

Tomasz WĘGRZYN¹
Rafał BURDZIK¹

ZNACZENIE LOKALIZACJI CENTRÓW LOGISTYCZNYCH NA ŚLĄSKU

W artykule przedstawiono zalety regionu Śląska, które predysponują go do możliwości stworzenia Śląskiego Globalnego Operatora Logistycznego. Analizie poddano system transportowy, potencjał ludzki i gospodarczy regionu oraz możliwości wykorzystania tych czynników w celu pobudzenia i harmonizacji inwestycji logistycznych. Przedstawiono także aktualny stan inwestycji w centra logistyczne oraz działające już centra logistyczne oraz kompleksy magazynowe wielkopowierzchniowe.

IMPORTANCE OF LOGISTICS CENTRE LOCATION IN SILESIA REGION

The paper presents the advantages of the Silesia region, which predisposes creating the Silesian Global Logistics Operator. There were analyzed transportation systems, human and economic potential for adopting to initiation and harmonization of logistics investments. It was described current state of logistics centre investment and logistics centres and big storage area warehouses already existing in the Silesia region.

1. WSTĘP

Na przełomie ostatnich lat zaobserwować można dynamiczny rozwój centrów logistycznych (CL) na obszarze Polski. Pojęcie centrum logistyczne jest bardzo często nadużywane. Niektórzy inwestorzy świadomie nadużywają tego pojęcia licząc na popularność logistyki i wykorzystując ten fakt jako nośnik reklamy. W związku z powyższym wszelakie terminale przeładunkowe, parki logistyczne, magazyny i powierzchnie magazynowe często nazywane są centrami logistycznymi. W rzeczywistości pomioty te świadczą jedynie wybrane czynności procesu logistycznego i nie wyczerpują definicji pojęcia centrum logistycznego.

Rozpatrując logistykę, jako zidentyfikowany system można wyodrębnić z niego elementy infrastruktury liniowej i punktowej. W związku ze złożonością procesów logistycznych bardziej istotna wydaje się być infrastruktura punktowa. Duża różnorodność

¹ Politechnika Śląska, Wydział Transportu; 40-019 Katowice; ul. Krasińskiego 8.
Tel: + 48 32 603-41-66, E-mail: rafal.burdzik@polsl.pl

rodzajowa i funkcjonalna infrastruktury punktowej systemu logistycznego skutkuje trudnościami w jednoznacznym zdefiniowaniu centrum logistycznego.

W literaturze można znaleźć bardzo wiele definicji centrów logistycznych. Na podstawie analizy różnych definicji można określić, że centrum logistyczne jest to podmiot (organizacja) z wydzielonym terenem i infrastrukturą (drogi, budowle, parkingi, place), wyposażeniem technologicznym do magazynowania i przemieszczania oraz narzędziami do zarządzania zapasami, z odpowiednią organizacją pracy, przy zastosowaniu elektronicznych narzędzi przesyłu i kontroli informacji oraz wykwalifikowanego personelu.

2. ZNACZENIE I LOKALIZACJA CENTRUM LOGISTYCZNEGO

Poza typowymi usługami magazynowania i transportu CL dostarczają szereg dodatkowych usług tworząc pakiet usług logistycznych (tzw. PUL). Spośród tych usług można wymienić etykietowanie, kompletację, częściową produkcję, dostosowanie towaru zgodnie z wymaganiami klienta, drobne usługi serwisowo-naprawcze (np. usuwanie uszkodzeń powstałych podczas transportu lub czynności manipulacyjnych) itp. Właśnie te dodatkowe usługi realizowane w CL są ważne w zarządzaniu łańcuchem dostaw i prognozuje się, że ta tendencja będzie się rozwijać w przyszłości.

Można zatem stwierdzić, że CL ułatwiają i umożliwiają oferowanie na konkurencyjnym rynku wysokiej jakości usługi, powiększanie zyskowności inwestorów oraz ograniczanie do środowiskowej ingerencji ich działalności. W ciągu ostatnich lat CL z miejsc składowania przeobraziły się w funkcjonalne obszary oferujące ogromny wachlarz usług od składowania, odbioru i wysyłki towarów poprzez zautomatyzowane usługi zarządzania materiałami po operacje celne, naprawę jak i końcową kompletację towaru [1].

