

CEZARY BRZEZIŃSKI

Uniwersytet Łódzki

WZMOCNIENIE POZYCJI KONKURENCYJNEJ AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ A ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Abstract: The Strengthening of Competitive Position of Lodz Agglomeration and the Development of Transport Infrastructure. Efficient and differentiated transport system has always been one of the most essential factors of development. Nowadays air and road connections, the closeness of international airport, motorway and fast railway determine an important localisation factor.

The Lodz Region, which hitherto investments show, has a chance – after having developed the planned communication infrastructure – to get a considerable advantage over other Polish regions. Especially Lodz has the possibility to get a rank of regional and perhaps also international logistics centres.

W ostatnich latach obserwuje się zjawisko narastającej konkurencji między państwami, regionami i gminami o nowych inwestorów, ponieważ od ich obecności zależy zamożność oraz warunki życia mieszkańców.

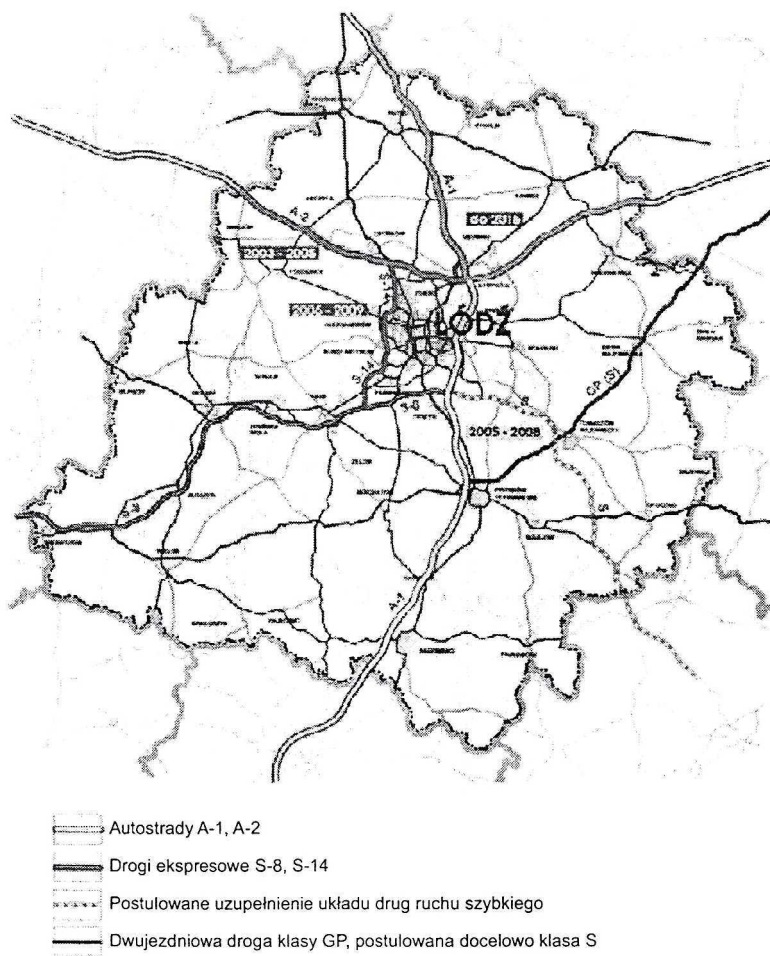
Sprawny i zróżnicowany system transportowy był zawsze jednym z istotniejszych czynników rozwoju. Również obecnie połączenia lotnicze i drogowe, bliskość międzynarodowego lotniska i autostrady oraz szybkiej kolei stanowią ważny czynnik lokalizacyjny.

Brak sieci dróg o właściwym standardzie jest dzisiaj najpoważniejszą barierą rozwoju kraju ograniczającą możliwości wykorzystania szans polskiej gospodarki, jak położenie geograficzne, czy wielkość rynku. Stan dróg w Polsce hamuje wymianę międzynarodową z krajami UE i krajami sąsiadującymi, ogranicza możliwości przyciągnięcia kapitału zagranicznego i zmniejsza mobilność siły roboczej. Czynniki te obniżają konkurencyjność polskiej gospodarki i są barierą w procesach rozwojowych i innowacyjnych kraju.

