

Ireneusz Fechner
Instytut Logistyki i Magazynowania
Wyższa Szkoła Logistyki

Zasady klasyfikacji centrów logistycznych wynikające z analizy ich funkcjonowania¹

Pojęcie centrum logistycznego, charakteryzujące obiekt przestrzenny określonego przeznaczenia, zostało wprowadzone w oparciu o jego specyficzne cechy, takie jak: rodzaj dysponowanej infrastruktury, przedmiot działania zlokalizowanych w nim przedsiębiorstw oraz rodzaj funkcji i związany z nimi zakres usług świadczonych na rzecz klientów. W warstwie opisowej centra logistyczne doczekały się wielu różnych klasyfikacji, dla których ich autorzy wprowadzali różne determinanty².

Dzięki jednoznaczności roli i przeznaczenia centrum logistycznego, celowe jest wprowadzenie nowej klasyfikacji centrów logistycznych, której podstawą jest definicja centrum logistycznego oraz zbiór dodatkowych cech, które nie były brane pod uwagę w rozważaniach problemu nazewnictwa punktowej infrastruktury logistycznej³. W literaturze występują różne podziały

centrów logistycznych. Ich autorzy przyjmują różne kryteria klasyfikacyjne, a do najczęściej powtarzających się należą takie, jak: własność, zasięg oddziaływania, wielkość, rodzaj obsługiwane-go transportu, rodzaj obsługiwanych ładunków itp., które zostały zebrane w pracy [1]. W tabeli 1 pokazano dotychczasowe kryteria klasyfikacyjne i ich charakterystykę.

Dotychczasowe podziały centrów logistycznych, zebrane w pracy [1], z aktualnej perspektywy, bogatszej o doświadczenia praktyczne ostatnich lat, stają się niepraktyczne, ponieważ niektóre z nich nie znajdują odniesienia do rzeczywistości. W szczególności nieaktualne stają się następujące podziały klasyfikacyjne centrów logistycznych:

1. Podział ze względu na zasięg (promień) oddziaływania, dzielący centra logistyczne na:

- międzynarodowe
- regionalne
- lokalne.

Uzasadnienie: Globalizacja współpracy gospodarczej, umiędzynarodowienie łańcuchów dostaw i sposób obsługi klientów przez usługodawców logistycznych powodują, że z jednego miejsca można dostarczać produkty zarówno na rynki odległe, jak i lokalne. Nie stanowią o tym podziały administracyjne i terytorialne, ale takie czynniki, jak jakość dostępnej infrastruktury transportu, wymagany czas dostawy i jej całkowite koszty. Podział centrów logistycznych ze względu na obszar oddziaływania jest sztuczny również dlatego, ponieważ przedsiębiorstwo świadczące usługi logistyczne nie ograniczy ich zasięgu tylko dlatego, że miejsce, w którym prowadzi działalność, określane jest mianem lokalnego cen-

Tab. 1. Główne kryteria klasyfikacyjne centrów logistycznych.

Kryterium	Charakterystyka
Własność	Pochodzenie kapitału zaangażowanego do jego budowy. Wyróżnia się: 1) kapitał publiczny – głównie aporty rzeczowe instytucji sektora publicznego; 2) kapitał prywatny – środki finansowe przedsiębiorstw i osób prywatnych.
Zasięg oddziaływania	Odległość w kilometrach, uwzględniająca dwa czynniki: 1) możliwość wykonywania kolejowych przewozów kontenerowych z punktu widzenia opłacalności i efektywności przewozu tym środkiem transportu na określoną odległość oraz możliwość pokonania odległości pomiędzy centrum logistycznym nadania i odbioru ładunku w jednym nieprzerwanym cyklu, głównie w porze nocnej; 2) umowny promień zaopatrzenia przedsiębiorstw z magazynów zlokalizowanych na terenie centrum logistycznego.
Wielkość	Powierzchnia w hektarach; przy czym to kryterium wynika z analizy istniejących centrów logistycznych i ma charakter bliżej nieokreślony.
Rodzaj obsługiwane-go transportu	Pod uwagę brane są różne rodzaje transportu: transport drogowy, transport kolejowy (bocznice na terenie centrum logistycznego), transport intermodalny (terminal kontenerowy na terenie centrum logistycznego). Ten ostatni jest szczególnie preferowany jako element infrastruktury logistycznej, który poprzez zaangażowanie w jego budowę środków publicznych w wielu wypadkach wpłynął w decydujący sposób na możliwość budowy i dalszy rozwój centrum logistycznego.
Rodzaj obsługiwanych ładunków	Występuje podział na produkty ogólnego przeznaczenia, produkty ograniczone do konkretnych branż przemysłowych oraz produkty klasyfikowane jako niebezpieczne i wymagające specjalnego traktowania.

Źródło: opracowanie własne.

¹ Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² Fechner I. „Miejsce centrum logistycznego w nazewnictwie infrastruktury logistycznej”. Logistyka nr 3/2008.

³ Tamże.

Tab. 2. Podział centrów logistycznych w odniesieniu do zasadniczych kryteriów klasyfikacyjnych.

