

Funkcjonowanie centrów logistycznych na Śląsku jako czynnik rozwoju regionalnego



Na przełomie ostatnich lat można zaobserwować niezwykle dynamiczny rozwój centrów logistycznych na obszarze Polski. Można także zauważyć, że pojęcie centrum logistycznego jest często mylnie używane. Zdarza się, że inwestorzy celowo nadużywają tego terminu, ponieważ liczą na korzyści płynące z popularności logistyki oraz na darmową reklamę. Dlatego też wszelkie parki logistyczne, terminale przeładunkowe, magazyny oraz

powierzchnie magazynowe nazywane są często centrami logistycznymi. W rzeczywistości podmiotom tym nie można przypisać tego miana, ponieważ świadczą one tylko wybrane czynności procesu logistycznego. W związku z tym celem artykułu stało się zaprezentowanie centrum logistycznego jako czynnika aktywizującego gospodarkę regionalną.

Omawianie zagadnień związanych z centrum logistycznym nie jest możliwe bez wcześniejszego zdefiniowania pojęcia. Centrum logistyczne jest często błędnie uznawane za synonim takich określeń jak: platforma logistyczna, magazyn centralny czy też centrum dystrybucji. Dzieje się tak, ponieważ jest ono mylnie utożsamiane z wielkim magazynem. W rzeczywistości centra logistyczne są węzłami sieci logistycznych, integrującymi większą ilość usług w jednej lokalizacji.¹

Centra logistyczne definiowane są jako międzyregionalne jednostki gospodarcze, w których zachodzi koordynacja usług magazynowania i transportu zarówno na małe jak i na duże odległości, wraz z odpowiednim przepływem informacji i skutecznym systemem kontroli tej działalności². Można je również określić jako logistyczny węzeł, skupiający znaczną liczbę różnych oferentów usług³. Centrum logistyczne stanowi uprzedmiotowienie odpowiednio zorganizowanych węzłów czy też stref, skupiających odpowiednie usługi wraz z ich realizatorami, w których to krzyżują oraz koncentrują się kierunki i położenia tras, terminali transportowych czy też źródeł informacji rynkowych⁴.

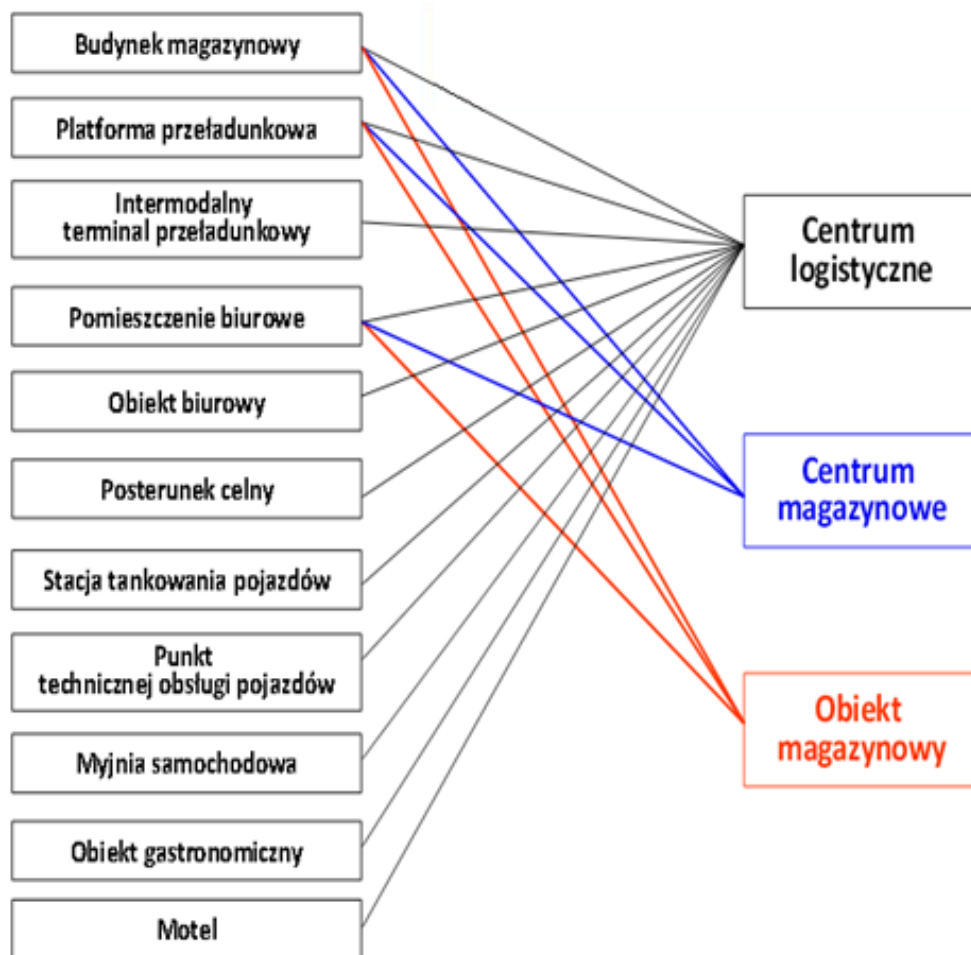
W zdefiniowaniu pojęcia bardzo pomocny jest schemat, zaprezentowany przez Ireneusza Fechnera. Wskazuje on na złożoność i kompleksowość usług, świadczonych przez centra logistyczne w porównaniu do centrum i obiektu magazynowego.

