

Anna BAZAN-KRZYWOSZAŃSKA, Andrzej ŁĄCZAK, Maria MRÓWCZYŃSKA, Marta SKIBA

LOKALIZACJA CENTRÓW LOGISTYCZNYCH A REGIONALNA POLITYKA PRZESTRZENNA. PRZYPADEK ŚWIEBODZINA W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM

Streszczenie

Niniejszy artykuł ma charakter interdyscyplinarny. Podjęto w nim próbę krytycznej oceny wpływu polityki regionalnej na lokalizację centrów multimodalnych. Przy czym swobodę polityki regionalnej przeanalizowano w oparciu o obowiązujące w Polsce warunki prawne, gospodarczo-ekonomiczne i polityczne. Centrum logistyczne może wywierać znaczący wpływ na rynek pracy, wielkość i rodzaj nowych inwestycji gospodarczych oraz na środowisko naturalne. Rozwój gospodarczy regionu może zależeć od centrum logistycznego, które w zamierzeniach usprawnia transport towarowy, obniża koszty jego funkcjonowania i skraca czas dostaw.

Opracowanie to zawiera przegląd dokumentów politycznych i planistycznych od poziomu lokalnego, poprzez region-województwo do krajowego, w kontekście rozwoju przestrzennego Świebodzina. Badanie dowodzi, że długofalowe planowane przestrzenne w odniesieniu do centrum logistycznego, multimodalnego w Świebodzinie nie zostało wdrożone w dużej mierze z uwagi na brak politycznej interwencji.

WSTĘP. MIEJSCE CENTRUM LOGISTYCZNEGO W PRZESTRZENI

Położenie sprawia, że Polska jest krajem tranzytowym łączącym Zachód ze Wschodem. Jest idealna do obsługi logistycznej klientów krajów takich jak Białoruś, Rosja, ale także Słowacja, Węgry czy kraje skandynawskie. Ma w miarę stabilną gospodarkę, powierzchnie magazynowo – produkcyjne są dostępne, a ceny ich wynajmu, w porównaniu do pozostałych krajów europejskich, nie są wygórowane. Prawdopodobnie z tego względu Polska jest najbardziej rozwiniętym rynkiem powierzchni magazynowych w Europie Środkowo – Wschodniej [7].

Polska jako kraj tranzytowy, przeżywa trudności transportowe, związane nie tylko z rozbudową infrastruktury. Głównym problemem jest brak spójnej polityki na poziomie kraju. Decyzja, o utworzeniu centrum logistycznego (miejscu i czasie), powinna być wynikiem świadomie przyjętego planu działania opartego na analizie stanu i potencjału gospodarek poszczególnych regionów kraju. Optymalna lokalizacja centrów logistycznych wymaga wyboru tych obszarów, w których występują punkty przestrzeni, gdzie krzyżują się różne formy transportu: drogowy, kolejowy, morski i lotniczy. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch (transport zrównoważony) wykazuje wyższą efektywność ekonomiczną oraz znaczne ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne [8, 1].

W definicji centrum logistyczne to *obiekt przestrzennie-funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, w którym realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdzieleniem i wydawaniem towarów oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze* [3]. Centrum logistyczne może działać jako powiązanie między krajowym systemem logistycznym i podobnymi systemami w innych krajach. Krajowe systemy logistyczne mogą tworzyć jednolity organizm zintegrowanych gospodarek. Dlatego też problem wyboru lokalizacji, a także łączenia centrów logistycznych w sieci, powinno być jednym z najważniejszych zadań planowanych kierunków rozwoju w zakresie polityki przestrzennej. Otwarte centra logistyczne cechują się intermodalną lub multimodalną infrastrukturą transportową, która istnieje dzięki reali-

zacji polityki transportowej państwa lub regionu. Dlatego też w wielu krajach europejskich to planowanie regionalne wspiera rozwój zrównoważonej logistyki, które sprawnie obsługuje rynek [4, 6].

Województwo lubuskie jest drugim w Polsce najmniejszym województwem pod względem liczby ludności, (niewiele powyżej 1mln mieszkańców). Obejmuje obszar o powierzchni 13 987,89 km². Siedzibą wojewody jest Gorzów Wielkopolski, a władz samorządu województwa – Zielona Góra. W województwie brakuje transportu intermodalnego, występują jedynie nieliczne stacje przeładunkowe kontenerów PKP CARGO. Punkty przeładunkowe znajdują się m.in. w miastach: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Kostrzyn nad Odrą, Świebodzin, Sulechów, Nowa Sól.