Centrum logistyczne nie jest zamkniętą hermetyczną strukturą i oddziałuje na inne podmioty. Efekt współdziałania podmiotów w centrach logistycznych jest jedną z przyczyn wzrostu obrotów cargo. Pojemność magazynowa i nowoczesne wyposażenie powinno przyciągać przedsiębiorstwa do dystrybucji swoich produktów, pozytywnie wpływać na wzrost regionalnego transportu. Obroty spedytorów, firm kurierskich, przedsiębiorstw ubezpieczeniowych oraz firm logistycznych w związku z tym powinny rosnąć [2].

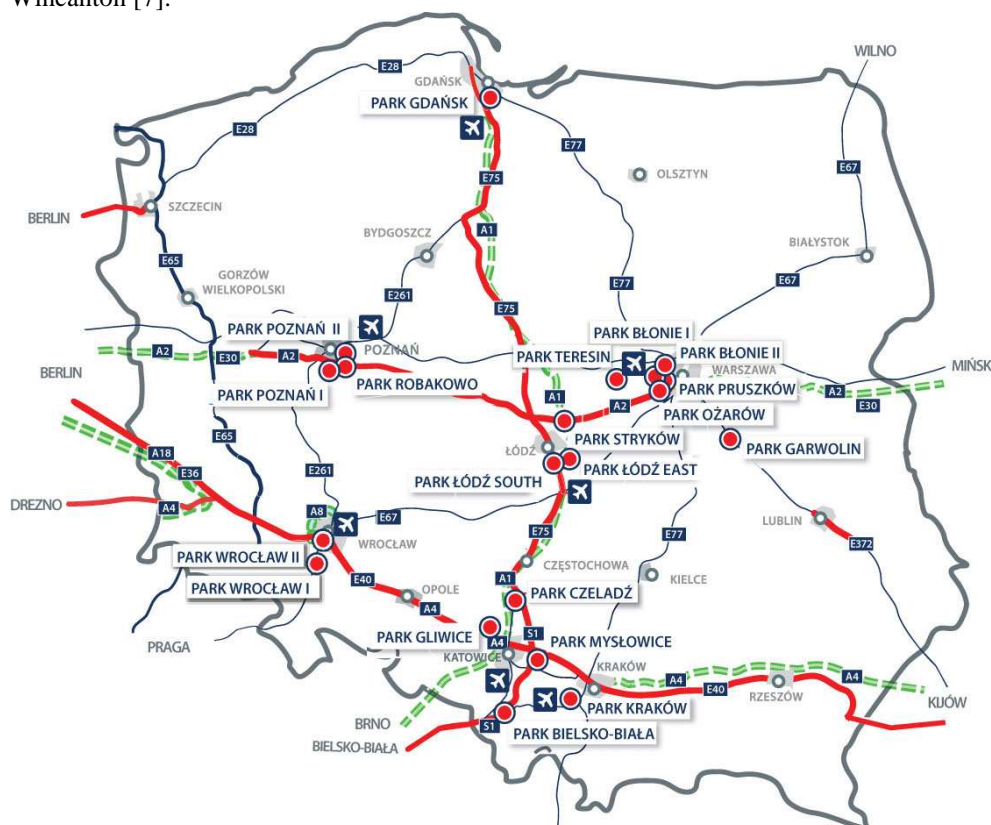
Bardzo istotne znaczenie ma właściwa lokalizacja CL. Odpowiednio zaprojektowane CL połączonego z systemem kolejowym, śródlądowym a także morskim znacząco zwiększa ilość realizowanych przewozów za pośrednictwem alternatywnych do transportu drogowego gałęzi. Redukując tym samym znaczną ilość transportu drogowego, który powoduje zatłoczenie aglomeracje większych miast, degradację infrastruktury drogowej i emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Wybór lokalizacji CL powinien być poprzedzony wnikliwą analizą przestrzenną, gospodarczą i społeczną. Należy precyzyjnie oszacować wagi współczynników:

- terytorialnego z uwzględnieniem istniejącej sieci transportowej i planów oraz możliwości rozbudowy infrastruktury transportowej,
- gospodarczego, który jest uzależniony od rodzaju i ilości przedsiębiorstw produkcyjnych, pośredniczących i handlowych znajdujących się na analizowanym terytorium,
- społecznego, określającego strukturę lokalnej społeczności wg wybranych kryteriów (np. struktura wg zawodu, dochodów itp.).

