

DARIUSZ ŁAGUNA

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

**MOŻLIWOŚCI LOKALIZACJI
CENTRÓW LOGISTYCZNYCH W ASPEKCIE
PRZEMIAN FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH
WOJ. WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO**

Abstract: Possibilities of Logistics Centres' Localisation vs. Functional and Spatial Changes in Warmia and Mazury Voivodship. The paper focuses on the possibility of localisation of logistics centres on the area of Warmia and Mazury Province. The increase of economic activity in the region, the specialisation resulting mainly from availability of resources as well as the technical and technological growth, they all require more effective transport systems which will contribute to the reduction of the production costs. The current regional politics of the whole country has been marginalising the problem of locating logistics centres in the north-eastern region. However, due to the fact that the role of Olsztyn as a regional centre has increased and the transborder cooperation has been developing, the national regional politics requires reevaluating. The localisation of logistics centres should be preceded by a thorough investigation of both internal and external conditions. The initial point in each case should constitute the analysis of functional and regional changes in the area subjected to the analysis.

Wprowadzenie

Jednym z warunków zrównoważonego rozwoju regionu jest wzrost konkurencyjności gospodarki wynikający z optymalnego wykorzystania warunków wewnętrznych i zewnętrznych. Wzrost aktywności gospodarczej w przestrzeni regionów prowadzi z czasem do polaryzacji struktur przestrzennych oraz specjalizacji wynikającej przede wszystkim z dostępności zasobów. Wzrost techniczny i technologiczny wymaga efektywniejszych systemów transportowych, pozwalających na minimalizację kosztów. Jednocześnie obsługa coraz większej ilości przewozów towarowych wymaga nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej oraz nowoczesnych, z informatyzowanych systemów zarządzania transportem. Rolę taką powinny odgrywać centra logistyczne o skali dostosowanej do rangi regionu. Zamierzonym efektem ich działania jest optymalizacja przepływu strumieni transportowych oraz rozwój funkcji gospodarczych w regionie.

Podstawowym warunkiem lokalizacji centrów logistycznych o dużym zasięgu (regionalnym, międzynarodowym) jest połączenie kilku rodzajów transportu. Przykładem mogą być duże centra międzynarodowe w Rotterdamie czy Hamburgu łączące transport morski z transportem kolejowym i drogowym. Rzadziej spotyka się rozwiązania oparte tylko na jednym rodzaju transportu, np. drogowego. W każdym przypadku impuls w postaci lokalizacji centrum logistycznego w konkretnej przestrzeni daje dosyć szybkie efekty, zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej. Nie można jednak rozpatrywać szans rozwoju regionu z tylko perspektywy lokalizacji centrów logistycznych. Powinny to być działania zbieżne z rozwojem sieci komunikacyjnej traktowanej jako jeden spójny system. Według Kołodziejskiego rozbudowa takiego systemu, stosownie do narastających potrzeb społeczno-gospodarczych powinna spowodować wzrost sprawności i niezawodności funkcjonowania (Kołodziejski 1996). Odnosząc powyższe rozważania do przestrzeni regionu należy postawić pytanie dotyczące momentu oraz miejsca lokalizacji centrów logistycznych. Decyzja w tym zakresie nie powinna następować tylko w wyniku wzajemnego oddziaływania różnych grup interesów na rynku, ale powinna być wynikiem świadomie powziętego planu, uwzględniającego aktualne potrzeby oraz perspektywy rozwoju gospodarczego całego regionu.

1. Lokalizacja centrów logistycznych a polityka przestrzenna na poziomie regionalnym

Lokalizacja dużych centrów logistycznych o charakterze regionalnym lub ponadregionalnym wymaga przeprowadzenia analizy warunków zewnętrznych i wewnętrznych odniesionych do odpowiedniej skali. Ze względu na ponadlokalny charakter przedsięwzięcia powinny to być analizy prowadzone co najmniej w skali regionalnej. Jednocześnie powinny zawierać wytyczne nakreślone w planowaniu przestrzennym na poziomie krajowym. Takie podejście zapewni optymalne rozmieszczenie w przestrzeni kraju dużych centrów logistycznych powiązanych z nadrzędnym układem komunikacyjnym. Następnie, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa następuje przeniesienie na poziom działań regionalnych ustaleń zawartych w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, doprowadzając do równowagi między jej ustaleniami a warunkami wewnętrznymi gospodarowania przestrzenią w regionie. Powstaje zatem dokument, który uwzględniając wytyczne planowania krajowego oraz zapisy strategii rozwoju województwa, określa politykę przestrzenną samorządu terytorialnego w odniesieniu do przestrzeni regionu. Stanowi również wytyczną do planowania przestrzennego na poziomie gminnym. Odnosząc te rozważania do poziomu gminy można stwierdzić, że często decyzje wynikające z ustaleń polityki przestrzen-