¹ I. Fechner. *Centra logistyczne. Cel, realizacja, przyszłość*. Biblioteka Logistyka, Poznań 2004, s.14.

² E. Gołemska. *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa – Poznań 1999, s. 145.

³ M. Ciesielski. *Logistyka w strategiach firm*, PWN, Warszawa – Poznań 1999, s. 132.

⁴ Z. Korzeń. *Logistyczne systemy transportu bliskiego i magazynowania*, t. II, ILiM Poznań 1999, s. 356.



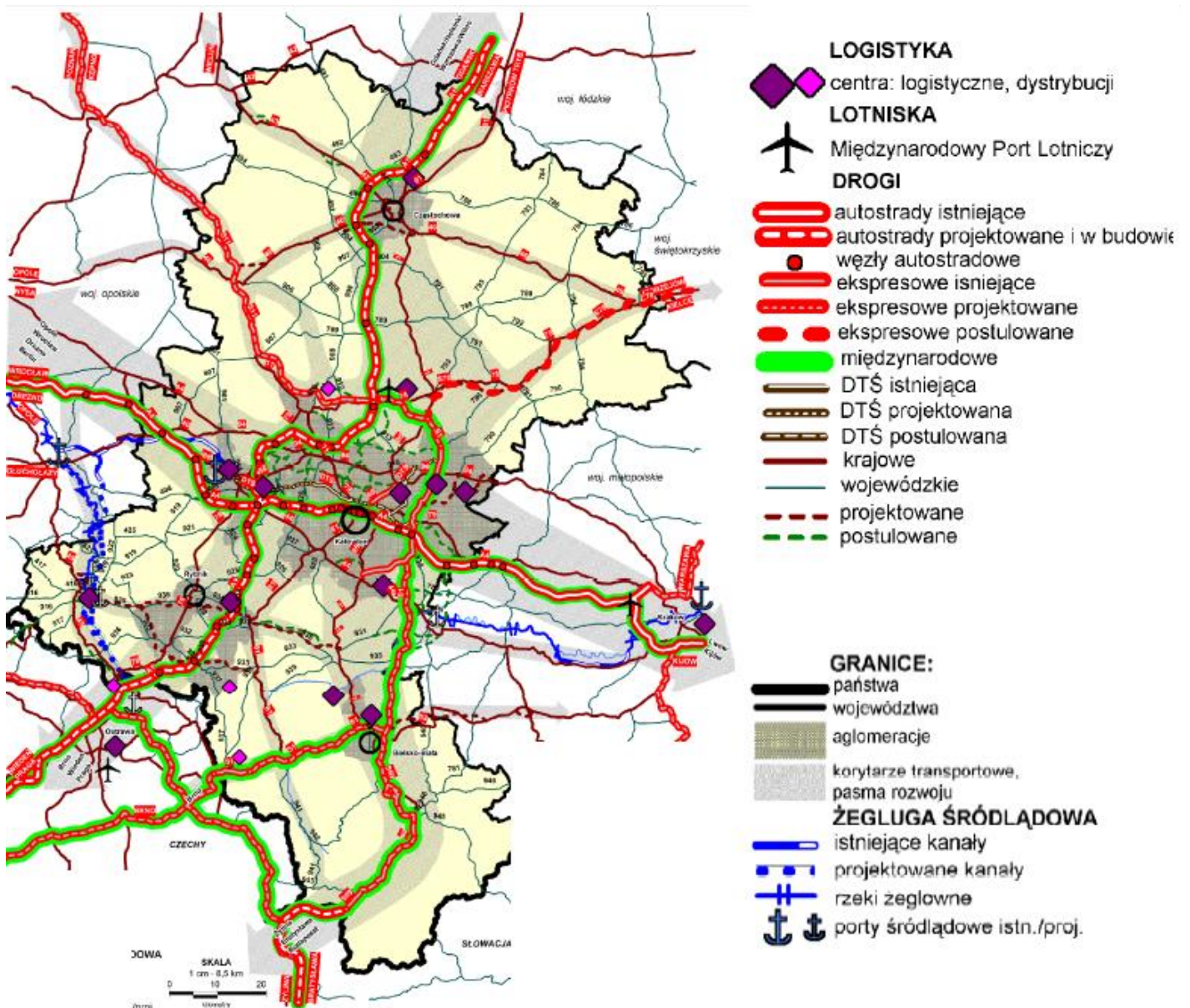
Źródło: Ireneusz Fechner. *Centra logistyczne. Cel, realizacja, przyszłość*. Biblioteka Logistyka, Poznań 2004.