3. UWARUNKOWANIA TERYTORIALNE POLSKI I ŚLĄSKA

Położenie geograficzne Polski jest niewątpliwie największym atutem, który umożliwia utworzenie z naszego kraju operatora logistycznego w ujęciu logistyki globalnej. Lokalizacja Polski, dostęp do morza i tranzyt z Europy Zachodniej do Wschodniej i Rosji pozwala na porównywanie możliwości Polski z rozwiniętą pod względem infrastruktury logistycznej Holandią, która jest nazywana centrum logistycznym Zachodniej Europy. Większość inwestycji w usługi o charakterze logistycznym jest lokalizowana głównie na obszarach województw: mazowieckiego, wielkopolskiego czy śląskiego.

Przykładem ekspansji inwestorów logistycznych na terytorium polski jest firma Panattoni Europe. Jest ona obecna w Polsce od 2005 roku. Od tego czasu wybudowała ponad 20 parków logistycznych oferując klientom około 1 mln m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Na podstawie danych rynkowych za pierwsze półrocze 2009 roku firma posiada wiodącą pozycję w branży z udziałem na poziomie 45%. Do klientów Panattoni należą między innymi, takie marki globalne, jak: Avon, Bertelsmann, Cat Logistics, Ceva, Coca-Cola, Coty Cosmetics, Dachser, DSV, Flextronics, Gefco, H&M, Intermarche, Leroy Merlin, Raben, ND Logistics, Orsay, Sauer Danfoss, Schenker oraz Wincanton [7].



Rys. 1. Lokalizacja obiektów Panattoni w Polsce [7]

Region województwa śląskiego jest doskonałym miejscem na prowadzenie inwestycji rozbudowy centrów logistycznych. Na Śląsku istnieją bardzo dobre warunki dla funkcjonowania takich instytucji, które mogą wykonywać złożone procesy logistyczne obejmujące nie tylko rozładunek, ale także przygotowanie do wysłania oraz szereg dodatkowych usług. Właściwe wykorzystanie i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportowej (drogowej, kolejowej, śródlądowej i lotniczej), zaplecza technologicznego przemysłu ciężkiego, środków transportu i doświadczenia zawodowego mieszkańców Śląska jest nieocenionym kapitałem początkowym dla inwestycji logistycznych. Jest to najbardziej uprzemysłowiony region kraju z rozwiniętym przemysłem elektronicznym, samochodowym, hutniczym oraz górniczym. Komunikacja, zarówno kolejowa jak i drogowa jest najlepiej rozwinięta właśnie w tej części kraju.

Przełomowym momentem dla branży logistycznej stało się przystąpienie do Unii Europejskiej. Od czasu wstąpienia Polski w jej struktury wybudowano miliony metrów kwadratowych nowoczesnych powierzchni logistycznych najwyższej klasy.

Należy także zwrócić uwagę na potencjał intelektualny regionu i możliwości kształcenia dużej ilości kadry inżynierskiej między innymi za pośrednictwem dużych ośrodków akademickich we Wrocławiu, Gliwicach oraz Katowicach. Istotne jest także zlokalizowanie dwóch specjalnych stref ekonomicznych, katowickiej i wałbrzyskiej, gdzie zostały ulokowane miliardowe inwestycje przy wysokim wskaźniku zatrudnienia.

Aglomeracja śląska charakteryzuje się unikalnym w skali krajowej systemem połączeń drogowych. Już wkrótce przecinać się tu będą dwa główne korytarze transportowe: autostrada A1 (północ-południe) oraz A4 (wschód-zachód). Do najważniejszych tras komunikacyjnych należy zaliczyć także:

- Drogę Krajową nr 1 (Gdańsk - Łódź - Aglomeracja Górnośląska - Cieszyn),
- Drogę Ekspresową S1 (Wschodnia obwodnica Aglomeracji w ciągu DK 1),
- Drogę Krajową nr 86 (Węzeł z DK 1 - Sosnowiec - Katowice - Tychy),
- Drogę Krajową nr 79 (Bytom - Katowice - Chrzanów - Kraków - Sandomierz - Warszawa),
- Drogę Krajową nr 44 (Gliwice - Tychy - Oświęcim - Kraków),
- Drogę Krajową nr 81 (Katowice - Żory - Skoczów),
- Drogę Krajową nr 78 (Chałupki - Rybnik - Gliwice - Tarnowskie Góry - Siewierz - województwo świętokrzyskie),
- Drogę Krajową nr 94 (Legnica - Wrocław - Gliwice - Bytom - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków),
- Drogową Trasę Średnicową - sześciopasmową drogę poprowadzoną przez centrum Aglomeracji, łączącą Katowice z Zabrzem, a docelowo Gliwice z Dąbrową Górniczą.