nej na szczeblu krajowym przeniesione do planu zagospodarowania przestrzennego województwa rozstrzygają o bardzo szczegółowych rozwiązaniach planistycznych w układzie lokalnym, wpływając na znaczne zróżnicowanie tempa rozwoju poszczególnych obszarów. Zatem decyzje dotyczące lokalizacji centrów logistycznych (zarówno momentu, jak i miejsca) powinny zapadać na poziomie planowania krajowego, ale powinny być poprzedzone analizami prowadzonymi na poziomie regionalnym. Wymagałoby to jednak zmian w systemie planowania przestrzennego w Polsce.

W dotychczasowej polityce przestrzennej regionu jako jedno z najważniejszych połączeń komunikacyjnych wskazywana była droga krajowa nr 51, łącząca drogę krajową nr 7 z Olsztynem i dalej z przejściem granicznym w Bezedach. Gminy leżące wzdłuż tej trasy upatrywały do tej pory szans rozwoju obszarów położonych w jej bezpośrednim sąsiedztwie, tym bardziej, że polityka władz wojewódzkich zmierzała do rozbudowy przejścia granicznego w Bezedach. Tymczasem działania po stronie rosyjskiej wskazują na zupełnie inne rozwiązania w tym zakresie. Budowana jest infrastruktura techniczna i komunikacyjna do drogowego przejścia granicznego w Grzechotkach w gminie Braniewo. W przyszłości będzie to główne przejście graniczne (również kolejowe) między Obwodem Kaliningradzkim a Unią Europejską.

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego*¹ zawiera ustalenia dotyczące rozwoju gospodarczego regionu oraz kształtowania struktur przestrzennych. Jednym z głównych celów jest „poprawa powiązań komunikacyjnych regionu z krajem i Europą poprzez rozbudowę i modernizację nadrzędnych systemów transportowych i przejść granicznych”. Wśród celów ogólnych wymienia się również zwiększenie dostępności dla celów gospodarczych i turystycznych istniejących szlaków wodnych i toru wodnego przez Zalew Wiślany oraz aktywizację terenów wiejskich przez tworzenie warunków alternatywnych dla rolnictwa – usług i przedsiębiorczości.

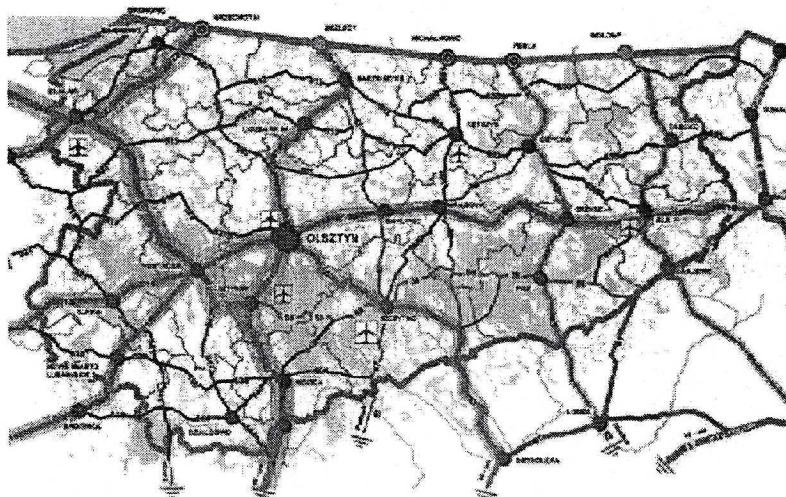
Decyzje lokalizacyjne dotyczące dużych centrów logistycznych, o skali co najmniej regionalnej wymagają dogłębnej analizy istniejącej oraz projektowanej sieci komunikacyjnej regionu. W przypadku woj. warmińsko-mazurskiego wieloletnie zapóźnienia w sferze inwestycji spowodowały, że znaczna część regionu pozostaje poza zasięgiem nadrzędnego układu transportowego. Właściwie tylko zachodnia część województwa jest powiązana w dostatecznym stopniu z nadrzędnym układem komunikacyjnym kraju. Pozostała część, po rezygnacji z modernizacji drogi krajowej nr 16 do klasy drogi ekspresowej (klasy S) jest jednym z najtrudniej dostępnych komunikacyjnie regionów Polski. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej określone w planie zagospodarowania przestrzennego woj. warmińsko-mazurskiego przedstawiono na ryc. 1.