1. METODOLOGIA

W badaniach przeprowadzono studia typu desk research, analizę dokumentów prawnych, planistycznych i politycznych pod kątem potrzeby, możliwości i planów powstania centrum multimodalnego w Świebodzinie. W badaniu postawiono tezę o konieczności budowy centrum multimodalnego w województwie lubuskim. Do badań wzięto dokumenty lokalne oraz z poziomu regionu i kraju. Badania umożliwiły sformułowanie wniosków o wpływie zaniechania realizacji polityki przestrzennej na poziomie kraju, regionu i gminy na powstanie centrum logistycznego w Świebodzinie. Niekonsekwentnie prowadzona polityka przestrzenna na poziomie regionu doprowadziła do zablokowania 60 ha terenu w Świebodzinie, pod multimodalne centrum logistyczne, które prawdopodobnie nigdy nie powstanie.

2. DETERMINANTY LOKALIZACJI CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

Fechner w swoich badaniach przedstawił trzy modele inicjowania budowy centrów logistycznych. Zakładają one naturalne mechanizmy formowania się koncepcji centrum logistycznego jako konsekwencji rozwoju gospodarczego i czasu, w którym osiąga się określone zapotrzebowanie na usługi logistyczne oraz politycznie wspomagane, tworzące warunki, zachęty i udogodnienia dla inwestorów – przedsiębiorstw logistycznych, produkcyjnych i handlowych

do podejmowania działalności w tym właśnie miejscu. W modelu politycznie wspomaganym główną rolę odgrywają: stan i dostępność infrastruktury transportowej oraz odpowiednio przygotowane grunty z ofertą zasiedlenia, która musi być dla inwestorów korzystniejsza niż w innych lokalizacjach [3].

O dostępności komunikacyjnej danego obszaru świadczy nie tylko przebieg linii transportowych, jak autostrady, które mimo wielkiego znaczenia w optymalizacji przepływu ludzi i towarów, nabierają znaczenia poprzez wyznaczone miejsca przekierowania ruchu o rozszerzonej ofercie dodatkowych funkcji. Wiele opracowań z zakresu inżynierii i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz analiz poświęconych przepływowi ruchu drogowego wskazuje, że węzeł komunikacyjny jest warunkiem koniecznym, choć niewystarczającym do lokalizacji centrum logistycznego, a wartość węzła transportowego wynika z hierarchii ciągów komunikacyjnych i ich nadrzędności względem linii kolejowych [2, 4, 7].

W literaturze przedmiotu wybór lokalizacji centrum logistycznego wiąże się z doбором wielu kryteriów warunkujących powstanie złożonego przedsięwzięcia (węzły transportu drogowego i kolejowego, gęstość regionalna sieci transportowej, jej przepustowość i standardy jakościowe, rynek pracy, uwarunkowania polityczne). Rozróżnia się centra lokalne (promień oddziaływań 5 - 8 km), regionalne (promień oddziaływań 50 - 80 km) i międzynarodowe (promień oddziaływań 500 - 800 km). Wielkość obszaru centrum logistycznego powinna zależeć od potencjalnej wielkości ładunku, jak również charakteru przewidywanych usług logistycznych. Dobrze rozwinięte europejskie centra logistyczne, działające w przestrzeni publicznej, zajmują zazwyczaj od 100 ha do 150 ha, choć największe z nich zaplanowane są na powierzchni ponad 400 ha. Cechy topograficzne, zagospodarowanie terenu, rodzaj stosunków własnościowych, a także stan wykorzystania potencjału inwestycyjnego mają istotny wpływ na koszty i czas przygotowania inwestycji [4,7].

3. PROCEDURA PLANISTYCZNA W POLSKIEJ POLITYCE PRZESTRZENNEJ

Aktualne regulacje prawne w Polsce, dotyczące planowania przestrzennego, opierają się na zapisach ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [12], zgodnie z którą za prowadzenie polityki rozwoju przestrzennego na poziomie lokalnym odpowiadają przede wszystkim gminne samorządy terytorialne. W ich kompetencjach leży również odpowiedzialność za ład przestrzenny, zrównoważony rozwój oraz ochronę dóbr kultury i środowiska naturalnego. Fundamentem, na którym zbudowano cały system regulacji dotyczących planowania przestrzennego jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Tylko ten dokument stanowi podstawę do podejmowania decyzji o budowie obiektów budowlanych. Pozostałe akty planistyczne mogą wpływać pośrednio na treść lokalnych planów rozwoju.