Wiedząc już czym jest centrum logistyczne, warto zastanowić się nad tym, jaki wpływ na gospodarkę regionalną wywiera jego funkcjonowanie. Jednym z największych atutów Polski, umożliwiającym otrzymanie miana operatora logistycznego w ujęciu globalnej logistyki, jest jej położenie geograficzne. Dzięki dostępowi do morza Bałtyckiego oraz tranzytowi z zachodniej Europy do Europy Wschodniej i Rosji można porównać możliwości Polski z bardziej rozwiniętą w zakresie infrastruktury Holandią, którą nazywa się centrum logistycznym Zachodu. Najwięcej inwestycji związanych z usługami logistycznymi w Polsce lokalizowanych jest w trzech województwach: śląskim, mazowieckim oraz wielkopolskim⁵. W artykule tym zaprezentowane zostaną centra logistyczne, działające na terytorium Śląska.

Rejon Śląska uważany jest za najlepszy do lokowania centrów logistycznych w Polsce. Istnieją tam niemal idealne warunki do funkcjonowania instytucji, wykonujących skomplikowane i złożone procesy logistyczne. Wpływ na to mają m.in.: odpowiednie użytkowanie oraz rozbudowywanie istniejącej infrastruktury transportowej, zaawansowane technologicznie zaplecze przemysłu ciężkiego czy też doświadczenie zawodowe

⁵ R. Burdzik, T. Węgrzyn: *Znaczenie Lokalizacji Centrów Logistycznych na Śląsku*, Czasopismo Logistyka 2010.

mieszkańców tego rejonu. Dodatkowym atutem jest uprzemysłowiony charakter Śląska z rozwiniętym przemysłem hutniczym czy samochodowym oraz wysoce rozwinięta sieć kolejowa i drogowa.⁶ Układ transportowo – logistyczny województwa śląskiego i Aglomeracji Górnośląskiej zaprezentowano na poniższym rysunku. Zawiera on istniejące oraz projektowane sieci, które stale są udoskonalane i przebudowywane.



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.

⁶ R. Burdzik, T. Węgrzyn, op.cit.

Na terenie Aglomeracji Śląskiej funkcjonuje co najmniej kilka centrów logistycznych. Należą do nich:

- Euroterminal w Sławkowie, umożliwiający bezpośrednie połączenie z magistralą transsyberyjską i Jedwabnym Szlakiem, który sięga aż do Szanghaju; ponadto w bliskiej odległości od centrum krzyżują się paneuropejskie korytarze transportowe, łączące Wschód z Zachodem oraz Południe z Północą,
- Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach, które jest wysłownie skomunikowane za sprawą dostępu do infrastruktury transportu drogowego, wodnego śródlądowego oraz kolejowego,
- Śląskie Centrum Logistyczne w Sosnowcu, położone przy trasie S1, łączącej Warszawę z Cieszynem,
- Centrum Logistyczne ProLogis Chorzów, mające bezpośredni dostęp do autostrady A4 i znajdujące się jedynie 40km od portu lotniczego Katowice-Pyrzowice.

