

dr Adam Salomon

FUNKCJONOWANIE PRZYPORTOWYCH CENTRÓW LOGISTYCZNYCH W POLSCE

Streszczenie

W artykule zanalizowano funkcje spełniane przez centra logistyczne i dokonano charakterystyki centrów logistycznych w Polsce. W dalszej części artykułu omówiono funkcjonowanie i plany budowy przyportowych centrów logistycznych: Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Szczecinie, Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku, przyportowego centrum logistycznego w Zajączkowie Tczewskim i przyportowego centrum logistycznego – Port Gliwice.

Wstęp

Centrum logistyczne to obiekt przestrzenny z właściwą mu organizacją i infrastrukturą umożliwiającą różnym niezależnym przedsiębiorstwom wykonywanie czynności manipulacyjnych na towarach w związku z ich magazynowaniem i przemieszczaniem pomiędzy nadawcą i odbiorcą, w tym obsługę przewozów intermodalnych oraz wykonywanie czynności na używanych do tego celu zasobach.¹

W odróżnieniu od centrum logistycznego zespół obiektów magazynowych, który nie spełnia wymogów tej definicji, nazywany jest centrum magazynowym: „Centrum magazynowe to obiekt przestrzenny z właściwą mu organizacją i infrastrukturą umożliwiającą różnym niezależnym przedsiębiorstwom wykonywanie operacji na towarach w związku z ich magazynowaniem i przemieszczaniem pomiędzy nadawcą i odbiorcą”.²

¹ D. Kisperska-Moroń, S. Krzyżaniak, *Logistyka*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2009, s. 287.

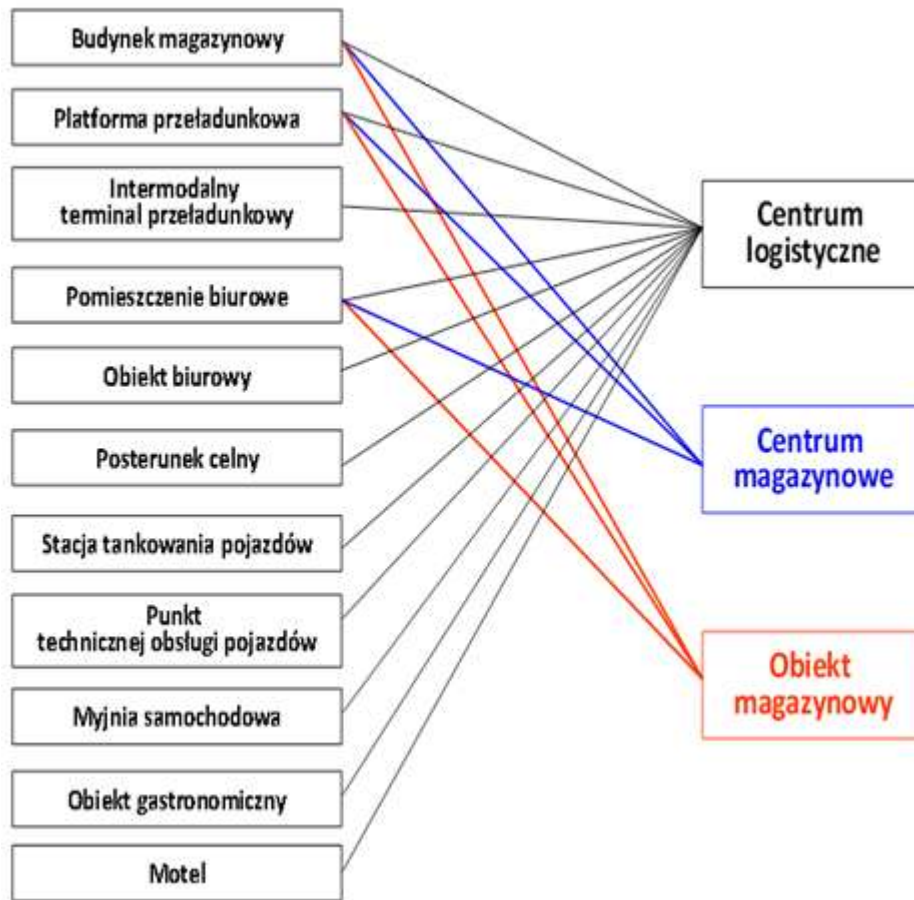
² I. Fechner, *Miejsce centrum logistycznego w warstwie pojęciowej infrastruktury logistycznej*, „Logistyka” 2008/3.

Tabela 1. Przegląd definicji centrum logistycznego

Autor	Centrum logistyczne to...
D. Kisperska-Moroń, S. Krzyżaniak	...obiekt przestrzenny z właściwą mu organizacją i infrastrukturą umożliwiającą różnym niezależnym przedsiębiorstwom wykonywanie czynności na towarach w związku z ich magazynowaniem i przemieszczaniem pomiędzy nadawcą i odbiorcą, w tym obsługę przewozów intermodalnych oraz wykonywanie czynności na używanych do tego celu zasobach.
I. Fechner	...obiekt przestrzenny z właściwą mu organizacją i infrastrukturą umożliwiającą różnym niezależnym przedsiębiorstwom wykonywanie operacji na towarach w związku z ich magazynowaniem i przemieszczaniem między nadawcą i odbiorcą, w tym obsługę przewozów intermodalnych oraz udostępniający użytkownikom różne usługi dodatkowe.
J. Miklińska	...wyodrębniony pod względem formalnoprawnym, organizacyjnym i technicznym, obszar o skoncentrowanej lokalizacji obiektów infra- i suprastrukturalnych przedsiębiorstw branży TSLi innych specjalności, stanowi ono obiekt logistyczny o charakterze kompleksu, posiadający także ogólnie dostępne infra- i suprastrukturę wewnętrzną i zewnętrzną.
J. Konings	...jest powiązane ze strukturą intermodalnego łańcucha transportu, a w szczególności z różnymi typami rynków które obsługuje.
K.H. Bretzmann, Ch. Wenske	...miejsce obsługi różnych rodzajów transportu i magazynowania.
E. Gołębska	...międzyregionalna jednostka gospodarcza, w której koordynuje się usługi magazynowania na małej i wielkiej odległości, wraz z przepływem informacji i systemem kontroli tej działalności.
L. Mindur	...samodzielny podmiot gospodarczy dysponujący wydzielonym terenem, powiązany z otoczeniem komunikacyjnym (głównie poprzez sieć dróg lub bocznicę kolejową), infrastrukturą (drogi, place manewrowe, parkingi, budynki), wyposażeniem, personelem i organizacją, świadczący usługi logistyczne (np. przewóz, czynności ładunkowe, magazynowanie, rozdział i kompletacja, zaopatrzenie i dystrybucja) w ramach doraźnych zleceń lub ciągłych umów z firmami zewnętrznymi.

Źródło: Opracowanie na podstawie: *Logistyka*, red. D. Kisperska-Moroń, S. Krzyżaniak, wyd. ILiM, Poznań 2009, s. 287, J. Miklińska., *Efekty funkcjonowania centrów logistycznych w kontekście strategii zrównoważonego rodzaju transportu*, [w]; *Zarządzanie projektami logistycznymi*, Prace Naukowe UE Wrocław, red. J. Witkowski, A. Skowrońska, nr 11, Wrocław 2008, s. 157., B. Skowron-Grabowska., *Centra logistyczne w łańcuchu dostaw*, Wyd. PWE Warszawa 2010, s. 30-33, E. Gołębska, *Kompendium wiedzy o logistyce*, Warszawa 1999, L. Mindur, *Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce*, Warszawa 2000.

Funkcjonalność centrum magazynowego jest ograniczona do wykonywania usług logistycznych, z wyłączeniem przeładunków intermodalnych jednostek ładunkowych. Współzależności pomiędzy poszczególnymi obiektami infrastrukturalnymi przy centrum logistycznym, centrum magazynowym i obiekcie magazynowym przedstawiono na Rysunku 1.



Rysunek 1. Współzależności pomiędzy poszczególnymi obiektami infrastrukturalnymi przy centrum logistycznym, centrum magazynowym i obiekcie magazynowym

Źródło: I. Fechner, *Centra logistyczne. Cel, realizacja, przyszłość*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2004, s.20.

Należy zauważyć, że w swojej najbardziej rozwiniętej formie centra logistyczne przyjmują postać bardzo rozbudowanych obiektów, a co najważniejsze wymagają znacznych nakładów oraz skoordynowania prac nad ich budową.

Na przestrzeni lat ich rola uległa transformacji od podstawowych funkcji magazynowych aż do nowoczesnych rozwiązań magazynowych wspartych różnego rodzaju systemami informatycznymi i usługami dodatkowymi dla klientów. Istota centrów logistycznych jest o tyle istotna a często nawet strategiczna ponieważ jest łącznikiem pomiędzy różnymi podmiotami w łańcuchu dostaw, jak dostawcy, odbiorcy czy finalni konsumenci. Stanowią zatem istotną funkcję integracyjną w łańcuchu dostaw.

