

Andrzej Jezierski¹

Trójmiejskie inicjatywy rozwoju centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych²

Warunkiem sprawnej realizacji procesów logistycznych jest istnienie i właściwe funkcjonowanie infrastruktury logistycznej, w tym centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych³. Stan aktualny rozwoju centrów logistycznych w Polsce w dalszym ciągu określić można mianem „brakującego ogniwa krajowego systemu logistycznego”. Pomimo powstałych wielu koncepcji i planów budowy centrów logistycznych, ich stan realizacji w dalszym ciągu jest niezadowolający. System infrastruktury logistycznej kraju oparty jest o funkcjonowanie małych, branżowych centrów logistycznych o lokalnym zasięgu.

Diametralnie inaczej wygląda sytuacja na rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej. Tego typu obiekty, świadcząc obok wynajmu powierzchni magazynowej szereg innych usług logistycznych, stanowią poważną alternatywę i substytut w stosunku do dużych centrów logistycznych o międzynarodowym zasięgu. Rynek nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce rozwija się szybciej, niż w pozostałych krajach Europy Środkowowschodniej. W 2007 roku zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych wzrosły o 40%, a popyt był wyższy aż o 53% w porównaniu do 2006 roku. W 2007 roku łączne zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce wyniosły 3 818 000 m² (w IV kwartale 2006 roku było ich 2 722 000 m²)⁴. Choć kryzys gospodarczy dotknął również tę branżę gospodarki, wydaje się, iż ob-

szar inwestycji w nowoczesną powierzchnię magazynową w Polsce w dalszym ciągu będzie się rozwijał.

Lokalizacja centrów logistycznych – magazynowych o najwyższym standardzie, skupiona była jeszcze 2 – 3 lata temu niemal jedynie wokół Warszawy. Ostatnio zaczęła się rozszerzać również na nowe regionalne rynki, takie jak Dolny Śląsk, Małopolska oraz Pomorze. Na rynku trójmiejskim głównym „graczem” w branży wynajmu nowoczesnych powierzchni magazynowych jest firma ProLogis. Drugim deweloperem, dopiero pojawiającym się na rynku trójmiejskim, jest koncern Panattoni. Kolejnym podmiotem na rynku wynajmu nowoczesnych powierzchni magazynowych na Pomorzu jest firma BIK. Wydaje się zatem, iż rynek usług logistycznych na Pomorzu w dłuższej perspektywie może być podzielony między planowane centra logistyczne w portach, a branżowe centra specjalistyczne i powstające na Pomorzu parki logistyczne.

Aktualny stan realizacji centrów logistycznych w Polsce

Problemom budowy centrów logistycznych w Polsce poświęcono w ostatnich kilkunastu latach wiele miejsca⁵. Rezultatem przeprowadzonych studiów analitycznych – badawczych jest wytypowana lokalizacja najbardziej pożądanego centrów logistycznych w układzie krajowym i pod-

jęte inicjatywy inwestycyjne centrów logistycznych o charakterze lokalnym. Z analizy przeprowadzonych badań jasno wynika, że w pierwszej kolejności centra logistyczne w Polsce powinny być zlokalizowane w regionach, które generują potencjalnie duże potoki towarów, zarówno w ruchu krajowym, jak również w międzynarodowym. Wskazuje się na 6 podstawowych lokalizacji dla głównych krajowych centrów logistycznych o wymiarze międzynarodowym⁶:

- 1) Województwo Mazowieckie z aglomeracją warszawską (rejon Mszczonowa, Pruszkowa lub Piaseczna), które jest głównym punktem natężenia ładunków drobnicowych, skierowanych do najważniejszych krajowych i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. Wskazywanie tej lokalizacji bezpośrednio wynika z ogromnego znaczenia Warszawy jako węzła linii kolejowych AGC, a także dostępu regionu mazowieckiego do sieci dróg krajowych,
- 2) Województwo Wielkopolskie z Poznaniem, które również należy uznać za podstawowy ośrodek obrotu towarów drobnicowych w relacjach krajowych i międzynarodowych,
- 3) Województwo Śląskie z Katowicami, posiadające połączenia kolejowe we wszystkich kierunkach przez ciągi komunikacyjne AGC i AGTC. Ważną rolę odgrywa również dobrze rozwinięta w rejonie śląskim sieć dróg kołowych,
- 4) Województwo Dolnośląskie z centrum we Wrocławiu, dysponuje dobrze roz-

