

KOWALSKA Krystyna, KRAWCZYK Tomasz

ANALIZA EUROPEJSKICH TERMINALI INTERMODALNYCH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

Streszczenie

Rozwój transportu intermodalnego wymusza budowę nowych i modernizację już funkcjonujące terminale zarówno w Polsce jak i w całej Europie. W owym referacie zostanie przedstawiona analiza terminali wraz z usytuowaniem ich w korytarzach transportowych, które przebiegają przez Polskę. Porównane zostaną terminale morskie oraz lądowe z uwzględnieniem infrastruktury punktowej dla wykorzystania każdego rodzaju transportu. Zostaną zanalizowane terminale prywatne i państwowe, które są nadzieją dla rozwoju naszej gospodarki. Infrastruktura liniowa jaka występuje między terminalami i czas przewozu oraz ciężar jaki możemy transportować. Wyznaczony zostanie trend efektywnego przebiegu procesu transportowego. Nasza analiza przedstawi możliwości infrastruktury a zarazem pokaże wąskie gardła jakie występują w tym systemie logistycznym. Przedstawione zostaną wady i zalety a jednocześnie różnice jakie dzielą terminale morskie od lądowych.

WSTĘP

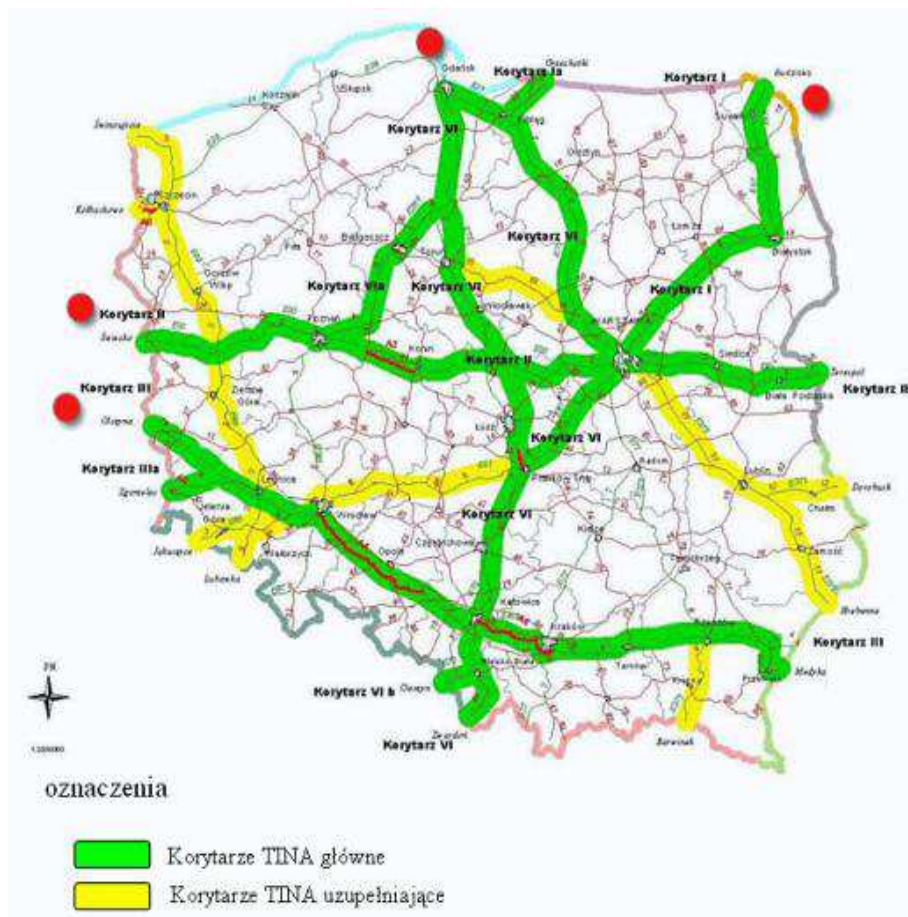
Transport intermodalny to jeden z najdynamiczniej rozwijających się sektorów rynku przewozowego. Każda infrastruktura punktowa do której dostarczane są kontenery powinna mieć dobrze rozwiniętą infrastrukturę liniową. Przez polską infrastrukturę liniową przebiegają korytarze transportowe tj północ-południe i wschód-zachód, które odbiegają jeszcze od norm europejskich. Magistrale, którymi są transportowane ładunki mają różne dopuszczalne naciski i prędkości. Pomimo wielu różnic i przeszkód transport ładunków w kontenerach jest bezpieczny i nie podlega żadnym dodatkowym manipulacjom podczas całej drogi przewozu. Huby kolejowe najczęściej są wykorzystane dla transportu intermodalnego tam, gdzie pociągi muszą zatrzymać się na przeładunek pomiędzy stacją nadania a przeznaczenia a zatrzymanie jest w transzycie na dwóch lub więcej terminach. Transport kontenerowy z roku na rok staje się coraz ważniejszym sektorem gospodarki światowej. Budowane są statki o rekordowych możliwościach załadowniczych i wagony mogące transportować coraz cięższe ładunki oraz naczepy, które mają zdolności kiprowania i/lub transportu kontenerów o zmiennej długości.