Programy zawierające zadania rządowe służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych o znaczeniu krajowym są aktami planowania specjalistycznego. Sporządzają je w zakresie swojej właściwości rzeczowej ministrowie i centralne organy administracji rządowej, przedkładając do zaopiniowania sejmikom właściwych województw. Programy rządowe, znajdują swój finalny wyraz w rozporządzeniach Rady Ministrów. Dopiero z chwilą wydania rozporządzenia program staje się aktem wiążącym. Zadaniem właściwego ministra jest podejmowanie działań, aby ustalenia ww. programów znalazły się w planach zagospodarowania przestrzennego województw. W tym celu ustawodawca zobowiązuje go, aby wystąpił do marszałka właściwego województwa z wnioskiem o wprowadzenie programu do planu zagospodarowania przestrzennego województwa tak, aby dalej można było przetransportować ustale-

nia programu do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i ich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Mimo, że otwarte centra logistyczne mogą być postrzegane jako *inwestycje celu publicznego*, to w rozumieniu ustawodawcy nimi nie są, co wynika, z art. 2 ust. 1 pkt 5¹ ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w związku z art. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami, w którym wskazano inwestycje celu publicznego. Rolą centrów logistycznych, podobnie jak parków aktywności gospodarczej, jest stworzenie dobrych warunków do prowadzenia operacji logistycznych.

W polskim systemie planowania przestrzennego powstawanie centrów logistycznych warunkuje:

- a) na poziomie gminy:
 - art. 9 ust. 4 ustawy [12]- pośrednio poprzez ustalenia planu miejscowego, którego zapisy opierają się na ustaleniach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, jako dokumencie określającym kierunki polityki przestrzennej gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego;
 - po stwierdzeniu zgodności planowanej inwestycji z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- b) na szczeblu regionalnym/wojewódzkim:
 - art. 38 ustawy [12]- zgodność inwestycji z planem zagospodarowania przestrzennego województwa;
- c) na poziomie krajowym:
 - art. 46 ustawy [12]- zgodność z krajową polityką zagospodarowania przestrzennego;

W celu umożliwienia realizacji celów krajowych i regionalnych oraz przepisów szczególnych, dotyczących polityki przestrzennej, zakłada się, że zapisy muszą zawierać:

- na poziomie krajowym: programy uwzględniające zadania, które służą realizacji celów publicznych przygotowane przez centralne organy rządowe,
- na szczeblu wojewódzkim: programy wojewódzkie, które obejmują zadania, służące realizacji celów publicznych z budżetu wojewódzkiego (Urząd Wojewódzki) i samorządowego (Urząd Marszałkowski).

Programy służące *interesom publicznym*² wymagają wprowadzenia zapisów do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zapisy wprowadza się w drodze negocjacji. Rejestr zadań rządowych, wojewódzkich i samorządowych umożliwiających wprowadzenie programów służących celom publicznym jest zarządzany przez marszałka województwa.

Jeżeli przedmiotem planowania jest centrum logistyczne, które nie kwalifikuje się do statusu inwestycji o znaczeniu publicznym, wprowadzenie inwestycji do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wymaga zwyczajowej procedury i dotyczy: wyboru konkretnej lokalizacji dla przyszłych inwestycji i nabywania praw do terenu, ustalenia zgodności ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planem zagospodarowania przestrzennego województwa i wprowadzenia do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

¹ *inwestycją celu publicznego* w myśl ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [12] jest działanie o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), a także krajowym (obejmującym również inwestycje międzynarodowe i ponadregionalne), bez względu na status podmiotu podejmującego te działania oraz źródła ich finansowania, stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami [13].

² na podstawie art. 2 pkt 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [12] pod pojęciem *interesu publicznego* rozumieć należy uogólniony cel dążeń i działań, uwzględniających zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związane z zagospodarowaniem przestrzennym

Procedura na uzyskanie pozwolenia na budowę może być rozpoczęta (rzeczywiste inwestycje mogą się rozpocząć) po przygotowaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Sama procedura od ogłoszenia, przygotowania, przystąpienia i przyjęcia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, trwa od jednego do 3 lat, a czasami nawet dłużej. Najnowsze prognozy rozwoju centrów logistycznych w Polsce są jednak optymistyczne, co wynika z rozpoczęcia budowy autostrad, które maksymalizują szanse sukcesu w tworzeniu centrów logistycznych w ich pobliżu.

4. GENEZA CENTRUM MULTIMODALNEGO W ŚWIEBODZINIE. ŚWIEBODZIN W POLITYCE REGIONALNEJ I LOKALNEJ

Świebodzin to miasto w województwie lubuskim, w którym krzyżują się dwa korytarze europejskiej komunikacji: północ-południe, wschód-zachód. Świebodzin jest siedzibą powiatu i gminy miejsko-wiejskiej. Mieszka w nim niewiele ponad 20 tysięcy mieszkańców.

