

JAN KAŻMIERSKI

Uniwersytet Łódzki

## CENTRA LOGISTYCZNE JAKO ELEMENT INFRASTRUKTURY I CZYNNIK ROZWOJU GOSPODARCZEGO REGIONU

**Abstract: Logistics Centres as an Elements of Infrastructure and a Factor of Region Economical Development.** A statement that logistics centres 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 organisational form which makes the logistics-related processes more effective.

The socio-economic consequences for a region or city, where certain logistics centres are created, are a matter of great importance. These consequences may vary in character significantly. Therefore, creation of logistics centres needs to be analysed from a perspective including both the benefits as well as negative aspects (threats).

Logistics centres should be considered as an element of economic infrastructure in a region. Creation of logistics centres 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 logistics centres in a region or in the peripheries of cities – the ones which have a beneficial influence on economic development of a given area.

The paper then analyses also the negative aspects caused by choosing wrong localisations for logistics centres in cities and agglomerations and the economic, social and legal consequences of such decisions.

### Wprowadzenie

To, że centra logistyczne są przyszłością rozwoju regionów jest dziś bardziej tezą niż przedmiotem dyskusji. W krajach gospodarczo rozwiniętych pojawiają się one od niedawna (zazwyczaj w układach regionalnych i miejskich) jako nowa forma organizacyjna usprawniająca przebieg procesów logistycznych.

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 mają służyć 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. Są podstawowym elementem łańcucha logistycznego.

W krajach Unii Europejskiej powstawanie centrów logistycznych odbywało się jednocześnie z procesami integracji krajów Europy Zachodniej. Centra logistyczne stały się tam bardzo ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego.

Dzięki nim ulepszono m.in. organizację dystrybucji towarów, a także zwiększono przepustowość korytarzy transportowych; były budowane na użytek firm działających globalnie, a więc głównie zachodnioeuropejskich, amerykańskich i japońskich, w celu prowadzenia sprawnej dystrybucji towarów do wszystkich lokalnych rynków europejskich<sup>1</sup>.

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 analizowane<sup>2</sup>.

Położenie geograficzne Polski – na przecięciu naturalnych szlaków handlowych wschód-zachód i północ-południe, stwarza centrom logistycznym ogromną szansę rozwoju. Lokalizacja centrów logistycznych w Polsce powinna bazować na aktualnie istniejącej sieci dróg i magistral kolejowych oraz przewidywanych w najbliższej perspektywie korytarzy transportowych i autostrad – stanowiących połączenie z międzynarodowymi szlakami tranzytowymi, przechodzącymi przez nasz kraj<sup>3</sup>.

Niezwykle istotną kwestią są konsekwencje ekonomiczno-społeczne dla regionu czy miasta, w którym powstają określone centra logistyczne. Mogą mieć bardzo różnorodny charakter. Dlatego tworzenie centrów logistycznych należy rozpatrywać zarówno w aspekcie korzyści, jak i aspektów negatywnych.

Centra logistyczne powinny być jednocześnie traktowane jako element infrastruktury gospodarczej (ekonomicznej) w danym regionie. Ich tworzenie to zarazem inwestycje infrastrukturalne, które przyczyniają się do aktywizacji gospodarczej gmin, miast czy powiatów. Stają się one czynnikiem, który w dużym stopniu decyduje o:

- otwartości regionu;
- konkurencyjności regionu;
- możliwościach wykorzystania zasobów regionu.

---

<sup>1</sup> Jezierski (2002).

<sup>2</sup> Kaźmierski (2003), s.179.

<sup>3</sup> Gołemska, Szymczak (2004), s. 92-93.

Logistyczne centra dystrybucyjne i magazynowe w różnych regionach gospodarczych kraju są zarazem centralnymi punktami nowoczesnych łańcuchów dystrybucji dóbr, będąc 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 „odchudzenia” przedsiębiorstw, czyli wydzielenia, ze strefy ich bezpośredniego zainteresowania, pewnych elementów (funkcji) zaopatrzenia, produkcji lub zbytu (*outsourcing*). Dodatkową korzyścią dla przedsiębiorstw korzystających z usług centrów jest poprawa jakości kontaktów w całym łańcuchu logistycznym.