¹ Dr Andrzej Jezierski jest adiunktem w Katedrze Logistyki na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego (przyp. red.).

² Artykuł recenzowany (przyp. red.).

³ Teoria a także praktyka gospodarcza w różny sposób definiuje i klasyfikuje centra logistyczne. Na ogół w literaturze przedmiotu najczęściej wyróżnia się centra logistyczne o charakterze międzynarodowym, regionalnym, lokalnym i branżowym. Zob. np.: E. Mendyk: *Teoria a praktyka polskich centrów logistycznych*, Logistyka, 5/2001. Obiekty nowoczesnej powierzchni magazynowej często zamiennie określane są parkami logistycznymi jak również centrami logistycznymi.

⁴ Por.: www.industrial.pl (Cushman & Wakefield – styczeń 2009). Zob. również: *Powierzchnie magazynowe w Polsce*, STL 2/2009.

⁵ Problematyka budowy centrów logistycznych w Polsce jest przedmiotem badań wielu ośrodków naukowo – badawczych. Przykład w tym zakresie stanowi m.in. realizacja Projektu Badawczego nr PBZ – 023 – 13 pt. „Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce”, koordynowany przez Instytut Morski w Gdańsku.

⁶ Spośród wielu koncepcji i opracowań dotyczących budowy centrów logistycznych w Polsce wydaje się, iż wskazane lokalizacje są najczęściej brane pod uwagę. Por. np. L. Mindur: *Założenia teoretyczne do zorganizowania centrów logistycznych w Polsce*. Materiały Konferencji Naukowo – Technicznej: Centra logistyczne na Mazowszu. Warszawa 2003.

winiętą siecią dróg kołowych i kolejowych, które obsługują przewozy krajowe i międzynarodowe. Dodatkowe znaczenie dla regionu ma niewątpliwie Wrocław, leżący na międzynarodowym szlaku Wschód – Zachód. Dzięki swojemu położeniu region dolnośląski ma liczne przejścia graniczne i zajmuje ważne miejsce w przewozach międzynarodowych.

- 5) Województwo Zachodniopomorskie ze Szczecinem, będące ważnym węzłem komunikacyjnym, który obejmuje drogi wszystkich gałęzi transportu,
- 6) Województwo Pomorskie z centrum w Gdańsku.

Do wskazanych 6 potencjalnych lokalizacji dodano jeszcze w rejonach wschodnich Polski 3 możliwe lokalizacje:

- Województwo Podlaskie – rejon Gródka lub Kuźnicy
- Województwo Podkarpackie – rejon Żurawicy, Medyki
- Województwo Lubelskie – rejon Terepola, Małaszewicz.

Pomimo tak kompleksowej koncepcji lokalizacji centrów logistycznych projekt budowy w zaproponowanych miejscach jest w dalszym ciągu w fazie przygotowań. Nieliczne inicjatywy budowy centrów logistycznych w Polsce realizowane są w sposób nieskoordynowany i chaotyczny, przy minimalnej pomocy publicz-

nej lub całkowicie bez niej w formie oddolnych inicjatyw lokalnych, a tempo ich powstawania ze względu na duży zakres inwestycji o wysokiej kapitałochłonności jest powolne.

