

**AGNIESZKA CIESIELSKA
TOMASZ PARTEKA**

Politechnika Gdańska

CENTRA LOGISTYCZNE TRÓJMIASTA W TWORZENIU FUNKCJI METROPOLITALNEJ

Abstract: Logistics Centres of Tri-City in Creating Metropolitan Function. Logistic centres are created as the effects of the technological evolution of storing, services and transport. Those centres which have supranational, international nature are particularly important in the process of the creation of metropolitan areas. The article presents the analysis of links between the characteristics of metropolis and logistics centres – the emphasis has been put on a specific transport network present in sea harbours and nearby metropolis. In order to do so, a case study of Tri-City metropolitan area has been presented and described from the point of view of multivariate analysis of localisation choices in harbour Gdynia and harbour Gdańsk. The article concludes by confronting two models – the first one aiming at imitation and the second one, called the innovation model, which includes logistics centres linking metropolis with the network of goods and services flows.

Podstawą wszelkiego rozwoju staje się w coraz większym stopniu sprawność przepływu informacji. Jest ona równie ważna jak przepływ ładunku, osób, czy kapitału. Globalizacyjna dominacja sieciowości w powiązaniu z kryterium konkurencyjności (odniesionym do szybkiego przepływu informacji) spowodowała rozwój wyższej formy organizacji obrotu towarów i usług. Powstały centra logistyczne jako jeden z istotnych elementów nowoczesnej gospodarki i społeczeństwa informacyjnego. Są też istotnym warunkiem konkurencyjności w transporcie, jak też konkurencyjności regionu. Polska gospodarka i jej system transportowy muszą podjąć działania zmierzające do szybkiego dostosowania się do wymogów konkurencyjnego rynku, szczególnie w powiązaniu z postępującym procesem integracji ze strukturami europejskimi.

1. Centra logistyczne jako wyższa forma składowania, usług i transportu

Zadaniem i celem logistyki jest optymalne kształtowanie łańcuchów zaopatrzeniowych poczynawszy od producenta surowców, przez proces ich przerobu

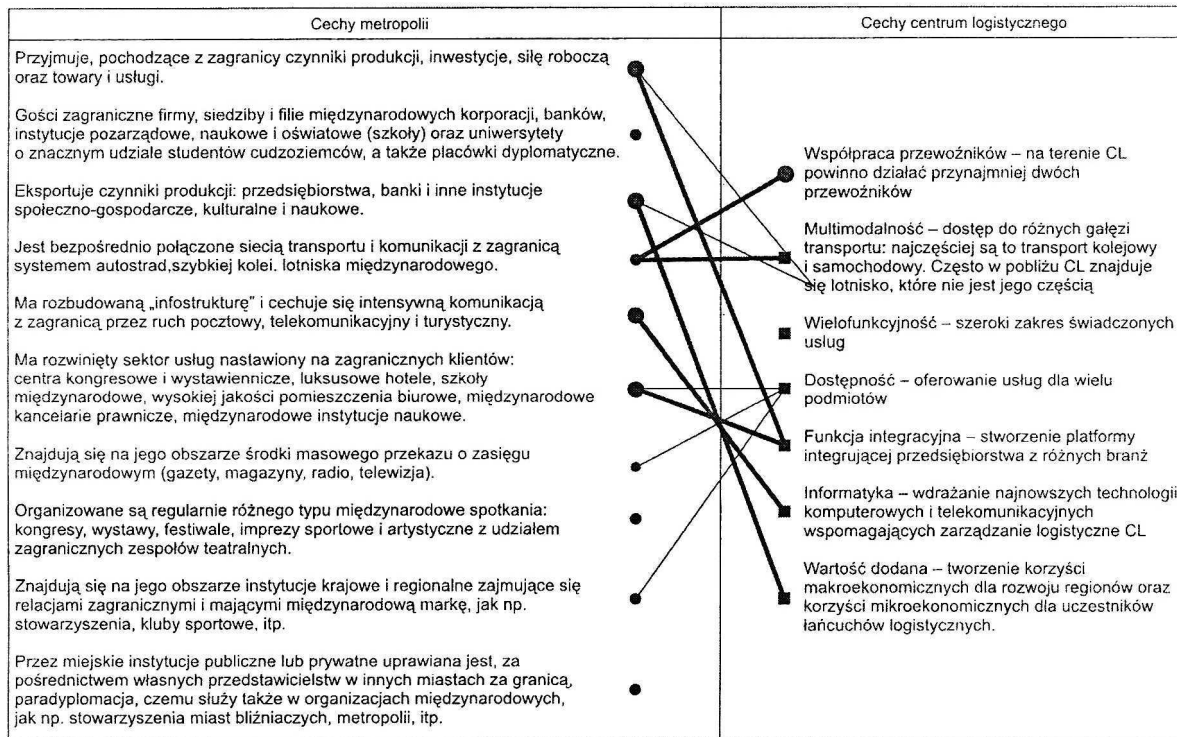
i dystrybucji (obejmujący handel i transport) aż do konsumenta. Centra logistyczne są traktowane jako samodzielny podmiot gospodarczy, zajmujący określony, wydzielony teren, powiązany z otoczeniem różnymi gałęziami i rodzajami transportu, w związku z tym powinny mieć odpowiednio rozwiniętą infrastrukturę, taką jak: drogi, place, parkingi, magazyny i składy, oczywiście powiązane dostępnymi środkami łączności. Powinny także dysponować wyszkolonym w tej dziedzinie personelem oraz organizacją służącą odpowiedniemu świadczeniu usług w zakresie przewozów, przeładunków i magazynowania towarów. Głównym kryterium lokalizacyjnym centrum jest przede wszystkim ilość i natężenie przepływu towarów z uwzględnieniem różnych środków transportu. Niemniej-
sze znaczenie ma też wielkość, ranga i specjalizacja innych ośrodków obsługi logistycznej rynku krajowego, które swym oddziaływaniem kreują nowe funkcje i usługi, a jednocześnie wpływają na działalność nowo powstających centrów. Jednocześnie na lokalizację centrów logistycznych wpływa usytuowanie funkcjonujących oraz planowanych centrów w państwach ościennych.