1. KORYTARZE TRANSPORTOWE

Przyśpieszenie modernizacji linii kolejowych w celu osiągnięcia parametrów i standardów określonych w umowie AGTC (zwłaszcza w zakresie uzyskania prędkości pociągów towarowych do 120 km/h i nacisków 22,5 tony na oś) jest podstawową funkcją optymalizacji transportu intermodalnego. Powołując się na Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy Polska zobligowana jest do utworzenia 2 korytarzy:

- Gdynia – Katowice – Ostrawa/Žylyna-Bratysława/Wiedeń - /Klagenfurt – Udine - (Wenecja - Bolonia/Rawenna) / Triest / -/Graz – Maribor – Lublana - Koper/Triest (do 10 listopada 2015r.).
- Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia - Akwizgran/Berlin – Warszawa – Terespol (granica polsko-białoruska) /Kowno) (do 10 listopada 2015r.).

Trwają prace nad określeniem szczegółowego przebiegu korytarzy. Obecnie działa grupa robocza korytarza 7 wschód – zachód. Oznacza to, że partnerskie krajane (poprzez tranzyt) potrzebują dobrej infrastruktury a nie tylko przewoźników zarejestrowanych w UTK. Jeżeli zaniedbamy tak ważny korytarz transportowy to nasi sąsiedzi będą czerpać zyski z tych subwencji mimo, iż tendencja pnie się ku rozwojowi. Koszty dostępu dla Intermodalu nie są proporcjonalne w porównaniu z roku na rok. Należy też pokreślić, iż co roku zmieniają się zniżki tworząc niekorzystny plan dla rozwojowego rynku kolejowych przewozów intermodalnych. Na poniższej mapie są przedstawione korytarze transportowe, które ulegną zmianie szczególnie w części północnej lub północno wschodniej, gdyż w Braniewie lub Ełku powstanie wielka platforma logistyczna, która obecnie jest badana pod względem położenia i odpowiednich funkcji logistycznych, pomocniczych i dodatkowych. Budowa takiej platformy spowoduje modernizację magistrali kolejowej oraz pozostanie nowej infrastruktury liniowej.



Rys. 1 Korytarze transportowe TINA

Źródło: Biuletyn Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa 4/2006.

Tab. 1. Praca eksploatacyjna wykonana na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2007-2011 oraz prognoza przewozów na lata 2012-2015.