Obok centrów logistycznych na Śląsku występują również liczne obiekty techniczne, które docelowo mogą zostać w nie przekształcone, gdyż odpowiadają wszelkim wymaganiom stawianym centrom. Spośród nich wymienić można: Millenium Logistic Park w Tychach, Tulipan Park Gliwice, Alliance Silesia Logistics Center w Czeladzi, Panattoni Park Czeladź, Panattoni Bielsko-Biała, ProLogis Park Dąbrowa czy ProLogis Park Będzin i Będzin II.⁷

Obok wymienionych wyżej obiektów, które w większości powstawały po roku 2004, na obszarze Śląska istnieją nowoczesne centra logistyczne. W lipcu 2012 roku w Rudzie Śląskiej uruchomione zostało centrum dystrybucyjne, znanej wszystkim Polakom, sieci sklepów Biedronka. Placówka ta jest już drugim centrum sieci w tym mieście, zajmującym aż 27 000 m² i posiadającym 62 bramy do przyjęć oraz wysyłki produktów. Sprawne zaopatrzenie regionalnych sklepów zapewnia flota blisko 60 nowoczesnych i ekologicznych pojazdów ciężarowych. W centrum Jeronimo Martins zatrudnienie znalazło dotychczas około 250 osób, co w pewnym stopniu ożywiło tamtejszy rynek pracy. Pięciokrotnie nagrodzona tytułem Superbrands Biedronka, jako pierwsza w Polsce, otrzymała certyfikat ISO 22000. Ta międzynarodowa specyfikacja techniczna była powodem zastosowania najnowocześniejszych systemów zarządzania bezpieczeństwem w procesach magazynowania oraz dystrybucji żywności wobec wszystkich uczestników łańcucha dostaw. Bez wątpienia świadczy to o

⁷ Analiza rozbudowy i lokalizacji centrów i obiektów logistycznych w Aglomeracji Śląskiej. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 78/2013.

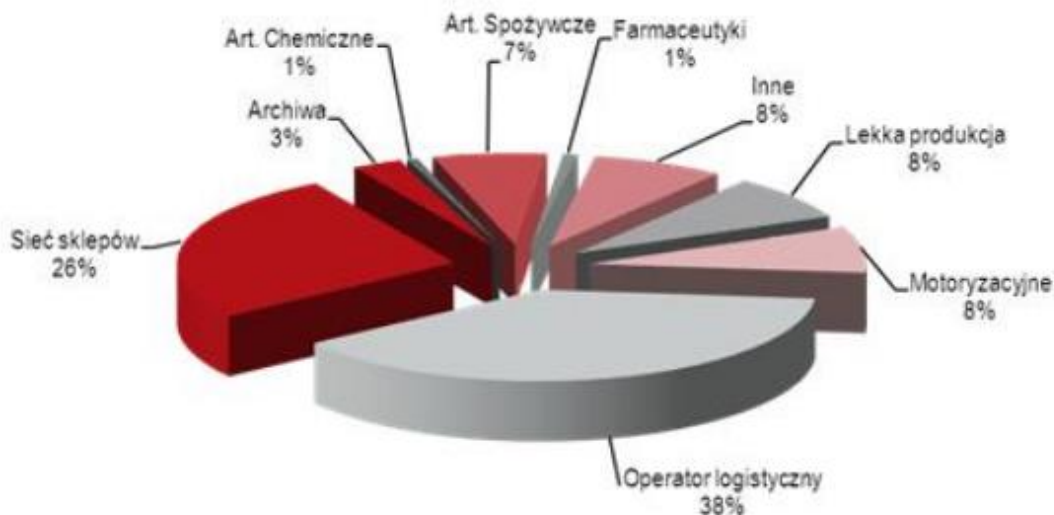
przestrzeganiu wszelkich zasad BHP oraz wysokich kwalifikacjach współpracowników, mających do czynienia z centrami logistycznymi należącymi do Jeronimo Martins. Dzięki temu Biedronka uważana jest za bardzo dobrego pracodawcę w Rudzie Śląskiej oraz jej okolicach.