Rozwinięte centra logistyczne (CL) świadczą także wszelkie standardowe usługi logistyczne, jak składowanie towarów, czy kompletowanie zamówień oraz usługi manipulacyjno-uszlachetniające, pakowanie, usługi naprawcze, zabezpieczenia jakości, obróbka towarów i inne. Potencjalnymi podmiotami gospodarczymi korzystającymi z usług logistycznych w CL będą przede wszystkim eksporterzy i importerzy towarów, ich gestorzy, a także przewoźnicy lądowi i morscy, spedytorzy, operatorzy transportu, instytucje rzeczoznawstwa i kontroli ładunków itp. W centrach logistycznych znajdują też swoją lokalizację firmy zajmujące się obsługą informacyjną wszystkich procesów logistycznych oraz podmioty gospodarcze świadczące różnorodne usługi na rzecz ładunków przemieszczanych w relacjach krajowych.

Z powyższej ogólnej charakterystyki CL wynika ich ewolucyjny charakter we współczesnych procesach integracyjnych różnych funkcji. CL jest obecnie najwyższą formą techniczno-organizacyjną obsługi scentralizowanej (ryc. 1) wynikającą z ewolucji form prostszych. Poczynając od bardzo tradycyjnej prostej formy magazynowej, gdzie odbywała się (i nadal w jednostkowych formach – trwa) obsługa bezpośrednia producenta. Pośrednią formą są centra zaopatrzenia i dystrybucji, wykorzystujące doświadczenia zarządzania logistycznego, głównie nastawione na obsługę określonej branży, lub pojedynczego dużego przedsiębiorstwa w wyspecjalizowanym asortymencie produkcji.

W zakresie podziału hierarchicznego CL Korzeń (2001, s. 32) wyróżnia:

- „Międzynarodowe centra logistyczne o najwyższym stopniu rozbudowy organizacyjnej i funkcjonalnej, działające w rozległych międzynarodowych sieciach dystrybucji o zasięgu globalnym.
- Regionalne centra logistyczne stanowiące pośrednie ogniwo regionalnej i wielkomięjskiej sieci dystrybucji.



Źródło: Bankowska (2005) za Jaluwiecki (1999), Soldatos (1987).

Źródło: M. Czaplik (2004).

— Powiązanie mocne — Powiązanie słabe

Ryc. 1. Powiązanie cech metropolii i centrum logistycznego

- Lokalne centra logistyczne stanowiące punkt ciężenia w lokalnej/miejskiej sieci dystrybucji.
- Branżowe centra logistyczne obsługujące określoną branżę lub pojedyncze duże przedsiębiorstwo o wyspecjalizowanym asortymencie produkcji”.

W dalszych rozważaniach skoncentrujemy się na CL o charakterze międzynarodowym, ponadregionalnym. Wynika to z zamierzonego powiązania problemu rozwoju CL oraz kreowania metropolii – obecnie najbardziej dynamicznej struktury miejskiej.

2. Metropolie akceleratorami globalizacji

Dynamicznie rozwijające się metropolie są efektem globalizacji, (jej akceleratorami) która wyzwala konkurencję, rozwój i wdrażanie innowacji, jednocześnie zaś prowadzi do polaryzacji przestrzeni, której efektem jest metropolizacja i peryferyzacja innych części regionów.

Obszary metropolitalne są traktowane jako ciągłe struktury zurbanizowane, otaczające miasta uznane z różnych względów za metropolitalne, głównie jednak z powodu ich potencjału zarówno ludnościowego, jak i gospodarczego. Ten sposób określenia danej struktury może być uznany jako równoznaczny z rozległym obszarem aglomeracji miejskiej.

Istotną cechą regionu metropolitalnego jest wielowęzłowość oraz specjalizacja węzłów układu. Obszar metropolitalny jest podzielony na fragmenty, które cechują się coraz większą specjalizacją. Ośrodek centralny regionu metropolitalnego jest tylko jednym z miejsc, które konkuruje o użytkowników i które musi konkurować z innymi obszarami wewnątrz regionu.

Pojęcie funkcji metropolitalnej musi odpowiadać kilku warunkom – według Bańkowskiej (2005, s. 53, 54) powinna to być funkcja:

- zaliczana do nowoczesnych (bazujących na wiedzy i najnowszych technologiach) działów gospodarki narodowej, lub służąca bezpośrednio lub pośrednio obsłudze działalności gospodarczej albo zaliczana do wyspecjalizowanych usług wyższego rzędu;
- egzogeniczna, służąca rozwijaniu sieci zewnętrznych powiązań, zwłaszcza w zakresie przepływu wiedzy, informacji, kapitału, dóbr kultury i ludzi;
- budująca konkurencyjność ośrodka miejskiego w układach ponadnarodowych.

Funkcje metropolitalne można ująć w następujących kategoriach:

1. Badania i innowacje (szkoły wyższe oraz placówki naukowo-badawcze, ośrodki transferu technologii).
2. Wydarzenia i twórczość (instytucje kultury i cykliczne wydarzenia kulturalne, obiekty sportowe i cykliczne wydarzenia sportowe, media, instytucje targowo-wystawiennicze, hotele-centra kongresowo-konferencyjne).

3. Zarządzanie (przedstawicielstwa dyplomatyczne państw i organizacji międzynarodowych, administracja publiczna).
4. Działalność gospodarcza (instytucje otoczenia biznesu, przedsiębiorczość, prestiżowe biurowce).
5. Koncentracja sieciowych powiązań przepływu ładunków, osób, kapitału i informacji.