W centrach logistycznych i centrach magazynowych ma miejsce składowanie towarów i realizowane są głównie funkcje logistyczne związane z zaopatrzeniem, produkcją i dystrybucją. Dlatego przedsiębiorstwa korzystające z usług centrum logistycznego lub centrum magazynowego mogą mieć w nich swoje centra zaopatrzenia, montażu lub dystrybucji.

Centrum logistyczne jako samodzielny podmiot gospodarczy jest powiązane z otoczeniem transportowym różnych gałęzi transportu. Rozwój centrów logistycznych jest silnie związany z rozwojem nowych technologii multimodalnych, wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę telematyczną przystosowaną do obsługi kilku gałęzi transportu. Za tworzeniem nowoczesnych centrów logistycznych przemawia cały szereg argumentów:

- szybka zmiana przewoźnika przez przeniesienie ruchu kolejowego na drogowy, morski, wodny śródlądowy czy lotniczy;
- powiązanie ruchu lokalnego z dalekobieżnym przez działalność wspomaganą systemem informatycznym;
- wydajniejsze wykorzystanie środków transportu, większa przepustowość magazynów i placów składowych;
- odciążenie miast od ruchu tranzytowego;
- zwiększenie atrakcyjności gospodarczej danego regionu przy istnieniu możliwości stworzenia nowych miejsc pracy.³

Centra logistyczne powstają tam, gdzie występują znaczne strumienie ładunkowe zaspokajające potrzeby dużych uprzemysłowionych aglomeracji i w rozwijającym się handlu w zakresie importu i eksportu towarów.⁴

Tendencje lokalizacji centrów logistycznych, jak również większych magazynów centralnych w Polsce, opierają się na trzech głównych koncepcjach:

- w pobliżu Transeuropejskich Korytarzy Transportowych przebiegających przez Polskę;
- w pobliżu obszarów miejskich;
- w portach morskich.

³ M. Krzyżanowski, *Centrum logistyczne jako szansa dla polskich przewoźników przy wykorzystaniu tranzytowego położenia Polski*, Instytut Morski, Gdańsk 2004, s. 2, <http://www.logistyka.net.pl/images/articles/1364/MKrzyzanowski.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).

⁴ M. Krzyżanowski, *Centrum logistyczne jako szansa dla polskich przewoźników przy wykorzystaniu tranzytowego położenia Polski*, Instytut Morski, Gdańsk 2004, s. 2 <http://www.logistyka.net.pl/images/articles/1364/MKrzyzanowski.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).

W każdej z tych koncepcji występuje szereg parametrów decydujących lub mających wpływ na podjęcie ostatecznej decyzji odnośnie usytuowania obiektu magazynowego lub całego centrum logistycznego.

1. Funkcje spełniane przez centra logistyczne

Do głównych funkcji spełnianych przez centra logistyczne można zaliczyć: magazynowanie, transport, przeładunki na terminalu kontenerowym, pakowanie, komplementacje, konfekcjonowanie, zarządzanie zapasami i zarządzanie zamówieniami. Dodatkowe funkcje to m.in.: spedycja, obsługa celna, ubezpieczenia, usługi informacyjne i informatyczne, obrót zbiorczymi opakowaniami transportowymi wielokrotnego użytku, wynajem kontenerów, palet i innych opakowań transportowych, promocja i marketing,⁵ ale także - techniczna obsługa pojazdówsprzedaż paliw, olejów i akcesoriów, naprawa kontenerów i innych opakowań transportowych, usługi hotelarskie, gastronomiczne, bankowe, księgowo-rachunkowe, telekomunikacyjne i parkingowe.⁶

Porty morskie i centra logistyczne są węzłami sieci logistycznych o najwyższym stopniu złożoności, największej różnorodności infrastruktury oraz funkcjonalności. Przypada im decydująca rola w funkcjonowaniu krajowego systemu logistycznego i powinny być postrzegane jako węzły, z wykorzystaniem których następuje jego tworzenie i rozwój. Centra logistyczne i porty morskie (centra logistyczne o rozszerzonej funkcjonalności) pełnią w Krajowym Systemie Logistycznym następujące role:

1. wejścia/wyjścia systemu;⁷
2. wspieranie wzrostu intermodalności transportu towarowego;⁸
3. integrowanie regionów gospodarczych;⁹

⁵ I. Fechner, *Centra logistyczne*, [w:] W. Rydzkowski (red.), *Usługi logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2011, s.171-214.

⁶ W. Piekarski, S. Juściński, *Centra logistyczne w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej*, Polskie Naukowo-Techniczne Towarzystwo Eksploatacyjne, „Eksploatacja i Niezawodność”, 2005/04, <http://www.ein.org.pl/sites/default/files/2005-04.pdf> (dostęp: 29.02.2016 roku).

⁷ Rola wejścia/wyjścia systemu mówi o tym, że centra logistyczne dysponujące infrastrukturą do obsługi przewozów intermodalnych są punktami łączenia systemów logistycznych państw przy pomocy rozwiązań transportowych umożliwiających efektywne czasowo i kosztowo przewozy dużych partii ładunków na dalekie odległości.

⁸ Wspieranie wzrostu intermodalności transportu towarowego określa wywieranie korzystnego wpływu na wzrost przewozów wodnych ładunków zjednostkowanych (w kontenerach, nadwoziach wymiennych i naczepach), co zmniejsza uciążliwości wywoływane przez nadmierną liczbę przewozów wykonywanych przez towarowy transport drogowy.

⁹ Integrowanie regionów gospodarczych to tworzenie miejsc koncentracji dla różnorodnych usług logistycznych i dostosowane do nich rozwiązania transportowe, następuje tworzenie więzi kooperacyjnych i wzmocnienie potencjału gospodarczego. Cecha ta jest szczególnie widoczna w przypadku ustanowienia regularnych przewozów kontenerowych (transport kombinowany) w

4. konsolidacja przepływu towarów w duże strumienie ładunków;¹⁰
5. tworzenie warunków do wzrostu komodalności transportu;¹¹
6. kształtowanie jakości i parametrów systemu logistycznego.¹²

Efektywność procesów logistycznych i produktywność zasobów wykorzystywanych do ich realizacji uwarunkowana jest także rodzajem własności centrum logistycznego. Najwyższe efekty z punktu widzenia całości krajowego systemu logistycznego można osiągnąć w przypadku publicznego charakteru centrum logistycznego, tj. w przypadku, gdy zapewnia się wszystkim użytkownikom dostęp do jego zasobów tj. nieruchomości na cele inwestycyjne, infrastruktury przeładunkowej (terminal kontenerowy), telekomunikacyjnej, lokalnej infrastruktury transportu (tzw. infrastruktura dojazdowa) łączącej centrum logistyczne z krajowym systemem dróg, linii kolejowych, śródlądowych dróg wodnych i morskich szlaków żeglugowych.¹³

Bliskie położenie portów i miast nie jest przypadkowe. Wynika to z wspólnego, symbiotycznego rozwoju i jednoczesnego rozrostu. Zarówno porty jak i miasta portowe należą do wspólnej przestrzeni ekonomicznej regionów nadmorskich i wzajemne ich oddziaływanie na proces rozwoju jest nieuniknione.

U podstaw budowy centrów logistycznych w portach leżała logistyczna zasada dążenia do:

- oferowania klientom produktu dokładnie takiego samego jakiego sobie życzy, w dogodnej dla niego formie, ilości i terminach dostaw;
- minimalizacji zapasów we wszystkich sferach działalności gospodarczej;

postaci pociągów blokowych jeżdżących według stałego rozkładu jazdy pomiędzy współpracującymi centrami logistycznymi.

¹⁰ Konsolidacja przepływu towarów w duże strumienie ładunków – oznacza, że centra logistyczne są miejscami ciężenia produktów przedsiębiorstw wymagających obsługi logistycznej i transportowo-spedycyjnej, co umożliwia ich konsolidację i tworzenie dużych strumieni ładunków kierowanych do podobnych węzłów sieci.

¹¹ Tworzenie warunków do wzrostu komodalności transportu to skupianie dużych partii towarów wymagających transportu oraz dysponowanie przez centra logistyczne różnorodną infrastrukturą transportu i infrastrukturą do jego obsługi umożliwia dobór środków transportu, ich dostosowanie do natury produktu, rodzaju i jakości infrastruktury transportu na trasie przewozu, optymalizacji wykorzystania środków transportu, stosowania odpowiednich w danych warunkach technologii transportowych itp. Centra logistyczne zwiększają także możliwości pozyskiwania ładunków powrotnych dla środków transportu. A. Salomon, *Spedycja a komodalność transportu*, [w:] Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Transport, z. 80, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2013, s. 118-120.

¹² W tej funkcji centra logistyczne określają zdolność systemu logistycznego do przemieszczania towarów, wpływają na efektywność rozwiązań transportowych, zdolność do przenoszenia obciążeń w warunkach zmienności popytu, możliwość integracji z innymi systemami logistycznymi oraz wpływają pozytywnie na koszty logistyki i produktywność zasobów wykorzystywanych do realizacji procesów logistycznych.

¹³ I. Fechner, *Centra logistyczne i ich rola w procesach przepływu ładunków w systemie logistycznym Polski*, grudzień 2010, <http://www.wt.pw.edu.pl/content/download/540/2848/file/fechner.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).