Rok	Liczba pociągokilometrów [mln]			Liczba bruttonokilometrów [mln]		
	Pociągi towarowe ogółem	Pociągi towarowe intermodalne	Udział pociągów intermod. w ruchu towarowym	Pociągi towarowe ogółem	Pociągi towarowe intermodalne	Udział pociągów intermod. w ruchu towarowym
2007	78,9	4,3	5,46%	110 901,1	3 469,6	3,13%
2008	75,7	5,6	7,44%	105 711,7	4 848,8	4,59%
2009	62,5	3,7	5,92%	89 294,2	3 277,8	3,67%
2010	75,8	4,0	5,27%	99 923,8	3 676,6	3,67%
2011	67,3	4,4	6,58%	95 404,5	4 010,0	4,20%
2012	68,4	4,8	7,01%	97 271,0	4 428,7	4,55%
2013	69,8	5,3	7,55%	99 161,1	5 006,8	5,05%
2014	71,2	5,8	8,12%	101 736,4	5 660,3	5,56%
2015	72,8	6,4	8,72%	104 710,2	6 461,2	6,17%

Zródło : Dane z zestawień PKP PLK S.A.

1.1 Korytarz VI północ-południe.

Obowiązuje w relacji Gdynia – Katowice – Ostrawa/Żylin-Bratysława/Wiedeń - /Klagenfurt – Udine - (Wenecja - Bolonia/Rawenna) / Triest / -/Graz – Maribor – Lublana - Koper/Triest. Od 2012 roku w tej relacji operatorem logistycznym jest tylko Baltic Rail A.S. W ramach kooperacji przewoźników kolejowych Słowenii, Austrii, Czech i Polski należy połączyć okna terminalowe w Wiedniu , Grazie, Koper Luka oraz w polskich terminalach. W relacji Koper Luka-Graz z powodu dużych nachyleń stopnia terenu należy stosować dwie a nawet trzy lokomotywy w zależności od masy brutto wagi pociągu. Kolejnym ważnym czynnikiem jest długość pociągu, gdzie w tej relacji nie może przekroczyć 500m. W relacji Austria – Polska infrastruktura jest dopuszczalna dla linii klasy D. Oznacza to, że możemy przewozić dłuższe pociągi o większym obciążeniu zestawów kołowych na oś tj 22,5 tony. Problem występuje w relacji terminal lądowym w Polsce a portami nad Bałtykiem. Tu długość pociągu wraz z lokomotywą nie może przekroczyć 600m a obciążenie 20 ton na oś. Tak zróżnicowana infrastruktura generuje wiele dodatkowych przeładunków by poprawnie przetransportować kontenery. Czas przewozu z Adriatyku do Bałtyku wynosi 50h wraz wjazdem do terminali lądowych w Polsce i Austrii.

W europejskim systemie transportu kolejowego istnieją:

- różnice w listach przewozowych (SMGS, CIM),
- odmienne stany jakości infrastruktury liniowej i punktowej oraz taboru kolejowego,
- różne napięcia w sieci trakcyjnej oraz wiele systemów zabezpieczeń,
- różne szerokości torów, inna skrajnia i dopuszczalne naciski na oś. (1435 mm, 1520 mm, 1668 mm).

Wśród barier technicznych możemy wyszczególnić:

- 14 systemów bezpieczeństwa - sterowania ruchem kolejowym,
- 5 szerokości torów,
- 5 odmian skrajni dla toru o szerokości 1435 mm,
- 4 systemy zasilania trakcji elektrycznej,
- 11 odmian szerokości pantografu.