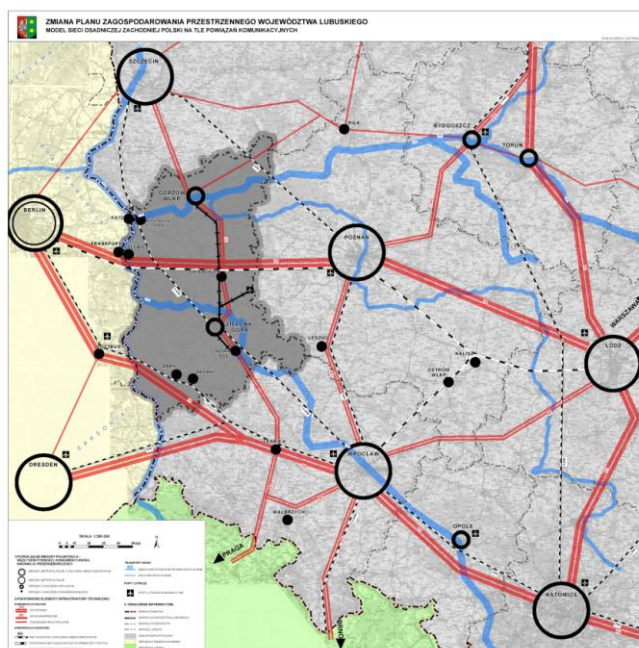
Genezę świebodzińskiego centrum multimodalnego był model funkcjonowania komunikacyjnego województwa lubuskiego utworzony do planu zagospodarowania przestrzennego w 2002 roku [9]. Model został oparty na dwóch miastach: Zielonej Górze i Gorzowie Wielkopolskim, połączonych drogą ekspresową S3 z II paneuropejskim korytarzem z autostradą A-2, linią kolejową Berlin - Warszawa – Moskwa w Świebodzinie, z inter - regionalnym lotniskiem w Babimoście i portem rzeczynym w Cigacicach, co jest widoczne na rysunku nr 1 (po prawej). Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego z 2002 roku przedstawiał Świebodzin jako węzeł Europejskiego Transportu Multimodalnego.

Na podstawie tego planu węzeł i skrzyżowania W-E i N-S zostały wprowadzone do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Świebodzin [10], w rozdz. 3.2.2. teŝe uchwały obszar funkcjonalny pasma urbanizacji gospodarczej wyznaczono jako: teren przeznaczony do szeroko rozumianych działań inwestycyjnych, w tym działalności produkcyjnej, magazynowo - składowej oraz szeroko rozumianych usług komercyjnych, z jednoczesnym ukierunkowaniem na przebudowę funkcjonalną i porządkowanie istniejących różnorodnych form zabudowy i zagospodarowania terenu, a także udostępnieniem do zabudowy potencjalnych terenów rozwojowych, z eliminacją lub ograniczeniem sytuacji konfliktowych.

Ustalenia planu województwa wskazywały na potrzebę rozwoju liczby ludności Świebodzina do ok. 40 tys. mieszkańców, mającej zabezpieczyć obsługę planowanego do realizacji węzła multimodalnego (realizacja ok. 5-6 tys. miejsc pracy, co uzasadniało budowę w tym rejonie 6-10 tys. mieszkań w perspektywie lat 2020-2025). W ramach wykazu proponowanych zadań rządowych³ z planu województwa lubuskiego z roku 2002 wskazano konieczność (Podzadanie nr 3.3) utworzenia Węzła Europejskiego Transportu Multimodalnego w Świebodzinie w oparciu o budowę skrzyżowania autostrady A2 i drogi ekspresowej S3, linię kolejową o prędkości 160 km/h Berlin - Warszawa - Moskwa, szybką drogę do lotniska w Babimoście oraz do portu na Odrze w Cigacicach. Węzeł wymagał zabezpieczenia 50 - 60 ha uzbrojonego terenu z przeznaczeniem docelowym ww. obszaru pod: centrum logistyki, terminale drogowe i kolejowe, park technologiczny i inkubatory przedsiębiorczości, zespoły usługowe, regionalny park rozrywki, zespół targów i biura podróży oraz instytutu badawczo - rozwojowego.

Wyszczególniono (Zadanie nr 2) aktywizację inwestorów i kapitału joint-venture na inwestycje wytwórcze, usługowe i mieszkaniowe. Z grupy 12 ośrodków regionalnych wyróżniony został Świebodzin, który oprócz funkcji obsługi ponadlokalnej, pełnił funkcję europejskiego multimodalnego węzła kontynentalnego transportu i centrum logistycznego.