Dla osiągnięcia korzyści wynikających z rozszerzenia Unii Europejskiej niezmiernie ważne jest zapewnienie sprawnych połączeń Polski przez sieć drogową TEN z państwami „starej” Unii i z państwami nowo przyjętymi.. Jest to

szczególnie ważne dla Łodzi i jej regionu, który dzięki przyjętemu układowi autostrad i dróg ekspresowych uzyskał szansę dynamicznego rozwoju.

Po latach zastoju dynamiki nabrały prace nad budową autostrady A-2 na odcinku Stryków-Konin na północ od Zgierza. Autostrada ma prowadzić od zachodniej granicy (Świecko) przez Poznań, Łódź, Warszawę do granicy wschodniej (Terespol). Od autostrady na wysokości Zgierza będzie odchodzić, w kierunku



Ryc. 1. Obecny i planowany układ drogowy woj. łódzkiego

Źródło: Materiał udostępniony przez Biuro ds. Autostrad Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego.

ku południowym, droga ekspresowa S-14, która połączy się z drogą ekspresową S-8 (Łódź–Wrocław) na wysokości Pabianic.

Na wschód od Łodzi wyznaczono autostradę A-1 (Gdańsk–Toruń–Łódź–Katowice), która będzie krzyżować się z A-2 koło Strykowa, a następnie omijając Łódź od wschodu połączy się na południe od tego miasta z drogą S-8. Kolejnymi elementami opisanego węzła komunikacyjnego są dwa lotniska: wojskowo-towarowe w Łasku przy trasie S-8 i pasażersko-sportowe Lublinek oraz stacja kontenerowa Łódź Olechów, w południowo-wschodniej części miasta w odległości 3 km od A-1.

Tak skonstruowany łódzki węzeł komunikacyjny najbardziej centralnie położony w kraju i w bardzo szerokim zakresie multimodalny (drogi, koleje, lotniska) będzie miał rangę europejską, gdyż leży na liniach łączących (Berlin–Kijów, Berlin–Warszawę–Mińsk–Moskwę oraz Monachium–Pragę i Triest–Wiedeń z portami skandynawskimi).

Przez woj. łódzkie, według zatwierdzonego programu budowy autostrad, będzie przechodziło 250 km autostrad, w tym ponad połowa przypada na A-1. Ponadto ma powstać 60 km drogi ekspresowej tzw. Zachodniej Obwodnicy Łodzi.

Dotychczasowe doświadczenia europejskie pozwalają na dokładne określenie korzyści płynących z inwestycji autostradowych. Można do nich zaliczyć ograniczenie bezrobocia przez stworzenie nowych miejsc pracy przy budowie dróg i sieci infrastruktury technicznej.

Duży ruch tranzytowy przechodzący przez miasto przestanie być problemem dla mieszkańców Łodzi. Nastąpi zmniejszenie natężenia hałasu wzdłuż najbardziej ruchliwych arterii komunikacyjnych, wyeliminuje też bardzo niebezpieczny w strefach zurbanizowanych transport substancji szkodliwych.

Trzeba jednak mieć świadomość, że samo funkcjonowanie autostrady nie zawsze wpływa stymulująco na rozwój obszarów przyległych. Taka sytuacja wystąpiła w Lancashire, gdzie analiza zmian zatrudnienia w okręgach, przez które przebiegała autostrada M-65 wykazała, że nie osiągały one lepszych wyników gospodarczych od pozostałych okręgów¹. W powiązaniu z inwestycjami infrastrukturalnymi również ważnym problemem jest zagrożenie peryferyzacji obszarów tranzytowych. Sytuacja taka istnieje na kierunku przyszłej trasy A-2, gdzie koncentracja działalności gospodarczej, poza Poznaniem i Warszawą, pozostaje relatywnie niewielka. Jednak obawy, że ulegnie to pogorszeniu po wybudowaniu autostrady na szczęście nie są w pełni uzasadnione. Na inwestycji mogą stracić tylko podmioty działające w bezpośrednim sąsiedztwie obecnej drogi głównej