¹ *Plan...* 2002.

Zdaniem Fijałkowskiego (2000) w każdym przypadku należy analizować sytuację gospodarczą w regionie z punktu widzenia lokalizacji centrów logistycznych. Rozpatrując pod tym kątem obszar woj. warmińsko-mazurskiego jedynymi obszarami spełniającymi warunek lokalizacji centrów logistycznych o odpowiednio dużej skali są dwa rejony pokazane na ryc. 1. Rejon pierwszy (1) to rozwijający się obszar miejski Olsztyna, a w szczególności kierunek powiązania komunikacyjnego miasta z drogą krajową nr 7 (docelowo drogą ekspresową), rejon drugi (2) to obszar położony w sąsiedztwie Elbląga w miejscu skrzyżowania szlaków transportowych o znaczeniu ponadregionalnym: drogi krajowej nr 22 do przejścia granicznego w Grzechotkach z drogą krajową nr 7.

W obydwu przypadkach jest spełniony warunek połączenia różnych rodzajów transportu: w przypadku obszaru olsztyńskiego transportu kołowego i kolejowego oraz w stopniu marginalnym (w przyszłości) transportu powietrznego, w przypadku obszaru elbląskiego transportu kołowego i kolejowego oraz również w marginalnym stopniu transportu morskiego (ze względu na utrudnienia w żegludze po Zalewie Wiślanym).

Z punktu widzenia rozwoju regionu zupełnie odmienne funkcje mogą spełniać w przyszłości centra logistyczne zlokalizowane we wskazanych rejonach. W pierwszym przypadku byłoby to centrum logistyczne nastawione na obsługę rozwijającego się „obszaru miejskiego Olsztyna” (w przyszłości prawdopodobnie obszaru metropolitalnego). Wtedy centrum stałoby się punktem docelowym



Ryc. 1. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej. Drogi i lotniska
 Źródło: *Plan...* 2002.

przepływu strumieni transportowych z różnych kierunków, z koniecznością przeładunku i dalszego transportu w promieniu ok. 100 km. Byłoby to centrum logistyczne o skali regionalnej, nastawione przede wszystkim na wspomaganie rozwoju „obszaru miejskiego Olsztyna”, a dopiero w następnej kolejności pozostałej części regionu. W drugim przypadku (rejon Elbląga) byłoby to centrum logistyczne nastawione na obsługę dwóch głównych strumieni transportowych, położone na skrzyżowaniu dwóch ważnych w przestrzeni polskiej kierunków przepływu towarów: z Obwodu Kaliningradzkiego w kierunku przyszłej autostrady A1 (droga nr 22) oraz połączenia portów Trójmiasta z centrum Polski (droga nr 7). Przy takich warunkach można prognozować, że centrum logistyczne zlokalizowane w tym rejonie mogłoby osiągnąć skalę ponadregionalną, pod warunkiem pewnej specjalizacji wynikającej z konkurencyjnego położenia w stosunku do przyszłych centrów logistycznych Trójmiasta.