Powyższe ustalenia dotyczące roli i funkcji Świebodzina w strukturze jednostek osadniczych województwa lubuskiego wskazane zostały również w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego aktualizacja z horyzontem czasowym do roku 2020.

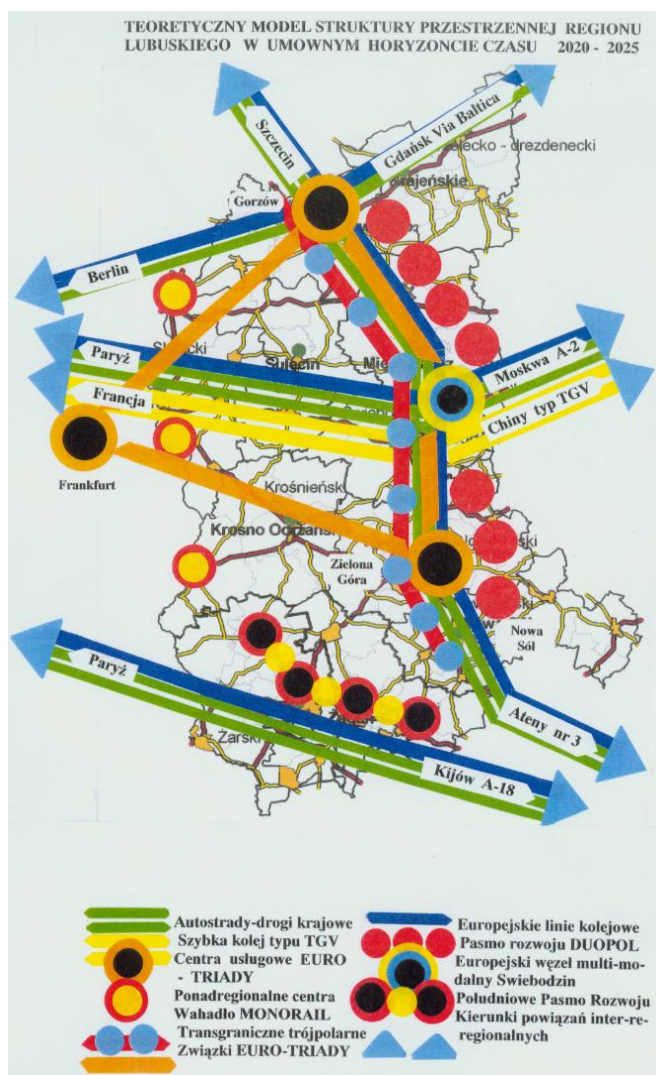


Rys. 1. Analiza sieci transportowej sporządzona do zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego w 2008. Źródło: Urząd Marszałkowski w Zielonej Górze.

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego zakłada powstanie węzła Europejskiego Transportu Multimodalnego – Świebodzin. Multimodalne funkcje tego węzła, opisane w dokumentach strategicznych, powiązano z rozwojem miasta. Świebodzin jako węzeł multimodalny o funkcji europejskiej i ośrodek ponadregionalny, został wpisany do Krajowej Zaktualizowanej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju z 2005 roku, która jednak nie uzyskała statusu formalnego dokumentu rządowego.

W aktualnej Koncepcji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Kraju do 2030 roku [8], w której ośrodki miejskie zostały przedstawione wg klasyfikacji ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*), Świebodzin nie został nawet wymieniony. Natomiast Zielona Góra została przedstawiona jako ośrodek: o niskiej jakości powiązań transportowych i funkcjonalnych z głównymi, bardziej dynamicznymi, węzłami sieci osadniczej kraju i niepotrafiący wykorzystać swojego potencjału, by odegrać znaczącą rolę (w skali krajowej i regionalnej) w kreowaniu wzrostu i tworzeniu miejsc pracy oraz rozprzestrzenianiu procesów rozwojowych na obszary przylegające [8].

³ Określenie *proponowane zadania rządowe*, a nie *zadania rządowe*, nie rodzi skutków ustawowych (przede wszystkim finansowych), ustawa z 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.



Rys. 1. Model teoretyczny struktury przestrzennej regionu lubuskiego w 2002. Źródło: Urząd Marszałkowski w Zielonej Górze

Powstanie europejskiego węzła multimodalnego byłoby ważnym impulsem rozwojowym dla województwa lubuskiego. Jego nieobecność w aktualnej koncepcji Planu Zagospodarowania Kraju do 2030 roku wskazuje na brak wystarczającej determinacji władz regionalnych i lokalnych w tym zakresie. W konsekwencji może utrudnić w najbliższej przyszłości powstanie centrum logistycznego. Świebódzin jest jedynym miejscem w województwie posiadającym tak wiele argumentów predestynujących go do powstania międzynarodowego centrum logistycznego.

