

PRACE NAUKOWE

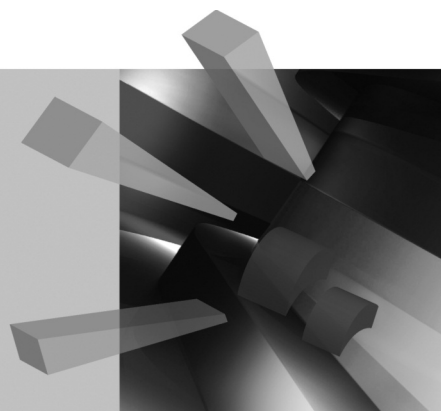
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

234

Strategie i logistyka w sektorze usług. Logistyka w nietypowych zastosowaniach



Redaktorzy naukowi

Jarosław Witkowski

Anna Baraniecka



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2011

Recenzenci: Danuta Kempny, Tomasz Nowakowski, Maciej Szymczak

Redaktor Wydawnictwa: Barbara Majewska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Justyna Mroczkowska

Łamanie: Comp-rajt

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa

www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2011

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-232-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	9
-------------	---

Część 1. Trendy rozwoju logistyki w nauce i praktyce zarządzania

Anna Baraniecka: Szkolenia i konsulting w zakresie zarządzania łańcuchem dostaw – identyfikacja problemów.....	13
Halina Brdulak: Nowoczesne modele biznesu w logistyce	29
Marek Ciesielski: Logistyka na tle problemów nauk o zarządzaniu	40
Grzegorz Jokiel: Kilka kontrowersji na temat przedmiotu logistyki.....	49
Danuta Kisperska-Moroń: Czynniki ludzki jako element jakości zarządzania logistycznego w firmach usługowych.....	60
Krystyna Kowalska: Efektywność procesów logistycznych w strategii zarządzania przedsiębiorstwem	73
Cezary Mańkowski: Teorie ekonofizyczne w zarządzaniu logistycznym	82
Krzysztof Rutkowski: Wpływ megatrendów na zarządzanie łańcuchem dostaw – przykład Peak Oil	96
Henryk Woźniak: Procesy konwergencji i ich wpływ na zarządzanie łańcuchami dostaw w przemyśle motoryzacyjnym	111

Część 2. Logistyka miejska i regionalna a jakość życia mieszkańców

Jarosław Witkowski: Modelowanie logistyki miejskiej. W poszukiwaniu nadrzędnego celu i kryteriów oceny modelu	125
Maja Kiba-Janiak: Rola interesariuszy w kształtowaniu logistyki miejskiej na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców	136
Katarzyna Cheba: Metody wielowymiarowej segmentacji klientów na rynku miejskich usług transportowych.....	147
Tomasz Kołakowski: Wpływ projektów logistyki miejskiej na jakość życia mieszkańców – preferowane kierunki działań na przykładzie wybranych miast	158
Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk: Logistyka miejska a jakość życia mieszkańców Zielonej Góry – wstęp do badań.....	171
Sebastian Saniuk, Krzysztof Witkowski: Oczekiwania mieszkańców wobec rozwiązań usprawniających system transportu miejskiego	182
Marzena Cichosz, Katarzyna Nowicka: Inwestycja w obiekt logistyczny jako element rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju miast na przykładzie Błonia	192

Konrad Karmelita, Agnieszka Tubis: Konkurencyjność przewoźników z grupy PKS w obsłudze regionalnych przewozów pasażerskich	207
Katarzyna Nowicka, Aneta Pluta-Zaremba: Systemy dostaw do wielkich miast a lokalizacja obiektów logistycznych na przykładzie Warszawy i województwa mazowieckiego	217
Agnieszka Tubis: Ocena rentowności usług transportowych świadczonych w ramach regionalnych przewozów pasażerskich (na podstawie badań wybranej trasy przewozowej)	233
Kamil Zieliński: Organizacja i funkcjonowanie systemu komunikacji zbiorowej na przykładzie Wałbrzycha	242

Część 3. Rola logistyki w ochronie zdrowia, wojsku, sporcie i turystyce

Anna Łupicka: Logistyka akcji humanitarnych jako jeden z procesów zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw.....	257
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Zadania logistyki w strategicznym zarządzaniu krwiodawstwem	270
Radosław Milewski: Charakterystyka modeli transportowych w obsłudze logistycznej kontyngentów wojskowych	282
Marek Szajt: Transport w usługach turystycznych w Polsce – stan obecny i perspektywy rozwoju	293
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Przesłanki stosowania logistycznego wsparcia usług medycznych w polskich szpitalach	303
Andrzej Szymonik: Uwarunkowania logistyki imprez masowych	320

Summaries

Part 1. Trends in logistics development in science and management practice

Anna Baraniecka: Training and consulting in the field of supply chain management – the identification of problems	28
Halina Brdulak: Modern business models in logistics	39
Marek Ciesielski: Logistics against management science problems	48
Grzegorz Jokieli: Several controversies on subject of logistics matter	59
Danuta Kisperska-Moroń: Human factor as a determinant of logistic management quality in service sector companies	72
Krystyna Kowalska: Effectiveness of logistic processes in the strategy of enterprise management	81
Cezary Mańkowski: Econophysical theories in the logistic management	95

Krzysztof Rutkowski: Influence of megatrends on supply chain management – an example of Peak Oil	110
Henryk Woźniak: Influence of convergence processes on supply chain management in the automotive industry	121

Part 2. Urban and regional logistics and quality of life

Jarosław Witkowski: Modelling city logistics. Searching for overall objective and evaluation criteria of the model	135
Maja Kiba-Janiak: The role of stakeholders in formulating the city logistics for the improvement of citizens' quality of life	146
Katarzyna Cheba: Methods of multidimensional segmentation of customers on the market of urban transport services	157
Tomasz Kołakowski: Impact of city logistics projects on quality of inhabitants life – preferred directions of action on the example of selected cities	170
Krzysztof Witkowski, Sebastian Saniuk: City logistics versus quality of life of the residents of Zielona Góra – introduction to the research ...	181
Sebastian Saniuk, Krzysztof Witkowski: Expectations of residents for solutions to improve urban transport systems	191
Marzenna Cichosz, Katarzyna Nowicka: Investment in logistics property as the element for cities' regeneration and sustainable development on the example of Błonie Town	206
Konrad Karmelita, Agnieszka Tubis: Competitiveness of big hauliers from PKS group in regional passenger transport	216
Katarzyna Nowicka, Aneta Pluta-Zaremba: Delivery systems to great cities and logistics facilities localization on the example of Warsaw and Mazowieckie Voivodeship	232
Agnieszka Tubis: Evaluation of regional passenger transport services (on the basis of a chosen route)	241
Kamil Zieliński: Organization and functioning of public transport system – the example of Wałbrzych	254

Part 3. The role of logistics in health care, military, sports and tourism

Anna Łupicka: Logistics of humanitarian actions as one of the processes of risk management in supply chains	269
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Problem of logistics in strategic management of blood donation	281
Radosław Milewski: Characteristics of transport models used in logistics of military contingents	292

Marek Szajt: Transport in tourist services in Poland, current state and development perspectives	302
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Reasons for using logistic support of medical services in Polish hospitals	319
Andrzej Szymonik: Conditioning of mass events logistics	330