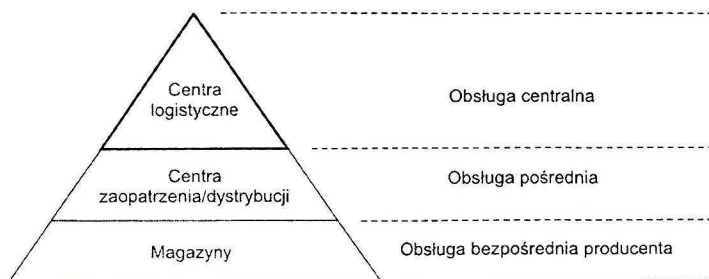
Konkludując, funkcje metropolitalne to takie, które decydują o powiązaniach metropolii z gospodarką zarówno krajową, jak i światową, a ich zasięg oddziaływania wykracza poza granice danego województwa, sięgając skali krajowej i międzynarodowej.

3. Powiązania cech metropolii i centrów logistycznych

Wynikające z globalizacji cechy zarówno metropolii, jak i centrów logistycznych wykazują interesujące powiązania (ryc. 2)

Za szczególnie istotne (mocne) można uznać powiązania:

- o charakterze sieciowym, integracyjnym zarówno w zakresie instytucji (podmiotów gospodarczych i usługowych), jak i czynników czy działań rozwojowych (czynniki produkcji, towary, usługi);
- o cechach innowacyjności zarówno w zakresie innowacyjnej infrastruktury (np. technologie telekomunikacyjne), jak i innowacyjnego zarządzania;
- o charakterze synergicznym dające w efekcie wysoką wartość dodaną dla rozwoju regionalnego i pozycji konkurencyjnej regionów;
- infrastrukturalne o cechach najwyższej sprawności (autostrady, szybka kolej, lotnisko) oraz predyspozycji rozwoju zintegrowanych i multimodalnych systemów transportowych.



Ryc. 2. Formy obsługi i typy organizacji łańcucha powiązań:
dostawca – producent – odbiorca

Występowanie tych powiązań jest też istotną właściwością wyróżniającą centra logistyczne od magazynów, które kiedyś tworząc tzw. dzielnice magazynowo-składowe były wyraźną funkcją i cechą struktury miast.

4. Rola i znaczenie portów morskich w procesach metropolizacyjnych i logistycznych

Tak jak kształtowanie się metropolii wynika z globalizacji rynków i tendencji gospodarczych na całym świecie, tak również warunki funkcjonowania portów morskich na całym świecie zmieniły się wskutek globalizacji gospodarki światowej, procesów integracyjnych w światowym handlu i transporcie. Duży wpływ na te procesy wywarły konteneryzacja i rozwój transportu multimodalnego. Czynniki te pozwoliły na wzmocnienie roli i znaczenia portów morskich wewnątrz rozwijającego się globalnego systemu transportowego. W związku z tym wystąpiła konieczność adaptacji portów morskich do zmieniających się warunków otoczenia i sprostania podstawowym wymaganiom logistyki w zakresie skrócenia i przyspieszenia wszystkich procesów, występujących na każdym etapie dystrybucji ładunku.

Integracja gałęzi transportu w ramach transportu multimodalnego jest szczególnie charakterystyczna dla transportu morskiego, żeglugi śródlądowej i kolei. Tendencja ta, a właściwie swoisty wymóg, w odniesieniu do Polski jest wynikiem wstąpienia w struktury Unii Europejskiej.

Jak wskazuje historia, porty morskie łącznie z towarzyszącą im działalnością gospodarczą zawsze odgrywały istotną rolę w procesie kształtowania i rozwoju miast. Porty i miasta portowe należą do wspólnej przestrzeni regionów nadmorskich i wzajemne ich oddziaływanie na proces rozwoju jest oczywisty i nieunikniony. Charakterystyczne jest, że porty morskie zawsze rozwijały się wraz z miastami portowymi, a czynnikiem twórczym były zazwyczaj miasta, które umożliwiały tworzenie i rozwój portów. Jednak w historii bywały również takie przypadki, że funkcję miastotwórczą pełnił port, czego przykładem jest Gdynia.

Ewolucja funkcji gospodarczych i wzrost znaczenia integracji w poprawie efektywności i konkurencyjności portów powoduje integrację tych jednostek z miastami. Ważną rolę w tym zakresie odegrał rozwój technik intermodalnych w transporcie oraz dywersyfikacja działalności gospodarczej portów. Nie można jednakże zapomnieć o lokalizacji. W związku z tym niezbędne jest również zapewnienie dobrych bezpośrednich powiązań infrastrukturalnych: drogi, koleje, lotniska itp. Funkcja miastotwórcza portów morskich wynika z funkcji gospodarczych realizowanych przez porty, ale także z więzi społeczno-przestrzennej portu i miasta, przy którym, lub w którym istnieją. Na rozwój

miasta istotny wpływ wywiera przemysł, zarówno typowo portowy, jak i kooperacyjny oraz konsumpcyjny. Występowanie dodatkowych rodzajów przemysłu powoduje tworzenie rynku pracy dającego szansę zatrudnienia mieszkańcom, zarówno miasta, jak i jego otoczenia. Wzrost zatrudnienia natomiast pociąga za sobą rozwój osadnictwa, bazy handlowo-usługowej i różnego rodzaju obiektów i instytucji użyteczności publicznej.