Pozytywnym zaskoczeniem była decyzja otwarcia centrum logistycznego ogromnego przedsiębiorstwa z branży elektronicznej. Dnia 6 lutego 2014 roku firma Goodman oraz Panattoni Europe w obecności przedstawicieli firmy Amazon obchodziła uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod budowę centrum logistycznego we Wrocławiu. Głównym powodem, dla którego firma Amazon zdecydowała się zbudować swoją bazę w Polsce jest bliskie połączenie Polski z kluczowymi dla przedsiębiorstwa rynkami, dostęp do wysoce wykwalifikowanego personelu oraz lokalizacja w centrum Europy. Zaplecze logistyczne powstać ma w Kobierzycach, Wrocławiu oraz na Dolnym Śląsku (dokładna lokalizacja nie jest jeszcze znana). W każdym z centrów logistycznych powstanie około 2000 stałych miejsc pracy, natomiast tymczasowe zatrudnienie w okresach wzmożonego ruchu znajdzie aż 3000 pracowników. Lokalne władze zakładają, iż pozytywne oddziaływanie inwestycji będzie widoczne nie tylko w sferze bezrobocia, lecz wykwalifikowani absolwenci wrocławskich uczelni przyczynią się do dalszego rozwoju firmy Amazon.⁸

Centra logistyczne są obiektami, których budowa jest terenochłonna. Na obszarze Górnego Śląska od roku 2010 obserwowany jest paradoks rynkowy – istnieje duża dostępność powierzchni magazynowych, a wysokość opłat za ich wynajem rośnie. Powierzchnie magazynowe w tym rejonie są jednymi z najbardziej poszukiwanych przez inwestorów. Silny popyt oraz mała aktywność budowlana deweloperów wpłynęły niewątpliwie na obniżenie wskaźnika tzw. pustostanów w regionie. Dlaczego w takim razie czynsze najmu były wyższe niż w innych województwach? Otóż znaczna część wolnej powierzchni magazynowej skupiona jest w rękach jednego dewelopera, co skutkuje tym, że najemca poszukujący dużej przestrzeni, nie ma zbyt dużego wyboru. Na poniższym wykresie zaobserwować można, iż największy odsetek powierzchni magazynowej na Górnym Śląsku zajmowany jest właśnie przez operatorów logistycznych.

⁸ Wmurowano kamień węgielny pod centra logistyczne Amazon. www.egospodarka.pl, info z dnia 7.02.2014. Dostęp 1.04.2014.

Popyt na powierzchnię magazynową na Górnym Śląsku wg sektorów w 2010 r.



Źródło: www.magazyny.pl

Operatorzy logistyczni zajmują aż 38% powierzchni magazynowej dostępnej na obszarze Górnego Śląska. Świadczy to o tym, iż inwestorzy są skłonni lokować swoje kapitały właśnie na jego terytorium. Dla potencjalnego inwestora ważne jest nie tylko samo położenie regionu, lecz również jego wizerunek, eksponowanie wartości kulturowych czy też wskazywanie na pozytywne odmienności danego miejsca w stosunku do innych lokalizacji.

Rozwój sieci centrów logistycznych w Aglomeracji Śląskiej w sposób bezpośredni wpływa na tamtejszy system transportowy. Pośredni wpływ wywiera natomiast na społeczno – gospodarcze zmiany, objawiające się m.in. w tym, iż w okolicach każdego wielkopowierzchniowego obiektu obserwuje się pobudzenie lokalnej gospodarki. Poza tworzeniem się nowych miejsc pracy, a co za tym idzie, podniesieniem się poziomu dochodów mieszkańców, wzrasta konsumpcja. W sąsiedztwie modernizowanej autostrady A4 czy też drogi ekspresowej S1 powstały nie tylko hotele i stacje benzynowe, lecz również sieci sklepów i kompleksowe stacje obsługi pojazdów. Wynika to z zapotrzebowania na tego typu usługi nie tylko ze strony lokalnej społeczności, ale także producentów czy dystrybutorów, którzy Aglomerację Śląską traktują jako znakomity region inwestycyjny. Za pośrednictwem działających tam przedsiębiorstw transportowych mogą poznawać i odkrywać nowe potencjały, które skutkują kolejnymi decyzjami biznesowymi.⁹