- optymalizacji kosztów transportu;
- wykorzystywania nowoczesnych technologii informatycznych w zarządzaniu procesami występującymi w łańcuchach logistycznych;
- unowocześniania systemów zaopatrzenia i dystrybucji, dostosowywanie ich do zwiększającej się specjalizacji wytwarzania i kooperacji wykorzystujących globalne strategie konkurencyjne.

2. Charakterystyka centrów logistycznych w Polsce

Pierwsze krajowe nowoczesne centra logistyczne zaczęły powstawać w połowie lat 90-tych ubiegłego wieku w Warszawie i na terenie województwa mazowieckiego. Były one budowane przede wszystkim na zamówienie operatorów logistycznych oraz dużych sieci handlowych, które wykorzystują je przy zaopatrywaniu swoich hipermarketów.

Nowoczesna powierzchnia magazynowa skupiona jest w Polsce w obrębie dziewięciu głównych rynków. Największymi z nich pod względem podaży są Warszawa (podzielona na trzy strefy), Górny Śląsk oraz Polska Centralna. Pozostałe rynki to Poznań, Wrocław, Gdańsk, Kraków, Toruń/Bydgoszcz oraz Szczecin. Pomimo widocznego w ostatnich latach spowolnienia gospodarczego sytuacja na rynku magazynowym wydaje się być stabilna.¹⁴ W ciągu 2013 roku deweloperzy dostarczyli blisko 397 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej, a całkowita podaż wyniosła 7,76 miliona m². Na koniec roku 2013 w budowie znajdowało się 707,1 tys. m². W 2013 roku na polskim rynku magazynowym wynajętych zostało ok. 2,24 miliona m², z czego 66% przypadło na nowe umowy, a 34% na renegecje. Aż 30% wszystkich umów stanowiły transakcje typu BTS.¹⁵ Najbardziej aktywni byli najemcy z branż 3PL (tzw. logistyka firm trzecich), którzy reprezentowali 21% całkowitego popytu.¹⁶

Centra logistyczne standardowo wyposażane są w powierzchnie magazynowe klasy „A”¹⁷. Zabudowa parków logistycznych to nowoczesne hale,

¹⁴ Podaż i popyt powierzchni magazynowej w wybranych regionach/miastach w Polsce w roku 2012 przedstawiono w artykule: A. Salomon, *Stan obecny i perspektywy rozwoju centrów logistycznych w Polsce*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*. InfoGlobMar 2013, Pod red. Janusza Dąbrowskiego i Tomasza Nowosielskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 289-290.

¹⁵ Magazyn typu BTS (build to suit - szyty na miarę), jest to magazyn zbudowany na indywidualne potrzeby klienta. Zaletą takiego magazynu jest dowolna lokalizacja, powierzchnia dostosowana do potrzeb klienta i przyznanie precyzyjnie dopasowane do rodzaju działalności klienta.

¹⁶ Colliers International, *Rynek magazynowy okiem najemcy. Identyfikacja potrzeb i trendów*, Warszawa, luty 2014, s. 2, <http://www.colliers.com/-/media/4DE620035033417BA34990D688394EB6.ashx> (dostęp 08.03.2016 roku).

¹⁷ Z posadzkami o wytrzymałości 5–6 ton/m², dopuszczalną wysokością składowania 8–12 m, infrastrukturą przeładunkową, nowoczesnymi rozwiązaniami przeciwpożarowymi, ogrzewania i telekomunikacji.

które pozwalają wykonywać całą gamę różnorodnych działań, od przechowywania towarów poprzez chłodnictwo oraz magazynowanie artykułów niebezpiecznych i chemicznych, leków, szybko psującej się żywności, urządzeń precyzyjnych, części zamiennych dla przemysłu oraz towarów masowych.

Specyficznym dla infrastruktury centrum logistycznego obiektem jest intermodalny terminal przeładunkowy, zwany również terminalem kontenerowym. Istotą przeładunku towarów i ich czasowego składowania na terminalu zgodnie z zasadą intermodalności transportu jest niezmiennosc opakowania jednostki ładunkowej w całym procesie transportu. Potrzeba budowy intermodalnych terminali przeładunkowych, które umożliwiłyby wykonywanie przewozów transportem kombinowanym, a tym samym zwiększyłyby udział przewozów towarów w intermodalnych jednostkach ładunkowych transportem kolejowym i wodnym śródlądowym w ogólnym wolumenie przewozów towarowych, stała się główną przesłanką budowy centrów logistycznych w Europie.¹⁸

Poza centrami logistycznymi intermodalne terminale kontenerowe występują w portach morskich i śródlądowych jako obiekty samodzielne.

3. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie

Port w Szczecinie jest portem uniwersalnym. Dzieli się na dwa obszary: rejon przeładunków drobnicowych oraz rejon przeładunków masowych. W zakresie drobnicy w porcie przeładowywane są różnego rodzaju ładunki drobnicowe, kontenery, ładunki roll-on roll-off, a także ładunki ponadgabarytowe, np. elementy wież wiatrowych przeznaczone na farmy wiatrowe. W zakresie suchych ładunków masowych dominuje węgiel, koks, rudy, nawozy oraz zboże.

Port w Świnoujściu to największy w Polsce terminal dedykowany do ładunków suchych masowych, a także największy w Polsce i jeden z najnowocześniejszych na Morzu Bałtyckim Terminal Promowy. Zaletą Terminalu jest fakt, że może on obsługiwać całe składy kolejowe w trybie roll on - roll off.¹⁹

Zarówno centrum logistyczne jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy mają dogodne położenie od strony lądu – połączenie z ulicą Gdańską poprzez most przez Parnicę z ciągiem komunikacyjnym w kierunku na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Odległość do prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 to tylko 8 km.

¹⁸ J. Burnewicz, *Centra logistyczne jako brakujące ogniwo polskiego systemu transportowego* <http://www.eksportuj.pl/arttykul/pokaz/id/22476/strona/2/Zarz%C4%85dzanie%20magazynem/centra-logistyczne-i-ich-rola-w-sieciach-logistycznych> (dostęp 29.02.2016 roku).

¹⁹ <http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/us%C5%82ugi-portowe/> (dostęp 29.02.2016 roku).

Inwestycja została sfinansowana ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 i została ukończona w 2007 roku. Stworzony został w ten sposób w porcie szczecińskim nowoczesny kompleks oferujący obsługę ładunków w nowoczesnych technologiach.²⁰

Do czynników rozwoju centrów logistycznych leżących w obrębie portu należy zaliczyć następujące czynniki:

- dobre położenie portów w korytarzu transportowym północ-południe;
- odpowiednie położenie portów pod względem zaplecza transportowego, tzn. Węgier, Czech czy wschodnich landów Niemiec;
- wzajemnie uzupełniające się położenie obu części zespołów portów Szczecin-Świnoujście;
- położenie obu części portu w granicach silnie rosnącej aglomeracji szczecińskiej o dużej ekspansji przestrzennej;
- morsko-rzeczny charakter portu w Szczecinie oraz morski charakter portu w Świnoujściu;
- możliwości komunikacyjne portów;
- regularne połączenia kolejowe i morskie łączące port z całym zapleczem transportowym kraju oraz Europy;
- wzrost przewozów promowych przez Morze Bałtyckie;
- bliskie położenie Akademii Morskiej w Szczecinie jako ośrodka kształcącego przyszłe kadry pracowników;
- istnienie Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- likwidacja granicy celnej.²¹

Nabrzeża Katowickie, Chorzowskie i Bytomskie są najbardziej eksploatowanym terenem w rejonie Basenu Kaszubskiego. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście chce, aby ich infrastruktura nabrzeżna została przebudowana, a sam basen osiągnął głębokość techniczną 12,5 m. Zwiększy to możliwości dostępu do portu od strony morza, pozwoli na przyjmowanie do portu statków o większym zanurzeniu²² oraz umożliwi powstanie składu celnego, strefy wolnocłowej, obsługi logistycznej firm oraz tzw. produkcję lekką.²³

²⁰ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/rozw%C3%B3j/inwestycje-uko%C5%84czone/zachodniopomorskie-centrum-logistyczne/#> (dostęp 29.02.2016 roku).

²¹ Cz. Christowa, *Podstawy budowy i funkcjonowania portowych centrów logistycznych. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin*, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2005, s. 13-14.

²² W 2015 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście ogłosił przetarg na wykonanie koncepcji lokalizacyjno-programowej dotyczącej poprawy dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego wraz z załadowaniem Basenu Noteckiego. Planowana modernizacja nabrzeża ma zwiększyć potencjał do przeładunków masowych.