Powstałe, lub powstające na terenach portowych centra logistyczne powinny być dostosowane do zadań nie tylko ściśle portowych, ale także obsługujących dany obszar, w powiązaniu z działalnością klientów. Zależność ta jest bardzo mocno związana z kosztami budowy takiego obiektu, dlatego też lokalizacja centrów logistycznych powinna być skorelowana z punktami węzłowymi, dostępnymi dla różnych gałęzi transportu, a dzięki temu – nadawców i odbiorców. Za budową centrów logistycznych, a tym samym wzrostu zakresu usług logistycznych i podmiotów współpracujących w danym centrum przemawiają przede wszystkim względy ekonomiczne. Dzięki takim obiektom i świadczonym przez nie usługom jest możliwe intensywne wykorzystanie posiadanego potencjału i skrócenie czasu w procesie realizacji usług logistycznych. Można w ten sposób osiągnąć znaczne obniżenie kosztów i zwiększyć zdolność konkurencyjną – co jest istotne dla klientów CL. Rozwój powiązań transportowych i napływ kapitału, w konsekwencji może spowodować zwiększenie popytu na siłę roboczą, a tym samym przyczynić się do zwiększenia zatrudnienia na danym obszarze.

Tendencje widoczne w całej Europie wskazują, że również w systemie połączeń transportowych portów – transport multimodalny, powinien odgrywać dominującą rolę. Jego proekologiczny (bardzo ważny w przypadku wybrzeży i samego Bałtyku) charakter sprawia, że na transport morski należy przenosić przewozy dotąd realizowane przy użyciu środków lądowych, np. przewozy wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku. Jest wiele przesłanek uzasadniających przesuwanie przewozów w regionie bałtyckim z lądu na morze (względy ekologiczne, zatłoczenie na przejściach granicznych, brak odpowiednio rozwiniętej infrastruktury transportu lądowego, itd.).

Porty morskie w Gdańsku i Gdyni aktywnie dążą do dalszego wzmocnienia swojej roli jako węzłów transportu multimodalnego. Zarówno w strategiach rozwojowych portów, formułowanych i doskonalonych w ostatnich latach, jak i dalszych planach inwestycyjnych, szczególny nacisk jest położony na aktywizację przeładunków w technologiach kontenerowej, ro-ro i promowej, rozwój portowych centrów logistycznych, usprawnienie połączeń transportowych z zapleczem, rozwój żeglugi bliskiego zasięgu.

Porty morskie w Gdańsku i Gdyni mają i oferują korzystne, konkurencyjne warunki obsługi ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu w technologiach multimodalnych. Pozwala na to ich istniejący potencjał przeładunkowy

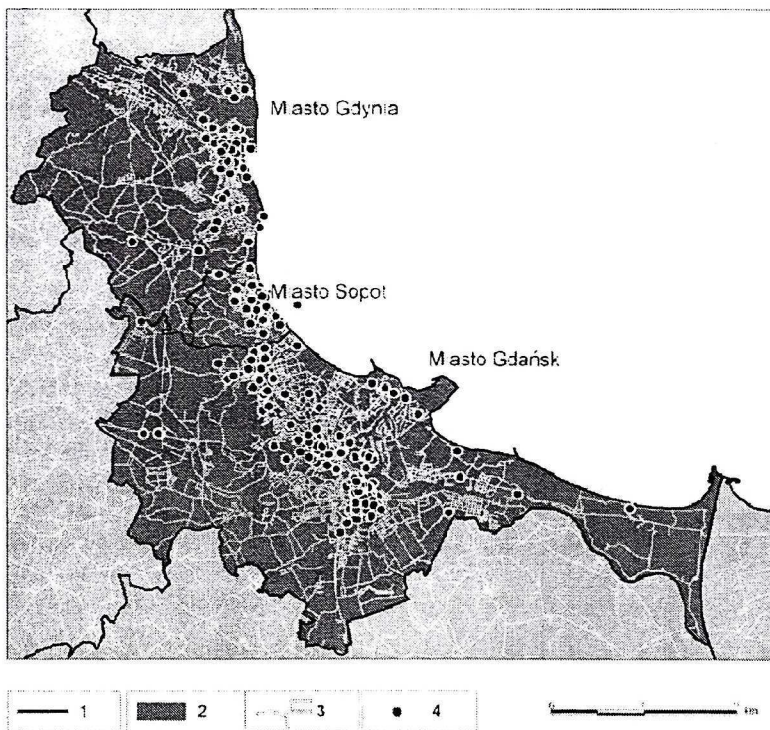
w zakresie obsługi kontenerów, jednostek ro-ro oraz pasażerów i ładunków przewożonych na promach. Potencjał powiększy się jeszcze o Morski Terminal Kontenerowy w Porcie Północnym w Gdańsku, Pomorskie Centrum Logistyczne oraz centrum dystrybucyjno-logistyczne w Porcie Zachodnim w Gdyni. Jednak w dalszym ciągu koniecznym warunkiem poprawy konkurencyjności całego VI korytarza transportowego będzie infrastruktura dostępu do obu portów od strony ładu.

5. Centra logistyczne w strukturze przestrzennej metropolii Trójmiasta

Uznając silne związki funkcjonalne i powiązania cech metropolii i CL można przenieść te rozważania na realną przestrzeń. W pracach nad polskimi metropoliami jest szczególnie eksponowany (czasami nadmiernie) problem delimitacji. W woj. pomorskim przyjęliśmy delimitację szerszego przestrzennie układu jako obszaru metropolitalnego Zatoki Gdańskiej¹. Jądem tej metropolii jest Trójmiasto (Gdańsk, Sopot, Gdynia) – niejednorodna struktura przestrzenna o cechach układu bipolarnego i bardzo silnych aspektach konkurencji dwóch głównych miast: Gdańska i Gdyni. Do tej konkurencyjności i działań włącza się Sopot, który mimo różnicy prostych potencjałów (ludność, powierzchnia) zaczyna odgrywać ważną rolę w lokalizacji obiektów o znaczeniu metropolitalnym (ryc. 3).