Marzena Cichosz, Katarzyna Nowicka

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

INWESTYCJA W OBIEKT LOGISTYCZNY JAKO ELEMENT REWITALIZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIAST NA PRZYKŁADZIE BŁONIA

Streszczenie: Miasta odgrywają ważną rolę w życiu społecznym i gospodarczym, mogą być motorem innowacji oraz ekonomicznego wzrostu. Jednakże niekontrolowane i niezrównoważone procesy urbanizacyjne degradują obszary miejskie, obniżając ich konkurencyjność oraz atrakcyjność. Opracowanie dotyczy możliwości rewitalizacji i rozwoju miast poprzez działania z obszaru logistyki, czyli rewitalizacji poprzez logistykę (*logistics-driven regeneration*). Skoncentrowano się w nim na rewitalizacji miasta poprzez lokalizację na jego terenie obiektów logistycznych. Przedmiotem analizy jest wskazanie czynników decydujących o wyborze konkretnej lokalizacji obiektu logistycznego i przedstawienie wpływu lokalizacji inwestycji w obiekt logistyczny na rewitalizację i rozwój miasta, na którego terenie on się znajduje. Rozważania zostały zilustrowane przykładem Błonia.

Słowa kluczowe: rewitalizacja miasta, obiekt logistyczny, Błonie.

1. Wstęp

Miasta¹ są nieodłącznym elementem krajobrazu każdego kraju. Odgrywają one ważną rolę zarówno w życiu społecznym, jak i gospodarczym. Dobrze zorganizowane, sprawne miasto jest swoistym inkubatorem przedsiębiorczości indywidualnej i zbiorowej mieszkańców. Jest także w stanie pozyskiwać potencjał intelektualny spoza swoich granic. Owa sprawność rozumiana jest tu jako udrożniona infrastruktura dostosowana i zorganizowana w sposób umożliwiający jego ciągły roz-

¹ Według GUS miasto to jednostka osadnicza o przewadze zwartej zabudowy i funkcjach nierolniczych, posiadająca prawa miejskie bądź status miasta nadany w trybie określonym odrębnymi przepisami. Na potrzeby badania przyjęto podział na małe, średnie, duże i wielkie miasta. Małe miasta liczą do 20 tys. mieszkańców, średnie od 20 do 100 tys., duże – pomiędzy 100 a 300 tys., wielkie zaś – powyżej 300 tys. mieszkańców.

wój. Miasto takie ma zdolność pozyskiwania zasobów, w wyniku czego tworzy się sprzężenie zwrotne, w którym posiadane przez miasto zasoby współdecydują o jego atrakcyjności inwestycyjnej. Z jednej strony jest ono motorem innowacji i wzrostu gospodarczego, z drugiej jednak to obszar, na którym występują poważne problemy: upadek śródmieść, degradacja fragmentów zabudowy, dekapitalizacja infrastruktury technicznej, bezrobocie, nierówności i wykluczenia społeczne. Coraz większym problemem jest również niekontrolowane rozprzestrzenianie się miast, kongestia, zwiększona emisja CO₂ do atmosfery. Tym samym rozwój miasta jest zaburzany negatywnymi konsekwencjami procesów urbanizacyjnych, które ograniczają optymalizację realizacji jego egzogenicznych i endogenicznych funkcji. Obniża się siła przyciągania czynników miastotwórczych o charakterze zarówno ekonomicznym, jak i społecznym, oddziałując jednocześnie negatywnie na środowisko naturalne. Miasto jest degradowane.

Stąd powstaje potrzeba podejmowania działań i opracowywania polityki rewitalizacji i rozwoju dla miast i obszarów z nimi związanych, dzięki czemu następowaloby przywrócenie korzystnych warunków zamieszkania i podejmowania inwestycji sektora prywatnego na danym obszarze. Działania rewitalizacyjne prowadzone na obszarach miejskich oraz zdegradowanych mogą mieć różny zakres i charakter.

Niniejsze opracowanie dotyczy możliwości rewitalizacji i rozwoju miast poprzez działania z obszaru logistyki, czyli rewitalizacji poprzez logistykę (*logistics-driven regeneration*). Skoncentrowano się w nim na rewitalizacji miasta poprzez lokalizację na jego terenie obiektów logistycznych. Przedmiotem analizy jest, po pierwsze, wskazanie czynników decydujących o wyborze konkretnej lokalizacji obiektu logistycznego, a po drugie, przedstawienie wpływu lokalizacji inwestycji w obiekt logistyczny na rewitalizację i rozwój miasta, na którego terenie się on znajduje. Rozważania zostały zilustrowane przykładem Błonia.

Niniejsze opracowanie powstało jako efekt badań² dotyczących wpływu lokalizacji obiektów logistycznych na rewitalizację miast, przeprowadzonych przez Zespół Katedry Logistyki Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie w składzie: dr M. Cichosz, dr K. Nowicka i dr A. Pluta-Zaremba. Badanie, składające się z trzech etapów, przeprowadzono w 2011 r. na terenie województwa mazowieckiego. Zostali nim objęci:

- eksperci rynku nieruchomości magazynowych (ProLogis Poland Management Sp. z o.o., Panattoni Poland Sp. z o.o., Segro Poland Sp. z o.o. i Point Park Properties Sp. z o.o.³ oraz Cushman & Wakefield Polska Sp. z o.o.),

² Badania te stanowią część badań statutowych pn. „Rewitalizacja miast w Polsce jako czynnik kształtowania konkurencyjności przedsiębiorstw”, prowadzonych w Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH w 2011 r.

³ Łączny udział powierzchni magazynowych będących w posiadaniu tych przedsiębiorstw wynosił na koniec II półrocza 2011 r. 61%. Całkowity rynek powierzchni magazynowych budowanych przez deweloperów w Polsce szacowany jest na 6,5 mln m². W statystykach nie uwzględnia się obiektów budowanych na własne potrzeby ani magazynów budowanych lokalnie, przez firmy niebędące dewelope-

- przedsiębiorstwa wynajmujące powierzchnię magazynową w województwie mazowieckim oraz
- przedstawiciele władz trzech miast: Błonia, Mszczonowa i Pruszkowa.

2. Rewitalizacja i rozwój miasta poprzez logistykę

Przyjmując, że rewitalizacja miast to skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem świadomej polityki władzy publicznej i mający na celu przywrócenie możliwości zrównoważonego rozwoju obszarowi zurbanizowanemu, który w wyniku kumulacji zjawisk kryzysowych utracił zdolność do pełnienia dotychczasowych funkcji społeczno-ekonomicznych⁴, warto rozważyć różne metody ograniczające degradację miast i wpływające na ich zrównoważony rozwój⁵.