2. Możliwości lokalizacji centrum logistycznego w obszarze oddziaływania Olsztyna – przyszłym obszarze metropolitalnym

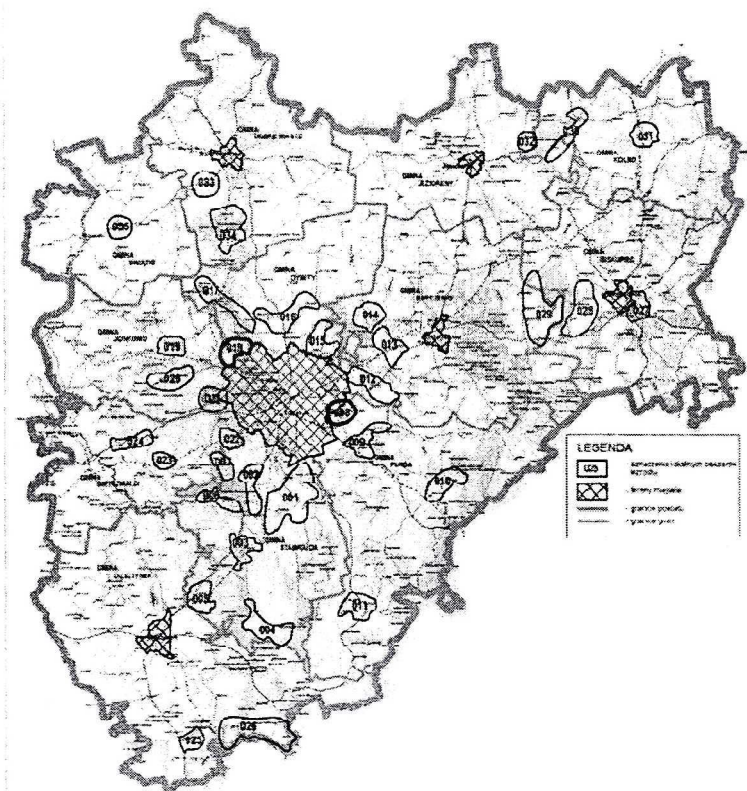
W związku z różną funkcją centrów logistycznych w obydwu analizowanych obszarach konieczne będą zróżnicowane rozwiązania techniczno-technologiczne wynikające ze specyfiki funkcjonowania. Chodzi o rozwiązania dostosowane do wielkości i rodzaju przewożonych towarów. W centrum zlokalizowanym w obszarze Olsztyna będzie konieczne zastosowanie rozwiązań pozwalających na rozładunek towarów na mniejsze samochody dostosowane do zadań transportowych w obszarze oddziaływania centrum. Odmienne powinno być również podejście do lokalizacji centrum w skali lokalnej (szczegółowej). W tym celu należy przeprowadzić szczegółowe badania dotyczące rozwoju wielofunkcyjnego przestrzeni otaczającej miasto, w szczególności lokalizacji funkcji gospodarczych w zasięgu oddziaływania Olsztyna. Badania takie są prowadzone od 2004 r. we współpracy Starostwa Powiatowego w Olsztynie i Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie².

W pierwszym etapie badań zostały wyznaczone, w przestrzeni otaczającej Olsztyn (jako teren badań przyjęto powiat olsztyński), obszary skoncentrowanych działań inwestycyjnych lub obszary, dla których projektuje się takie działania. W tym celu wykorzystano obowiązujące w gminach dokumenty planistyczne, w tym przede wszystkim studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, plany zagospodarowania przestrzennego, materiały geodezyjne i inne. Wykorzystano również informacje dotyczące

² *Studium modernizacji dróg...* 2005.

wymiaru podatku od nieruchomości w poszczególnych gminach. W przestrzeni powiatu wyznaczono 36 obszarów, w stosunku do których spodziewano się, że kierunek i skala zmian w przestrzeni są lub będą istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego obszaru. Na tym etapie przeprowadzono także wstępne rozpoznanie w zakresie rodzaju funkcji dominujących w wyznaczonych obszarach. Wyniki badań przedstawiono graficznie na ryc. 2.

Wyniki tego etapu badań pokazały, że działalność inwestycyjna związana z funkcjami mieszkaniowymi oraz przemysłowymi i usługowymi koncentruje się w przestrzeni otaczającej Olsztyn. Większość funkcji jest lokalizowana w pięciu gminach sąsiadujących z miastem w promieniu ok. 18 km. Brak takich



Ryc. 2. Identyfikacja obszarów skoncentrowanych działań inwestycyjnych w przestrzeni powiatu olsztyńskiego

Źródło: Opracowanie własne.

lokalizacji od strony zachodniej miasta (gm. Gietrzwałd) i od strony południowo-zachodniej (gm. Purda) jest wynikiem istnienia naturalnych barier inwestycyjnych w postaci dużych kompleksów leśnych.