¹ C. Goodacre: *Road Investment and the Economy of Lancashire*. Lancaster University; 1994; Wybrane uwagi do projektu Strategii Pomocy dla Polski Banku Światowego, Polska Zielona Sieć 2002 [http://www.worldbank.org.pl/ECA/poland.nsf/0/dd1d49d90e7c68b3c1256bbc004d845a/\\$FILE/CAS.pdf](http://www.worldbank.org.pl/ECA/poland.nsf/0/dd1d49d90e7c68b3c1256bbc004d845a/$FILE/CAS.pdf)

(drobna gastronomia, stacje paliw itd.). Jednocześnie w dłuższej perspektywie poprawa dostępności komunikacyjnej w skali europejskiej powinna przyczynić się do napływu inwestycji o znacznie szerszym zasięgu oddziaływania (i generujących większą liczbę nowych miejsc pracy)².

Do innych korzyści należy to, że kapitał krajowy i zagraniczny wykupuje stare kamienice i fabryki, aby po odpowiedniej adaptacji odnajmować je na lokale biurowe. Przykładem takich działań może być adaptacja dawnych zakładów Edingtonów przy ul. Targowej na centrum biurowe o powierzchni użytkowej 20 tys. m².

Rosnące zainteresowanie łódzkimi nieruchomościami wynika m.in. z planowanego skrzyżowania autostrad, gdyż jego powstanie spowoduje popyt m.in. na usługi hotelarskie, gastronomiczne, magazynowe itp. Na korzyść Łodzi działa to, że w porównaniu z innymi dużymi aglomeracjami miejskimi w Polsce, ceny nieruchomości w Łodzi są relatywnie niskie. Na przykład w stosunku do Warszawy cena powierzchni magazynowej jest średnio o połowę niższa.

Atuty te zostały już dostrzeżone przez wielkie ponadnarodowe korporacje i firmy o światowej renomie. Wiele z nich otworzyło tutaj swoje oddziały oraz uruchomiło produkcję i sprzedaż wyrobów z zamiarem dalszej ekspansji na inne rynki, głównie wschodnie. Do tych firm należą: ABB, Coca-Cola Beverages, Merloni Indesit, Legler-Polonia, PepsiCo, Amcor Polska, Bosch-Siemens, Royal Dutch Shell Group, Gillette, V.F. International Wrangler, Coats, Carli Gry, AIG Lincoln, Sonoco, T&B (logistyka) i inne³. Tylko w 2006 r. planuje się oddanie kolejnych inwestycji dających ok. 10 tys. miejsc pracy. Zainteresowanie inwestorów zmusiło władze miasta do poszukiwania kolejnych terenów pod inwestycje. Przez zmianę planów zagospodarowania przestrzennego miasto przewiduje pozyskać ok. 900 ha gruntów dla potencjalnych inwestorów.

Zauważalny napływ inwestycji obserwuje się w innych miastach regionu. Czeska Kofola zakończyła w 2005 r. fabrykę produkującą napoje chłodzące w Kutnie. Zatrudnia 150 osób i kosztowała 60 mln zł. W mieście tym powstała również fabryka „Smith’a” zajmująca się produkcją opakowań. Wartość inwestycji wyniosła 120 mln zł, zaś dzięki niej znalazło pracę 70 osób⁴.

Udało się również znaleźć inwestora planującego zagospodarować ponad 100-hektarowy teren w Radomsku. Jest to włoska grupa usługowa Palladio doradzająca dużym i średnim przedsiębiorcom chcącym rozpocząć lub rozwijać działalność. Grupa Palladio planuje sprowadzić do Radomska około 25 małych i średnich firm włoskich i stworzyć klastr przemysłu AGD⁵. Już obecnie spro-

² G. Węclawowicz (red.): *Aktualizacja Raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju*. IGiPZ PAN, Warszawa 2002, http://www.igipz.pan.pl/miasto/zbiory/igipz_pan_raport_7.pdf.

³ Urząd Miasta Łodzi, 2004, <http://www.uml.lodz.pl/indeksik.php3?menu2=3>.

⁴ *Ziemie pod inwestycje*. Dodatek do „Gazety Wyborczej” 97, 27.04 2005, s. 13.