Jak się okazuje, u podstaw rewitalizacji funkcjonowania miasta współdecydującej o przywracaniu lub kreowaniu sytuacji *win-win* na linii konkurencyjne miasto – konkurencyjne przedsiębiorstwa leży szereg rozwiązań z zakresu logistyki⁶. Logistyka przedsiębiorstw, której funkcjonalny charakter obejmuje zaopatrzenie i dystrybucję, tworząc system przepływu produktów, dąży do optymalnego wykorzystania infrastruktury liniowej (tras) i punktowej (magazynów) w celu zapewnienia dostępności (względem czasu, miejsca i kosztów) oferowanych dóbr. Gdy proces ten obejmuje obszar miasta, działania nabierają innego charakteru ze względu na specyfikę uwarunkowań prowadzenia działalności gospodarczej na obszarze o złożonych problemach urbanizacyjnych. Uwzględniana jest tu zatem potrzeba realizacji celów logistyki miejskiej. Poten-

rami. „Nie prowadzi się badań wielkości powierzchni magazynowych należących do indywidualnych podmiotów, ponieważ jest to niewykonalne. Często takie powierzchnie powstają w absolutnie nielogistycznych lokalizacjach, a ich powierzchnia i standard odbiegają od ogólnie przyjętych standardów” – Kamila Pruk, negocjator w firmie Cuchman & Wakefield Polska Sp. z o.o., wypowiedź z 1.08.2011.

⁴ M. Bryx (red.), *Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju*, Badania Statutowe Katedry Inwestycji i Nieruchomości SGH, Warszawa 2010.

⁵ Zrównoważony rozwój (*sustainable development*) został zdefiniowany w 1987 r. przez ONZ-owską komisję w raporcie *Nasza wspólna przyszłość* jako proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia z zachowaniem możliwości zaspokojenia tych samych aspiracji przez przyszłe pokolenia. Zrównoważony rozwój rozumiany jest w niniejszym opracowaniu w kontekście ekonomicznym, społecznym i ekologicznym.

⁶ Logistyka to część procesu w łańcuchu dostawczym, związana z planowaniem, wdrażaniem i sterowaniem skutecznym oraz efektywnym przepływem i przechowywaniem towarów, usług oraz odpowiednich informacji od miejsca wytworzenia do miejsca wykorzystania w celu spełnienia wymagań klientów. Zob. cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp. Do działań logistycznych należą m.in.: przemieszczanie i transport dóbr, składowanie, pakowanie, czynności manipulacyjne, zarządzanie zapasami, realizacja zamówień, prognozowanie popytu, planowanie produkcji, zakupy, obsługa klienta, lokalizacja zakładów i magazynów, obsługa zwrotów, dostarczanie części zamiennych i obsługa posprzedażowa, gospodarowanie odpadami.

cjał leżący w rewitalizacji miasta przez organizację obydwu ujęć działań logistycznych przejawia się w realizacji takich celów, jak:

- odciążenie infrastruktury transportowej miasta, a w szczególności jego centrum, od nadmiernej liczby pojazdów (np. poprzez kumulację ładunków, optymalizację tras dostaw i odbiorów, poprawę efektywności wykorzystania ładowności pojazdów, wykorzystanie alternatywnych środków transportu, eliminację zbędnych i „pustych” przewozów, skracanie czasu przemieszczania),
- optymalizacja rozmieszczenia magazynów i poziomu zapasów (np. poprzez przenoszenie zapasów i związanych z nimi operacji poza granice dużych miast, usprawnienie zarządzania zapasami),
- minimalizacja emisji substancji szkodliwych (w szczególności CO₂).

Wymienione działania współgrają z realizacją misji ekologicznej⁷. Ekonomiczny aspekt działań gwarantujących użyteczność miejsca, czasu i formy dla klienta w mieście jest tu więc zdeterminowany czynnikami ekologicznymi⁸ i społecznymi⁹.

Wszystkie skoordynowane działania logistyczne mają na celu wyjście naprzeciw potrzebom konsumpcyjnym mieszkańców i osób nietrwale przebywających w mieście, dzielnicach śródmiejskich lub centralnych o najwyższym stopniu zaludnienia i kongestii. Ponadto w przypadku miast zlokalizowanych w Europie celami długookresowymi działań logistycznych na terenie miast powinno być zapewnienie im rozwoju zgodnie z założeniami Strategii Europa 2020 w obszarze inteligentnego i zrównoważonego rozwoju¹⁰. Poprzez rewitalizację terenów miasta działania logistyczne inicjują i stymulują konkurencyjność obszaru zurbanizowanego. Ich zintegrowany ekonomiczny, ekologiczny i społeczny wymiar można określić mianem zrównoważonej logistyki (*sustainable logistics*), a konsekwencje jako rewitalizację poprzez logistykę (*logistics-driven regeneration*). Ma ona na celu zapobieganie degradacji i zjawiskom kryzysowym oraz pobudzanie stabilnego rozwoju miasta.

Podczas gdy odciążanie infrastruktury transportowej miasta jest istotnym działaniem współdecydującym o potencjale rewitalizacji zatłoczonego miasta przez logistykę, to decyzje związane z lokalizacją inwestycji w obiekty logistyczne niosą ze sobą szereg skutków, różnicując ich charakter względem wielkości miasta lub gminy, w której są zlokalizowane. Lokalizacja zapasów na terenie dużych miast może na przykład

⁷ Ekologiczność (nazywana także „zieloną logistyką” – *green logistics*) odgrywa szczególną rolę w procesie ograniczania degradacji miasta. Ma ona na celu organizację działań prewencyjnych wobec zjawisk globalnego ocieplenia i zanieczyszczenia środowiska, będących następstwem industrializacji oraz globalizacji. Zjawiska degradacji środowiska są szczególnie widoczne na terenach zurbanizowanych, gdzie występuje kumulacja popytu na produkty, a ich dostępność uwarunkowana jest niezbędnym transportem, miejscem oraz warunkami przechowywania.

⁸ To jest zmiana klimatu, jakość powietrza, hałas, użytkowanie gruntu, bioróżnorodność, zanieczyszczenia i odpady.

⁹ To jest bezpieczeństwo, zdrowie, dostępność, zgodność z prawem czy lokalnymi obyczajami.

¹⁰ Por. komunikat Komisji Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, 3.03.2010.

rewitalizować zdegradowane obszary przemysłowe (*brown fields*). Natomiast w przypadku miast średnich, małych lub gmin, które zasadniczo nie są w znacznym stopniu dotknięte problemem kongestii, inwestycje w obiekty logistyczne mogą stwarzać sporą szansę na rozwój i rewitalizację dostępnych terenów (zazwyczaj są to obszary typu *green fields*). Naturalnie należy wziąć pod uwagę negatywne aspekty lokalizacji obiektów logistycznych, szczególnie tych dużych, rozbudowanych, w których prowadzona jest działalność gospodarcza o różnym charakterze. Punktem odniesienia dla takich problemów stają się czynniki lokalizacji obiektów logistycznych ze szczególnym uwzględnieniem dostępu do infrastruktury drogowej.

3. Czynniki lokalizacji obiektów logistycznych

W literaturze przedmiotu istnieje kilka pojęć definiujących rolę i funkcje nieruchomości magazynowych. Są one określane mianem m.in. centrów logistycznych, parków logistycznych, centrów usług logistycznych, centrów dystrybucyjnych, parków dystrybucyjnych czy też obiektów magazynowych¹¹. Bez względu na zastosowaną definicję i dobrany zakres funkcji, nieruchomości magazynowe stanowią nieodłączny element systemów dostaw przedsiębiorstw.

Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto określenie obiekty logistyczne. Punktem odniesienia dla ich funkcjonowania jest określenie celu wykorzystania powierzchni magazynowej. Obiekty logistyczne objęte analizą można podzielić na następujące typy:

- centra dystrybucyjne (*Big Box*) – zlokalizowane głównie w okolicy wielkich miast, w bezpośrednim sąsiedztwie autostrad oraz dróg ekspresowych, obsługujące transfer towarów z innych lokalizacji w kraju i za granicą; powierzchnia biurowa zlokalizowana na ich terenie waha się między 3 a 5%,
- biznesparki (*Small Business Units*) – będące magazynami o powierzchni do 500 m², w której ok. 30-50% stanowi biuro i które są budowane w granicach miast¹².

Obiekty logistyczne usprawniają przepływy towarowe, udrażniając zdegradowane miasta. Ich lokalizacja względem dużych miast ma kluczowe znaczenie dla jakości obsługi klienta najemcy obiektu ze względu na rolę w systemie dostaw. Ze względu na zakres inwestycji, jaką jest budowa obiektu logistycznego, decyzja

¹¹ Por. np. B. Skowron-Grabowska, *Centra logistyczne w łańcuchach dostaw*, PWE, Warszawa 2010, s. 30-33; W. Paprocki, J. Pieriegud, *Rozwój centrów logistycznych w Polsce*, www.paprocki.pl/pliki/Dzialalnosc%20naukowo-dydaktyczna/Artykuly_i_referaty/Rozwoj%20centrow%20logistycznych%20w%20Polsce.pdf (26.07.2011); M. Foltiński, *Centra logistyczno-dystrybucyjne a rozwój regionalny w Polsce*, ILiM, Poznań 2011; I. Fechner, *Role of logistics centers in national logistics system*, „LogForum” 2010, Vol. 6, Issue 2, No. 2, s. 10-11.

¹² Szacuje się, że centra dystrybucyjne stanowią około 96%, a biznesparki – 4% nowoczesnych nieruchomości magazynowych w Polsce. W literaturze przedmiotu można też wyróżnić centra przeładunkowe będące obiektami zlokalizowanymi głównie w bezpośrednim sąsiedztwie portów lub lotnisk. Por. *Jeden dla wszystkich czy wszyscy do jednego?*, Jones Lang LaSalle, kwiecień 2010, s. 3.

o jego lokalizacji stanowi wypadkową jakości podaży, czyli zbioru czynników (zachęć) tworzonych przez lokalny samorząd i władze na szczeblu krajowym, decydującą o atrakcyjności lokalizacji inwestycji dla dewelopera, i rodzaju popytu, czyli zbioru czynników istotnych dla najemcy powierzchni magazynowej¹³.

Do głównych czynników decydujących o lokalizacji nieruchomości magazynowej, leżących po stronie podażowej respondenci badania zaliczyli przede wszystkim:

- dostępność infrastruktury drogowej,
- gminne plany zagospodarowania przestrzennego,
- dostępny grunt o uregulowanym stanie prawnym (ewentualnie z możliwością szybkiego przekwalifikowania),
- niskie koszty pracy.

Respondenci badania uznali też za istotny dostęp do elektryczności i czystość gruntu, ponieważ jego odkażenie jest kosztownym przedsięwzięciem. Deweloperzy, których nieruchomości są bardziej geograficznie oddalone od Warszawy, wskazali również „dobre skomunikowanie z międzynarodową infrastrukturą transportową” jako ważny czynnik wyboru lokalizacji nieruchomości magazynowych.

Wśród najważniejszych czynników leżących po stronie popytowej, związanej z oczekiwaniami najemców wobec lokalizacji magazynu, respondenci wskazali przede wszystkim:

- rolę przedsiębiorstwa w łańcuchu dostaw, która wpływa na decyzje o geograficznej odległości lokalizacji magazynu względem na przykład klienta końcowego lub zakładu produkcyjnego,
- dostęp do infrastruktury drogowej,
- dostęp do siły roboczej,
- dostęp do komunikacji miejskiej (lub regionalnej).

4. Wpływ inwestycji w obiekt logistyczny na rewitalizację i rozwój miasta

Oceniając wpływ inwestycji w obiekt logistyczny, uwzględniono zarówno jej wymiar jakościowy, jak i ilościowy, pokazano pozytywne, ale i negatywne oddziaływanie oraz podjęto próbę ewaluacji jej wpływu na konkurencyjność zarówno przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie miasta, jak i samego miasta.

W obszarze gospodarczym istotna jest analiza zmian potencjału gospodarczego małych i średnich miast, w których zlokalizowano inwestycję. Często obiekty logistyczne stają się kołem zamachowym rozwoju lokalnego. Ich powstanie na terenie małych i średnich miast może prowadzić do wzrostu dochodów i tworzenia nowych miejsc pracy w przedsiębiorstwach istniejących już w tych miastach. Taka inwestycja staje się źródłem efektów mnożnikowych: zaopatrzeniowych i dochodo-

¹³ Ponadto istnieją również czynniki niezależne od obydwu wymienionych grup, a współdecydujące o inwestycji na danym terenie, związane z indywidualną strategią inwestora.

wych¹⁴. Te pierwsze wynikają z dodatkowego popytu zaopatrzeniowego tworzonego przez nowo powstałe lub rozwijające się przedsiębiorstwa, umożliwiające wzrost firm będących ich dostawcami dóbr i usług. Efekty dochodowe są skutkiem zwiększenia się siły nabywczej lokalnej społeczności. Wielkość poszczególnych rodzajów efektów mnożnikowych jest silnie zróżnicowana w zależności od rodzaju działalności gospodarczej, jej rozmiarów oraz cech przedsiębiorstwa. Ważna jest także siła powiązań firmy z jej otoczeniem lokalnym i regionalnym¹⁵. O ile skutki dochodowych efektów mnożnikowych koncentrują się głównie w otoczeniu lokalnym, o tyle powiązania zaopatrzeniowe w zdecydowanej większości wykraczają poza ten obszar. W ramach zaopatrzenia lokalnie kupowane są przede wszystkim usługi, np. sprzątanie i utrzymanie ruchu, ochrona, serwisowanie budynków i urządzeń, usługi prawne, finansowe, informatyczne czy usługi w zakresie szkolenia pracowników.

W obszarze społecznym głównym efektem inwestycji w obiekt logistyczny jest podniesienie jakości życia mieszkańców. W dużej mierze jakość ta zależy od wzrostu gospodarczego miasta, który przekłada się na poprawę sytuacji materialnej mieszkańców oraz wzrost dochodów w budżecie miasta¹⁶. Jeśli miasto jest zamożne, a jego władze opracowały strategię rozwoju oraz plan zagospodarowania przestrzennego, to miasto ma szansę stać się miejscem chętnie wybieranym nie tylko do pracy, ale również do życia. W wyniku tego zmienia się struktura społeczności danego miasta, w tym struktura wykształcenia ludności zamieszkałej w nim. Nowe inwestycje (w tym zwłaszcza w przemysł kreatywny) przyciągają dobrze wykształconych pracowników. Są także źródłem wzrostu poziomu wiedzy i kompetencji pracowników niższych szczebli, dzięki czemu miasto rozwija się w sensie społecznym.

Innym społecznym efektem inwestycji w obiekt logistyczny mogą być powoli pojawiające się wśród polskich przedsiębiorstw działania w zakresie filantropii, mecenatu lub sponsoringu mające na celu budowanie społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR – *Corporate Social Responsibility*)¹⁷.