Przyjmując jako wzorzec odniesienia formę organizacyjną i strukturę funkcjonalną podmiotu prawa handlowego prowadzącego regularną działalność gospodarczą, można wskazać na terenie Polski 3 centra logistyczne, które jednak w porównaniu z podobnymi obiektami funkcjonującymi w Europie znajdują się we wstępnej fazie rozwoju. I tak, mimo braku spójnej polityki państwa wobec centrów logistycznych, inicjatywy lokalne doprowadziły do powstania:

- Śląskiego Centrum Logistyki SA w Głiwicach, które obejmuje obszar około 60 ha i na terenie którego prywatny operator (Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding SA) uruchomił we wrześniu 2007 roku terminal kontenerowy
- Wielkopolskiego Centrum Logistyczne Konin – Stare Miasto SA o powierzchni około 100 ha, które jak na razie nie ma bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej, w perspektywie mając możliwość współpracy z terminalem kontenerowym usytuowanym w Koninie
- Centrum Logistyczno Inwestycyjnego Poznań CLIP Sp. z o.o. z siedzibą

w Swarzędzu, o powierzchni 80 ha, które posiada bezpośredni dostęp do infrastruktury kolejowej i oczekując na inwestora wyznaczyło już miejsce pod budowę kolejnego terminala kontenerowego. Aktualnie ma możliwość współpracy z terminalami kontenerowymi w Gądkach pod Poznaniem lub Kobylnicy, oddalonymi o około 8 km od centrum logistycznego.

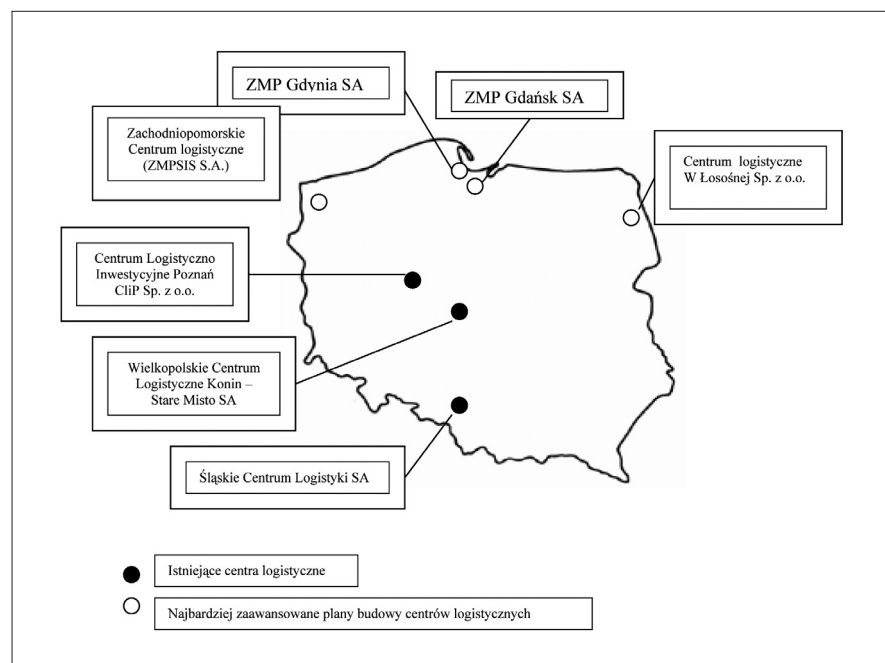
Stan istniejących, a także planowane lokalizacje budowy centrów logistycznych w Polsce, przedstawiono na rysunku 1. Spośród wszystkich inicjatyw najbardziej zaawansowany jest plan budowy Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego z siedzibą w Szczecinie, na terenach należących do portu. Realizatorem tego projektu jest Zarząd Portów Morskich Szczecin – Świnoujście SA, któremu udało się rozpocząć realizację inwestycji dzięki uzyskanemu dofinansowaniu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w postaci środków finansowych umożliwiających przygotowanie inwestycyjne obszaru pod budowę morskiego terminala kontenerowego i centrum logistycznego.