Rozpoczęła się budowa autostrady A1. W fazie realizacji znajdują się odcinki Sośnica - Bełk i Świerklany - granica państwa.

Aglomerację Górnośląską przecinają również ważne szlaki kolejowe:

- z Gdańska do Katowic przez Zduńską Wolę,
- z Berlina przez Wrocław, Aglomerację Górnośląską i Kraków do Lwowa,
- z Gdańska przez Warszawę i Górny Śląsk do Zebrzydowic (między Grodziskiem Mazowieckim a Zawierciem trasa określana jest mianem Centralnej Magistrali Kolejowej),
- Linia Hutnicza Szerokotorowa łącząca terminal w Sławkowie z wschodnią częścią Europy oraz Azją.

System komunikacyjny aglomeracji uzupełnia Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach. Jest to trzecie lotnisko w Polsce pod względem liczby odprawianych pasażerów. W lipcu 2007 roku oddano do użytku nowy terminal o przepustowości 3,6 mln pasażerów. Dodatkowym atutem regionu jest bliskość portów lotniczych w podkrakowskich Balicach oraz w Ostrawie (Mosnov). Razem te lotniska odprawiły w 2007 roku około 5,5 mln pasażerów (z czego Pyrzowice niemal 2 mln) [6].

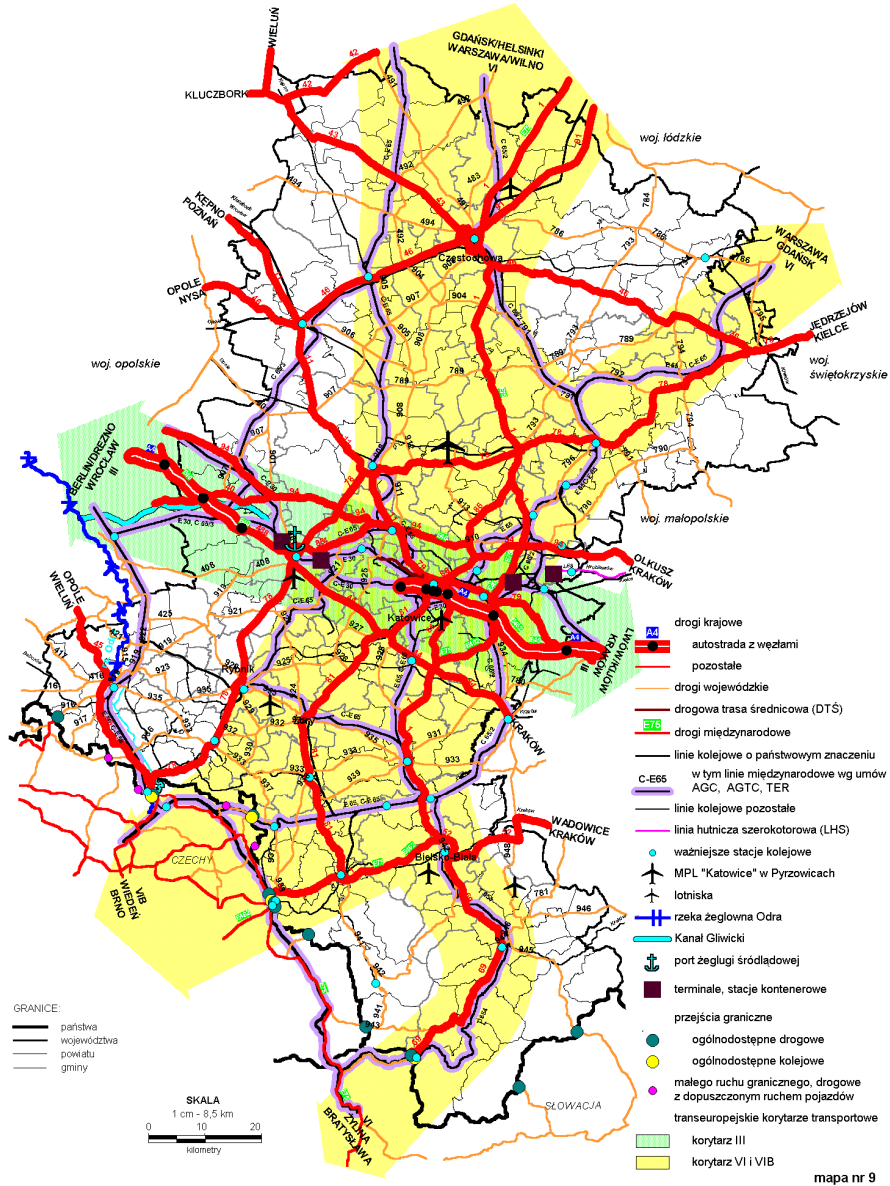
Mapę systemu transportowego w planie zagospodarowania Województwa Śląskiego przedstawiono na rysunku 2. Zaznaczono na niej sieć szlaków komunikacyjnych drogowych, kolejowych, lotniczych i żeglugi śródlądowej oraz najistotniejsze elementy infrastruktury punktowej systemu transportu.

