polska Akademia Nauk, KPZK, Warszawa 2006.

Rimiene K., Grundey D., *Logistic Centre Concept through Evolution and Definition*, "Engineering Economics", No. 4, 2007, Commerce of Engineering Decisions.

Jan Kaźmierski

LOCALIZATION DECISIONS OF LOGISTIC CENTERS ON REGIONAL LEVEL

(Summary)

Planning and development of logistic centers in Poland is dependent on a number of conditions. They have an influence on making investment decisions. The most essential of them are the ones that concern localization, which are made on the regional level.

The article makes a synthetic analysis of these conditions, taking particular note of the aspect of spatial politics as well as the role of a public sector in supporting logistic centers development. There has also been brought up the problem of foreign solutions in terms of localization of logistic centers what can be a valuable source of experience for self-government authorities.