Zły stan zaawansowania budowy centrów logistycznych o charakterze międzynarodowym, powstała w związku z tym luka i zapotrzebowanie na szeroko rozumianą obsługę logistyczną głównych potoków towarowych, wykorzystane zostały przez powstałe, lokalne centra logistyczne (centra magazynowo – dystrybucyjne), świadczące głównie usługi wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej.

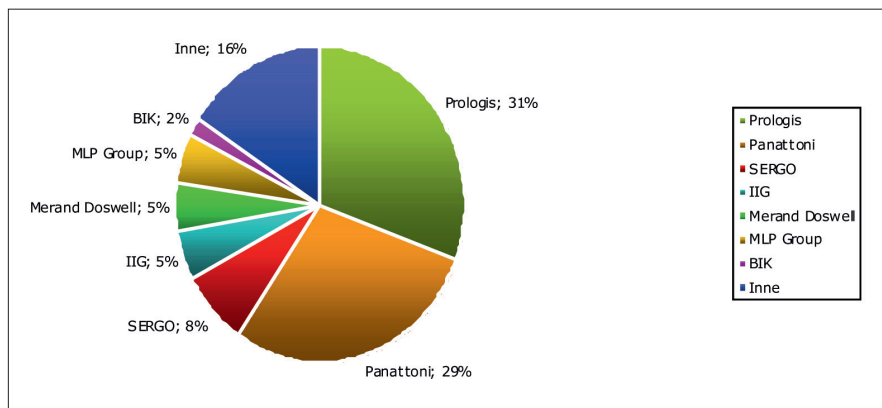
Stan i charakterystyka rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce

Podaż powierzchni magazynowych w Polsce w ciągu ostatnich lat przeszła niezwykle gwałtowne zmiany. Do głównych czynników wzrostu popytu na powierzchnię magazynową, a co za tym idzie również wzrostu jej podaży należały: utrzymująca się od początku 2000 roku dobra koniunktura gospodarcza, rosnąca wartość inwestycji zagranicznych, w związku z atrakcyjnym dla biznesu położeniem Polski.

Podaż nowoczesnych powierzchni magazynowych skupiona była jeszcze kilka lat temu jedynie wokół Warszawy. Ostatnio zaczęła się rozszerzać również na nowe regionalne rynki, takie jak Poznań,



Rys. 1. Istniejące centra logistyczne i planowane lokalizacje budowy centrów logistycznych w Polsce. Źródło: opracowanie własne na podstawie: Usługi logistyczne. W. Rydzkowski (red), Wyd. II zmienne Wyd. I LiM, Poznań 2007, s. 171.



Rys. 2. Udział deweloperów w krajowym rynku wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.industrial.pl (Cushman & Wakefield – styczeń 2009). Por. również: Powierzchnie magazynowe w Polsce, „Spedycja Transport Logistyka” 2009, nr 2.

Wrocław, Górny Śląsk, oraz Pomorze. Długookresowe prognozy rozwoju rynku nowoczesnych powierzchni, pomimo kryzysu gospodarczego są nadal optymistyczne zarówno dla deweloperów, jak i klientów poszukujących nowoczesnej powierzchni magazynowej. Choć nie należy bagatelizować opinii, iż aktualna podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej, przekroczyła już o około 10% szybko spadającego w ostatnich miesiącach zapotrzebowania. Jednak spadek popytu, wzrost cen wynajmu (będący między innymi pochodną wzrostu kursu euro) w zakresie atrakcyjności tego rodzaju inwestycji w dużej mierze jest rekompensowany spadkiem cen gruntów, co stanowi podstawowy koszt inwestycji.

Niezwykle istotnym czynnikiem decydującym o atrakcyjności lokalizacji budowy centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych jest infrastruktura drogowa. We wszystkich tych lokalizacjach, które posiadają już dostęp do autostrad czy dróg głównych, zaobserwować można, iż to właśnie okolice węzłów autostradowych stanowią najbardziej atrakcyjne miejsca budowy dużych powierzchni magazynowych. Tak jest chociażby w okolicach Łodzi (Stryków), Wrocławia (Bielany Wrocławskie, Kąty), Górnego Śląska (Chorzów, Gliwice) czy Poznania (Gądki, Komorniki).