Regionalne centra logistyczne, czy też centa usług logistycznych (CUL), 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 dystrybucji<sup>4</sup>.

## 1. Pozytywne wymiary rozwoju centrów logistycznych

Pozytywne aspekty tworzenia centrów logistycznych wynikają głównie z tego, że ich istnienie w danym regionie przyczynia się do przyciągania nowych inwestycji, szczególnie dotyczących działalności produkcyjnej i handlowej, wymagających obsługi logistycznej.

Centra jako nowe, dotychczas nie występujące 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 regionalnym<sup>5</sup>.

Taki stan rzeczy z reguły pociąga za sobą konieczność przeprowadzania zmian w systemie infrastrukturalnym. Pojawia się konieczność rozwoju infrastruktury drogowej, telekomunikacyjnej, komputeryzacji, sieci szybkiego przemieszczania ludzi i towarów na znaczne odległości. Wszystkie te przedsięwzięcia wpływają korzystnie na rozwój gospodarczy danego obszaru, bowiem

---

<sup>4</sup> Jedliński (1998).

<sup>5</sup> *Infrastruktura...* (2002).

wzrasta zapotrzebowanie na materiały i inne elementy budowlane, a także powstają nowe miejsca pracy, a co za tym idzie można oczekiwać tendencji zmniejszających bezrobocie.

Tworzenie centrów logistycznych na obrzeżach miast przyczynia się również do rozwoju kooperacji między podmiotami działającymi na terenie regionu. Jest to szczególnie ważne dla rozproszonych placówek handlowych i usługowych, których obsługa jest poważnym problemem, zarówno dla przewoźników, jak i samego miasta oraz jego mieszkańców. Dlatego też centra usług logistycznych powinny być lokalizowane w aglomeracjach miejskich w taki sposób, aby prowadziły do odciążenia dzielnic mieszkaniowych od ruchu ciężkich środków transportu. Jeżeli tak się dzieje, to w obowiązku władz wojewódzkich czy gminnych powinno być wspieranie tego rodzaju przedsięwzięć inwestycyjnych.

Jednym z niedocenianych walorów lokalizowania centrów logistycznych w pobliżu aglomeracji miejskich jest możliwość stopniowego odzyskiwania terenów śródmiejskich zajętych pod działalność gospodarczą na inne cele. Ten długofalowy proces jest możliwy, jeżeli połączy się go z atrakcyjną ofertą lokalizacyjną i umiejętnym planowaniem przestrzennym. Stare obiekty mogą się wówczas „odradzać” w nowych, mniej uciążliwych dla miasta lokalizacjach.

Obecność centrów logistycznych może ponadto stanowić czynnik regulujący procesy komunikacyjne w mieście/aglomeracji/regionie. W interesie funkcjonujących centrów jest bowiem tworzenie warunków do budowy obwodnic, tras szybkiego ruchu i innych elementów infrastruktury komunikacyjnej. W konsekwencji może ulegać złagodzeniu tak powszechny w aglomeracjach miejskich problem kongestii transportowej. Racjonalizacja w tym zakresie następuje często przez:

- relatywne obniżenie liczby pojazdów;
- wykorzystanie transportu kombinowanego;
- zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego.

W konsekwencji centra logistyczne zaczynają odgrywać rolę „obsługową” w stosunku do miasta (aglomeracji), co może przynosić korzyści w postaci:

- obniżki kosztów operacji logistycznych (zwłaszcza w odniesieniu do czynności magazynowo-transportowych);
- podniesienia jakości oferowanych usług logistycznych.

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 tych zadań na rozwój gospodarczy terytorium. Wszystkie te zadania są wykonywane 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 pewną liczbę stałych miejsc pracy. Z tego punktu widzenia rola infrastruktury regionalnej jest bardzo ważna, albowiem przyczynia się do ograniczania jednej z najbardziej istotnych barier rozwoju gospodarczego, jaką jest bezrobocie.

Wiele dalszych korzyści jest związanych 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 ich 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 jest najczęściej poważnym problemem zarówno dla przewoźników, jak i dla samego miasta oraz jego mieszkańców. Dzięki efektowi koncentracji, włączanie takiego obiektu do systemu logistycznej obsługi ośrodka miejskiego, pozwala zwiększyć jej efektywność oraz ograniczyć pojawiające się uciążliwości.