⁵ Strona Urzędu Miasta Radomska <http://www.radomsko.pl/cms/szukaj.php>

wadziła włoską firmę E. Bora. Jest to producent podzespołów dla sprzętu AGD i przemysłu motoryzacyjnego. Firma Bora zainwestuje w Radomsku 4 mln euro i zatrudni bezpośrednio przy produkcji ok. 60 osób oraz kilku pracowników administracji i obsługi. Zakończenie inwestycji ma nastąpić jeszcze w 2006 r.

O dodatkowych korzyściach mogących płynąć z budowy autostrad przekonuje również rozwój targowisk odzieżowych w rejonie Tuszyn–Rzgów. Powstały przy trasach szybkiego ruchu i stały się największymi w kraju pod względem obrotów. Szacuje się, że w połowie lat 90. XX w. wyniosły one 3,1 mld zł. Dziennie targowiska odwiedzało ok. 50 tys. osób, w tym znaczną część stanowią zagraniczni turyści, przede wszystkim z Rosji i Ukrainy. Dziś mimo zmniejszenia dynamiki handlu nadal dają zatrudnienie znacznej liczbie mieszkańców regionu. Obecnie przy dużo mniejszym udziale klientów z krajów b. ZSRR w ogóle kupujących przyjmują one funkcje rynku hurtowego przemysłu lekkiego⁶.

Atrakcyjność Łodzi wzrośnie dodatkowo wraz z włączeniem w system komunikacyjny węzła kolejowego. Miasto ma jedną z największych stacji kontenerowych w Polsce, Łódź Olechów. Stacja ma możliwość przeładunku 300 wagonów na dobę. W perspektywie najbliższych kilkunastu lat rangę węzła łódzkiego może podnieść linia kolei szybkiej Warszawa–Łódź z odgałęzieniami do Wrocławia i Drezna oraz Poznania i Berlina. PKP Polskie Linie Kolejowe planują za 6 lat budowę tych tras, które mają być przystosowane do jazdy pociągów z prędkością ponad 300 km⁷.

Analiza wpływu budowy szybkiej kolei i autostrady, na przykładzie kolei japońskiej „Shinkansen” pozwala stwierdzić, że dobrze funkcjonujący transport stymuluje rozwój gospodarczy, zwłaszcza gdy pojawia się jednocześnie szybka kolej i autostrada, która efektywniej niż kolej wpływa na wzrost przemysłu. Pojawienie się ekspresowej kolei powoduje szczególnie szybki rozwój takich sektorów, jak informatyka, bankowość, biznes, edukacja oraz wyższy niż w przypadku autostrady wzrost cen gruntów.

Szybka kolej powoduje rozwój aglomeracji i dużych miast oraz stymuluje gospodarkę, zwłaszcza zaś sektory związane z wymianą informacji. Autostrada natomiast sprzyja w większym stopniu bardziej rozproszonemu rozwojowi sektorów, takich jak rolnictwo, produkcja przemysłowa i usługi handlowe⁸.

Do wcześniej wspomnianych komunikacyjnych zalet regionu łódzkiego należy dodać powstanie lotniska typu cargo w Łasku przez przekształcenie istniejącego lotniska wojskowego. Lokalizacja ta jest bardzo atrakcyjna dla poten-

⁶ J. Kropiwnicki, W. Michalski: *Struktura handlu bazarowego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem produktów przemysłu włókienniczo-odzieżowego* [w:] *Wyzwania rozwojowe przemysłu lekkiego w kontekście integracji z Unią Europejską*, Materiały z konferencji w Spale. PTE, Łódź 1998.

⁷ J. Łuczak: *Super szybka kolej w Polsce*. „Gazeta Wyborcza” 29.10.2005.

⁸ T. Basiewicz, W. Suchorzewski: *Komplementarność czy konkurencyjność transportu kolejowego i samochodowego*. „Przegląd komunikacyjny” 11, 1996.

cialnych inwestorów, gdyż w połączeniu z planowanym przebiegiem drogi S-8 i południowego odcinka Zachodniej Obwodnicy Łodzi umożliwia tworzenie ważnego węzła logistycznego transportu. Obecnie trwają prace przy modernizacji istniejącej infrastruktury do standardów NATO. Ważne jest to, że nie jest wykluczone wykorzystanie tego obiektu również do zadań cywilnych.