W Polsce rynek powierzchni magazynowych rozwijał się szybciej, niż w pozostałych krajach Europy Środkowowschodniej. W 2007 roku zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych wzrosły

o 40%, a popyt był wyższy aż o 53% w porównaniu do 2006 roku.

W 2007 roku łączne zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce wyniosły 3 818 000 m² (w IV kwartale 2006 roku było ich 2 722 000 m²). Liczba nowych inwestycji rosła dynamicznie. W 2007 roku zaledwie 16% nowo powstałych powierzchni magazynowych znajdowało się w rejonie Warszawy. Najwięcej wybudowano w Poznaniu (22,5%), na Górnym Śląsku (20%), w Polsce Centralnej (przeszło 19%) oraz we Wrocławiu (14%). W 2008 roku w budowie było kolejne 1 428 000 m², z czego tylko 31% znajdowało się w rejonie Warszawy. Aktywność inwestorów w niektórych regionach była ograniczona ze względu na brak odpowiednich terenów pod inwestycje. Na przykład w rejonie Górnego Śląska na wielu atrakcyjnie położonych działkach, szkody górnicze oraz skażenia, uniemożliwiały lokalizację obiektów magazynowych.

Rok 2007 był rekordowy pod względem wielkości zawieranych transakcji najmu. W 2007 roku wynajęto 1 410 000 m² nowoczesnych powierzchni magazynowych. Największy popyt generowali niezmiennie od kilku lat operatorzy logistyczni (i nie przewiduje się zmian w tym zakresie), ponieważ coraz więcej firm decyduje się na outsourcing usług związanych z magazynowaniem oraz dystrybucją. W 2008 roku udział w rynku firm z branży logistycznej w wynajmie powierzchni wyniósł 38%. Rosło również zapotrzebowanie ze strony firm z sektora sprzedaży detalicznej.

Aż 12% transakcji najmu zawarły sieci sklepów detalicznych. W zależności od regionu popyt generowały również firmy z branży elektronicznej, spożywczej, kosmetycznej oraz produkcyjnej.

Największy udział w ofercie wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce mają następujące firmy: ProLogis, Panattoni oraz SEGRO, ponadto: Menard Doswell, AIG / Lincoln, BIK, Properties, Altmaster, Europolis, Europa Distribution Center, Apollo Rida, Immo Industry Group (IIG). Udział w ofercie wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce zaprezentowano na rysunku 2.

Trzech pierwszych deweloperów skupia razem około 48% istniejących zasobów powierzchni magazynowych (ProLogis – 36%, Panattoni – 7% oraz SEGRO – 5%)⁷. W najbliższych latach przewiduje się dalsze wzmocnienie pozycji tych firm. Inwestycje właśnie tych firm powstają w całej Europie, są mocno zdywersyfikowane pod względem ryzyka, między innymi wynikających ze skutków kryzysu gospodarczego. Poza tym firmy te dysponują dużym kapitałem, 80% właśnie budowanych magazynów powstaje w inwestycjach tychże firm. W 2007 roku najczęściej powierzchnię wynajęła firma ProLogis, łącznie 31% wszystkich transakcji, z wyłączeniem renegeacji i wcześniejszych umów. Deweloper Panattoni, działający na polskim rynku od 2005 roku ma 29% udział w rynku, biorąc pod uwagę zawarte transakcje. Na trzecim miejscu jest SEGRO z 8% udziałem.