Oceniając ekologiczne efekty inwestycji w obiekt logistyczny, warto wziąć pod uwagę charakter miejsca jego lokalizacji. Obiekty logistyczne są budowane na nieużytkach, będących często terenami odrolnionymi (inwestycja typu *green field*), bądź

¹⁴ K. Wiedermann, *Koncepcja efektów mnożnikowych w wyznaczaniu wpływu przedsiębiorstw na otoczenie społeczno-gospodarcze*, „Prace Komisji Geografii i Przemysłu” 2008, nr 1.

¹⁵ B. Domański, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków 2001.

¹⁶ Główne źródła dochodów budżetu miasta to: podatki (od nieruchomości, środków transportu, odsetek od podatku dochodowego od osób fizycznych i osób prawnych), subwencje ogólne i dotacje celowe.

¹⁷ Na razie, mimo że CSR jest oceniane jako „długofalowa inwestycja”, „źródło przewagi konkurencyjnej” dotyczy raczej firm z kapitałem zagranicznym. W ostatniej edycji konkursu „Liderzy zrównoważonego rozwoju” wzięło udział tylko sześć spółek obecnych na parkiecie warszawskiej giełdy. Szerzej: Ł. Makuch, *Liderzy wiedzą, jak czerpać i mieć korzyści*, „Forbes” 2011, nr 7, s. 98-99. Jak zauważa K. Kuciński, bycie społecznie odpowiedzialnym w czasach, gdy powszechnie króluje „mieć nad być”, jest bardzo trudnym zadaniem zarówno dla przedsiębiorców, jak i lokalnych społeczności. Szerzej: K. Kuciński, *Globalizacja a lokalny ekorozwój*, [w:] K. Kuciński (red.), *Glokalizacja*, Difin, Warszawa 2011, s. 271-278.

są inwestycją polegającą na zagospodarowaniu terenów poprzemysłowych (inwestycja typu *brown field*). Z jednej strony ważna jest tu kwestia zrównoważonego gospodarowania zasobami terenów, mającego na względzie potrzeby przyszłych pokoleń, a z drugiej przywrócenie do życia zdegradowanych obszarów miast. Warto jednak zaznaczyć, że z racji, iż obiekty logistyczne są budynkami wielkopowierzchniowymi wymagającymi dużych terenów, a ich lokalizacja wymaga dobrego skomunikowania z głównymi szlakami transportowymi, większość nowych obiektów powstaje na obszarach odrolnionych. Inwestycje na terenach poprzemysłowych są realizowane głównie na obszarach dużych i wielkich miast¹⁸. Zaletą peryferyjnej lokalizacji obiektów logistycznych jest minimalizacja problemów urbanizacyjnych miasta oraz możliwość skoncentrowania podobnego zakresu działalności gospodarczej na określonym terenie, co przyczynia się do eliminacji chaosu przestrzennego. Dodatkowo decydując się na inwestycję typu *green field*, deweloper powierzchni magazynowej musi spełnić rygorystyczne przepisy i wymagania w aspekcie ochrony środowiska. Dlatego realizowane są dodatkowe proekologiczne inwestycje, np. ogrzewanie magazynów energią geotermalną wykorzystywane w centrum dystrybucyjnym IKEA w Jarostach koło Piotrkowa Trybunalskiego¹⁹. Wprawdzie budowa takiego magazynu jest droższa, jednak długoterminowe koszty eksploatacji są niższe. Deweloperzy w rozmowach przyznają, że coraz częściej otrzymują zapytania od potencjalnych najemców zainteresowanych takimi właśnie obiektami²⁰.

Analiza ekonomicznych, społecznych i gospodarczych efektów inwestycji w obiekt logistyczny pozwala podjąć próbę oceny konkurencyjności miasta. Rozważać ją należy w dwóch aspektach: konkurencyjności przedsiębiorstw zlokalizowanych na jego terenie oraz konkurencyjności między poszczególnymi miastami o pozyskanie kapitału inwestycyjnego i kapitału ludzkiego²¹.

O konkurencyjności miasta będzie decydował z pewnością fakt, że nowoczesne obiekty logistyczne przyciągają na teren miasta i gminy nowoczesne zakłady lekkiej produkcji, centra serwisowe nowoczesnych zakładów elektronicznych, centra dystrybucyjne: koncernów farmaceutycznych, producentów kosmetyków, sieci handlowych itp. Rozwijają się przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe już istnie-

¹⁸ Przykładem inwestycji na terenach poprzemysłowych mogą być Żerań Park zlokalizowany w Warszawie, ale także Millennium Park, obiekt zlokalizowany na terenie Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Pruszkowie.

¹⁹ Szerzej na ten temat: B. Ocicka, *Wykorzystanie energii geotermalnej do ogrzewania obiektu składowego. Studium przypadku Centrum Dystrybucji IKEA w Jarostach*, [w:] K. Rutkowski (red.), *Najlepsze praktyki w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Wyjście naprzeciw wyzwaniom społecznej odpowiedzialności biznesu*, OW SGH, Warszawa 2008, s. 77-105.

²⁰ Na podstawie rozmowy z P. Sapkiem, *Development Director Central Europe*, SEGRO Poland Sp. z o.o. Wypowiedź z 21.07.2011 r.

²¹ Konkurencyjność jest tu rozumiana jako właściwość związana z umiejętnością konkurencyjności, czyli zdolnością rywalizacji rynkowej. Jest ona cechą relatywną, a jej stopień można ocenić poprzez porównanie z innymi uczestnikami rynku o podobnym charakterze (przedsiębiorstwami, miastami). W konkurencyjności istotne jest nie tylko zdobycie pewnej pozycji, ale również zdolność nadania jej cech stałości.

jące na terenie miasta, a w wyniku ich bliskiej współpracy z nowoczesnymi, często zagranicznymi partnerami – najemcami obiektów logistycznych poprawia się ich produktywność pracy i konkurencyjność technologiczna. Obserwowana jest dyfuzja innowacji inwestorów zagranicznych, określana jako efekt naśladownictwa, który został opisany w badaniach M. Bąka i P. Kulawczuka²².

Przedstawione powyżej zmiany ekonomiczne i społeczne, wynikające z inwestycji w obiekt logistyczny na terenie miasta, pokazują, że taka inwestycja może przeciwdziałać degradacji przestrzeni zurbanizowanej i zjawiskom kryzysowym oraz być motorem ożywienia, a następnie rozwoju miasta. Jednak należy pamiętać, że inwestycja w obiekt logistyczny, poczyniona bez wizji władz gminy dotyczących kompleksowego, długookresowego rozwoju gminy, bez przygotowania infrastruktury komunikacyjnej i transportowej, bez planu zagospodarowania przestrzennego uwzględniającego wydzielenie strefy obiektów logistycznych, ma także swoje negatywne strony.