Wskazane wyżej korzyści tworzą sytuację, w której centrum logistyczne może stawać się dla regionu swoistym „biegunem wzrostu gospodarczego”.

## 2. Aspekty negatywne

Przed wszystkim słuszna wydaje się być ogólna zasada, aby centra logistyczne były lokalizowane poza miastami w odpowiednio dużej od nich odległości – uzależnionej od wielkości danego miasta czy ośrodka miejsko-przemysłowego, oraz od czynników wynikających z miejscowego zagospodarowania przestrzennego.

Wydaje się, że powyższa zasada, jak dotąd w warunkach polskich nie jest przestrzegana – odnosi się to zarówno do centrów logistycznych (o charakterze dystrybucyjnym i zaopatrzeniowym), jak również do handlowych obiektów wielkopowierzchniowych. Niewłaściwa lokalizacja takich jednostek w miastach tworzy wiele zjawisk negatywnych, do których należy zaliczyć:

- powstawanie zatorów komunikacyjnych;
- generowanie przewozów towarowych przez centra miast;
- niszczenie nawierzchni arterii miejskich nieprzystosowanych do ruchu ciężkiego transportu towarowego;

– tworzenie problemów z terminowością dostaw oraz wiele innych.

Spektakularnym przykładem wadliwej lokalizacji w wielu miastach w Polsce są wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (hipermarkety), które – ze względu na podobieństwo w szeregu funkcji do typowych centrów logistycznych – powinny również podlegać zasadzie nie lokowania ich w ścisłych granicach miast. W bardzo wielu przypadkach złamano tę regułę, lekceważąc przy tym lokalizację obiektów ze zgodnością z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Znane są również sytuacje, gdy nie było opracowanego planu zagospodarowania przestrzennego, a decyzja o lokalizacji obiektu została wydana.

Istotną kwestią są relacje, jakie tworzą się między centrami (obiektami typu hipermarket) zlokalizowanymi w granicach miasta a „drobnym handlem”, miejscowymi kupcami, którzy nie są w stanie konkurować z silnym gigantem wielkopowierzchniowym. To on bowiem w praktyce narzuca warunki i często nie poddaje się regułom uczciwej konkurencji rynkowej, mając prymat kapitału.

Sygnalizowany problem ma również wymiar regionalny. Chodzi bowiem o to, że w przypadku dużego centrum logistycznego, którego siła ekonomiczna dominuje w układzie miejscowych stosunków, istnieje realne niebezpieczeństwo występowania pozycji monopolistycznej takiego centrum w regionie. Władza lokalna może wówczas stawać się wobec niego bardziej petentem niż partnerem.

Obiekty wielkoprzemysłowe zlokalizowane w naszym kraju, będące własnością kapitału zagranicznego, bardzo często nie przestrzegają przepisów i norm prawnych, których muszą przestrzegać w swoich rodzimych krajach. Dotyczy to np. kwestii związanych z prawem pracy, normami obsługi stanowisk pracy, ochrony praw pracowniczych, norm płacowych, systemu podatkowego i wielu innych. Obiekty te prowadzą swoją własną, partykularną politykę, lekceważąc często lokalne władze samorządowe i szkodząc interesom regionu, w którym funkcjonują.

Omawiane sytuacje tworzą zatem różnorodne patologie natury prawnej, ekonomicznej i społecznej. W efekcie powstaje negatywny odbiór społeczny w stosunku do takich obiektów. Nasila się krytyka wynikająca z przeświadczenia, że wielkopowierzchniowe obiekty w Polsce, będące własnością obcego kapitału, nie tworzą przychodów budżetowych należnych państwu i samorządowi terytorialnemu.

Należy zatem sądzić, że powyższe kwestie, będące w istocie zagrożeniami dla rozwoju dużych obiektów logistycznych w Polsce, wymagają pilnych uregulowań prawnych; obecne przepisy prawne w wielu aspektach nie przystają bowiem do wymogów rozwojowych.