1.1. Korytarz II wschód zachód.

W Polsce infrastruktura liniowa na tej magistrali jest najlepiej przygotowana. W ramach tej relacji tj Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia - Akwizgran/Berlin – Warszawa – Terespol (granica polsko-białoruska) /Kowno mamy naciski 22,5 tony na oś lecz długości pociągów są zmienne. Na wschód od Polski długości pociągów są znacznie większe niż na zachodzie. W Polsce na magistrali wschód-zachód mamy prędkość 120km/h o długości pociągu 600m. Od granicy niemieckiej po Holandię pociągi mogą osiągać długość 750m. Tak zmienne długości wykorzystuje operator PCC Intermodal, który posiada terminal we Frankfurcie nad Odrą dokładając wagony w zależności od typu i długości. Obecnie największy dylemat każdego operatora w tej relacji jest export. Z analiz wynika, iż ponad 50% progresu wzrostowego to import do Polski niż export. Operatorzy w tym korytarzu korzystają z przewoźników przynajmniej dwóch. Przekazywanie pociągu, sprawdzanie czynności ekspedycyjnych, handlowych czy technicznych między przewoźnikami powoduje wydłużenie czasu dostarczenia ładunków. W Europie dla innowacyjnych systemów transportowych tirów na wagonach wprowadzono nowe linie kolejowe autostrady Modalohr między Perpignan i Luksemburgiem, która istnieje od początku 2007r. Pierwszym ogniwem linii północ-południe jest linia z optymalizowana przez stworzenie nowych terminali: Lille (Douges), Dijon (lub Ambérieux) oraz w Marsylii. W 2008r. linia ta w atlantyckiej części ma za zadanie zmniejszenie kongestii ciężkich samochodów dążących z Hiszpanii na północ Francji i do krajów Beneluksu. Koleje Luksemburga zdecydowały, że terminal Modalohr w Bettembourg winien tworzyć również połączenie dla przyszłych terminali rozmieszczonych w Niemczech, we Włoszech i w Wielkiej Brytanii. W trakcie opracowania jest projekt pomiędzy Bettembourg i Poznaniem (Polska), który ma być przedłużony do Białorusi i Litwy. Włochy będące w toku doświadczenia pomiędzy Aiton (Francja) i Turynem (Włochy) wprowadzają pociągi SNCF i Trenitalia Cargo do stworzenia transportu ciężarowych samochodów w kierunku przyległych krajów (Szwajcaria, Austria, Słowenia). Kolejowy projekt rozpoczynający się w Trieście pozwoli na skierowanie w kierunku Francji i Niemiec a także, tysięcy naczep bez ciągników przybywających corocznie promami do tego portu. Niemcy posiadają wiele projektów jest badanych jednocześnie jak np. połączenie jednego z portów bałtyckich (Lubeka lub Rostok) w kierunku południowo-zachodnim (Frankfurt n/Menam lub Luksemburg), i w kierunku południowo-wschodnim (Regensburg). Perspektywa przedłużenia tych połączeń w kierunku do Polski, Węgier, Włoch, Francji i Hiszpanii jest obecnie testowana.

2. TERMINALE INTERMODALNE

W ramach programu infrastruktura i środowisko na terminale morskie na lata 2007-2013 wydano łącznie ponad 610 000 000 zł [4]. W tych latach porty morskie z roku na rok powiększały swoje ilości handlingów. Porty polskie przeładowały w 2010 roku o 58% więcej TEU niż w roku 2009. Wszystkie porty przy Bałtyku zwiększyły przeładunki kontenerów o 25%. Terminale lądowe w całej Polsce w ramach tego samego programu dostały dofinansowanie w 30% od kwoty 717 000 000 zł [4]. Terminale lądowe w Polsce są mało rozwinięte pod względem wielkości, długości płyty do długości pociągów obsługiwanych na nich. Na 90% terminalach jest zły stan płyty terminalowej oraz brak efektywnego zarządzanie

systemu IT. Ponadto stan powierzchni płyt oraz technologii IT. W Europie terminale mają wielkie powierzchnie a koszty inwestycyjne są nieporównywalnie większe. Na Węgrzech [5] koszt budowy jednego terminala Zahony to 150 000 000 eur co w porównaniu do 13 terminali w Polsce jest kwotą nie wymierną. Powierzchnia terminala to 160ha ziemi. Infrastruktura liniowa kolejowa dla tego terminala wynosi 44km a drogową 23km. Dla porównania terminal w Rosi San Petersburg ma 220ha powierzchni a największy terminal w Gdyni BCT zaledwie 22ha ziemi. Każdy z terminali niezależnie od wielkości i kosztów jego inwestycji musi spełniać dwie najważniejsze funkcje. Pierwsza to bliska dostępność przy korytarzu transportowym a druga to bliskość do finalnych klientów. Nowoczesny terminal intermodalny musi być przygotowany na innowacyjne systemy transportowe jakie obecnie są wdrażane w Europie. Nie tylko suwnice reachstackery ale pneumatyka przesuwu wagonów między płytą terminalową bądź wjazd ciągników na wagony. Największy terminal morski w Europie to Rotterdam, którego największym konkurentem jest Hamburg i cały Bałtyk. Z terminali lądowych najbardziej rozwiniętym jest terminal w Wiedniu, który jest habem dla całego Adriatyku