²³ W dniu 08.10.2015 roku podpisano umowę przedwstępną, którą zgodnie z procedurą przetargową przesłano do Ministerstwa Skarbu Państwa celem akceptacji. Finałem tego będzie podpisanie umowy dzierżawy na okres 30 lat i wystąpienie przez inwestora o pozwolenie na budowę oraz rozpoczęcie inwestycji. Według założeń przetargu, na terenie ZCL powstaną nowoczesne

4. Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku

Trójmiasto ma wieloletnie tradycje przemysłu stoczniowego i petrochemicznego. Rozwój portów morskich w Gdańsku i Gdyni jest ważnym czynnikiem wpływającym na rozwój rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych i logistycznych w Polsce Północnej. Funkcjonująca od wielu lat Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, inkubatory biznesu i parki technologiczne również wspomagają rozwój gospodarczy regionu. Zakończenie budowy autostrady A1, łączącej północ Polski z południem, w dużej mierze przyczyni się do dalszego wzrostu znaczenia całej aglomeracji trójmiejskiej i województwa pomorskiego. Dominujące gałęzie gospodarki to przemysł stoczniowy, rafineryjny, papierniczy a także transport i usługi. Do największych inwestorów w regionie można zaliczyć: International Paper Kwidzyn, DCT Gdańsk, Suruga Seiki, Lotos.²⁴

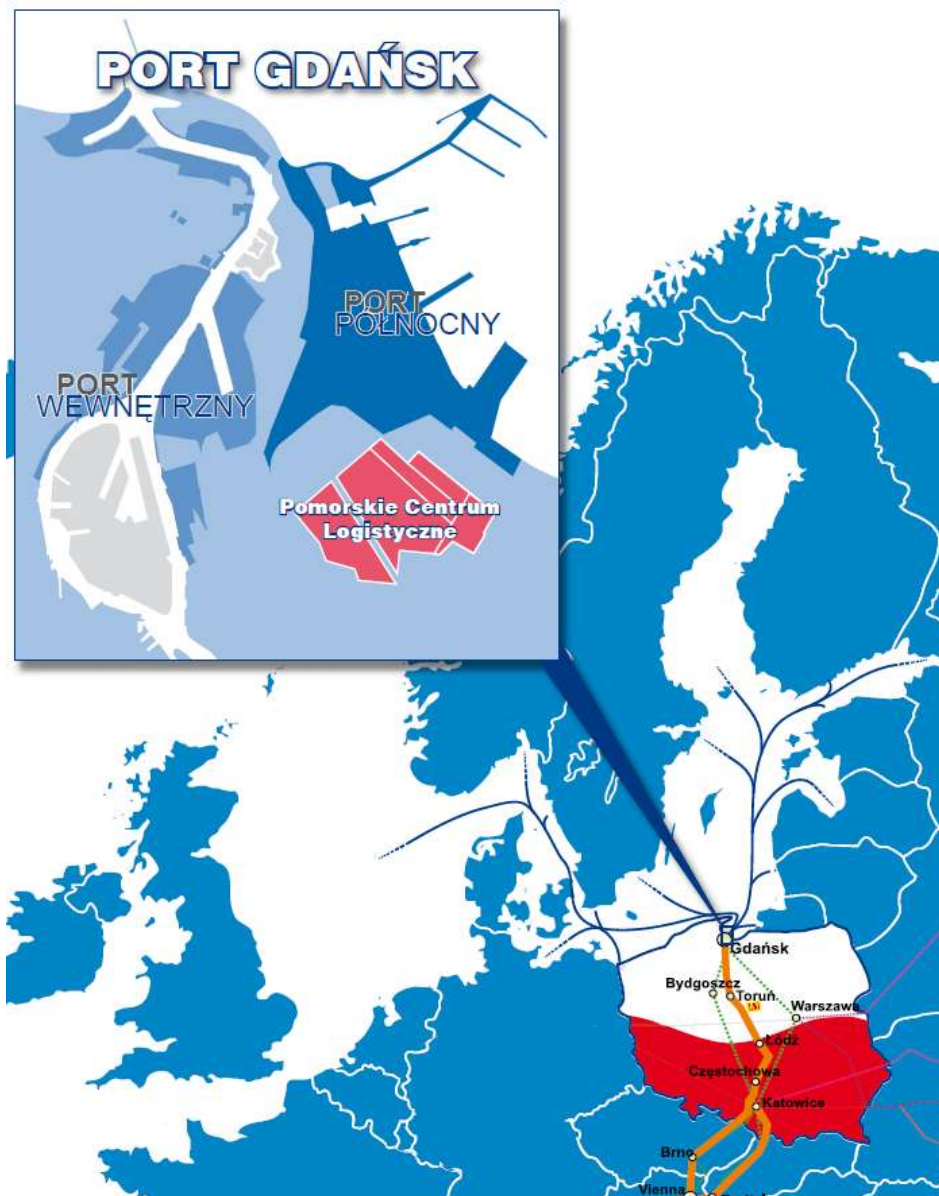
Na nieruchomości o powierzchni 1,86 mln m² powstało Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL), doskonale skomunikowane z portami morskim i lotniczym w Gdańsku, a także z siecią dróg krajowych, samochodowych i kolejowych. Park logistyczny połączony jest autostradą A1 poprzez Łódź ze Śląskiem i dalej z Czechami. Jednocześnie droga ekspresowa S6 łączy Gdańsk ze Szczecinem oraz dalej z Niemcami. Dobra komunikacja, bliskie sąsiedztwo Portu Gdańskiego oraz terminala kontenerowego DCT są niewątpliwie największym atutem PCL.

PCL w Gdańsku oddalone jest od:

- drogi krajowej (Trasa Sucharskiego, będącej fragmentem tras europejskich E75 i E77 w Polsce - przy drodze;
- najbliższego węzła autostrady A1 o 3km;
- portu morskiego: teren położony tuż przy granicy portu;
- portu lotniczego: 10km;
- boczniczy kolejowej: 0,2km (w sąsiedztwie Portu i DCT);
- najbliższego przystanku autobusowego: 0,5km;

magazyny o łącznej powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 40000 m².
<http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/porty-terminale-polskie/41843-juz-wkrotce-w-szczecinskim-porcie-nowoczesne-centrum-logistyczne> (dostęp 24.10.2015 roku)

²⁴ CBRE Research Poland, *Rynek magazynowo-przemysłowy w Polsce 2014*, Warszawa 2014, s. 18, <http://www.qbusiness.pl/uploads/Raporty/cbremagazyny12014.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).



Rysunek 2. Lokalizacja Pomorskiego Centrum Logistycznego w porcie Gdańsk

Źródło: <http://www.portgdansk.pl/download.php?did=726&lg=en&oid=0&> (dostęp 08.03.2016 roku).

W obrębie PCL powstał parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz doprowadzone zostały drogi dojazdowe i tory kolejowe. Jest on bardziej dostępny dla przewoźników nie tylko pod względem lokalizacji, ale także dzięki takim czynnikom jak m.in. odpowiednio głęboki kanał podejściowy (o głębokości

16,5-17,0 m), braku złodzenia czy też nowoczesnie wyposażony i stale rozbudowywany terminal DCT. Należy pamiętać, że DCT był pierwszym terminalem, do którego zawijały statki z Azji na Morze Bałtyckie, a aktualnie jest to docelowe miejsce zawijania największych jednostek na świecie (Maersk McKinney) wyruszających z takich krajów azjatyckich jak Chiny czy Korea. Czyni go to jedynym głębokowodnym terminalem kontenerowym na Bałtyku. Terminal DCT przystosowany jest do obsługi polskiego importu, eksportu, tranzytu i tranzytu morskiego. Dzięki swojemu położeniu jest dobrze połączony z aglomeracjami miejskimi położonymi w głębi Polski i nie tylko.²⁵ Tuż obok terminala dynamicznie rozwija się Pomorskie Centrum Logistyczne, które ma świetny dostęp do szlaków drogowych, lotniczych i kolejowych o zasięgu zarówno ogólnopolskim jak i europejskim. Obecnie PCL dysponuje powierzchnią około 14 tys. m² do natychmiastowego wynajęcia – powierzchnia ta może zostać przeznaczona na magazyny, biura czy też produkcję. W planach PCL ma osiągnąć powierzchnię nawet 450 tys. m² co oznacza, że staje się bezkonkurencyjne dla innych przyportowych centrów logistycznych, np. dla Szczecina. Kolejnym atutem PCL niewątpliwie jest bliskość Trójmiasta – stale rosnącej bazy klientów. Istnieje także możliwość wprowadzenia Wolnego Obszaru Celnego.²⁶

W pierwszym kwartale 2015 roku zasoby powierzchni magazynowej w Trójmieście wyniosły blisko 258 tys. m², czyli o 52 tys. m² więcej niż przed rokiem. W analizowanym okresie do użytku zostały oddane cztery projekty: dwa etapy Panattoni Park Gdańsk, budynek Centrum Logistycznego Kowale III oraz magazyn Zarządu Morskiego Portu Gdynia. W budowie pozostaje wciąż 66,4 tys. m² (w 3 projektach). Na koniec grudnia 2014 r. wskaźnik pustostanów na trójmiejskim rynku wyniósł 4,8%. W 2014 roku podpisano 24 umowy, w ramach których wynajęte zostało około 89 tys. m².²⁷

W ciągu roku 2015 oddano blisko jeden milion mkw. nowych magazynów, w znacznym stopniu dzięki projektom zrealizowanym przez Panattoni (443000 m²), Goodman (222 tys. m²) i SEGRO (87 tys. m²). Najwięcej nowej powierzchni weszło na rynek poznański (278 tys. m²), górnośląski (140 tys. m²) oraz wrocławski (108,5 tys. m²). Bardzo dobre wyniki pod względem nowej podaży zanotowały niektóre mniejsze lokalizacje - Szczecin (70 tys. m²), Rzeszów (60,5 tys. m²) i Lublin (59 tys. m²).