Dotychczasowe efekty funkcjonowania centrów logistycznych wskazują na bardzo pozytywne zmiany w regionalnej gospodarce. Powstałe w większości po roku 2004 obiekty, poza centrami w Gliwicach i Sławkowie, stanowią własność prywatną. Skutkiem tego jest

⁹ Aglomeracja Śląska w liczbach. www.rcoi.pl. Dostęp 8.04.2014.

powstawanie zdrowej konkurencji dużej liczby centrów logistycznych, znajdujących się zarówno w rękach państwa, jak i firm prywatnych. Idealnym rozwiązaniem byłaby realizacja planu budowy takich obiektów, które w wyniku zaangażowania sektora publicznego poprawiłyby koordynację działań oraz współpracę pomiędzy tymi podmiotami i stworzenie Śląskiego Globalnego Operatora Logistycznego. Sytuacja taka będzie możliwa, jeżeli lokalne władze możliwie najlepiej i najszybciej zrealizują przyjętą już w 2005 roku Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego – Śląskie 2020.

Obszar Śląska posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć transportową. Ogromną szansą dla regionu jest dalsza rozbudowa i modernizacja transportu kolejowego, który już teraz odgrywa zasadniczą rolę w wymianie handlowej. Bardzo ważnym elementem układu sieci kolejowej regionu jest końcówka szerokiego toru linii hutniczo – siarkowej, sięgająca aż do Huty Katowice. Jest to jedyna linia typu LHS w Polsce, która ma szansę stać się największym suchym portem Europy. Jej konkurencyjność polega na tym, iż towary wysyłane do krajów Dalekiego Wschodu oraz do każdego zakątka Wspólnoty Niepodległych Państw mogą bez przeładunku oraz czasochłonnej wymiany podwozi wagonowych dotrzeć o 7 dni szybciej i 20% taniej od ładunków, które wysyłane są drogą wodną z Europy Zachodniej. Poza Katowicami, równie istotnym punktem na mapie kolejowej Polski jest centrum logistyczne w Sławkowie. Położony na powierzchni 140ha obiekt znajduje się przy zakończeniu tzw. szerokiego toru kolejowego. Jest to najważniejsze miejsce dystrybucji towarów pochodzących z Chin i Japonii, transportowanych dalej drogą lądową do Niemiec, Francji oraz Hiszpanii.

Obok transportu kolejowego, na uwagę zasługuje również Kanał Gliwicki, przy którym funkcjonuje Wolny Obszar Celny, posiadający magazyny, place składowe oraz bocznice kolejowe. Ułatwia on pracę m.in. tamtejszemu Śląskiemu Centrum Logistyki, przyciągając do Gliwic międzynarodowe firmy transportowe i wysyłkowe, wśród których wymienić można: Hartwig, Transbud Masiwa, DHL, TNT czy UPS.

Podsumowując, można stwierdzić, iż Aglomeracja Śląska zawiera w sobie duży potencjał inwestycyjny. Dotychczasowy jej rozwój pokazuje, jak ważna jest bliskość infrastruktury oraz dostępność transportowa regionu. Nieznaczna odległość od granicy z Czechami i Słowacją jedynie ułatwia podejmowanie decyzji inwestycyjnych przez zagranicznych przedsiębiorców. Dodatkowym atutem jest wysoce wykwalifikowany personel, który pracuje za stawkę o ponad połowę niższą niż personel z bardziej rozwiniętych krajów europejskich. Aby w pełni wykorzystać możliwości i aspiracje Śląska potrzebna jest nie tylko

mobilizacja społeczeństwa, lecz przede wszystkim odpowiednia polityka władz lokalnych i państwowych. Świadczenie klientom usług logistycznych na jak najwyższym poziomie może wywołać wyłącznie pozytywne skutki dla gospodarki regionu. Poza zmniejszeniem bezrobocia, dzięki zaoferowaniu przez centra logistyczne dużej liczby wakatów, niewątpliwie jest również zwiększenie wpływów do samorządowych budżetów oraz zmniejszenie ilości tzw. pustostanów.