W aktualnym planie zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego [14] Świebódzin nadal pełni już tylko rolę Regionalnego Ośrodka Obsługi jako siedziba powiatu, ponadto Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego kreuje nowe Regionalne Węzły Transportu Multimodalnego - Nowa Sól, Cigacice, Urząd i Kostrzyn. Funkcje transportowe tych interregionalnych i regionalnych węzłów sprowadzają się do funkcjonowania logistycznych powiązań mediów drogowych, kolejowych i wodnych. W pewnych sytuacjach węzły przejmują funkcje europejskie np. Kostrzyn i Nowa Sól.

Najnowsze dokumenty planistyczne województwa lubuskiego, nie odnoszą się już do konkretnej lokalizacji centrum multimodalnego, a działania i przedsięwzięcia przedstawione są w ofercie wachlarzowej, co niekoniecznie spowoduje wybór usytuowania centrum logistycznego w Świebodziźnie. Ta polityczna niekonsekwencja sprawia, że centrum logistyczne prawdopodobnie powstanie w

miejscu, w którym oferta usług logistycznych jest największa, czyli w Zielonej Górze. Obecne centra logistyczne w województwie lubuskim (trzy komercyjne centra dystrybucyjne: Logistic, DB Schenker oraz Kolporter) zlokalizowane są w samej Zielonej Górze.

Wydaje się zresztą, że szansa na centrum multimodalne upadła z momentem ustalenia przebiegu korytarza autostrady A-2 i zjazdu w Jordanowie, który jest oddalony od Świebodzińska o ok. 7 km. Brak działań planistycznych na poziomie regionu przekreślił definitywnie szanse Świebodzińska jako centrum multimodalnego. Mimo, że miasto Świebódzin jako centrum multimodalne zostało wprowadzone i zapisane we wszystkich dokumentach strategicznych i planistycznych województwa lubuskiego, gminy Świebódzin i innych ościennych gmin, na które taka inwestycja mogłaby oddziaływać, nie uzyskało politycznego wsparcia i prawdopodobnie nigdy samoistnie nie rozwinie się do poziomu mającego znaczenie regionalne i europejskie.

5. Dyskusja

Główne węzły komunikacyjne w województwie lubuskim znajdują się w następujących miastach: Świebódzin (Węzeł Świebodziński) – autostrada A2 (E30), droga ekspresowa S3, drogi krajowe: 2 i 92, wojewódzkie: 276, 303, linia kolejowa 2 (E20 – CE20), lotnisko o randze międzynarodowej w Babimoście oddalone o 15 km. W ramach osi transportowej Berlin-Warszawa funkcjonuje kilka centrów logistycznych: Rzepin, Poznań, Warszawa [2].

W analizie którą przedstawił Kabashkin z zespołem wskazano, że do tej pory w polskich warunkach nie było pozytywnych doświadczeń dotyczących lokalizacji regionalnego centrum logistycznego, a i administracja państwowa nie wydaje się być zainteresowana w tworzeniu infrastruktury logistycznej, nie ma też działań systemowych, pomimo wielu europejskich przykładów wspomagania systemu planowania i realizacji sieci centrów logistycznych (publiczny sektor niemiecki, włoski i planowany czeski, węgierski) [4]. Wnioski te potwierdza analiza transportu multimodalnego Dobrzyńskiej, która badała przewozy kolejowe ładunków w kontenerach w ramach transportu intermodalnego, wykazując znaczący wzrost oznaczający tendencje rozwojowe transportu multimodalnego [2]. Wyniki działalności transportu kolejowego i drogowego za 2012 rok były podobne i wykazały jednoznacznie, że główny przepływ towarów – zarówno w przypadku eksportu, jak i importu odbywa się wzdłuż osi transportowej wschód-zachód (Rosja-Niemcy). Natomiast udział pozostałych rodzajów transportu (lotniczego, żeglugi morskiej i śródlądowej) w całości przewozów międzynarodowych w Polsce uznano za marginalny. Jednocześnie Dobrzyńska wskazała także, że w pełni operacyjne centra logistyczne pogranicza polsko-niemieckiego korytarza przygranicznego, głównie obsługujące transport kołowy: Berlin – Szczecin; Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski; Berlin – Frankfurt – Poznań/Zielona Góra; Cottbus – Guben – Zielona Góra; Berlin – Cottbus – Wrocław, oraz kilka innych (w tym również transport kolejowy, na przykład: Guben – Gubin; Horka – Węgliniec) [2]. Zatem z siedmiu połączeń pięć przechodzi przez teren województwa lubuskiego, a dwa przez Świebódzin, co jest potencjałem wynikającym z położenia.