Należy wspomnieć, iż dla niektórych najemców istotnym kryterium przy wyborze dewelopera stała się możliwość rozszerzenia powierzchni najmu w obrębie tego samego parku, bądź też kompleksowa obsługa najemców (podpisanie 2 – 4 umów najmu jednocześnie). Wzrasta również zainteresowanie najemców budowanymi powierzchniami z kontrolowaną temperaturą. Ciekawym trendem jest również chęć posiadania swego rodzaju „autonomii” przez niektórych najemców poprzez wydzielenie ich budynku wraz z częścią gruntu na terenie parku logistycznego, co nie jest rozwiązaniem mile widzianym przez większość deweloperów⁸.

⁷ Tamże.

⁸ Sytuacja na rynku magazynowo – dystrybucyjnym w Polsce. „Spedycja Transport Logistyka” 2008, nr 2, s. 49.

Aktualny stan i perspektywy rozwoju centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych w rejonie Trójmiasta

Pomorskie inicjatywy w zakresie budowy centrów logistycznych koncentrują się wokół dwóch inwestycji realizowanych przez Zarządy Morskiego Portu w Gdańsku oraz Portu w Gdyni. Należy podkreślić, iż obie inicjatywy nadal pozostają we wstępnej (planistyczno – koncepcyjnej) fazie realizacji.



Rys. 3. Prologis Park w Gdańsku Kokoszkach. Źródło: www.prologis.pl – info. z dnia 10.04.2009.

Projekt budowy centrum logistycznego w porcie w Gdyni służy zwiększeniu konkurencyjności całego Portu w rejonie Morza Bałtyckiego i poprawy warunków obsługi przewozów w VI Korytarzu Transportowym TEN-T, jak również wspiera w znacznym stopniu rozwój transportu intermodalnego, zwiększając jego udział w ogólnych przewozach ładunków. Spełnia tym samym zapisy polityk UE w zakresie ekologii transportu.

Przedmiotem projektu jest budowa infrastruktury centrum logistycznego w porcie morskim, w zakresie budowy dróg dojazdowych i torów kolejowych oraz sieci podziemnych i nadziemnych. Powierzchnia inwestycji wynosi ok. 30 ha.

Centrum logistyczne będzie zlokalizowane obok rozwijających się terminali kontenerowych, przyczyniając się do stworzenia dogodnych warunków inwestowania dla wszelkich podmiotów gospodarczych, w tym operatorów logistycznych, przedsiębiorstw składowych,

spedycyjnych i transportowych. Zakłada się, iż tereny, na których przygotowana będzie ww. infrastruktura podstawowa, będą dzierżawione w wyniku przetargów publicznych i dostosowywane przez najemców według własnych potrzeb. Projekt spełnia kryteria specyficzne dla sektora gospodarki morskiej, realizując podstawowe elementy infrastruktury portowej.

Projekt realizacji centrum logistycznego w porcie gdańskim zainicjowany został przez Gminę Gdańsk i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, które podpisały

centrum logistycznego na terenie Portu Północnego i na terenach przyległych w bezpośrednim zapleczu terminalu kontenerowego DCT Gdańsk.

Na rynku trójmiejskim czołowym podmiotem w zakresie oferty wynajmu nowoczesnej powierzchni magazynowej jest firma ProLogis. Park logistyczny ProLogis Park Gdańsk zlokalizowany w dzielnicy Kokoski oferuje powierzchnię 86 000 m², na którą składają się 3 obiekty magazynowe (rysunek 3).

Drugim deweloperem nowoczesnej powierzchni magazynowej, dopiero pojawiającym się na rynku trójmiejskim, jest koncern Panattoni. Panattoni Europe jest częścią Panattoni Development Company, jednego z największych deweloperów na świecie, prowadzącego działalność na 150 rynkach w Ameryce Północnej i Europie. W ubiegłym roku firma wybudowała na świecie 1 895 160 m² powierzchni magazynowej, a przez ostatnie 2 lata oddała do użytku prawie 1 000 000 m² powierzchni magazynowej w Europie. Wśród kluczowych klientów europejskich Panattoni są takie firmy jak Leroy Merlin, H&M, DSV, Arvato services Polska, ND Logistics, Still, Schenker i Coty Cosmetics⁹.