Centrum Logistyczne w Metropolii Trójmiasta będzie miało charakter otwarty – ogólnodostępny i będzie połączone funkcjonalnie z portami morskimi Trójmiasta. W skład CL wejdą różne podmioty gospodarcze, zwłaszcza przedsiębiorstwa zajmujące się przeładunkiem towarów, usługami składowymi, przedsiębiorstwa spedycyjne oraz inni usługodawcy logistyczni. Centrum będzie funkcjonowało dla wszystkich zasięgów – od międzynarodowego przez zasięg krajowy, regionalny, na lokalnym kończąc. W Centrum wystąpią wszystkie rodzaje struktur systemów logistycznych jedno-, dwu- i wielostopniowe, w tym szczególnie czterostopniowe związane z funkcjonowaniem CLT w układzie lądowo-morskiej sieci transportu międzynarodowego, obejmującego także porty w Gdańsku i Gdyni. W CL będzie następowało połączenie funkcji przeładunkowych z funkcjami składowania i kompletacji, a także z innymi usługami logistycznymi, na które będzie występowało zapotrzebowanie eksporterów i importerów w handlu morskim oraz nadawców i odbiorców ładunków w obrocie krajowym, regionalnym czy lokalnym.

¹ Odniesienie geograficzne do akwenu morskiego, jest jedynym niekwestionowanym wobec niechęci części środowiska do używania dość logicznego określenia Metropolia Gdańska lub Metropolia Trójmiasta.



Oznaczenia:

- 1 – granice powiatów 2 – obszar Trójmiasta 3 – sieć ulic
4 – miejsce lokalizacji obiektów o znaczeniu metropolitalnym

Ryc. 3. Obiekty o znaczeniu metropolitalnym w obszarze Trójmiasta

Źródło: Bańkowska (2005).

Ze względu na bardzo duży obszar obsługi i jego strukturę CL, położone w strefie portowo-miejskiej, będzie miało bardzo rozległe powiązania, pozwalające obsługiwać zarówno rynek lokalny, krajowy, jak i międzynarodowy. CL będzie realizować wszystkie cele logistyki związane z: racjonalizacją kosztów, podwyższaniem jakości, poszerzaniem zakresu świadczonych usług logistycznych, zgodnie z wymaganiami klientów oraz świadczeniem usług informacyjnych. Podstawowe powiązania będą dotyczyły obsługi logistycznej przewozów międzynarodowych przechodzących przez CL.

Druga grupa powiązań z otoczeniem krajowym, a także regionalnym i lokalnym, występujących w CL między podmiotami gospodarczymi regionu

a nadawcami/odbiorcami spoza regionu będzie poddana mniejszej konkurencji, jakkolwiek i tutaj powiązania te mogą być realizowane przez inne CL w kraju. Jednak dla przewozów ładunków między regionem pomorskim a pozostałą częścią kraju korzystanie z usług innych CL będzie z reguły wydłużać drogę transportową pod względem odległości przestrzennej, czasowej i kosztowej.

6. Wybór lokalizacji CL metropolii Trójmiasta²

Specyfika lokalizacji CL w sąsiedztwie dużych portów morskich w Gdańsku i Gdyni sprawia, że będzie to centrum lub centra związane z transportem lądowo-morskim. Centrum nie będzie przylegać bezpośrednio do linii brzegu morskiego, dlatego nie będzie bezpośrednio obsługiwać statków morskich. Pośrednio jednak, przez obsługą logistyczną ładunków obrotu morskiego, będzie związane z transportem morskim. Centrum będzie też współpracować z istniejącymi terminalami multimodalnymi lądowo-morskimi – Bałtyckim Terminalem Kontenerowym w porcie gdyńskim oraz projektowanym Morskim Terminalem Kontenerowym w Porcie Północnym w Gdańsku, a także z lądowym terminalem multimodalnym w Gdańsku. Należy podkreślić, że sąsiedztwo terminali multimodalnych lub nawet ich umiejscowienie w centrach logistycznych uważa się za główny element systemu logistycznego.

Większość usług transportowych CL od strony zaplecza gospodarczego będzie świadczona na rzecz transportu samochodowego i kolejowego. Położenie na styku z Trójmiastem lotniska im. Lecha Wałęsy w Rębiechowie obsługującego, obok ruchu pasażerskiego, także ruch towarowy – krajowy i międzynarodowy powoduje, że w CL będą mogły być świadczone usługi logistyczne na rzecz transportu lotniczego. Należy brać także pod uwagę wpływ i powiązania CL z innymi funkcjami regionalnymi i postulatami strategii regionalnej (np. potrzebą autoportu Trójmiasta, logistyką megacentrów handlowych i hurtowych).

W analizie potencjalnych lokalizacji przyjęto dwie grupy kryteriów regionalnych: przydatności terenu oraz oddziaływania na rynek pracy (chłonność, dojazdy). Przydatność terenu oceniono według sześciu kryteriów szczegółowych: (1) wielkości obszaru i jego możliwości rozwojowych³; (2) topografii terenu; (3) ograniczeń środowiskowych i urbanistycznych; (4) możliwości pełnienia innych funkcji regionalnych (np. autoport, logistyka megacentrów handlowych; (5) położenia komunikacyjnego względem sieci lądowej (kolejowej i drogowej); (6) stosunków własnościowych.

² Patrz szerzej: Parteka, 2000, s. 186-193 oraz Parteka., Szwanowski, 1999, s. 98-101.

³ Analizowane rozwiązania nowoczesnych CL lokalizowanych na styku z portamiorskimi w Bremie czy Rostocku/Warnemünde wskazują, że docelowa wielkość obszaru zajmowanego przez ogólnodostępne centrum o zasięgu międzynarodowym powinna wynosić około 200-300 ha.