Analizy wyboru lokalizacji centrum logistycznego przedstawiają m.in. wpływ na rynek pracy, zasoby, możliwy nadmiar siły roboczej, jakość struktury zatrudnienia i kwalifikacji zawodowych oraz poziom wynagrodzeń w obszarze inwestycji. Należy podkreślić, że centrum logistyczne, ze względu na różnorodność i wysoki poziom usług, stwarza zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowanych i wyspecjalizowanych pracowników, a Świebódzin nie posiada szkolnictwa kształcącego na poziomie wyższym (jedna szkoła pomaturalna) ani większych zakładów pracy stanowiących potencjał rynku pracy. Problem ten może jednak rozwiązać oddalona o 20 km Państwowa

Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie oraz Uniwersytet Zielonogórski znajdujący się 40 km od Świebodzina.

PODSUMOWANIE

Rozległy teren centrum logistycznego powoduje zmiany w strukturze środowiska poprzez jego urbanizację (zagospodarowanie dużych, otwartych przestrzeni, budowę wielkoskalowych obiektów i magazynów, wielu technicznych urządzeń infrastruktury). Centrum logistyczne generuje w swoim otoczeniu duży ruch drogowy i kolejowy. Niemniej jednak, wpływ centrum logistycznego w szerszym kontekście przestrzennym (miasta lub regionu) to integracja strumieni towarów poprzez współpracę centrów logistycznych i innych ośrodków, zmniejszenie ilości pojazdów należących do różnych rodzajów transportu i ostateczna redukcja zatorów na głównych szlakach komunikacyjnych. Niekorzystne pozostają efekty środowiskowe, będące wynikiem działalności w transporcie (hałas, zanieczyszczenie). Choć, charakter centrów logistycznych, które wykorzystują nowoczesne rozwiązania przestrzenne i wysokie standardy urbanistyczne, ma pozytywny wpływ na jego otoczenie i często wymusza procesy adaptacyjne efektem domina. Zrównoważone (pozytywne i negatywne) skutki środowiskowe lokalizacji centrów logistycznych powinny być zawarte w prognozie wpływu inwestycji na środowisko - obowiązkowe badania, które są niezbędne w procedurze tworzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (procedury oceny wpływu na środowisko) są również obowiązkiem inwestora przy uzyskiwaniu decyzji administracyjnej pozwolenia na budowę.

Dotychczasowe doświadczenia, stan finansów państwa oraz formułowanie zadań rządowych i samorządowych nie skłaniają do optymizmu. Administracja państwowa i samorządowa nie często interesuje się problemem centrów logistycznych. Pomimo tego, że w różnych programach na poziomie krajowym, konieczność rozwoju sieci centrów logistycznych jest szeroko omówiona, nie ma oznak prowadzonych działań. Inicjatywy lokalne, które można zaobserwować, bez wsparcia rządowego, mają bardzo ograniczony wpływ na środowisko biznesowe.

Dlatego w Polsce, wobec braku systemowego działania, centra logistyczne powstaną jedynie w przypadku, gdy zostaną wykorzystane istniejące lokalnie możliwości (Warszawa, Poznań, Łódź, Gdynia, Sosnowiec, Świnoujście) jednak należy wziąć pod uwagę to, co wskazywali autorzy wcześniejszych opracowań [3,4,7], że uwarunkowania gospodarcze i infrastrukturalne uprzywilejowują niektóre regiony kraju i do nich kierują zainteresowanie inwestorów, inne zaś mogą odegrać w budowaniu krajowej sieci centrów logistycznych jedynie drugorzędną rolę. Kluczowe znaczenie ma w tym przypadku nastawienie instytucji sektora publicznego do inwestorów. Inwestorom z reguły nie potrzeba przedstawiać zalet lokalizacji w postaci atrakcyjności rynku lokalnego od strony popytowej czy podażowej, ponieważ takie analizy robią sami, oceniając atrakcyjność i ryzyko biznesu. Natomiast możliwość szybkiego zrealizowania inwestycji dzięki przygotowaniu przez sektor publiczny warunków wstępnych będzie czynnikiem ważącym na decyzjach inwestycyjnych, czego dowodem są imponujące dokonania gminy Mszczonów w zakresie pozyskiwania inwestorów z rynku usług logistycznych czy wcześniej gminy Tarnowo Podgórne [7]. Można zauważyć, że gminy i miasta chętnie podejmują decyzje o dotacji do budowy i modernizacji połączeń drogowych w sąsiedztwie planowanych inwestycji takich jak duże kompleksy usługowe (hipermarkety i centra handlowe), zatem podobnie mogłoby się dziać w przypadku sieci centrów logistycznych.