W rejonie Górnego Śląska podaż powierzchni magazynowej wynosi już około 1000000 m² (w porównaniu z 2007 r. wzrosła o 41%). W 2009 r. odnotowano dalszy wzrost podaży. Ponad 40% powstających na Górnym Śląsku magazynów jest już wynajęte. Największe inwestycje w tym rejonie to, położony przy węźle Batory na autostradzie A4, ProLogis Park Chorzów oraz, znajdujący się przy węźle autostrady A4 z drogą ekspresową S1, Panattoni Park Mysłowice. Co trzeci najemca to operator logistyczny, na drugim miejscu znalazły się firmy produkcyjne (13%), a po nich firmy z branży spożywczej (11%) [9]. Głównymi czynnikami napędzającymi popyt są lokalizacja oraz najlepiej rozwinięta infrastruktura drogowa, co sprawia, że jest to atrakcyjny region dla firm obsługujących klientów zarówno na rynku lokalnym, jak i spoza granic Polski. Rozmieszczenie magazynów wielkopowierzchniowych na terenie Górnego Śląska przedstawiono na rysunku 3.

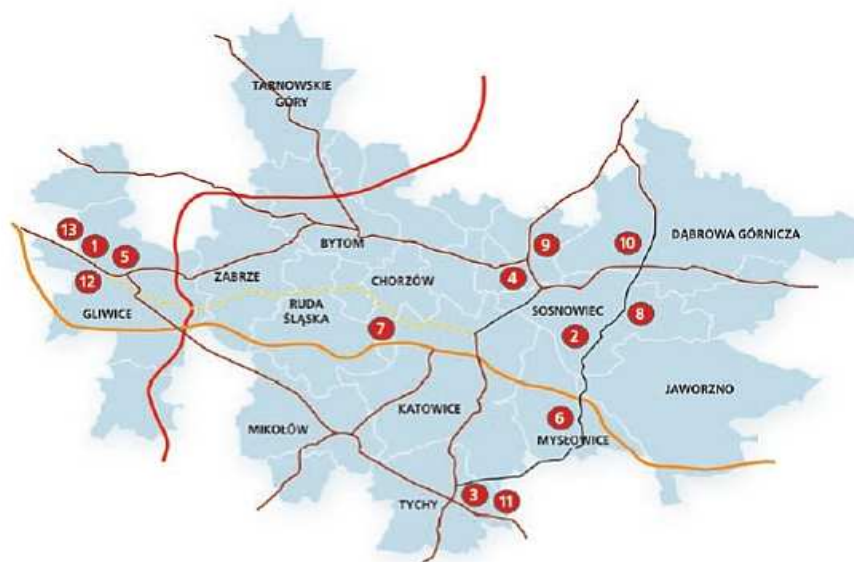
Reasumując, za tworzeniem centrów logistycznych na terenie Śląska przemawiają między innymi takie czynniki jak:

- położenie w centralnej części Europy,
- dobrze rozwinięta sieć infrastruktury transportowej i łączności,
- duża koncentracja ośrodków akademickich,
- stabilna i szybko rozwijająca się gospodarka regionu,
- wysoka podaż wykwalifikowanej siły roboczej,
- rynek zbytu, liczący ponad 8,5 mln mieszkańców,
- duże możliwości współpracy kooperacyjnej z działającymi w regionie firmami.

Należy jednak zwrócić uwagę, że zalety regionu wynikające z rozmieszczenia i gęstości sieci transportowej musi wspomagać troska o poprawę jakości szlaków komunikacyjnych (jakości nawierzchni dróg, dróg kolejowych i wodnych) i organizacji ruchu w miastach, w których występuje jeszcze ruch tranzytowy.