Na koniec 2015 r., całkowita podaż powierzchni magazynowych w Polsce wyniosła 9,77 mln m². Największe rynki to: Warszawa (ok. 2,9 mln m² w ramach

²⁵ <http://dctgdansk.pl/pl/about-dct/> (dostęp 08.03.2016 roku).

²⁶ <https://pl.goodman.com/nieruchomosci/nieruchomosci/pomeranian-logistics-centre> (dostęp 08.03.2016 roku).

²⁷ <http://www.colliers.com/pl-pl/poland/about/press-releases/q1-2015/23-01-15-rynek-magazynowy-podsumowanie-2014> (dostęp 08.03.2016 roku).

Warszawy Miasta i Okolic Warszawy), Górny Śląsk (1,7 mln m²), Poznań (1,6 mln m²), Polska Centralna (1,3 mln m²) oraz Wrocław (1,3 mln m²).²⁸

Pod koniec 2015 r. w budowie były 33 projekty o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej 774 tys. m², z czego najwięcej – 219 tys. m² przypadało na Okolice Warszawy. Aż 35% powierzchni powstaje na zasadach spekulacyjnych, czyli bez wiążących umów najmu, co pokazuje, że deweloperzy darzą Polskę dużym zaufaniem i dostrzegają szerokie możliwości rozwoju rynku magazynowego. 73% powierzchni w budowie (567 tys. m²) realizowane jest przez firmę Panattoni.

Kolejne mocne strony PCL to:

- położenie w VI transportowym korytarzu transeuropejskim;
- wysokie kwalifikacje kadry pracującej na terenie PCL i DCT;
- spełnianie wymogów ochrony środowiska;
- wpasowanie się w międzynarodowe normy bezpieczeństwa;
- niski stopień utrudnień w ruchu drogowym przez centrum miast – obecność obwodnicy;
- rozwój połączeń intermodalnych z portami;
- bogata oferta terenów dla inwestorów związanych z realizacją funkcji transportowej, przemysłowej i logistyczno-dystrybucyjnej;
- możliwość obsługi praktycznie wszystkich ładunków występujących w obrocie portowym;
- aktywność podmiotów zarządzających nakierowana na pozyskiwanie inwestorów zainteresowanych lokowaniem inwestycji na terenach portowych oraz integrację portów w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych;
- realizacja różnych portowych funkcji gospodarczych (transportowa, handlowa, przemysłowa, dystrybucyjno-logistyczna).²⁹

Kolejnym ważnym elementem jest przedstawienie szans rozwoju Pomorskiego Centrum Logistycznego dzięki powiązaniu go z terminalem DCT, a są to między innymi:

- pozytywny wizerunek portu i terminala wśród lokalnej społeczności;
- modyfikacja rozwiązań komunikacyjnych – coraz większa ilość przewoźników na rynku;
- wzrost zainteresowania branżą TSL – studenci kształcą się na kierunkach związanych z zarządzaniem zasobami ludzkimi, transportem, logistyką czy spedycją;

²⁸ <http://magazyny.pl/blog/raporty/raporty-ogolnopolskie/raport-z-rynku-magazynowo-przemyslowego-podsumowanie-roku-2015/> (dostęp 08.03.2016 roku).

²⁹ http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/zamowienia_publiczne/ocena_program_porty_2020/px_program_rozwoju_portow_morskich__zalacznik_do_siwz.pdf (dostęp 08.03.2016 roku).

- nawiązywanie współpracy z zagranicznymi przedsiębiorstwami w celu utworzenia sprawnej sieci transportowej;
- rozwój w ramach sieci TEN-T połączeń drogowych poprawiających spójność regionów centralnej i południowej Polski z portami;
- wzmocnienie integracji miejsko-portowej;
- rozwój lub realokacja na tereny portowe nowych zakładów przemysłowych oraz lokowanie przez kolejne przedsiębiorstwa przemysłowe swoich terminali dedykowanych na terenach portowych;
- dalszy dynamiczny rozwój obrotów drobnicą zjednostkowaną zarówno w relacjach z zapleczem krajowych, jaki tranzytowym;
- dalszy wzrost udziału Chin i innych krajów Azji południowo-wschodniej w polskiej wymianie handlowej;
- przeniesienie transportu rosyjskiej ropy z rurociągu „Przyjaźń” na drogę morską;
- skuteczniejsze wdrożenie w życie priorytetów polityki transportowej UE, sprzyjającej rozwojowi żeglugi bliskiego zasięgu, lądowo-morskich łańcuchów transportowych oraz autostrad morskich.

Projekty na najbliższe lata przewidują m. in. rozbudowę potencjału obecnie funkcjonujących terminali, budowę nowych. Dodatkowo przebudowana ma być infrastruktura drogowa i kolejowa zwiększająca dostępność terminali. Istotny jest udział kolei w przewozie towarów do portu i wywozie z portu. W II kwartale 2015 roku wyniósł on dokładnie 30,8%.

Główna inwestycja, która zwiększy ten wskaźnik to modernizacja linii 226.³⁰ W Pruszczu Gdańskim, gdzie pociągi zjeżdżają z linii 226 w kierunku Tczewa, zaczyna się odcinek trzytorowy, co nawet biorąc pod uwagę ruch aglomeracyjny czy KDP/Pendolino co godzinę, znacznie ułatwia pogodzenie interesów przewoźników pasażerskich i towarowych.³¹

³⁰ <http://www.pgt.pl/pierwszy-suchy-port-na-pomorzu> (dostęp 08.03.2016 roku).

³¹ Pod pojęciem kolei dużych prędkości należy rozumieć wykonywanie przewozów pasażerskich z prędkościami powyżej 200 km/h. Pierwszą koncepcją budowy linii dużych prędkości w Polsce był Kierunkowy program linii dużych prędkości w Polsce z 1993 r. Program ten powstawał na początku lat 90 ub wieku., a horyzont jego realizacji został wyznaczony do 2030 r. Jego głównymi założeniami była budowa nowej linii wschód - zachód przez Warszawę, Łódź i Poznań w ramach osi transeuropejskiej z Berlina do Moskwy, przedłużenie linii CMK z okolic Grodziska pod Warszawą do Gdańska przez Płock oraz budowa odgałęzienia od linii CMK w Idzikowicach do Piotrkowa, aby wraz linią Piotrków - Bełchatów oraz dalej fragmentami nowych odcinków i już istniejących stworzyć połączenie Warszawy z Wrocławiem. Ostatnia z koncepcji zakłada zbudowanie linii kolejowych dla prędkości przekraczających 300 km/h łączących 4 duże miasta - Warszawę, Łódź, Wrocław i Poznań (dalej z możliwością połączenia z Berlinem i resztą Europy zachodniej). Pozwoliłoby to na skrócenie czasu przejazdu pomiędzy: Warszawą a Łodzią do 45 minut, Warszawą a Poznaniem do 1 godziny i 35 minut, Warszawą a Wrocławiem do 1 godziny i 40 minut, w dalszej kolejności Warszawą a Berlinem do 3 godzin. Koncepcja KDP na odcinku Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław, popularnie zwana "linią Y", jest kluczowym elementem restrukturyzacji polskich kolei w kierunku ich unowocześnienia i włączenia w europejski obszar

5. Przyportowe centrum logistyczne – Zajązkowo Tczewskie

„Suchy port” jest specyficznym typem lądowego terminala intermodalnego usytuowanym na zapleczu poru morskiego. W literaturze i praktyce bywa różnorodnie nazywany, najczęściej z j.ang. *dry port*, ale także - *sea outlet*, *inland port*, *extended gate* czy *inland load centre*.³² Suchy port jest obiektem bez dostępu do wody, ulokowany w miarę niewielkiej odległości od portu morskiego.³³ Ładunki z portu morskiego transportowane są, poprzez port suchy, w głąb lądu. Dla portów trójmiejskich, taki suchym portem będzie powstający terminal właśnie w Zajązkowie Tczewskim.

Suchy port w Zajązkowie Tczewskim (ICY Tczew), którego inwestorem jest gdyński PCC Intermodal – ma być hubem przeładunkowym dla sprawnej i efektywnej obsługi czterech kontenerowych terminali morskich zlokalizowanych w portach Gdańska oraz Gdyni.