2.1. Terminale lądowe.

Liczba terminali lądowych jest wielokrotnie wyższa niż terminali morskich. Europa posiada w porównaniu do ilości torów kilka krotnie mniejszą ilość terminali ale za to bardziej funkcjonalnych. Operatorzy kooperują i jednocześnie konkurują na tych terminalach. W Polsce specyfika wyznaczania eksploatacji terminali jest inna niż w Europie zachodniej. Lokalizacja, a raczej tworzenie centrów logistycznych w tym terminali lądowych, powinno odbywać się w pierwszej kolejności w regionach generujących potencjalnie duże potoki ładunków w ruchu krajowym i międzynarodowym. Równocześnie trzeba mieć na uwadze to, by lokalizacja centrów logistycznych była spójna z projektami Unii Europejskiej i państw sąsiednich, zwłaszcza zaś z projektami połączeń Transeuropejskiej Sieci Transportu Kombinowanego [3]. Należy zwrócić uwagę jednak, iż terminale lądowe w Polsce są skumulowane po kilka w jednym obrębie bez możliwości rozwoju co nie jest adekwatne [1] z głównymi czynnikami wyboru lokalizacji centrum logistycznego jak uważa I. Fisher. Jego zdaniem są kryteria ekonomiczne, takie jak:

- wartość rynku logistycznego,
- atrakcyjność przedsięwzięcia inwestycyjnego dla inwestorów,
- ceny i dostępność gruntów,
- dostępność infrastruktury transportowej i komunikacyjnej,
- dostępność siły roboczej i poziom wykształcenia pracowników,
- siła nabywcza ludności, itp.

Natomiast takie czynniki jak:

- szkody ekologiczne powodowane przez transport drogowy,
- niewykorzystany potencjał przewozowy transportu kolejowego,
- przeciążenie dróg, zatory drogowe, itp. nie mają znaczenia dla inwestora, pod warunkiem, że nie następuje interwencja państwa poprzez regulacje prawne lub finansowe, które w rzeczywistości zmieniają relacje kosztowe pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu.

Z kolei H. Godlewska uważa, iż czynniki lokalizacji można podzielić ogólnie na trzy grupy, tj. na [2]:

- czynniki natury przyrodniczej (surowce, działka ziemi, bariery ekologiczne),
- czynniki ekonomiczno-techniczne (rynek zbytu, siła robocza, korzyści aglomeracji),
- czynniki społeczno-polityczne (społeczne, polityczne, strategiczno-wojskowe).

Teoria odbiega od praktyki i w rzeczywistości to tylko przesłanki ekonomiczne i klienci generują rynek a co za tym idzie ilość terminali i ich usytuowanie. W Polsce największym i najnowocześniejszym terminal jest terminal w Kutnie i Gądkach. Terminale, które powstały w latach 2011/2012 są w ciągłej budowie. Terminale w wielu krajach Europejskich mają te

same funkcje logistyczne jak w Polsce ale ich operatywność jest wyższa. Ilość ładunków z portów będzie wzrastał z roku na rok i Polska na terminalach lądowych musi być gotowa na ich przyjęcie. Nowoczesność urządzeń, wielkość płyty i jej długość wraz z nowoczesnymi technologiami IT to podstawa w dzisiejszych czasach. Dla dużej efektywności naszych terminali należy przygotować odpowiednią infrastrukturę linową by pociągi mogły wozić optymalne ładunki na wagonach, stosując kalkulatory ładunkowe nie przekraczające nacisku osi na wagon w danym wózku (rys własny).