Powyższe kryteria odniesiono do trzech potencjalnych lokalizacji:

- Wariant 1 – „Rusocin”: lokalizacja w Gdańsku przy węźle łączącym Obwodnicę Trójmiasta (droga krajowa nr 6, E 28) z drogą krajową nr 1, E75 – Gdańsk-Łódź;
- Wariant 2 – „Port Północny II”: lokalizacja położona na terenach rozwojowych Portu Północnego w Gdańsku;
- Wariant 3 – „Leszczynki-Chwarzno”: lokalizacja przy węźle łączącym Obwodnicę Trójmiasta (droga krajowa nr 6, E 28) z tzw. Trasą Kwiatkowskiego prowadzącą do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w porcie Gdynia. Trasa Kwiatkowskiego zrealizowana jest na odcińku miejskim (estakada).

Pod względem wielkości obszaru i możliwości rozwojowych – wariant 1 i 3 mogą być bardziej terenochłonne ze względu na zamar łączenia funkcji centrum logistycznego z autoportem dla Gdańska i Gdyni. Jednak ogólnie wszystkie warianty mają podobne (dość swobodne) terenowe możliwości rozwoju. Topografia terenu jest bardziej zróżnicowana w wariantcie 3 położonym na Wysoczyźnie. Warianty 1 i 2 położone są na terenie płaskim, niezalesionym.

Ograniczenia środowiskowe i urbanistyczne preferują wariant 2, położony w dzielnicy portowo-przemysłowej. Wariant 3 jest najbardziej konfliktogenny ze względu na położenie w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz zabudowy jednostki urbanistycznej Chwarzno. Z kolei wariant 1 jest położony blisko dużej koncentracji zabudowy Pruszcza Gdańskiego oraz sąsiaduje ze skrajem Żuław Gdańskich wraz z jego rozwiniętym układem hydrograficznym, zasilanym m.in. zlewnią rzeki Kłodawy, na obszarze której jest położony wariant 1. Możliwość pełnienia innych funkcji jest związana z postulatami planistycznymi. Strategia rozwoju oraz Studium Zagospodarowania Przestrzennego d. Województwa Gdańskiego opracowane w 1997 r. przewidywały potrzebę budowy autoportu przy Obwodnicy Trójmiasta, gdzie pojazdy kontenerowe oczekiwałyby na wjazd do portu (szczególnie w soboty i niedziele). Jest to związane z przepisami Unii Europejskiej, zakazującymi ruchu ciężkiego w weekendy, jak i potrzebą ograniczenia uciążliwości tego ruchu w Trójmieście. Także spontaniczna lokalizacja wielkich megacentrów handlowych (dzielnic handlowych) w aglomeracji, z czego większość jest położonych przy Obwodnicy Trójmiasta, wywołuje kierunek myślenia zmierzający do integracji pewnych funkcji składowo-dystrybucyjnych dla tych obiektów o znacznej przepustowości ładunków drobnicowych. W stosunku do tej funkcji równoważne znaczenie mają warianty 1 i 3. Natomiast wariant 2 jest położony peryferyjnie wobec tej funkcji.

Położenie komunikacyjne względem sieci lądowej (kolejowej i drogowej) preferuje wariant 2. Wariant 3 ma dostępność do sieci kolejowej. Wariant 1 jest położony korzystnie w stosunku do projektowanej autostrady A1, możliwe jest

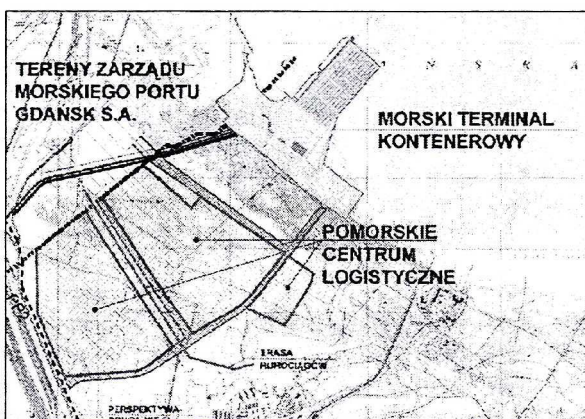
Warianty lokalizacji CL

Kryterium oceny	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3
	Węzeł: Obwodnica A1 „Rusocin”	„Port Północny II”	Węzeł: obwodnica – Trasa Kwiatkowskiego „Leszczynki-Chwarzno”
Wielkość obszaru i jego możliwości rozwojowe	3	3	3
Topografia terenu i jego ukształtowanie	2	3	1
Ograniczenia środowiskowe	2	3	1
Możliwość pełnienia funkcji (np. autoport, logistyka megacentrów handlowych)	3	1	3
Położenie komunikacyjne względem sieci lądowej (koleje, drogi)	3	3	1
Stosunki własnościowe	1	3	1
Suma	13	16	10

Skala oceny: 3 - kryterium najmocniejsze, 1 - kryterium najsłabsze.

Źródło:

także powiązanie z kolejową linią magistralną Gdynia-Gdańsk-Śląsk. Stosunki własnościowe preferują wariant 2, umożliwiającą względną swobodę inwestowania na terenach portowych. Warianty 1 i 3 mogą (w zależności od szczegółowego rozwiązania) napotkać na strukturę własności: prywatną lub Skarbu Państwa.



Ryc. 4. Lokalizacja Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Gdańsk

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. www.port.gdynia.pl, Gdynia 2006.