Rys.2. Mapa systemu transportowego w planie zagospodarowania Województwa Śląskiego [8].



- | | | | |
|----|------------------------------------|-----|----------------------------|
| 1. | Diamond Business Park | 8. | ProLogis Park Sosnowiec |
| 2. | Śląskie Centrum Logistyczne | 9. | ProLogis Park Będzin |
| 3. | Millenium Logistic Park | 10. | ProLogis Park Dąbrowa |
| 4. | Alliance Silesia Logistics Park | 11. | Terminal Logistyczny Tychy |
| 5. | Mueller – Die Lila Logistik Polska | 12. | Tulipan Park Gliwice |
| 6. | Panattoni Park Mysłowice | 13. | Śląskie Centrum Logistyki |
| 7. | ProLogis Park Chorzów | | |

Rys.3. Lokalizacja magazynów wielkopowierzchniowych na terenie Górnego Śląska [6].

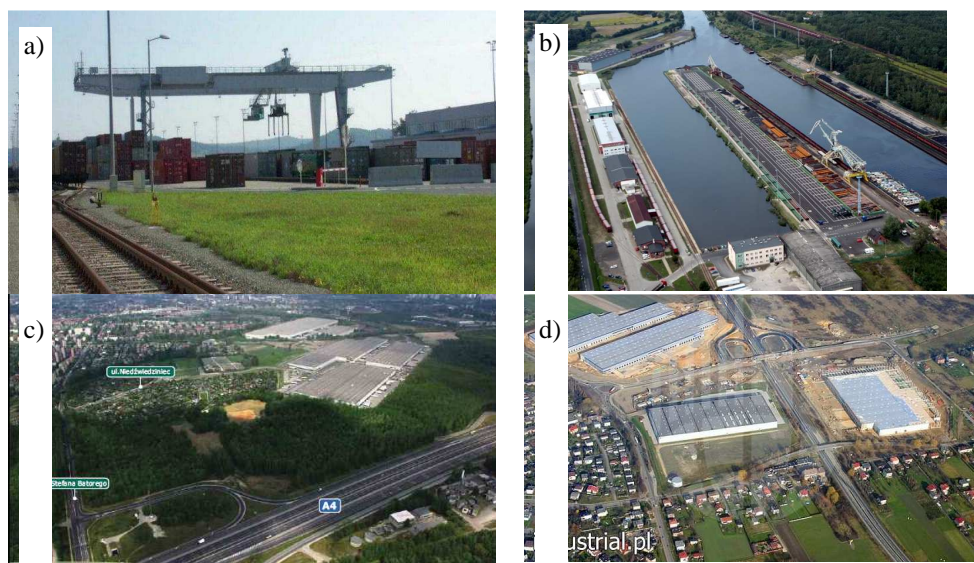
Określenie liczby śląskich centrów logistycznych zależy od przyjętej definicji. Zgodnie z najszerszą definicją centrum logistycznego zaproponowaną przez Eckstein'a [3] istnieją tylko dwa centra logistyczne na Śląsku: w Sławkowie oraz Gliwicach. Przyjmując natomiast definicję Fertsch'a [4] centrów takich na Śląsku jest co najmniej kilka. Należy wymienić następujące:

- Euroterminal w Sławkowie, który umożliwia bezpośrednie połączenie z magistralą transsyberyjską i Jedwabnym Szlakiem sięgającym do Szanghaju. W pobliżu centrum krzyżują się także dwa paneuropejskie korytarze transportowe łączące wschód z zachodem oraz północ z południem [5].
- Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach, jest doskonale skomunikowane z trzema gałęziami transportu dzięki połączeniom drogowym (Autostrada A4 oraz Drogowa Trasa Średnicowa), wodnym (kanał Gliwicki) oraz kolejowym. Bliskość krzyżowania się dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych: III Berlin/Dresden-Wrocław-Lwów-Kijów oraz IV Gdańsk-Katowice-Żylna. Szansą centrum jest powstający w pobliżu układ

komunikacyjny związany z krzyżowaniem się autostrad A4 i A1, a także dokończenie budowy Drogowej Trasy Średnicowej. Dogodne położenie i przemyślane inwestycje zapewniają Śląskiemu Centrum Logistycznemu trwały rozwój.