Z punktu widzenia operacyjnego najbardziej efektywne są terminale w Słowacji gdzie terminal Dunajska Streda ma 5 torów o długości mogących przyjmować przesyłki pociągowe dwie suwnice i 8 urządzeń reachstacker. Drugi terminal na Słowacji w Dobrej znajduje się aż 8 torów o długości ponad 600m oraz Rola ramp. Tak przygotowanych terminali pod względem operacyjnym nie będzie w Polsce nawet po zakończeniu prac modernizacyjnych. W Europie wyznacza się nie ilość ale wielość terminala i czas obsługi przewoźnika na terminalu ma znaczenie. W naszym kraju rośnie ilość terminali a nie ich efektywność. W 2005 roku było w Polsce 20 terminali a w 2007 roku terminal wzrosła do 23. W 2010 roku liczba ta wzrosła do 30 i stale rośnie. Plan na rok 2016 to ponad 37 terminali.

2.2. Terminale morskie

Pierwszy terminal kontenerowy w Polsce powstał od 29 października 1979 roku a pierwszy statek wpłynął dnia 10 maja 1980 roku na BCT w Gdyni. Terminal kontenerowy BCT ma 800m nabrzeża, 6 suwnic statkowych i 18 placowych. Posiada on 750tys. TEU zdolności przeładunkowej a plac składowy 20.000 TEU. Ponadto terminal ma rampę kolejową o długości 3x300m. Obecnie trwają prace inwestycyjne by od 2014 były tory o długości 3x650m. W roku 2007-2013 terminal BCT [4] dostał dofinansowanie na modernizację w wysokości 30% w kwocie 53 878 523,50 zł a koszt całkowity to 188 636 091,35zł. Terminal posiada wzrost z roku na rok wolumen 7-10% . Wzrost ten przekłada się również do przewagi przeładunków towarów z samochodu na kolej gdzie obecnie 52% ładunków jest transportowana koleją a 48% ciężarówkami. Wraz z rozwojem terminala powstał magazyn drobnicowy o powierzchni 21.000 m² , rampa ro-ro i place składowe samochodowe oraz żuraw drobnicowy 100 ton. Dla zmniejszenia kongestii 8 bram wjazdowo-wyjazdowych. Drugim terminalem a zarazem mającym najwięcej przeładunków w Polsce jest DCT Gdańsk. Jest to port przyjmujący największe statki transoceaniczne o długości ponad 400m. DCT obsługuje największego armatora na świecie Maersk. Jest to z jednej strony wada gdyż pozostali armatorzy wybrali Gdynie a zaleta to największy wolumen ładunków. [4] DCT dostał dofinansowanie w kwocie 50180121,47 zł na modernizację płyty i jej powiększenie 1km długości i szerokości. Dużą część tych pieniędzy poszło na infrastrukturę kolejową najdłuższą na terminalach polskich o długości każdego toru 1000m. Terminale morskie mają potęgę dla transportu intermodalnego. Analizując porty morskie wszystkie z Adriatyku i Morza Czarnego przeładowują wszystkie łącznie tyle kontenerów co porty polskie. Jednakże, porty polskie wraz z portami południowej Europy mają dziesięciokrotnie mniejsze ilości przeładunkowe. Ma tu wpływ pogłębienie i długość nabrzeży wraz powierzchnią płyty. Armator, spedytor może zmienić destynacje portów aby Polska miała wielką ilość kontenerów a gospodarka lepiej funkcjonowała ale w portach polskich występuje jeszcze zbyt wiele wąskich gardeł. Kolejnym ważnym czynnikiem jest czas transportu , który ma wpływ dla klienta oraz cena. Destynacja kontenerów z Odessy do Polski czy Koper jako alternatywą formą transportu towaru do Hamburga , Rotterdamu zamiast Gdyni , Gdańska. Analiza wskazuje jasno, że ilość ładunków w polskich portach stale rośnie ale jest to i tak mały udział przy potencjale portów zachodnich. Zagrożeniem dla portów polskich na Bałtyku jest północna Europa, gdzie Szwecja ze statkiem G6 i najbardziej rozwinięty Sant Petersburg zwiększają wolumen każdego dnia.