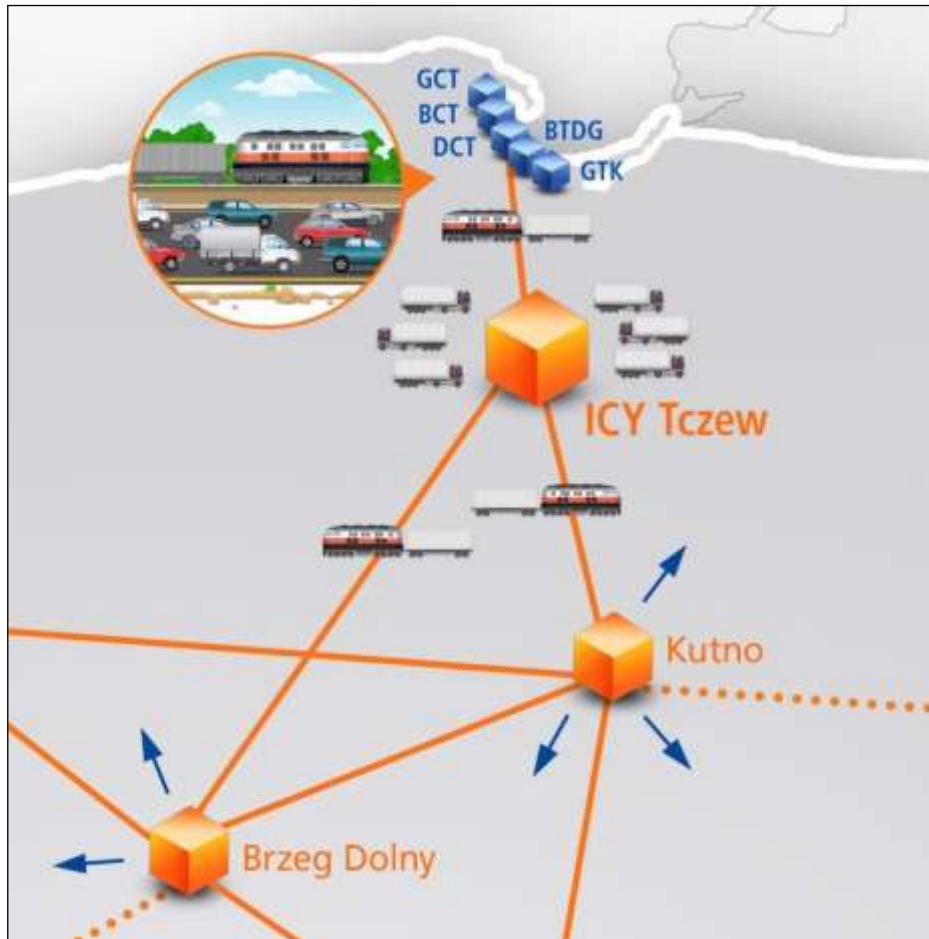
PCC Intermodal dysponuje 63 ha gruntu w rejonie Zajązkowa Tczewskiego. Doskonała lokalizacja nieruchomości w rejonie węzła kolejowego oraz przy Drodze Krajowej nr 1 umożliwia budowę Suchego Portu jako nowoczesnego centrum logistycznego i zaplecza przeładunkowo-dystrybucyjnego dla portów morskich Trójmiasta. Suchy port na terenie Województwa Pomorskiego to największa w tej części Europy inwestycja w lądową infrastrukturę punktową, to dużo więcej niż standardowy terminal przeładunkowy, wspierający rozwój branży intermodalnej. ICY (Intermodal Container Yard) to potężne zaplecze dystrybucyjno-przeładunkowe umożliwiające sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu (i odwrotnie) jak i w relacjach intraeuropejskich z zachodu na wschód i w relacjach północ-południe.³⁴

kolejowy, którego standardy i jakość umożliwią sprostanie współczesnym oczekiwaniom społeczeństwa a także gospodarki. Modernizacja linii kolejowych w niewystarczającym stopniu poprawiają czasy przejazdu przy bardzo wysokim koszcie inwestycji w przeliczeniu na minutę skrócenia przejazdu, które są nierzadko kilka razy wyższe niż dla przypadku budowy nowej linii dużej prędkości. Pociągi KDP/Pendolino już od ponad 15 miesięcy jeżdżą po polskich torach obsługując połączenia typu premium w PKP Intercity. W tym czasie składy przejechały ponad 6,3 mln km i przewiozły niemal 3,6 mln pasażerów na trasach pomiędzy Warszawą a Trójmiastem, Krakowem, Katowicami i Wrocławiem.

³² M. Klopott, *Koncepcja „suchych portów” w kontekście zrównoważonego rozwoju*, „Logistyka”, 3/2011, s. 1178 <http://www.czasopismologistyka.pl/artykuly-naukowe/send/-/251> (dostęp 08.03.2016 roku).

³³ <http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/porty-terminale-polskie/41499-gdansk-dzieki-inwestycjom-zwiekszy-sie-dostepnosc-do-portu> (dostęp 08.03.2016 roku).

³⁴ www.pccintermodal.pl (dostęp 08.03.2016 roku).



Rysunek 3. Koncepcja suchego portu w Zajaczkowie Tczewskim

Źródło: <http://www.tcz.pl/index.php?p=1,47,0,wiadomosci&item=63178a8b9882d024&title=Suchy-port-w-Zajaczkowie-ma-w-pełni-zaczac-dzialac-do-2020-roku> (dostęp 08.03.2016 roku).

W relacji eksportowej – w suchym porcie gromadzone mają być kontenery przeznaczone na konkretny statek morski. Należy pamiętać, że zawijające obecnie do DCT statki o pojemności 15500 TEU, są w stanie pomieścić tyle, co ponad 170 pociągów kontenerowych, po 90 TEU. Do zgromadzenia takiego ładunku potrzeba czasu i miejsca. W samym terminalu morskim może go być zbyt mało, zwłaszcza gdyby takich statków miało być kilka tygodniowo.³⁵

Ze względu na duże zaniedbanie Wisły i w zasadzie całkowitą niemożność żeglugi, w najbliższych latach spółka nie przewiduje możliwości przewożenia

³⁵ S. Grulkowski, *Analiza celowości i możliwości budowy „suchego portu” w pobliżu Trójmiasta*, s.5, http://www.innowrota.pl/sites/default/files/images/S.Grulkowski_1.pdf (dostęp 08.03.2016 roku).

towarów rzeką. Docelowo terminal ma obsługiwać milion kontenerów rocznie, co stanowić ma około 25% ładunków trafiających do trójmiejskich portów.³⁶

Planowane parametry ICY to między innymi:³⁷

- powierzchnia składowa dla 20 tys. TEU;
- 3 suwnice bramowe;
- roczne możliwości przeładunkowe około 1 mln TEU;
- 6 torów na bocznicę kolejowej – każdy po 750 m (według niektórych źródeł ma być to 8 torów po 600 m długości każdy);
- stanowiska z przyłączami dla kontenerów chłodniczych i izoterm;
- parkingi dla samochodów ciężarowych;
- zaplecze socjalne;
- magazyny i warsztaty do naprawy kontenerów;
- suwnice placowe RTG;
- wózki widłowe;
- reachstackery;
- powierzchnia terenu inwestycyjnego osiągająca 58 ha;
- powierzchnie produkcyjne.

Według prognoz suchy port ma ruszyć w 2020 roku, kiedy to – bez transportu tranzytowego: 400 tys. TEU w Gdańsku i 100 tys. TEU w Gdyni – przewozy drogowe wyniosą 1,6 mln TEU. Daje to ponad milion kontenerów do obsłużenia w ruchu samochodowym, czyli po 500 tys. kontenerów w każdym kierunku z i do portu. Przyjmując 250 dni roboczych w roku oznacza to około 2 tys. zestawów ciężarowych wjeżdżających i wyjeżdżających z kontenerami każdego dnia do portów Gdańska i Gdyni Biorąc pod uwagę, że główny ruch bramowo-drogowy odbywa się w godzinach 6-22, oznacza to obsługę, w ciągu każdej minuty jednego kontenera do portu i jednego z portu w obu portach. Przewozy intermodalne: 1,2 mln TEU w każdym porcie, oznaczają minimum 8,8 tys. pociągów rocznie w każdym z portów.

Obecnie w Polsce nie ma jeszcze zintegrowanej sieci regularnych kolejowych połączeń międzyterminalowych, a istnieje potrzeba budowy ok. 16 nowoczesnych terminali przeładunkowych, które stanowić będą filary sieci intermodalnej. Takie obiekty powstają i są zlokalizowane wzdłuż głównych korytarzy transportowych oraz w pobliżu dużych rejonów gospodarczych, jak np. 5 terminali na trasie E20: Frankfurtu nad Odrą, przez Gądkę, Kutno, Pruszków do Małaszewicz, czy kolejnych 5 terminali na linii E30 z Brzegu Dolnego, przez Gliwice, Dąbrowę Górniczą, Dębicę do Medyki. Wyobraźmy sobie, że spośród 48 pociągów na dobę mielibyśmy 5 regularnych połączeń

³⁶ <http://www.tcz.pl/index.php?p=1,47,0,wiadomosci&item=63178a8b9882d024&title=Suchy-port-w-Zajaczkowie-ma-w-pelni-zaczac-dzialac-do-2020-roku> (dostęp 08.03.2016 roku).