Nowe centrum dystrybucyjne Panattoni Europe zlokalizowane będzie przy obwodnicy południowej Trójmiasta, łączącej autostradę A1 z drogą krajową nu-



Rys. 4. Planowana inwestycja Panattoni w Trójmieście. Źródło: www.panattoni.pl – info. z dnia 10.04.2009.

porozumienie dotyczące utworzenia Centrum Logistycznego w 2007 roku. Centrum zajmować ma docelowo 210 ha gruntów będących obecnie w posiadaniu gminy Gdańsk i ZMPG SA. Początkowe plany lokalizacji zakładały utworzenie

mer 7, około 500 m od planowanego węzła drogowego „Błonie”, na Trasie Sucharskiego, biegnącej z portu gdańskiego do obwodnicy południowej i autostrady A1 (rysunek 4). Park będzie zapleczem logistycznym dla nowo otwartego głębo-

⁹ Zob.: www.panattoni.pl – info. z dnia 10.04.2009.

Tab. 1. Główne transakcje zawarte na wynajem powierzchni magazynowych w Gdańsku w latach 2006 – 2008.

Główne transakcje (2008)		
Obiekt	Firma	Wielkość
ProLogis Park Gdańsk	Rohling Poland	4 200 m ²
ProLogis Park Gdańsk	Solid Logistics	10 000 m ²
ProLogis Park Gdańsk	Wincanton	Brak danych
ProLogis Park Gdańsk	DSV Solution	Brak danych
Główne transakcje (2007)		
Obiekt	Firma	Wielkość
ProLogis Park Gdańsk	Emperia Holding	14 000 m ²
ProLogis Park Gdańsk	Graal	5 300 m ²
ProLogis Park Gdańsk	Marcopol	4 350 m ²
Główne transakcje (2006)		
Obiekt	Firma	Wielkość
ProLogis Park Gdańsk	C.Hartwig	5 220 m ²
ProLogis Park Gdańsk	Lekkerland	3 735 m ²
Centrum Logistyczne Pruszcz Gdański	Nagel	3 570 m ²

Źródło: www.industrial.pl – info z dnia 11. 04.2009.

kowodnego terminala kontenerowego. Lokalizacja zapewnia bardzo dobry dostęp do komunikacji miejskiej. Całkowita powierzchnia centrum planowana jest na ponad 43 030 m², a oferowane moduły powierzchniowe do wynajęcia już od 1 100 m².

Kolejnym podmiotem na rynku wynajmu trójmiejskich powierzchni magazynowych jest Centrum Logistyczne Pruszcz Gdański (należące do dewelopera BIK – Biuro Inwestycji Kapitałowych). Oferuje ono powierzchnię 10 000 m². W tym obiekcie minimalna oferowana powierzchnia wynosi 1000 m².

W Trójmieście wynajem małych modułów powierzchniowych (od 1 m²) oferuje Centrum Logistyczne Kowale w Gdańsku, dysponujące powierzchnią 6 000 m² jednak oferta tego centrum nie spotkała się jak na razie z dużym zainteresowaniem i nadal oferuje ono sporo wolnej powierzchni.

W aglomeracji trójmiejskiej popyt na wynajem nowoczesnej powierzchni magazynowej generują głównie operatorzy logistyczni oraz dystrybutorzy sieci sklepów spożywczych. Najemcami oferowanej przez Prologis oraz BIK powierzchni magazynowej są duże i średnie przedsiębiorstwa, które wynajmują duże moduły o powierzchni pomiędzy 3 000 a 5 000 m². (Emperia wynajmuje 14 000 m²).

Spodziewać należy się, iż w najbliższym czasie nowi deweloperzy będą zainteresowani wejściem na atrakcyjny rynek wynajmu powierzchni magazynowych w Trójmieście. Tego typu inwestycjami w Polsce

zainteresowani są między innymi hiszpańscy deweloperzy, specjalizujący się w budowie obiektów o powierzchni 200 – 400 m². Istnieje prawdopodobieństwo na pojawienie się tego typu „produktów” już w roku 2009.