PODSUMOWANIE

Przewóz intermodalny odgrywa główną rolę w łańcuchu logistycznym tworząc ogniwo dla rozwoju kolejną w kontenerach produktów spożywczych. Do tej pory artykuły spożywcze były transportowane głównie transportem drogowym. W obecnej chwili transport kolejowy zaprzestał niemal transportować tego typu ładunki. Dobra te na kolej wracają tylko dzięki specyficznym kontenerom typu J z możliwościami regulacji temperatury i wysokiej jakości przechowywania żywności. Z racji specyfiki jaką jest transport intermodalny uważamy, iż należ go wspierać dla dobra globalizacji i ekonomiki nie negując żadnej z form transportu. Perspektywa rozwoju korytarzy transportowych na 2015 roku spowodują rozwój naszej gospodarki i zwiększą rotację dóbr w Polsce. Dla naszych terminali modernizacje będą ciągle wykonywane, gdyż konteneryzacja będzie wzrastała z roku na rok. W pierwszej kolejności należy poprawić stan infrastruktury linowej a następnie punktowej. W kolejnych etapach należy pogłębiać i wydłużyć nabrzeża dla transoceanicznych statków, które z roku na rok są coraz potężniejsze i dłuższe. Podsumowując koszty jakie zostały przez nas przedstawione to kropla w morzu potrzeb dla tej działalności przedsiębiorstw. Koszt na infrastrukturę liniową powinny być w dużej ilości zagospodarowane dla terenu południa Śląska, gdyż od stacji Łazy do Gdyni możemy transportować składy po 750m ale na południe od stacji Łazy tylko 600m. Polska logistyka znalazła się w punkcie zwrotnym i stoi przed ogromną szansą przyczynienia się do bardziej dynamicznego rozwoju gospodarki. Przeprowadzone analizy odnoszące się do kierunków i natężeń przepływu ładunków wskazują na to, że w Polsce należy zwiększać liczbę centrów logistycznych udoskonalaając sieć korytarzy transportowych.

BIBLIOGRAFIA

1. Fechner I.: Centra logistyczne. Cel - Realizacja - Przyszłość, Poznań, Biblioteka Logistyka2004.
2. Godlewska H.: Lokalizacja działalności gospodarczej. Wybrane zagadnienia, Warszawa, Dom Wydawniczy ELIPSA 2001.
3. Mindur L.: Perspektywy rozwoju międzynarodowych centrów logistycznych w Polsce, Materiały z konferencji „Transport a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej”, Poznań, 14 czerwca 2007.
4. Visegrad 4 Intergration & Cohesion 2013 ; Ministerstwo Transportu Polska, Katarzyna Dargiel.
5. Seminar on Intermodal transport in Visegrad Group Countries 2013 Gergely GECSE,Ministry for National Development, Hungary

ANALYSIS OF INTERMODAL TERMINALS EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS

Abstract

Development of intermodal transport enforces the construction of new and upgrading terminals already in operation, both in Poland and in Europe. In that paper will be presented the analysis of the terminal together with the location of the transport corridors which run through Poland. Will be compared marine and land terminals which taking into account the point of infrastructure for the use of each mode of transport. They will be analyzed private and public terminals that are hoping for the development of our economy. A linear infrastructure that occur between the terminals and journey times and we can transport the load. Trend shall be appointed effective transport process. Our analysis will present infrastructure capabilities at the same time shows that there are bottlenecks in

the logistics system. We will present the pros and cons at the same time the differences that divide marine from land-based terminals.

Autorzy:

Prof. dr hab. Krystyna Kowalska – Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, katedra logistyki

Mgr Tomasz Krawczyk - Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, katedra logistyki