Najemcami powierzchni magazynowej są głównie operatorzy logistyczni oraz przedsiębiorstwa zajmujące się dystrybucją hurtową dla firm budowlanych, sieci handlowych, koncernów farmaceutycznych, firm kosmetycznych, producentów elektroniki czy artykułów motoryzacyjnych. Coraz częściej jest to również tzw. lekka produkcja. Obiekty logistyczne to miejsce, z którego zaopatrywane są: pobliskie wielkie miasto, region, kraj, a nawet środkowowschodnia część Europy. Dlatego obiektom logistycznym nieodłącznie towarzyszą: wzmożony ruch drogowy, w tym ruch dużych samochodów ciężarowych o ładowności nawet powyżej 16 ton, zanieczyszczenie powietrza CO₂, dwutlenkiem siarki oraz hałas i drgania. Transport przyspiesza degradację stanu technicznego nawierzchni dróg prowadzących do obiektów logistycznych, a także poboczy oraz chodników. Jest także przyczyną kongestii. Wszystko to ujemnie wpływa na jakość życia mieszkańców i obniża atrakcyjność gminy jako miejsca zamieszkania²³.

W celu zminimalizowania negatywnych efektów inwestycji w obiekty logistyczne władze miast i gmin powinny zaplanować i wdrożyć koncepcję zrównoważonego rozwoju miasta. Owo planowanie powinno odbyć się zarówno w sferze społeczno-gospodarczej, przyrodniczej, jak i przestrzennej miasta. Taki obowiązek w warunkach polskich narzuca przede wszystkim Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, ale także inne unormowania prawne²⁴. Wymaga to od władz miasta usta-

²² M. Bąk, P. Kulawczuk, *Wpływ inwestycji zagranicznych na gospodarkę Polski*, Krajowa Izba Gospodarcza, Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym, Warszawa 1996.

²³ W LPR, w części poświęconej diagnozie aktualnej sytuacji, władze gmin wskazują na problemy związane ze wzmożonym ruchem drogowym. Porównaj: Lokalny Program Rewitalizacji dla miasta Pruszków na lata 2005-2013, Pruszków, marzec 2005 r., Lokalny Program Rewitalizacji miasta Mszczonów na lata 2007-2013, Mszczonów, wrzesień 2007 r., Lokalny Plan Rozwoju 2007-2013 dla Miasta i Gminy Błonie, Błonie 11.10.2007.

²⁴ Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r., która czyni władze samorządowe odpowiedzialnymi za poziom zaspokojenia zbiorowych potrzeb społeczności lokalnej, oraz Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 8 marca 2003 r. Szerzej na ten temat w: L. Mierzejewska, *Zrównoważony rozwój miasta: aspekty planistyczne*, „Biuletyn Instytutu Geo-

lenia odpowiednich celów zrównoważonego rozwoju, wyboru sposobów osiągnięcia tych celów, monitorowania osiąganych efektów itp.

5. Efekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne inwestycji w obiekty logistyczne na przykładzie Błonia

Miasto i gmina Błonie położone są w centralnej części województwa mazowieckiego, 28 km na zachód od Warszawy przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 2 (Świecko – Poznań – Warszawa – Terespol) oraz drogi wojewódzkiej nr 579, łączącej trasę katowicką z trasą gdańską. W odległości 2 km od granic gminy od strony południowej przebiega autostrada A2 z węzłem Tłuste w gminie Grodzisk Mazowiecki. W Błoniu mieszka 12,3 tys. ludzi.

5.1. Sytuacja miasta w latach 90. XX wieku

Po przemianach polityczno-gospodarczych 1989 r. i reformie samorządowej w 1990 gminy stały się rzeczywistymi gospodarzami na swym terenie i uzyskały prawo do samodzielnego decydowania o kierunkach rozwoju. Od przedsiębiorczości władz gminy i obywateli zaczęło zależeć, czy inwestycje trafią na ich teren. Pierwsze dwie kadencje upłynęły pod znakiem utrzymania wizerunku Błonia jako małego spokojnego miasta w okolicach Warszawy. Brak zachęt ze strony władz Błonia spowodował, że przedsiębiorcy zainteresowani prowadzeniem działalności w regionie trafili do okolicznych miast i gmin²⁵. Jeden z największych lokalnych pracodawców – Zakład Mechaniki Precyzyjnej „Mera-Błonie” S.A. miał coraz mniej kontraktów i zwalniał pracowników²⁶. Pogorszyła się sytuacja ekonomiczna i obniżyła jakość życia wielu mieszkańców Błonia. Dodatkowo w budżecie miasta brakowało pieniędzy na inwestycje w infrastrukturę techniczną, która w wielu miejscach uległa dekapitalizacji. Mieszkańcy w sposób szczególnie odczuwali pogarszającą się jakość dróg, co wynikało ze wzmożonego ruchu tranzytowego i ruchu zaopatrzeniowego do Warszawy²⁷.

5.2. Rewitalizacja i rozwój miasta dzięki inwestycjom w obiekty logistyczne

Korzystniejszy klimat dla inwestycji zaczął się po wyborach 1998 r. W czasie dwóch kolejnych kadencji władze gminy przyjmowały zainteresowanych inwesto-

grafii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu A. Mickiewicza w Poznaniu” nr 5, Poznań 2010, s. 49-70.

²⁵ Przykładem może być inwestycja w obiekt logistyczny FM Logistic, którą w 1995 r. zrealizowano w Mszczonowie mimo bardziej korzystnej lokalizacji Błonia i jego 30-letniej tradycji logistycznej, związanej z funkcjonowaniem na jego terenie centrum operacyjnego Pekaes S.A.

²⁶ W 2003 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy ogłosił upadłość ZMP „Mera-Błonie” S.A. Szerzej na temat zakładu: www.mera.blonie.org.

²⁷ Jak to określił w rozmowie P. Kubicki: „Mieliśmy ruch samochodów ciężarowych i odczuwaliśmy jego konsekwencje, a nie mieliśmy z tego pieniędzy”. Wypowiedź z 5.08.2011 r.

rów i w krótkim czasie uchwały zmiany w planach zagospodarowania przestrzennego. Bardzo ułatwiało to deweloperom powierzchni magazynowych szybką budowę obiektów. W tym czasie powstały: w 2000 r. Menard Doswell – obecnie Europolis (pow. 195 tys. m²), w 2002 r. ProLogis I Kopytów (pow. 152 500 m²) oraz w 2004 Metropol Park (pow. 90 tys. m²). W 2006 r. wraz z objęciem urzędu burmistrza przez Z. Reszkę rozpoczęto promocję miasta i gminy wśród pośredników nieruchomości i deweloperów. Proaktywne podejście, które zbiegło się w czasie z koniunkturą gospodarczą i na rynku nieruchomości logistycznych, zaowocowało otwarciem kolejnych obiektów: w 2008 r. FM Logistic (pow. 26 tys. m²), w 2008 pierwszej części i na początku 2009 drugiej ProLogis Park Błonie II Pass (pow. łączna 112,45 tys. m²), w 2009 r. Panattoni Park Błonie (pow. 46 tys. m²). W ten sposób Błonie z powierzchnią ponad 600 tys. m² stało się „stolicą polskiej logistyki”²⁸. Logistyka pomogła zapobiec degradacji Błonia i sytuacjom kryzysowym. Stała się motorem rewitalizacji i rozwoju miasta w aspekcie ekonomicznym i społecznym. Studium Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru metropolitarnego Warszawy w części wskazującej kierunki przyszłego rozwoju poszczególnych miast i gmin potwierdza utrzymanie tego kierunku i wymienia Błonie jako obszar rozwoju funkcji przemysłowo-składowej²⁹.