Uzupełniającą rolę dla Łodzi, choć w ostatnim czasie dynamicznie zyskującą na znaczeniu, ma lotnisko pasażerskie Lublinek. Ma ono charakter „lotniska miejskiego” o zasięgu regionalno-międzynarodowym. Jest to kategoria lotnisk (tzw. City Airport), która pojawiła się na świecie ok. 10 lat temu. Położone blisko lub wręcz w centrum dużych aglomeracji przeżywają dynamiczny rozwój. Przykładem może być lotnisko „London City Airport” położone w samym centrum Londynu, posiadające pas startowy dokładnie taki, jak Lublinek i obsługujące rocznie ok. 700 tys. pasażerów.

Od 1993 r. zrealizowano wiele inwestycji polegających m.in. na generalnym remoncie i przebudowie pasa startowego, drogi kołowania i płyty postojowej, budowy światel nawigacyjnych i instalacji zasilających, przebudowie i modernizacji budynku portu lotniczego także pod kątem komunikacji międzynarodowej, stworzeniu i wyposażeniu Lotniskowej Straży Pożarnej oraz rozbudowie głównej drogi startowej do 2 km.

Efektom tych inwestycji było uzyskanie certyfikatu na obsługę przez lotnisko lotniczej komunikacji pasażerskiej. W 1996 r. lotnisko uzyskało status ruchu międzynarodowego portu lotniczego.

Bardzo ważnym wydarzeniem było uruchomienie regularnych połączeń lotniczych Łodzi do Londynu i Dublina. Przewoźnik, którym są tanie linie lotnicze Ryanair dysponuje samolotami typu Boeing 737-800, które zabierają prawie 200 pasażerów.

Może to w istotny sposób wpłynąć na rozwój turystyki. Łódź według danych Regionalnej Organizacji Turystycznej woj. łódzkiego i Głównego Urzędu Statystycznego odwiedziło w 2004 r. ok. 1,2 mln turystów, co stanowi przyrost o 200 tys. w stosunku do 2003 r. Plasowało to region łódzki na trzecim miejscu w Polsce, po Małopolsce i Wielkopolsce. Każdy z nich zostawił przeciętnie w 2003 r. 130 USD zaś w roku następnym 170 USD. Dzięki otwarciu połączeń lotniczych spodziewane jest zwiększone zainteresowanie ze strony Brytyjczyków, zaś autostrad – Niemców⁹.

Wszystkie już istniejące i planowane elementy infrastruktury transportowej sprawiają, że Łódź podniesie swoją konkurencyjność względem innych regionów i stanie się jednym z centrów logistyki transportowej w przewozach krajowych i międzynarodowych. Będzie to sprzyjać napływowi również innych inwestorów nie powiązanych z logistyką i transportem. Funkcja ta może wpłynąć stymulu-

⁹ J. Blewaska: *Turyści nie omijają Łodzi*. „Gazeta Wyborcza” 10.10.2005, wyd. łódzkie.

jąco na rozwój gospodarczy całego regionu. Na świecie potrzeby przewozowe systematycznie rosną. Autostrady i koleje wraz z transportem lotniczym tworzą zintegrowane systemy transportowe. Wraz z rozwojem zaawansowanych technologii dużych prędkości w kolejowych przewozach pasażerskich oraz bimodalnych systemów w przewozach ładunków rozwija się komplementarny układ: autostrada-kolej. W praktyce powstają multimodalne korytarze transportowe, w których wyspecjalizowany szybki transport kolejowy i kombinowany odciąża autostrady od przewozów pasażerskich na duże odległości (powyżej 200 km) oraz od ciężkiego ruchu towarowego. W związku z tym projektuje się budowę linii kolejowych dla przewozów kombinowanych, które umownie nazywa się autostradami kolejowymi.

Logistyczne centrum to obszar, na którym operatorzy logistyczni oferują klientom cały pakiet usług logistycznych, a więc magazynowania, sortowania, przeładunku, przewozu, załatwienia formalności celnych, ubezpieczenia towaru, itp.