### 3. Infrastruktura transportowa jako wyznacznik rozwoju regionu i centrów logistycznych

Przykłady centrów logistycznych funkcjonujących w Europie wskazują, że kluczowym czynnikiem ich sukcesów była jakość oraz dostępność infrastruktury transportowej, znajdującej się w bezpośrednim zasięgu oddziaływania centrów. Zwraca się przy tym uwagę, że istnienie odpowiednio rozbudowanej infrastruktury powinno być czynnikiem wyprzedzającym w stosunku do budowy danego centrum logistycznego.

Infrastruktura transportowa jest niezbędnym elementem w realizacji procesów przemieszczania towarów przez operatorów logistycznych, a tym samym uzyskiwania przez nich odpowiednich efektów ekonomicznych. Wyposażenie danego obszaru w różnego rodzaju urządzenia infrastrukturalne, takie jak szlaki komunikacyjne, urządzenia wodno-kanalizacyjne i utylizacji odpadów itp. należy zaliczyć do bezpośrednich czynników determinujących rozwój gospodarczy regionu<sup>6</sup>.

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 takimi walorami nie dysponują.

Mówiąc o infrastrukturze transportowej należy zaznaczyć, że nie była, nie jest i nie będzie ona problemem jedynie przedsiębiorstw czy operatorów logistycznych. W tym przypadku niezbędna jest pomoc państwa (sektora publicznego) – zarówno w fazie koncepcji tworzenia nowego układu infrastrukturalnego, jaki i w fazie realizacji, łącznie z procesem finansowania.

Rozbudowa i wzmocnienie infrastruktury transportowej to nie tylko czynnik warunkujący rozwój centrów logistycznych, ale tym samym stwarzanie bardziej sprzyjających warunków do szybszego rozwoju gospodarczego każdego kraju. Potwierdzają to również wypowiedzi czołowych przedstawicieli Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej<sup>7</sup>.

Obecna infrastruktura transportowa Polski w znaczny sposób odbiega niestety poziomem jakościowym od infrastruktury istniejącej w krajach Europy Zachodniej. Usunięcie mankamentów w tym zakresie jest więc warunkiem szybkiej integracji ze strukturami europejskimi oraz stworzenia w Polsce nowoczesnej sieci logistycznej.

---

<sup>6</sup> Markowski, Stawasz (2001), s.156 i nast.

<sup>7</sup> Za: Królak (2000), s. 80.

## Literatura

- Abt S., 2000, *Różnorodność infrastruktury logistycznej*, [w:] *Logistyka ponad granicami*, S. Abt (red.). Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- Abt S., 2001, *Logistyka w teorii i praktyce*. AE, Poznań.
- Dembińska-Cyran I., 2001, *Logistyka miasta*. „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 3.
- Fechner I., 2004, *Centra Logistyczne. Cel-Realizacja-Przyszłość*. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- Gołomska E. (red.), 2001, *Kompendium wiedzy o logistyce*. PWN, Warszawa-Poznań.
- Gołomska E., Szymczak M., 2004, *Logistyka międzynarodowa*. PWE, Warszawa.
- Infrastruktura – klucz do rozwoju. Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca*. Program strategii gospodarczej rządu przyjęty przez Radę Ministrów. 29.01.2002.
- Jedliński M., 1998, *Przesłanki tworzenia CUL*. „Gospodarka Materiałowa i Logistyka” 6.
- Jezierski A., 2002, *Czynniki kształtujące funkcje logistyczne*. „Spedycja i Transport” 2.
- Każmierski J., 2003, *Centra logistyczne w rozwoju gospodarczym regionów*. Prace Naukowe AE we Wrocławiu, Wyd. AE, Wrocław.
- Każmierski J., 2003, *Tworzenie centrów logistycznych w regionie gospodarczym (ze szczególnym uwzględnieniem regionu łódzkiego)*. Biuletyn KPZK PAN, z. 203, Warszawa.
- Królak Z., 2000, *Polska wobec wyzwań XXI wieku. Zarys strategii na I dekadę*. Wyd. Alta 2, Warszawa.
- Markowski T., Stawasz D. (red.), 2001, *Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów*. Wyd. UŁ, Łódź.