5.3. Efekty gospodarcze, społeczne i ekologiczne inwestycji

Liczne inwestycje w obiekty logistyczne na terenie Błonia spowodowały wzrost liczby podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w mieście i gminie. W 2010 r. na terenie gminy miało siedzibę 2299 podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON. W samym Błoniu działało 1677 firm, w porównaniu z 804 firmami działającymi w 2002 r. Znacząca większość z nich (95%) to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Największym pracodawcą zarejestrowanym na terenie Błonia jest Pekaes S.A. Inni duzi przedsiębiorcy to: Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego Dawtona Sp. z o.o., Biały Rolnicza Spółdzielnia, Delphi Automotive Systems Sp. z o.o. Polska, producent materiałów izolacyjnych – Soprema Polska Sp. z o.o., dystrybutor wyrobów hutniczych Thyssenkrupp Energostal S.A., Polbita Sp. z o.o. zajmująca się dystrybucją kosmetyków do sieci sklepów „Drogerie Natura” oraz usługami logistycznymi, dystrybutor artykułów biurowych Bantex Poland Sp. z o.o.

Wiodącą grupę wśród przedsiębiorstw zarejestrowanych na terenie Błonia w 2010 r. stanowił handel hurtowy i detaliczny oraz naprawa samochodów – 33% firm, transport i gospodarka materiałowa – 11% firm, budownictwo – 10% firm oraz przetwórstwo przemysłowe i działalność naukowa i techniczna – każda po 9%.

Powstające w Błoniu obiekty stworzyły liczne miejsca pracy, dzięki czemu wskaźnik zarejestrowanych bezrobotnych w gminie spadł z blisko 11% w 2003 r.

²⁸ *Polski rynek powierzchni magazynowych w I półroczu 2008 roku*, Colleirs Int. Poland.

²⁹ Zob. Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa 2011, s. 151.

do 3,7% w 2010 r. i był niższy niż w województwie (6,7%) i taki sam jak w powiecie³⁰. Pojawiła się konieczność dowożenia pracowników z pobliskich miejscowości. Badania pokazały, że w 2006 r. do pracy w gminie Błonie przyjeżdżało z innych gmin 2017 osób, natomiast wyjeżdżało 1958 osób³¹.

Inwestycje w obiekty logistyczne znalazły odbicie we wzroście dochodów budżetowych miasta i gminy Błonie, w tym zwłaszcza dochodów własnych. W 2010 r. dochody budżetu miasta i gminy w przeliczeniu na jednego mieszkańca wyniosły 2898 zł i były wyższe o 253 zł od średniej liczonej dla ogółu gmin w województwie (bez miast na prawach powiatu), ale niższe o 258 zł od średniej dla ogółu gmin w powiecie.

Wzrosły również wydatki budżetowe gminy. W 2010 r. największą pozycją były wydatki na oświatę – ponad 23 mln zł. W Błoniu działają 4 przedszkola publiczne, 2 szkoły podstawowe, 2 gimnazja, 1 zespół szkół oraz 1 liceum. W roku szkolnym 2008/2009 do szkół w gminie Błonie uczęszczało ogółem 1947 dzieci. Druga pozycja w budżecie gminy to wydatki na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego – prawie 14 mln zł. Trzecia to wydatki na pomoc społeczną i pozostałe zadania z zakresu polityki społecznej (7,5 mln zł)³², w tym programy związane z pomocą osobom niepełnosprawnym i starszym, pomocą na rzecz dzieci i rodzin dysfunkcyjnych, przeciwdziałania bezrobociu. Władze inwestowały również w transport (modernizację linii kolejowej dalekobieżnej i podmiejskiej, komunikację autobusową obsługiwaną przez PKS oraz dowóz dzieci do szkoły), w gospodarkę komunalną i ochronę środowiska (modernizacja mechaniczno-biologicznej oczyszczalni ścieków) czy gospodarkę mieszkaniową. Zasoby mieszkaniowe Błonia w 2009 r. obejmowały 7380 mieszkań³³. W przeliczeniu na 1000 osób zamieszkałych na terenie miasta liczba mieszkań wynosiła 366, tj. mniej niż średnio w województwie (383), ale więcej niż w powiecie (354).

Inwestycje w obiekty logistyczne ożywiły gospodarkę i przyniosły szereg korzystnych zmian ekonomiczno-społecznych, jednak nie były prowadzone równolegle z inwestycjami w infrastrukturę drogową, w związku z czym są obecnie źródłem problemów zarówno mieszkańców, jak i przedsiębiorców, którzy zainwestowali w Błonię. Wśród najważniejszych problemów wymienianych w dokumentach strategicznych Błonia są: wzmożony całodobowy ruch drogowy, w tym ruch samochodów ciężarowych o ładowności nawet powyżej 16 ton, zanieczyszczenie

³⁰ Dane dotyczące poziomu wykształcenia, czasu pozostawania bez pracy są gromadzone na poziomie powiatu.

³¹ Liczbę tę warto odnieść do liczby ogółu pracujących w gminie Błonie w 2006 r., tj. 5569 osób (w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób, włącznie z pracującymi w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie), *Rynek pracy*, Rocznik Statystyczny 2006 r., GUS, Warszawa 2007.

³² Szerzej na temat strategii rozwiązywania problemów społecznych w Błonię w: *Strategia rozwiązywania problemów społecznych w Błonię w latach 2009-2016*, <http://bip.blonie.pl/>.

³³ Brak danych za 2010 r.

powietrza CO₂, dwutlenkiem siarki, hałas, drgania, degradacja stanu technicznego nawierzchni dróg, poboczy, chodników oraz kongestie³⁴.

Z perspektywy mieszkańców inwestycje w obiekty logistyczne dały im miejsca pracy, poprawiły sytuację materialną, jednak obniżyły atrakcyjność Błonia jako miejsca zamieszkania. Natomiast z perspektywy przedsiębiorców narastający problem kongestii w Błoniu spowolnił operacje ich przedsiębiorstw, a zła jakość dróg znalazła odbicie w kosztach eksploatacji pojazdów i ich stanie technicznym. Problemy te skutecznie zniechęcają nowych przedsiębiorców do wyboru Błonia jako miejsca lokalizacji działalności, co znajduje odbicie w wolnej powierzchni magazynowej oferowanej przez zlokalizowanych tam deweloperów. Odsetek pustostanów w Błoniu w pierwszym półroczu 2011 r. był szacowany na poziomie 28% dostępnej tam powierzchni³⁵.

Władze miasta i gminy są świadome skali problemu i faktu, że odbija się on na konkurencyjności miasta względem innych miast oferujących powierzchnię magazynową w obiektach logistycznych, dlatego już od kilku lat poszukują wyjścia z tej sytuacji. W 2004 r. został opracowany plan budowy zachodniej obwodnicy Błonia wraz z budową wiaduktu nad torami PKP oraz mostu przez rzekę Rokitnicę³⁶. Spotkał on się jednak z dużym oporem mieszkańców, gdyż w części północnej planowanej „zachodniej obwodnicy” dominuje zabudowa jednorodzinna. Dlatego mieszkańcy Błonia – członkowie Stowarzyszenia „Błonie – Dziś i Jutro” opracowali i przedstawili radnym i burmistrzowi „wschodni wariant obwodnicy Błonia”³⁷. Rozwiązanie to jest jednak kosztowne, gdyż wiąże się z budową ponad 20 km drogi. Miasto i gmina Błonie nie są w stanie sfinansować go samodzielnie. Projekt nie został uwzględniony w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym miasta i gminy Błonie na lata 2005-2009³⁸. Czekają w kolejce na finansowanie marszałka województwa mazowieckiego, a władze Błonia poszukują innych rozwiązań umożliwiających udrożnienie infrastruktury miasta.