Abt¹⁰ zaproponował klasyfikację centrów w zależności od wielkości i promienia oddziaływania:

1. Międzynarodowe logistyczne centra o najwyższym stopniu rozbudowy organizacyjnej i funkcjonalnej, charakteryzujące się: promieniem współpracy ok. 500-800 km, powierzchnią zagospodarowania 100-150 ha, rozwiniętą infrastrukturą logistyczną, pełnym systemem informatycznym, a także rozwiniętym serwisem usług logistycznych.
2. Regionalne logistyczne centra, stanowiące pośrednie ogniwo w kanałach logistycznych, z promieniem współpracy ok. 50-80 km, z dobrze rozwiniętą infrastrukturą logistyczną oraz systemem informatycznym.
3. Lokalne logistyczne centra, stanowiące najniższy stopień organizacyjny w systemie centrów logistycznych, o promieniu obsługi 5-8 km z ograniczoną infrastrukturą logistyczną.

Infrastrukturę tych centrów logistycznych stanowią:

- budynki umożliwiające prace wszystkich komórek centrum, realizujących usługi logistyczne;
- budowlę magazynową wraz z wyposażeniem, w tym magazyny specjalistyczne, np. chłodnie, czy dla materiałów niebezpiecznych;
- wyposażenie terminali przeładunkowych (np. kontenerów, nadwozi wymiennych) wraz z placami i drogami dojazdowymi;
- sieci informatyczne, umożliwiające współpracę z dostawcami i odbiorcami, banki, firmy ubezpieczeniowe;
- zaplecze gastronomiczne i hotelowe, medyczne, warsztatowe, zwłaszcza samochodów itp.

¹⁰ St. Abt: *Różnorodność logistycznych centrów dystrybucji*, [w:] E. Mendy, *Teoria a praktyka polskich centrów logistycznych*. „Logistyka” 5, 2001 www.czasopismologistyka.pl 23.02. 2004

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

Zgodnie z założeniami polityki transportowej, opracowanej jeszcze przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej¹¹, w transporcie ładunków będzie występować coraz większe zapotrzebowanie na usługi o charakterze logistycznym i kompleksowym. Będą do nich należeć nie tylko przewóz zasadniczy, ale także operacje za- i wyładunkowe, dowozowe, magazynowanie lub składowanie, pomocnicze usługi towarzyszące (uszlachetnianie, sortowanie, dystrybucja, usługi kontrolne, sanitarne, weterynaryjne, dokumentacyjne). Zwiększony zakres działania transportu samochodowego i wzrost odległości przewozów będzie stwarzał zapotrzebowanie na ekspresowe usługi „od drzwi do drzwi”, w gwarantowanym terminie, wyspecjalizowanym taborem dostosowanym do charakteru ładunku.

Rozwój usług transportowych w Polsce wymaga stworzenia nowego typu terminali, nazywanych „centrami logistycznymi”. Głównym elementem systemu logistycznego są terminale multimodalne¹². Charakteryzują się otwartością dla różnych środków transportu i usług, możliwością realizacji dostaw w gwarantowanym terminie i przejrzystością ruchu towarów. Muszą więc zajmować dużą powierzchnię, minimum 50 ha, z terenami rezerwowymi i dużą przepustowością (ponad 500 tys. ton), wyposażeniem pozwalającym obsługiwać rynek lokalny, krajowy i międzynarodowy. Mają zdolność wykonywania usług specjalnych (ładunki niebezpieczne, wymagające chłodzenia), rozwiniętą sieć dystrybucyjną, system dyspozycyjny, gwarantujący wysoką jakość usług i skuteczną interwencję w razie zakłóceń, możliwość dokonywania napraw środków transportu i ich garażowania, dostępność do usług publicznych (bankowych, pocztowych, celnych, informacyjnych). Wyposażone są w centrum komputerowo-telematyczne i w kadrę pracowników, pozwalając na bardzo szybką obsługę ładunków oraz sprawne kierowanie ruchem. Centra takie mogą powstawać tam, gdzie istnieją zarówno dogodne warunki techniczne i przestrzenne oraz występuje duże natężenie skomplikowanych prac transportowo-magazynowych, będących efektem aktywności produkcyjnej i komunikacyjnej regionu. Budowa od podstaw kompleksu logistycznego wymaga znacznych środków finansowych, ale pozwala wyeliminować z arterii miejskich uciążliwe potoki masowego ruchu towarowego i stwarza nowe perspektywy rozwoju, gdyż dotychczas rozrzucone na terenie aglomeracji obiekty

¹¹ J. Burniewicz (red.): *Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymagań gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, „Przegląd Komunikacyjny” 11, 1994.