Kryterium	Podział	Uwagi
Własność	Publiczno-prywatne	Centra logistyczne inicjowane przez sektor publiczny, którego wkładem inwestycyjnym są z reguły nieruchomości, decyzje administracyjne i uchwały gremiów kolegialnych, wpływające na obniżenie kosztów eksploatacyjnych oraz działania w otoczeniu inwestycji, polegające na rozwoju lokalnej infrastruktury transportu itp. Sektor prywatny uczestniczy w inwestycji kapitałowo i z reguły sprawuje funkcje zarządcze po jej zakończeniu.
	Prywatne	Budowane na zasadach komercyjnych i z reguły przez jednego inwestora.
Dostępność transportowa	Intermodalne	Preferowany rodzaj centrum logistycznego, które dzięki obecności terminala kontenerowego daje spedytorom największy wybór rozwiązań transportowych.
	Nieintermodalne	Monotransportowe lub z dostępnością transportu drogowego oraz transportu kolejowego w postaci bocznic i ramp przeładunkowych przy budynkach magazynowych. Możliwe są również rozwiązania polegające na współpracy monotransportowego centrum logistycznego z najbliższymi samodzielnymi terminalami kontenerowymi, które na przykład w Polsce występują z reguły poza centrami logistycznymi.
Rodzaj obsługiwanych towarów	Uniwersalne	Udostępniające możliwości gromadzenia zapasów bez ograniczeń co do ich natury i postaci fizycznej.
	Branzowe	Ograniczające rodzaj gromadzonych zapasów do określonych asortymentów, przy czym wynika to bardziej z koncentracji określonego rodzaju produkcji w jego otoczeniu (na przykład branżowe rozwiązania klastrowe), niż z samoograniczeń lub czynników decyzyjnych.
	Specjalistyczne	Specjalizacja może wynikać ze specyfiki produktów lub wymaganych dodatkowych uprawnień w zakresie normalnych czynności operacyjnych. Na przykład produkty chemiczne wymagające specyficznych procedur związanych z koniecznością zapewnienia specjalnych wymogów bezpieczeństwa w magazynowaniu i transporcie.
Integralność przestrzenna	Skupione	Najczęściej spotykane. Preferowane przez inwestorów ze względu na najniższe koszty inwestycyjne. Budowane na niezabudowanych dużych nieruchomościach (green fields), które zapewniają wymaganą wielkość powierzchni. Zaspokajające potrzeby bieżące i umożliwiające rozwój.
	Rozproszone	Budowane według różnych koncepcji rewitalizacyjnych, w ramach których wykorzystuje się nieruchomości poprzemysłowe wymagające rewitalizacji, z reguły niewystarczające pod względem wielkości do zaspokojenia wszystkich potrzeb inwestycyjnych i wymagające łączenia kilku obszarów inwestycyjnych w jedną strukturę organizacyjną.

Źródło: opracowanie własne.

trum logistycznego. Tego rodzaju podział jest zasadny dla sieci dystrybucji konkretnego przedsiębiorstwa, które ze względu na uwarunkowania związane z koniecznością zapewnienia wymaganej dostępności swoich towarów, utrzymuje zapasy w sieci magazynów: centralnym, regionalnych i lokalnych.

2. Podział centrów logistycznych ze względu na liczbę operatorów i użytkowników:

- dla jednego użytkownika
- dla wielu użytkowników.

Uzasadnienie: Nie stosuje się ograniczeń co do liczby operatorów i uczestników. Jedynym warunkiem zakwalifikowania obiektu jako centrum logistycznego jest co najmniej dwóch użytkowników o podobnym zakresie usług, aby zachowany był warunek świadczenia usług na zasadach konkurencji, a jedynym ograniczeniem jest dostępność miejsca do prowadzenia działalności i rodzaj świadczonych usług.

Omówione wyżej uwarunkowania wskazują na potrzebę zweryfikowania dotychczasowych podziałów klasyfikacyjnych. Zaproponowany w tabeli 2 nowy podział centrów logistycznych ogranicza liczbę kryteriów, które odnosi się do praktyki w zakresie ich tworzenia i funkcjonowania. Proponowane kryteria uwzględniają: sposób, w jaki centra logistyczne są budowane i związane z tym długofalowe konsekwencje (budowa na niezabudowanych nieruchomościach według tak zwanej koncepcji *green fields* lub budowa według koncepcji rewitalizacyjnej, polegającej na ponownym wykorzystaniu obszarów poprzemysłowych), dostępność transportową, rozwiązania funkcjonalne oraz uwarunkowania przestrzenne. Podział centrów logistycznych według zaproponowanych kryteriów pokazano w tabeli 2.

Podobne zasady klasyfikacyjne można zastosować w przypadku opisu centrów magazynowych (zwanymi też par-

kami logistycznymi, co w odniesieniu do poz. [1] należy traktować jako nazwy własne), przy czym wystarczą dwa kryteria: dostępność transportowa i rodzaj obsługiwanych towarów. Centra magazynowe są inwestycjami developerskimi, realizowanymi przez inwestorów prywatnych, a więc kryterium własności jest jednoznaczne i jako takie może być pominięte. Ze względu na preferencje inwestorów, centra magazynowe budowane są jako inwestycje typu *green fields*, a więc kryterium integralności przestrzennej jest w ich przypadku również bezprzedmiotowe.

LITERATURA:

1. Fechner I.: „Miejsce centrum logistycznego w nazewnictwie infrastruktury logistycznej”. „Logistyka” nr 3/2008 maj-czerwiec.
2. Fechner I.: „Centra logistyczne. Cel - Realizacja – Przyszłość”. Wyd. ILiM, Poznań 2004.