6. Zakończenie

Przykład Błonia pokazuje, że małe lub średnie miejscowości położone wokół wielkiego miasta w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury komunikacyjnej mają

³⁴ Lokalny Plan Rozwoju 2007-2013 dla Miasta i Gminy Błonie, Błonie 11.10.2007.

³⁵ Jest to wysoki odsetek, biorąc pod uwagę, że średni współczynnik dla Warszawy to 19,1%. Dla porównania pobliski Pruszków, zlokalizowany przy zjeździe z autostrady A2, ma współczynnik wolnej powierzchni na poziomie 4%. Szerzej: *On Point. Rynek powierzchni magazynowych w Polsce. Podsumowanie I połowy 2011 roku*, Jones Lang LaSalle, sierpień 2011, s. 5.

³⁶ Szerzej o projekcie: M.K. Kumor (red.), *Raport o oddziaływaniu na środowisko rozwiązania komunikacyjnego. Budowa zachodniej obwodnicy Błonia wraz z budową wiaduktu nad torami PKP oraz mostu przez rzekę Rokitnicę*, Bydgoszcz – Błonie, lipiec 2008.

³⁷ <http://www.mediatrans.fir.pl/blonie/propozycje.htm>.

³⁸ Projekt – Wieloletni Plan Inwestycyjny dla miasta i gminy Błonie na lata 2005-2009, Błonie 2004.

szansę na rewitalizację i rozwój poprzez lokalizację w nich obiektów logistycznych. Jednak chcąc skutecznie rewitalizować się poprzez logistykę, należy odpowiednio przygotować inwestycje, uwzględniające nie tylko jej skutki ekonomiczne i społeczne, ale również ekologiczne. Konieczne jest przygotowanie strategii, w której zaznaczona będzie rola logistyki w rozwoju miasta, określone zostaną działania, które pozwolą ją zrealizować, i źródła ich finansowania. Konieczne jest również przygotowanie dobrego planu zagospodarowania przestrzennego, w którym zostaną rozdzielone dzielnice mieszkalne i przemysłowe czy opracowane plany rozbudowy infrastruktury drogowej, konieczne do wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza teren centrum miasta w celu zapewnienia płynnego transportu zarówno mieszkańcom, jak i przedsiębiorcom inwestującym w mieście. Ogromnie istotne, a jednocześnie najtrudniejsze jest pozyskanie środków na sfinansowanie rozbudowy infrastruktury drogowej. Wydaje się jednak, że na etapie nawiązywania współpracy z deweloperami powierzchni magazynowej, zwłaszcza w okresie dobrej koniunktury, można zachęcić ich do współuczestnictwa w kosztach inwestycji drogowej.

Literatura

Bank danych lokalnych, GUS, Warszawa 2011.

Bąk M., Kulawczuk P., *Wpływ inwestycji zagranicznych na gospodarkę Polski*, Krajowa Izba Gospodarcza, Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym, Warszawa 1996.

Bryx M. (red.), *Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju*, Badania Statutowe Katedry Inwestycji i Nieruchomości SGH, Warszawa 2010.

Domański B., *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków 2001.

Fechner I., *Role of logistics centers in national logistics system*, „LogForum” 2010, Vol. 6, No. 2, Issue 2.

Foltyński M., *Centra logistyczno-dystrybucyjne a rozwój regionalny w Polsce*, ILiM, Poznań 2011.

Jeden dla wszystkich czy wszyscy do jednego?, Jones Lang LaSalle, kwiecień 2010.

Komunikat Komisji Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, 3.03.2010.

Kuciński K., *Globalizacja a lokalny ekorozwój*, [w:] K. Kuciński (red.), *Globalizacja*, Difin, Warszawa 2011.

Kumor M.K. (red.), *Raport o oddziaływaniu na środowisko rozwiązania komunikacyjnego. Budowa zachodniej obwodnicy Błonia wraz z budową wiaduktu nad torami PKP oraz mostu przez rzekę Rokitnicę*, Bydgoszcz – Błonie, lipiec 2008.

Lokalny Plan Rozwoju 2007-2013 dla Miasta i Gminy Błonie, Błonie 11.10.2007.

Makuch Ł., *Liderzy wiedzą, jak czerpać i mieć korzyści*, „Forbes” 2011, nr 7.

Mierzejewska L., *Zrównoważony rozwój miasta: aspekty planistyczne*, „Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu A. Mickiewicza w Poznaniu” nr 5, Poznań 2010.

Ocicka B., *Wykorzystanie energii geotermalnej do ogrzewania obiektu składowego. Studium przypadku Centrum Dystrybucji IKEA w Jarostach*, [w:] K. Rutkowski (red.), *Najlepsze praktyki w*

- zarządzaniu łańcuchem dostaw. *Wyjście naprzeciw wyzwaniom społecznej odpowiedzialności biznesu*, OW SGH, Warszawa 2008.
- On Point. Rynek powierzchni magazynowych w Polsce: Podsumowanie I połowy 2011 roku*, Jones Lang LaSalle, sierpień 2011.
- Paprocki W., Pieriegud J., *Rozwój centrów logistycznych w Polsce*, www.paprocki.pl/pliki/Dzialalnosc%20naukowo-dydaktyczna/Artykuly_i_referaty/Rozwoj%20centrow%20logistycznych%20w%20Polsce.pdf.
- Rynek pracy*, Rocznik Statystyczny 2006 r., GUS, Warszawa 2007.
- Skowron-Grabowska B., *Centra logistyczne w łańcuchach dostaw*, PWE, Warszawa 2010.
- Strategia rozwiązywania problemów społecznych w Błoniu w latach 2009-2016*, <http://bip.blonie.pl/>.
- Wiedermann K., *Koncepcja efektów mnożnikowych w wyznaczaniu wpływu przedsiębiorstw na otoczenie społeczno-gospodarcze*, „Prace Komisji Geografii i Przemysłu” 2008, nr 1.

Źródła internetowe

- cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp.
- mfiles.pl/pl/index.php/Centrum_logistyczne.
- www.mediatrans.fir.pl/blonie/propozycje.htm.
- www.mera.blonie.org.

INVESTMENT IN LOGISTICS PROPERTY AS THE ELEMENT FOR CITIES' REGENERATION AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT ON THE EXAMPLE OF BŁONIE TOWN

Summary: Towns and cities play an important role in social and economic life. They can be the driving force for innovation and economic growth. However, uncontrolled and unsustainable urbanization degrade the urban areas by reducing their competitiveness and attractiveness. The article concerns the possibility of regeneration and urban development through activities in the area of logistics (logistics-driven regeneration). It focuses on the towns' regeneration by location of the logistics properties. The subject of analysis is to identify factors influencing the choice of location for the logistics properties and to present the impact of their location on the regeneration and development of the town, where it is located. The subject is illustrated by an example of Błonie town.

Keywords: logistics-driven regeneration, logistics property, Błonie town.