¹² J. Burniewicz: *Centra logistyczne – brakujące ogniwa polskiego systemu transportowego*. „Przegląd Komunikacyjny” 7-8, 1996.

magazynowo-transportowe można zlokalizować obok siebie, skracając drogę towarom i informacjom. W krajach Unii Europejskiej „centra” takie odgrywają różne role, jednak w Polsce, gdzie rozwój gospodarczy zależy m.in. od aktywizacji eksportu, powinny być projektowane z myślą o tworzeniu europejskiej sieci usług multimodalnych oferowanych przez jednego operatora. Obok tego podstawowego kierunku może następować rozwój centrów niższej rangi organizowanych i obsługiwanych przez operatorów gałęziowych.

Centra logistyczne w państwach Europy Zachodniej stały się ważnym czynnikiem ich rozwoju gospodarczego. Dzięki nim ulepszono organizację dystrybucji towarów, a także zwiększono przepustowość korytarzy transportowych¹³.

Celem działania powinno być stworzenie sprawnego systemu przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu przez budowę terminali transportu kombinowanego na bazie istniejącej infrastruktury kolejowej oraz dalszy ich rozwój do postaci centrów logistycznych. Realizacja tych zamierzeń pozwoli zwiększyć udział w przewozach jednostek ładunkowych, a tym samym usprawnić proces przewozu i obniżyć koszty funkcjonowania transportu. Zapewni to lepszą integrację różnych gałęzi transportu, przez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne.

Regiony, w których powstaną terminale transportu intermodalnego i centra logistyczne odniosą korzyści w postaci: stworzenia nowych miejsc pracy, wzrostu przewozów bardziej ekologicznym transportem kolejowym, a przez to zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko, poprawy konkurencyjności w stosunku do sąsiednich regionów, wzrostu usług towarzyszących rozwojowi centrów logistycznych.

W Polsce wyraźnie wzrasta popyt na nowoczesne usługi transportowe o charakterze logistycznym do obsługi obrotu towarowego. Do ich rozwoju konieczna jest rozbudowa punktowej infrastruktury transportowej, której najważniejszymi elementami są logistyczne centra dystrybucji.

Ponadto, w rejonie Strykowa działają takie firmy logistyczne, jak Gravellea, Raben Łódź, Grontmij, Genaral Logistic Stryków, które łącznie zajmują powierzchnię 113 ha.

Jak widać z przedstawionej tabeli 1 już teraz w Łodzi i jej okolicy wybudowano obiekty logistyczne, w które zainwestowano lub ma się zainwestować ponad 2071 mln zł. Trzeba jednak zauważyć, że większość z nich to centra dystrybucji konkretnych firm natomiast obiektów świadczących usługi na rzecz zewnętrznych podmiotów jest zdecydowanie mniej. Należy przypuszczać, że po oddaniu do użytku autostrad A-1 i A-2 dynamika inwestycji tego typu w rejonie Łodzi ulegnie znacznemu zwiększeniu.

¹³ *Znaczenie europejskich centrów logistycznych dla rozwoju transportu multimodalnego*. „Gazeta Wrocławska” 28.11.2001.