³⁷ http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_Intermodal_Container_Yard (dostęp 08.03.2016 roku).

kolejowych do Gliwic: 2 x dziennie z Gdyni oraz 3 x dziennie z Gdańska. Każdy pociąg o pojemności operacyjnej 80 TEU w każdym kierunku. Jeśli w danym dniu zleconych do przewozu zostanie 200 TEU z Gdyni i 200 TEU z Gdańska, to bez suchego portu, czyli bez możliwości optymalizacji - 40 TEU zostanie nieobsłużone w Gdyni, a pojemność ładunkowa pociągów z Gdańska będzie niewykorzystana, co daje wyższe koszty jednostkowe. Natomiast z wykorzystaniem suchego portu wszystkie kontenery zostaną obsłużone, a pojemność operacyjna pociągów będzie w pełni wykorzystana, co przełoży się na niższe koszty jednostkowe.³⁸

Budowa suchego portu wywołuje mieszane opinie, nawet takie, że dodatkowe przeładunki spowodują spowolnienie dostawy towarów do odbiorcy i wzrost kosztów.

Będzie on zlokalizowany w odległości 50 km od Gdyni, więc przy wysłaniu kontenera np. z Katowic nie będzie opłacało się korzystać z pośrednika. Z drugiej jednak strony, przy szybkim rozwoju portów, konieczne będzie skomasowanie wywożonych kontenerów. Pomorskie Centrum Logistyczne w porcie gdańskim oraz oddanie w 2016 r. drugiego nabrzeża spowoduje, że terminal kontenerowy DCT Gdańsk podwoi swoje możliwości przeładunkowe osiągając zdolność na poziomie 3 mln TEU rocznie. Jeśli do tego dodamy budowę terminalu ładunków masowych i przeładunkowej bazy ropy oraz rozbudowę terminalu węglowego, to można spodziewać się 5-krotnego wzrostu masy towarowej przewożonej koleją. Zapewne suchy port nie rozwiąże wszystkich problemów branży, ale pomoże poprawić i usprawnić obsługę ruchu kontenerowego między terminalami portowymi i ich szeroko pojętym zapleczem.³⁹

Budowa nowoczesnej infrastruktury logistycznej na zapleczu największych polskich portów morskich pozwala na zupełnie nowe spojrzenie na możliwości rozwoju tychże. Przede wszystkim inicjatywa ukierunkowana jest na wykorzystanie w możliwie maksymalny sposób kolei, jako gałęzi transportu dedykowanej dla ruchu towarowego skonteneryzowanego na długich dystansach przewozu. Dla Trójmiasta Intermodal Container Yard stanowi szansę na lepszą organizację logistyki miejskiej, na mniejszą dekapitalizację układu transportowego aglomeracji, na lepszą jakość życia mieszkańców. Dla regionu pomorskiego, dla obszarów nadmorskich skoncentrowanie obsługi logistycznej w suchym porcie oraz przeniesienie ruchu z dróg na kolej umożliwi podkreślenie funkcji turystycznych obszaru, podniesienie jakości obsługi turystycznej. Projekt wpisuje się w ideę rozwoju zrównoważonego regionu.⁴⁰

³⁸ <http://www.pgt.pl/pierwszy-suchy-port-na-pomorzu> (dostęp 08.03.2016 roku).

³⁹ <http://www.pgt.pl/pierwszy-suchy-port-na-pomorzu> (dostęp 08.03.2016 roku).

⁴⁰ S. Grulkowski, *Analiza celowości i możliwości budowy „suchego portu” w pobliżu Trójmiasta*, s.7, http://www.innowrota.pl/sites/default/files/images/S.Grulkowski_1.pdf (dostęp 08.03.2016 roku).

6. Przyportowe centrum logistyczne – Port Gliwice

Przyportowe centra logistyczne nie muszą znajdować się na terenie portów morskich. Mogą one się znajdować, między innymi, w pobliżu portów rzecznych. Tak jest w przypadku Portu Gliwice i leżącego w bliskim sąsiedztwie Śląskiego Centrum Logistyki.



Rysunek 4. Odległości logistyczne z przyportowego centrum logistycznego – Port Gliwice

Źródło: http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_Terminal_PCC_w_Gliwicach (dostęp 08.03.2016 roku).

Port w Gliwicach jest połączony z Odrą za pośrednictwem Kanału Gliwickiego. Swoją działalność rozpoczęło w 1989 roku jako Śląski Wolny Obszar Celny, spółka powołana do utworzenia i organizowania Wolnego Obszaru Celnego oraz zarządzania i administrowania portami w Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu.

W 2002 roku została zmieniona nazwa spółki na Śląskie Centrum Logistyki SA, a miasto Gliwice przyczyniło się do rozbudowy nieruchomości na terenie gliwickiego portu i stało się większościowym akcjonariuszem.⁴¹

Po stworzeniu kanału Gliwickiego był on najnowocześniejszym sztucznym szlakiem wodnym w Europie. Różnicę wysokości pomiędzy Gliwicami a Kędzierzynom-Koźlem, która wynosi 44 m pokonuje się dzięki 6 podwójnym śluzom komorowym. Długość kanału wynosi 44 km, a wg klasyfikacji międzynarodowej zaliczany jest do dróg wodnych III klasy.

Port w Gliwicach za względu na układ i kształt basenów portowych, konstrukcje i długość nabrzeża (ponad 2,5 km), urządzenia przeładunkowe, place składowe i zdolności przeładunkowe (ok. 2 mln ton rocznie) jest najnowocześniejszym i najbardziej uniwersalnym portem śródlądowym w Polsce. Gliwicki port ma bezpośrednie połączenie z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz z całą siecią dróg wodnych w Europie Zachodniej.⁴²

Śląskie Centrum Logistyki oferuje kompleksowe rozwiązania w zakresie transportu i logistyki, odpowiednio dopasowane do potrzeb klienta zapewniając nowatorskie rozwiązania i zarządzanie zaawansowanymi projektami logistycznymi. Centrum obejmuje obszar 47 ha przy ulicy Portowej w Gliwicach oraz 12,58 ha przy ulicy Sikorskiego w Gliwicach-Sośnicy. Bliskość skrzyżowania dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych zapewnia dogodną lokalizację i stale rosnącą liczbę klientów. Korytarze transportowe, o których mowa to korytarz Berlin/Dresden-Wrocław-Lwów-Kijów oraz Gdańsk-Katowice-Żylna.⁴³

Do zakresu usług oferowanych klientom przez Śląskie Centrum Logistyki SA można także zaliczyć:

- magazynowanie towarów niebezpiecznych ADR (SQAS), neutralnych i spożywczych (HACCP);
- magazynowanie wyrobów stalowych (ECO.LOG.STAL);
- tzw. hotel dla palet;
- etykietowanie i znakowanie produktów;
- konfekcjonowanie i paletyzowanie towarów;
- konsolidacja przesyłek;
- zabezpieczanie i foliowanie produktów;

⁴¹ <http://www.scl.com.pl/o-firmie,d13.html> (dostęp 08.03.2016 roku).

⁴² <http://www.scl.com.pl/historia-portu,d110.html> (dostęp 08.03.2016 roku).

⁴³ <http://www.scl.com.pl/lokalizacja,d92.html> (dostęp 08.03.2016 roku).

- pakowanie i kompletacja wysyłek;
- kontrola cech i parametrów produktów;
- wydawanie towarów zgodnie z zasadami FIFO i FEFO⁴⁴;
- przeładunki bezpośrednio;
- „cross-docking”⁴⁵;
- dostawy „just in time”.

W Śląskim Centrum Logistyki SA mieści się Terminal Celny, do którego zadań należy:

- nadawanie towarom przeznaczenia celnego oraz wykonywanie innych czynności przewidzianych przepisami prawa celnego;
- dokonywanie wymiaru i poboru należności celnych oraz podatku akcyzowego;
- dokonywanie wymiaru i poboru podatku od towarów i usług z tytułu importu towarów;
- sprawowanie dozoru celnego i wykonywanie kontroli celnej;
- wykonywanie szczególnego nadzoru podatkowego;
- zwalczanie i ściganie przestępstw skarbowych i wykroczeń skarbowych w zakresie ustalonym Kodeksem karnym skarbowym;
- wykonywanie innych zadań zleconych w przepisach odrębnych.⁴⁶

Na terenie Śląskiego Centrum Logistyki znajduje się terminal kontenerowy o powierzchni 3 ha i pojemności 1700 TEU oferujący przeładunki i składowanie kontenerów. Poza tym, na jego terenie znajdują się 2 pary torów kolejowych, 8 złączy izoterm, 3 reachstackery, a wysokość składowania kontenerów osiąga poziom 5 warstw. Operatorem tego terminala jest PCC Intermodal SA.

7. Zakończenie

Ciągłe dążenie do rozbudowy infrastruktury logistycznej i magazynowej oraz wzrost ilości towarów przeładowywanych w polskich centrach logistycznych na terenach portów pokazuje możliwość dalszego rozwoju. Zarówno Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku jak i Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w Szczecinie stale się rozwijają i znajdują nowych dzierżawców. Dzięki bliskości morskich terminali kontenerowych centra te będą

⁴⁴ Zasada FIFO (*First In First Out*) wymaga, aby jednostki ładunkowe tego samego towaru, które zostały dostarczone najwcześniej, były wydawane jako pierwsze. Zasada wydawania FEFO (*First Expired First Out*) stosuje się dla towaru, który ma określoną datę ważności lub termin przydatności do spożycia. Jednostki ładunkowe tego samego towaru, którego termin przydatności do spożycia upłynie najwcześniej, są wydawane jako pierwsze.