Streszczenie

Aktualny stan realizacji centrów logistycznych w Polsce jest zdecydowanie niezadowolający i w sposób znaczący odbiega od standardów wyznaczanych w państwach Unii Europejskiej. Ogólnodostępne centra logistyczne, o zasięgu i standardach zachodnioeuropejskich są we wstępnej fazie realizacji. Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w zakresie budowy lokalnych, branżowych centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych. Ten obszar infrastruktury logistycznej rozwija się szybciej niż w pozostałych krajach Europy Środkowo-wschodniej. W 2007 roku zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych wzrosły o 40%, a popyt był wyższy aż o 53% w porównaniu do 2006 roku. W 2007 roku łączne zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce wyniosły 3 818 000 m² (w IV kwartale 2006 roku było ich 2 722 000 m²)¹⁰. Choć kryzys gospodarczy dotknął również tę branżę gospodarki, wydaje się iż obszar inwestycji w nowoczesną powierzchnię magazynową w Polsce w dalszym ciągu będzie się rozwijał.

Lokalizacja centrów logistycznych – magazynowych (parków logistycznych)

o najwyższym standardzie, skupiona była jeszcze 2 – 3 lata temu jedynie wokół Warszawy. Ostatnio zaczęła się rozszerzać również na nowe regionalne rynki, takie jak Dolny Śląsk, Małopolskę oraz Pomorze. Wydaje się, iż nowopowstałe inwestycje, takie jak park logistyczny firmy ProLogis w Gdańsku Kokoszkach, park logistyczny firmy BIK w Pruszczu Gdańskim, a także planowana inwestycja firmy Panattoni, jak również inne realizowane lub planowane inwestycje w tym zakresie, w znacznym stopniu zaspokoją popyt w regionie Pomorza na nowoczesną powierzchnię magazynową jak również oferowany wraz z nią określony pakiet usług logistycznych.

TREE CITY'S INITIATIVE FOR BUILDING LOGISTICS CENTERS AND MODERN WAREHOUSES

The north part of Poland, (Pomerania location), because of borders with Baltic sea and the fact those two ports and many industrial and trading centers are located there and three main transport and traffic arteries go through it, has been the subject of analysis and project aiming at preparing it for the strategy of building logistics centers. The article includes the aim, conditioning and the possibilities of the realization and functioning the biggest Pomeranian logistics centers and also storehouses. The article presents of main trends development for demand and supply for logistics warehousing and others services in the Pomerania location.

LITERATURA

1. Mendyk E., *Teoria a praktyka polskich centrów logistycznych*, „Logistyka”, 2001, nr 5.
2. Mindur L., *Założenia teoretyczne do zorganizowania centrów logistycznych w Polsce*. Materiały Konferencji Naukowo – Technicznej: Centra logistyczne na Mazowszu. Warszawa 2003.
3. Rydzkowski W. (red), *Usługi logistyczne*, Wyd. ILiM, Poznań 2007.
4. Projekt Badawczy nr PBZ – 023 – 13 pt. „Konceptcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce”, Instytut Morski Gdańsk.
5. *Sytuacja na rynku magazynowo – dystrybucyjnym w Polsce*”, „Spedycja Transport Logistyka 2008”, nr 2.
6. www.industrial.pl. (Cushman & Wakefield – styczeń 2009).
7. *Powierzchnie magazynowe w Polsce*, „Spedycja Transport Logistyka” 2009, nr 2.
8. www.industrial.pl
9. www.prologis.pl
10. www.panattoni.pl

⁹ Zob.: www.panattoni.pl – info. z dnia 10.04.2009.

¹⁰ www.industrial.pl (Cushman & Wakefield – styczeń 2009). Por. też: Powierzchnie magazynowe w Polsce, „Spedycja Transport Logistyka” 2009, nr 2.