Tabela 1

Obiekty logistyczne w Łodzi i jej okolicy w latach 1998-2006

Powierzchnia w m ²	Nazwa	Charakterystyka	Termin oddania do użytku
8,8 tys.	Centrum Logistyczno- -Spedycyjne Zakładu Przemysłu Pasmańterijnego „Lenta” – Łódź	● 11 hał magazynowych z możliwością regulacji temperatury i wilgotności ● budynek biurowy, w tym I Urząd Celný w Łodzi, ekspozycja Banku Zachodniego, agencje celne i spedycyjne oraz zaplecze sanitarne dla kierowców z zapewnieniem warunków do odpoczynku ● strzeżony parking dla 60 TIR-ów ● koszt inwestycji 15 mln PLN ● zamiar stworzenia krajowego centrum celnego dla importowanych wyrobów przemysłu lekkiego	1998
9 tys.	Centrum Logistyki Komfortu – Łódź	● całkowita długość regałów 8 tys. m bieżących ● ponad 600 m² zaplecza sanitarno-biurowego ● koszt inwestycji 5 mln DEM	1999
70 tys.	Geant – Stryków	● 20 mln USD	1999
10 tys. (opcja 51 tys.)	Diamond Bussines Park. Centrum Dystrybucji Przemysłu Lekkiego – Łódź	● wielofunkcyjny kompleks, w skład którego wejdą hale magazynowe, obiekty przeznaczone pod lekką produkcję, biura, miejsca parkingowe oraz drogi dojazdowe ● koszt inwestycji, która zostanie zrealizowana w 3 etapach, wyniesie ok. 100 mln PLN	1999
12 tys.	Centrum Logistyczne Spedimex Największy w Polsce magazyn tekstylny – Łódź	● składowanie w 3 poziomach, ● roczna przepustowość 7 mln szt. konfekcji; jednorazowo do 700 tys. szt. odzieży ● 14 ramp, w tym ruchome ● całkowita komputeryzacja i automatyzacja magazynu ● koszt inwestycji 10 mln PLN	1999
8,3 tys.	Magazyn MIX firmy ET Euroterminal w Woli Rakowej k. Łodzi (przy autostradzie A-1)	● kompleks magazynów wysokiego składowania o potencjale 14 tys. europalet ● 3 ogrzewane hale wysokości 9,2 m oraz łączniki wysokości 4,7 m ● 12 doków rozładunkowo-ładunkowych na poziomie 1,3 ● 12 stanowisk załadunkowych na poziomie 0,0 ● nowoczesne rozwiązania przeciwpożarowego zabezpieczenia obiektów dostosowane do wymagań UE	2000
20 tys.	Ahold – Piotrków Tryb	● 500 pracowników	2002

Powierzchnia w m ²	Nazwa	Charakterystyka	Termin oddania do użytku
3,5 ha	Próchnik & NFI Piast – Łódź	● 10 mln PLN ● parking 200 tirów	2003
23 tys.	Oninem – Nowosolna	● 120 pracowników	2004
3 tys.	Masterlink – Łuźmierz k. Łodzi	● 100 pracowników	2004
40 tys.	Unilever – Piotrków Trybunalski	● 350 pracowników	2004
17 tys.	Polska Grupa Farmaceutyczna – Łódź	● 20 mln PLN ● 140 pracowników	2004
370 tys.	Logistic City – Piotrków Distribution Center (Emerson) – Piotrków Tryb.	● 500 mln PLN ● powierzchnia całego obiektu 90 ha ● 1200 miejsc pracy	2004- -2014
100 tys. m ² 150 tys. m ³	IKEA Jarosty k. Piotrkowa Tryb.	● powierzchnia 500 x 180 m ● 72 rampy samochodowe, 5 kolejowych ● 108 tys. palet ● 150 mln PLN	2005
0,5 mln	Poland Central Europolis (inwestor) Grabica k. Piotrkowa Tryb.	● 172 mln euro	Koniec 2006

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: W. Paprock, J. Pieriegud, *Cechy i tendencje rozwoju obiektów logistycznych w Polsce*. „Przegląd Komunikacyjny” 1 s. 11, 2000.

Region łódzki, na co wskazują dotychczasowe inwestycje, ma realną szansę – po ukończeniu rozbudowy planowanej infrastruktury komunikacyjnej – na uzyskanie znacznej przewagi nad innymi regionami w Polsce. Szczególnie Łódź ma możliwość uzyskania rangi regionalnego, a być może również międzynarodowego centrum logistycznego.

Biorąc pod uwagę, że rozwój tego typu obiektów jest traktowany w Unii Europejskiej priorytetowo, daje to szansę na pozyskanie stosownych środków z Funduszu Spójności lub Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na realizację tej inwestycji.

Funkcjonowanie centrów logistycznych wraz i innymi inwestycjami zrealizowanymi i planowanymi w regionie stworzy stabilne podstawy do dynamicznego rozwoju i wzrostu znaczenia woj. łódzkiego w skali europejskiej.