⁴⁵ *Cross docking* to przeładunek kompletacyjny, który polega na przeładowaniu, lub przepakowaniu towaru i wysyłce do odbiorcy bezpośrednio z magazynu od odbiorcy ostatecznego bez dodatkowego magazynowania towaru.

⁴⁶ <http://www.scl.com.pl/terminal-celny,d89.html> (dostęp 08.03.2016 roku).

zyskiwać nowych klientów, związku z czym powinny zostać liczne modernizacje infrastruktury magazynowej. Budowa Gazoportu w Świnoujściu również przyczyni się do rozwoju infrastruktury portowo-magazynowej oraz zwiększy się dostęp Polski do gazu ziemnego bez pośrednictwa Rosji. Śląskie Centrum Logistyki SA w Gliwicach pod względem wyposażenia, infrastruktury i kadr nie odstaje od centrów logistycznych przy portach morskich, wręcz udowadnia, że centrum logistyczne na południu Polski ma rację bytu i stale odnotowuje wzrost zainteresowania usługami. W przypadku Zajączkowa Tczewskiego i powstającego tam tzw. „suchego portu” zakłada się, że będzie to jedna z najbardziej korzystnych inwestycji na Pomorzu, zwłaszcza ze względu na rosnące znaczenie transportu intermodalnego.

Wszystkie cztery przyportowe centra logistyczne mają bardzo dobre i atrakcyjne lokalizacje. PCL mieści się przy jedynym w Polsce głębokowodnym terminalu kontenerowym DCT, który stale się rozbudowuje i zwiększa możliwości przeładunkowe, a co za tym idzie dostarcza Pomorskiemu Centrum Logistycznemu więcej potencjalnych klientów i przyczynia się do stałego wzrostu centrum. W przypadku ZCL jest o tyle trudniej, że infrastruktura portowa musi zostać zmodernizowana, aby centrum miało większą rację bytu oraz odnotowywało coraz większą liczbę przeładunków. Niestety, wizerunek portu Szczecin nadal nie jest do końca dobry, ale Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne poprzez szereg realizowanych inwestycji ma go zmienić. Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach jest postrzegane jako miejsce, do którego płynie węgiel i odpływa węgiel. Mija się to z prawdą głównie ze względu na szeroką ofertę centrum oraz prężnie rozwijający się terminal kontenerowy na terenie ŚCL. Co przyniesie ze sobą budowa „suchego portu” w Zajączkowie? Czas pokaże, aczkolwiek przed investorem jeszcze daleka droga do uruchomienia i rozpoczęcia działania inwestycji. Podsumowując można powiedzieć, iż potencjał polskich przyportowych centrów logistycznych ze względu na ich dynamiczny rozwój i dostępność transportową jest w bardzo dużym stopniu wykorzystywany, a ich działalność gospodarcza stoi na bardzo wysokim poziomie.

Trzeba jednak wyraźnie podkreślić, że bez sprawnych połączeń kolejowych oraz modernizacji sieci kolejowych polski transport intermodalny może mieć poważne problemy z poprawnym funkcjonowaniem. Należy zastanawiać się nad poprawą działania kolei i usprawnieniu węzłów komunikacyjnych, ponieważ bez tego transport towarów koleją na terenie trójmiasta i większych aglomeracji jest utrudniony.

Literatura

1. Burnewicz J., *Centra logistyczne jako brakujące ogniwa polskiego systemu transportowego*
<http://www.eksportuj.pl/artukul/pokaz/id/22476/strona/2/Zarz%C4%85dzanie%20magazynem/centra-logistyczne-i-ich-rola-w-sieciach-logistycznych> (dostęp 29.02.2016 roku).
2. CBRE Research Poland, *Rynek magazynowo-przemysłowy w Polsce 2014*, Warszawa 2014,
<http://www.qbusiness.pl/uploads/Raporty/cbremagazyny12014.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).
3. Christowa Cz., *Podstawy budowy i funkcjonowania portowych centrów logistycznych. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin*, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2005.
4. Colliers International, *Rynek magazynowy okiem najemcy. Identyfikacja potrzeb i trendów*, Warszawa, luty 2014, <http://www.colliers.com/-/media/4DE620035033417BA34990D688394EB6.ashx> (dostęp 08.03.2016 roku).
5. Fechner I., *Centra logistyczne i ich rola w procesach przepływu ładunków w systemie logistycznym Polski*, grudzień 2010,
<http://www.wt.pw.edu.pl/content/download/540/2848/file/fechner.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).
6. Fechner I., *Centra logistyczne*, [w:] W. Rydzkowski (red.), *Usługi logistyczne*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2011.
7. Fechner I., *Miejsce centrum logistycznego w warstwie pojęciowej infrastruktury logistycznej*, „Logistyka” 2008/3.
8. Grulkowski S., *Analiza celowości i możliwości budowy „suchego portu” w pobliżu Trójmiasta*,
http://www.innowrota.pl/sites/default/files/images/S.Grulkowski_1.pdf (dostęp 08.03.2016 roku).
9. http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/zamowienia_publiczne/ocena_program_porty_2020/px_program_rozwoju_portow_morskich___zalacznik_do_siwz.pdf (dostęp 08.03.2016 roku).
10. <http://dctgdansk.pl/pl/about-dct/> (dostęp 08.03.2016 roku).
11. <http://magazyny.pl/blog/raporty/raporty-ogolnopolskie/raport-z-rynku-magazynowo-przemyslowego-podsumowanie-roku-2015/> (dostęp 08.03.2016 roku).
12. <http://www.colliers.com/pl-pl/poland/about/press-releases/q1-2015/23-01-15-rynek-magazynowy-podsumowanie-2014> (dostęp 08.03.2016 roku).
13. <http://www.pccintermodal.pl> (dostęp 08.03.2016 roku).
14. http://www.pccintermodal.pl/bazy/pccintermodal.nsf/id/PL_Intermodal_Container_Yard (dostęp 08.03.2016 roku).
15. <http://www.pgt.pl/pierwszy-suchy-port-na-pomorzu> (dostęp 08.03.2016 roku).
16. <http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/us%C5%82ugi-portowe/> (dostęp 29.02.2016 roku).

17. <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/rozw%C3%B3j/inwestycje-uko%C5%84czone/zachodniopomorskie-centrum-logistyczne/#> (dostęp 29.02.2016 roku).
18. <http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/porty-terminale-polskie/41843-juz-wkrotce-w-szczecinskim-porcie-nowoczesne-centrum-logistyczne> (dostęp 24.10.2015 roku)
19. <http://www.scl.com.pl/historia-portu,d110.html> (dostęp 08.03.2016 roku).
20. <http://www.scl.com.pl/lokalizacja,d92.html> (dostęp 08.03.2016 roku).
21. <http://www.scl.com.pl/o-firmie,d13.html> (dostęp 08.03.2016 roku).
22. <http://www.scl.com.pl/terminal-celny,d89.html> (dostęp 08.03.2016 roku).
23. <http://www.tcz.pl/index.php?p=1,47,0,wiadomosci&item=63178a8b9882d024&title=Suchy-port-w-Zajaczkowie-ma-w-pelni-zaczac-dzialac-do-2020-roku> (dostęp 08.03.2016 roku).
24. <https://pl.goodman.com/nieruchomosci/nieruchomosci/pomeranian-logistics-centre> (dostęp 08.03.2016 roku).
25. Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S., *Logistyka*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2009, s. 290.
26. Klopott M., *Koncepcja „suchych portów” w kontekście zrównoważonego rozwoju*, „Logistyka”, 3/2011, s. 1178 <http://www.czasopismologistyka.pl/artykuly-naukowe/send/-/251> (dostęp 08.03.2016 roku).
27. Krzyżanowski M., *Centrum logistyczne jako szansa dla polskich przewoźników przy wykorzystaniu tranzytowego położenia Polski*, Instytut Morski, Gdańsk 2004, <http://www.logistyka.net.pl/images/articles/1364/MKrzyzanowski.pdf> (dostęp 08.03.2016 roku).
28. Piekarski W., Juściński S., *Centra logistyczne w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej*, Polskie Naukowo-Techniczne Towarzystwo Eksploatacyjne, „Eksploatacja i Niezawodność”, 2005/04, <http://www.ein.org.pl/sites/default/files/2005-04.pdf> (dostęp: 29.02.2016 roku).
29. Salomon A., *Spedycja a komodalność transportu*, [w:] Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Transport, z. 80, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2013.
30. *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*. InfoGlobMar 2013, Pod red. Janusza Dąbrowskiego i Tomasza Nowosielskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013

OPERATION OF THE PORT LOGISTICS CENTRES IN POLAND

Summary

The article presents the functions performed by the logistics centers and made the characteristics of logistics centers in Poland. The rest of this article discusses the operation and plans to build the port-logistics centers: the West Pomeranian Logistics Centre in Szczecin, Pomeranian Logistics

Centre in Gdansk, near-port logistics center in Zajązkowo Tczewskie and
near-port logistics center – Gliwice Port.