- Śląskie Centrum Logistyczne w Sosnowcu, zlokalizowane w pobliżu drogi S1 Warszawa - Cieszyn. Odległość do skrzyżowania drogi S1 z autostradą A4 wynosi ok. 4 km.
- Centrum Logistyczne ProLogis Chorzów, zlokalizowany przy zachodniej granicy Katowic. CL ma bezpośredni dostęp do autostrady A4, około 15 kilometrów na zachód od ProLogis Park Chorzów, zostanie wybudowany węzeł dwóch największych polskich korytarzy transportowych o międzynarodowym znaczeniu (autostrady A4 wschód-zachód i A1 północ-południe). Park znajduje się w odległości 40 kilometrów na południe od lotniska w Katowicach, które obsługuje loty do większości najważniejszych miast w Europie i około 70 kilometrów od lotniska w Krakowie-Balice.

Na Śląsku znajdują się także liczne obiekty techniczne, których cechy w dużym stopniu odpowiadają wymaganiom stawianym centrom logistycznym i docelowo mogą one stanowić CL. Spośród nich można wymienić: Millennium Logistic Park (MLP) w Tychach, Tulipan Park Gliwice, Alliance Silesia Logistics Center w Czeladzi, Panattoni Park Czeladź, Panattoni Bielsko-Biała, Panattoni Park Mystowice, ProLogis Park Dąbrowa, Prologis Park Będzin i Będzin II, ProLogis Park Sosnowiec. Widok wybranych CL przedstawiono na rysunku poniżej.



Rys.4. Śląskie Centra Logistyczne: a) Euroterminal w Sławkowie, b) Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach, c) ProLogis Chorzów, d) Panattoni Park Mystowice.

4. WNIOSKI

Wszystkie centra logistyczne i kompleksy zbliżone do nich znajdujące się na Śląsku (za wyjątkiem Śląskiego Centrum Logistyki w Gliwicach) powstały po roku 2004. Za

wyjątkiem dwóch najbardziej rozwiniętych projektów w Gliwicach i Sławkowie wszystkie centra logistyczne tworzone są przez podmioty prywatne. Rezultatem tego jest powstawanie dużej ilości niewielkich konkurujących ze sobą centrów logistycznych, zarówno budowanych przez firmy państwowe (CL w Gliwicach i Sławkowie) jak i wiele obiektów powstających z inicjatywy firm prywatnych (najczęściej Panattoni i ProLogis). Racjonalny plan budowy centrów logistycznych dla obszaru Śląska wraz z zaangażowaniem sektora publicznego poprawiłby koordynację działań i współpracę pomiędzy tymi podmiotami. Umożliwiłoby to stworzenie Śląskiego Globalnego Operatora Logistycznego.

Śląskie centra logistyczne są przeważnie zlokalizowane na obszarach z dużą rezerwą terenu, umożliwia to powiększanie ich struktur w miarę potrzeb. Centra w Sławkowie i Gliwicach wyposażone są w nowoczesne kolejowe terminale kontenerowe, w Tychach i Dąbrowie Górniczej mają natomiast dostęp do bocznicy kolejowej. Istnieje możliwość kolejnych inwestycji w budowy kolejnych terminali kolejowych w śląskich centrach logistycznych, co znacząco powiększy „parametr multimodalności”.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Rimiene C., Grundey D.: *Logistics Centre concept through evolution and definition*, Engineering economics 4/2007 (54).
- [2] Książkiewicz D.: *Outsourcing logistyki, czyli co brać i od kogo*, Czasopismo Logistyka: nr 3/2006.
- [3] Praca zbiorowa pod red. Leszka Mindura: *Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce*, Krajowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2000.
- [4] Praca zbiorowa pod red. M. Fertscha: *Słownik terminologii logistycznej*, Wydawnictwo ILiM, Poznań, 2006.
- [5] Magazyn Przemysłowy: *Sławków – Daleki Wschód*, nr 2/2007.
- [6] *Strona internetowa www.muratorplus.pl/biznes/raporty-i-prognozy/tereny-poprzemysowe-atutem-slaska_62466.html* (29.01.2010).
- [7] *Strona internetowa www.panattoni.com*, (29.01.2010).
- [8] *Strona internetowa www.silesia-region.pl/przest_plan/pzpws.htm* (29.10.2009).
- [9] *Strona internetowa www.magazyndowynajecia.slask.pl/* (29.01.2010).