Biorąc pod uwagę przestrzenny rozwój funkcji gospodarczych wokół Olsztyna oraz układ nadrzędnej i podstawowej sieci komunikacyjnej w obszarze, wyróżniono trzy rejon optymalnej lokalizacji centrum: Tomaszkowo i Wójtowo jako obręby bezpośrednio sąsiadujące z miastem położone przy głównych drogach obszaru (Tomaszkowo – droga krajowa nr 51 i Wójtowo – droga krajowa nr 16) i obszar położony w odległości 22 km od miasta (w rejonie miasta Olsztynek), na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 51 i 7 oraz linii kolejowej w kierunku Warszawy. Dwa pierwsze obszary to rejon niezwykle dynamicznych przemian strukturalno-przestrzennych. Są to jednocześnie rejon najwyższego popytu na tereny inwestycyjne wokół Olsztyna. Potwierdzeniem jest lokalizacja w sąsiedztwie Wójtowa (ale w granicach Olsztyna) centrum logistycznego fabryki Michelin oraz decyzja lokalizacyjna na centrum logistyczne Poczty Polskiej w obrębie Tomaszkowa. Są to centra specjalistyczne, nastawione na obsługę konkretnego przedsiębiorcy. Nie zapewniamy w związku z powyższym obsługi logistycznej całego obszaru. Konieczne jest więc rozważenie alternatywnej lokalizacji centrum o skali regionalnej, którego zakres usług będzie dotyczył wszystkich przedsiębiorstw w regionie. Optymalna w tym zakresie wydaje się lokalizacja centrum logistycznego w rejonie miasta Olsztynek. Niewielka odległość od Olsztyna (22 km) oraz dogodnie połączenie komunikacyjne (w przyszłości drogą ekspresową klasy S) są czynnikami przemawiającymi na korzyść takiego rozwiązania. W przypadku lokalizacji centrum w Olsztyнку spełnione są również warunki połączenia różnych rodzajów transportu, w tym przypadku transportu drogowego i kolejowego. Zapewnione jest odpowiednie zaplecze funkcjonowania centrum, w tym dostęp do odpowiedniej ilościowo i jakościowo siły roboczej oraz dostęp do infrastruktury technicznej (sieci miejskie). Rozważając lokalizację centrum logistycznego w całym obszarze należy wziąć pod uwagę jeszcze jedną kwestię, która często przesądza w tych rejonach o możliwości lokalizacji konkretnego przedsięwzięcia. Są to reżimy wynikające z prawnych form ochrony środowiska przyrodniczego. Znaczna część obszarów woj. warmińsko-mazurskiego wchodzi w skład obszarów chronionego krajobrazu lub jest objęta innymi formami ochrony przyrody. Wskazane na ryc. 2 potencjalne obszary lokalizacji centrum logistycznego nie są objęte takimi formami ochrony, zatem reżimy gospodarowania w tych rejonach są znacznie mniejsze.

Podsumowanie

Wraz z przeniesieniem granic Unii Europejskiej na wschodnie granice Polski nastąpiła konieczność przewartościowania dotychczasowej polityki przestrzennej.

W krótkim czasie zwiększyło się zainteresowanie inwestorów terenami położonymi wzdłuż wschodniej granicy kraju. Poszukiwane są optymalne warunki lokalizacji terenów magazynowo-składowych, w tym centrów logistycznych otwierających nowe możliwości w handlu z Rosją. Jednocześnie brak jest w polityce przestrzennej na poziomie regionalnym kompleksowych rozwiązań dotyczących lokalizacji centrów logistycznych w powiązaniu z istniejącym i projektowanym układem komunikacyjnym. Powoduje to znaczne dysproporcje między poziomem planowania regionalnego i gminnego (przykładem w tym zakresie może być lokalizacja obwodnicy Olsztyna). Powielanie schematu typowo rolniczego charakteru regionu prowadzi, przy obecnym systemie finansów publicznych (finansów gminnych), do znacznych dysproporcji w rozwoju gmin w przestrzeni całego obszaru. Znajduje to przełożenie przede wszystkim w wydatkach na infrastrukturę techniczną i sieć komunikacyjną, co może spowodować spadek atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa powstają nowe rozwiązania planistyczne, które powinny być kontynuowane i uszczegółowiane w planowaniu przestrzennym na poziomie gminy. *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego* określa m.in. kierunki rozwoju infrastruktury transportowej oraz powiązań transgranicznych. Określa również kierunki zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej regionu. Zatem decyzje dotyczące lokalizacji centrów logistycznych, które są podejmowane podczas planowania na poziomie krajowym powinny uwzględniać wyniki wcześniejszych analiz prowadzonych na poziomie regionalnym.

Literatura

- Fijałkowski J., 2000, *Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce*. Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Kołodziejcki J., 1996, *Polska przestrzeń w europejskiej perspektywie XXI wieku*. Dom Wydawniczy ELIPSA, Warszawa.
- Łaguna D., 2005, *Rola planowania przestrzennego w rozwoju gospodarczym gmin przygranicznych*, [w:] *Czynniki rozwoju regionu Polski Północno-Wschodniej*. Wyższa Szkoła Administracji Publicznej. Białystok.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego* zatwierdzony Uchwałą Sejmiku Samorządowego Województwa nr XXXII/505/02 z 12 lutego 2002 r.
- Studium modernizacji dróg w powiecie olsztyńskim w układzie funkcjonalnym, w aspekcie aktywizacji istniejących i prognozowanych lokalnych obszarów wzrostu*, Olsztyn 2005.