W nadchodzących latach, Polska będzie musiała poradzić sobie bez spójnej sieci centrów logistycznych, opierając się tylko na pojedynczych, komercyjnych centrach dystrybucyjnych. Te obiekty

powstają w sprzyjających warunkach rynkowych budowane przez inwestorów prywatnych, którzy nie chcą czekać na decyzje rządu centralnego, często w miejscach, które nie są najbardziej korzystne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju i przyszłej sieci logistycznej poszczególnych regionów.

Niektóre bardziej znaczące firmy, które mają już własną infrastrukturę postrzegają utworzenie centrów logistycznych jako konkurencję dla ich działalności. Jednak małe i średnie przedsiębiorstwa postrzegają centra logistyczne jako szansę zwiększenia popytu na swoje usługi i poprawy oferty. Istnieje, zatem konieczność interwencji publicznej zachęcającej do racjonalnego wykorzystania potencjału komunikacyjnego i usługowego w tworzeniu multimodalnych centrów logistycznych w województwie lubuskim.

Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny
Tekst zasadniczy wstępu jak tekst główny

BIBLIOGRAFIA

- Burchacz M., Kuszewski W., 2014. Bariery rozwoju transportu multimodalnego w Polsce z perspektywy wybranych morskich terminali kontenerowych, *Logistyka* 4/2014
- Dobrzyńska E., 2014. Przewozy multimodalne bodźcem rozwojowym korytarza transportowego Rail Baltica *Economics and Management – 1/2014*
- Fechner I., 2004. Centra logistyczne w Europie. [w:] *Sieci logistyczne na zintegrowanym rynku europejskim*, materiały konferencyjne, Poznań
- Kabashkin I., Aittonen L., Kapetanovic E., Kondratowicz L., Burchacz M., Czermanski E. Kowalczyk U., Łuczak B., Szwanowska B., 2005. Case Study on Spatial Planning and Logistics Centres. Centre for Maritime Studies, University of Turku, Finland
- Kazimierski J., 2012. Władze publiczne w zarządzaniu procesami rozwoju centrów logistycznych. *Współczesne Zarządzanie, Contemporary Management Quarterly* 1/2012, pp. 113-120
- Marcysiak A., Marcysiak A., Pieniak-Lendzion K., 2014. Zakres zmian na rynku powierzchni magazynowych w Polsce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach*, Nr 102 Seria: Administracja i Zarządzanie, pp. 97-107
- Napierała T., Adamiak M., Wiśniewski S., 2013. Regionalna sieć drogowa determinantą lokalizacji centrów logistycznych w województwie łódzkim, *Transport miejski i regionalny*
- Koncepcja Planu Zagospodarowania Przestrzennego Kraju do 2030 roku (M.P. z 2011 r. poz. 239)
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego (uchwała nr XXXVII/272/2002 Sejmiku Województwa Lubuskiego)
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Świebodzin (uchwała nr XXXVI/505/2013 Rady Miasta i Gminy Świebodzin)
- Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego. Aktualizacja z horyzontem czasowym do 2020 roku (uchwała nr XV/91/2000 Sejmiku Województwa Lubuskiego)
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 r. poz. 199 z późn. zm.)

13. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014r. poz.518, z późn. zm.)
14. Zmiana planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego (uchwała nr XXII/191/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego)

THE LOCATION OF LOGISTICS CENTERS AND REGIONAL SPATIAL POLICY. THE CASE STUDY OF SWIEBODZIN LUBUSKIE VOIVODENSHIP

Abstract

In this interdisciplinary article, authors attempts to critically evaluate the impact of the regional policy on the location of multimodal centers. Freedom of the regional policy has been analyzed in accordance with applicable Polish legal, economic and political conditions. The logistics center can have a significant impact on the labor market, the size and type of new investment and the natural environment. The economic development of the region may depend on the logistics center, which plans streamlines freight, reduces the operation cost and shortens the time of delivery.

This paper provides an overview of the policy and planning documents from the local, through region to the national level in the context of Świebodziń spatial development. The study shows that long-term spatial planning in relation to the logistics and multimodal center in Świebodziń has been not largely implemented, because of the lack of political intervention.

Autorzy:

dr inż. **Anna Bazan-Krzywoszańska** – Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, a.bazan@aiu.uz.zgora.pl,

dr **Andrzej Łączak** – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie, Instytut Prawa i Turystyki, ied@wp.pl

dr hab. inż. **Maria Mrówczyńska**, prof. UZ - Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, m.mrowczynska@ib.uz.zgora.pl,

dr inż. arch. **Marta Skiba** - Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, m.skiba@aiu.uz.zgora.pl