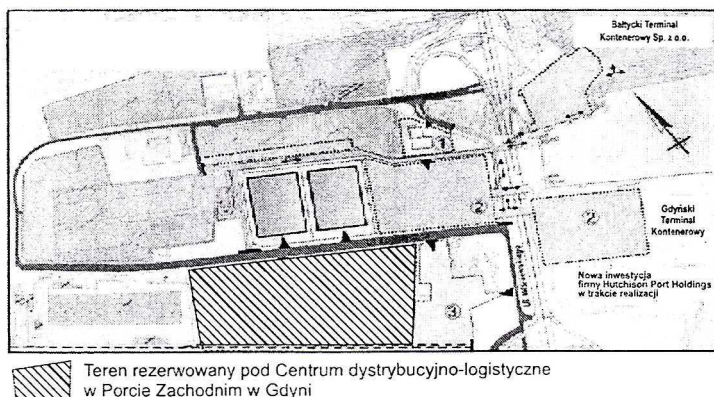
Kryteriom oceny nadano rangę w skali ocen 1-3 (średnia, dobra, b. dobra). Otrzymany wynik hierarchizuje lokalizacje: „Port Północny II” – 16 pkt.; „węzeł Rusocin” – 13 pkt.; „Leszczynki-Chwarzno” – 10 pkt. Wstępną koncepcję lokalizacji CL w najkorzystniejszym układzie Portu Północnego II w Gdańsku przedstawiono na ryc. 4.

7. Centrum dystrybucyjno-logistyczne w Porcie Zachodnim w Gdyni

Zaprezentowane studium wyboru lokalizacji CL – nie wyczerpało procesu decyzyjnego. Równoległe z koncepcją CL w Gdańsku, powstała koncepcja CL w Gdyni.

Planowane centrum dystrybucyjno-logistyczne w Porcie Gdynia obejmuje ok. 30 ha terenów położonych w zachodniej części portu (ryc. 5), w bliskim sąsiedztwie największego w rejonie południowego Bałtyku terminalu kontenerowego. W związku z tym planowane centrum jest jednym z kluczowych, strategicznych zamierzeń Zarządu Portu Gdynia S.A.

Podstawowym walorem lokalizacji centrum dystrybucyjno-logistycznego w Porcie Zachodnim, obok znajdującego się tam Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego, jest brak istniejącego trwałego zainwestowania oraz korzystne połączenia infrastrukturalne – drogowe i kolejowe obszaru potencjalnego centrum z zapleczem. Stwarza to zatem możliwość budowy centrum od podstaw, z zastosowaniem najbardziej optymalnych rozwiązań.



Ryc. 5. Mapa planów rozwojowych w Porcie Gdynia

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. www.port.gdynia.pl. Gdynia 2006.

Głównym celem planowanej inwestycji jest wzmocnienie pozycji portu gdyńskiego na międzynarodowym rynku usług portowych, szczególnie tych świadczonych na rzecz transportowania i magazynowania ładunków zjednostkowanych i wysokowartościowych. Zakłada się, że realizacja centrum przyczyni się do wzrostu innowacyjności portu gdyńskiego i tworzenia nowych usług, będących wartością dodaną.

8. Imitacyjne i innowacyjne efekty globalizacji w metropolii trójmiejskiej

Karpiński (1998 s. 249) ostrzega, że: „...*Regulą dla rozwoju opóźnionych krajów jest realizacja modelu opartego na imitacji, a więc dążeniu do osiągnięcia wzorców zrealizowanych już w innych krajach wyżej rozwiniętych. Krajów tych nie stać bowiem, lub nie mają czasu, na innowacje w sensie poszukiwania własnej drogi rozwoju. Tymczasem ze wszystkich dotychczasowych rozważań wynika, że to co będzie w przyszłości najbardziej potrzebne, co w największym stopniu może gwarantować sukces, to nie imitacja, a właśnie innowacyjność w rozwoju. Główne współzawodnictwo w walce o wysoką pozycję w gospodarce światowej przesuwają się dziś na płaszczyznę konkurencji innowacyjnością. Jest to więc zasadnicza sprzeczność: jak pogodzić imitację z innowacją. Od jej rozwiązania będzie zależeć sukces lub niepowodzenie poszczególnych krajów i wspólnot regionalnych*”.

W Metropolii Trójmiejskiej mamy klasyczny przykład rozwoju tych dwóch modeli w zakresie handlu, usług i transportu:

Model imitacji: polegający na bezkrytycznej otwartości na lokowanie obiektów i form działania bardzo dochodowych dla inwestorów, lecz destrukcyjnie demontujących tkankę miejską. Konkretnym przykładem są Wielkopowierzchniowe Obiekty Handlowe (WOH) prymitywizujące naturalną chęć szukania najtańszego towaru, w którą to pułapkę wpada większość mieszkańców metropolii. Model ten nie daje ważnego efektu rozwojowego dla miast i regionu, natomiast pogarsza sytuację komunikacyjną;

Model innowacji: polegający na realizacji oryginalnego, intensywnie nasyconego nową wiedzą oraz technikami informacyjnym⁴ rozwiązania logistycznego (Centrum Logistyczne).

Rozwój modelu innowacji jest podstawą konkurencyjności metropolii i regionu. Tworzy także innowacyjne, nowe miejsca pracy stymulując inny poziom przygotowania zawodowego pracowników.

W modelu imitacji mamy natomiast do czynienia z przemieszczaniem miejsc pracy redukowanych w jednym miejscu (śródmieście) a rozwijanych na

⁴ CL będzie się opierać na trzech kierunkach informatyki: logistycznej, operacyjnej i zarządzanej tworzących system otwarty wchodzący w skład magistrali informacyjno-komunikacyjnej.

peryferiach (otoczenie Obwodnicy Trójmiasta). Przemieszczanie to nie łączy się z tworzeniem nowych zawodów, zaś w tworzonych warunkach kultury pracy i samorealizacji, cofa wręcz rozwój młodych absolwentów.

Centra Logistyczne metropolii Trójmiasta stanowią, podobnie jak konteneryzacja i multimodalizm, kolejny ewolucyjny krok w kierunku doskonalenia procesów handlu i dystrybucji, w tym szczególnie logistycznej obsługi ładunków w handlu i transporcie morskim Polski.

Utworzenie CL jest jednym z podstawowych warunków poprawy sytuacji konkurencyjnej portów Metropolii Trójmiejskiej wobec otoczenia regionu bałtyckiego oraz względem centrów logistycznych funkcjonujących na styku z portami konkurencyjnymi Morza Północnego. O ile budowa Portu Północnego w Gdańsku i Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni wprowadziła oba porty na wysoki poziom konkurencyjności usług portowych, o tyle obecne opóźnienie procesu logistycznej modernizacji transportu – tę pozycję poważnie osłabia.

CL jest przedsięwzięciem inwestycyjno-organizacyjnym o poważnych, pozytywnych konsekwencjach dla gospodarki całego regionu pomorskiego, może być istotnym elementem strategii rozwoju. Poziom innowacyjności centrów logistycznych pozwala wnioskować, że mamy do czynienia z istotnym czynnikiem rozwoju technologicznego i regionalnego Trójmiasta oraz jego otoczenia, wpisując metropolię w pozytywne efekty globalizacji.

Intensywnie rozwijające się na świecie centra logistyczne jako obiekty o wielu powierzonych zadaniach głównie w procesie transportowania i dystrybucji towarów, stanowią samodzielne podmioty gospodarcze, powiązane z siecią różnych gałęzi i rodzajów transportu. Zasadne jest, aby lokalizacja centrum logistycznego obejmowała połączenia co najmniej z dwiema gałęziami transportu, przy czym oczywiste jest, że większe możliwości mają centra, gdy tych połączeń jest znacznie więcej.

Przykładem takiego rozwiązania jest właśnie Trójmiasto, gdzie przedstawione centra logistyczne zlokalizowane w Porcie Północnym w Gdańsku i Porcie Zachodnim w Gdyni, poza będącą w budowie autostradą A-1 mają obecnie dostęp do sześciu gałęzi transportu, czyli: transportu kolejowego, drogowego, morskiego, rzeczno, a także rurociągowego i lotniczego. Centra te, zwłaszcza gdańskie, są bowiem zlokalizowane w sąsiedztwie Rafinerii Gdańskiej, który to obiekt ma bezpośrednie połączenie rurociągowie z siecią krajową, jak też rurociągiem bazy przeładunków paliw płynnych w Porcie Północnym w Gdańsku. Dodatkowym atutem jest położenie w niedalekim sąsiedztwie portu lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie, obsługującego także przewóz ładunków cargo.

Jednym z głównym założeń lokalizacji i budowy centrów logistycznych, które będą funkcjonowały w połączeniu z portami morskimi aglomeracji, jest możliwość świadczenia usług nie tylko na rzecz transportu międzynarodowe-

go, ale także krajowego i wewnątrzregionalnego. Funkcjonowanie centrów logistycznych wpłynie na organizację przewozów transportem samochodowym oraz pozwoli na powiązanie transportu krajowego z międzynarodowym w celu zwiększenia efektywności wykorzystania zdolności przewozowej. Oczekiwany jest znaczny wpływ budowy i rozwoju centrów na rozwój gospodarczy nie tylko obszaru bezpośrednio przyległego do zajmowanych terenów. Wpływ ten może być obserwowany w ciągu głównych pasm transportowych wykorzystywanych przez klientów centrów logistycznych: producentów, dystrybutorów i odbiorców. Pasma te mogą stanowić tereny rozwojowe dla działalności usługowej, handlu, przemysłu ale również podlegać typowo mieszkaniowej urbanizacji.

Literatura

- Bańkowska B., 2005, *Identyfikacja i potencjał rozwojowy funkcji metropolitalnych Trójmiasta*. Instytut Projektowania Urbanistycznego, Gdańsk.
- Czaplik M., 2004, *Centra logistyczne w krajowym systemie logistycznym*. Konferencja *Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań w transporcie i logistyce*. Naukowe Koło Logistyki Dialog. AE w Katowicach Ustroń-Jaszowiec, 6-7 maja.
- Karpiński A., 1998, *Unia Europejska – Polska. Dylematy przyszłości*. Dom Wydawniczy Elipsa. Warszawa.
- Korzeń Z., 2001, *Centra logistyczne determinantą rozwoju globalnej sieci dostaw XXI wieku*, [w:] *Centra logistyczne w Polsce*. I Ogólnopolska Konferencja Wrocław.
- Krzyżanowski M., 2000, *Centra logistyczne w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego*. „Inżynieria Morska i Geotechnika” 5, Gdańsk.
- Pankau F., Markesić I., Pietruszewski J., 2004, *Obszar Metropolitalny Trójmiasta – problemy planowania zagospodarowania przestrzennego*. Studia obszarów problemowych województwa pomorskiego. Gdańsk.
- Parteka T., 2000, *Planowanie strategiczne w równoważeniu struktur regionalnych*. Studia KPZK PAN t. CVIII, Warszawa.
- Parteka T., Szwankowski S., 1999, *Centrum Logistyczne Trójmiasta*. „Inżynieria Morska i Geotechnika” 2.
- Szwankowska B., Szwankowski S., 2003, *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne czynnikiem podnoszenia konkurencyjności polskich portów morskich*. Referat z Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Porty morskie”. www.portalmorski.pl
- Szwankowska B., Szwankowski S., 2005, *Porty morskie Gdańsk i Gdynia w korytarzu VI TINA*. Referat z Międzynarodowej Konferencji..., *op. cit.*
- Wiktorowska-Jasik A., 2005, *Rola centrów logistycznych zlokalizowanych w portach morskich w aktywizacji otoczenia*. Referat z Międzynarodowej Konferencji..., *op. cit.*
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. www.portgdansk.pl, Gdańsk 2006.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. www.port.gdynia.pl, Gdynia, 2006.