

ROZDZIAŁ 6

Przemiany małego miasta i jego otoczenia a rozwój centrów logistycznych – przykład miasta i gminy Strykowa

Bartosz Bartosiewicz, Szymon Wiśniewski*

6.1. Wprowadzenie

Najbardziej zaawansowaną technologicznie oraz przestrzennie formą funkcjonowania przedsiębiorstw sektora TSL¹ są centra logistyczne, zbudowane z wielu współpracujących ze sobą obiektów. Realizowane są w nich usługi logistyczne, powiązane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów (Fijałkowski 2005).

Obiekty tego rodzaju przyjmują różnorodne formy. Wyposażone są w technologie o różnym stopniu zaawansowania, obsługują terytoria o różnych wielkościach.

Centra logistyczne rzadko występują w przestrzeni pojedynczo. Częściej ich rozwój cechuje w miarę równoczesne pojawienie się licznych obiektów, obsługiwanych przez różnych operatorów. Silna koncentracja centrów logistycznych, ich wysoka terenochłonność, zapotrzebowanie na siłę roboczą oraz powiązania z lokalną gospodarką

* Bartosz Bartosiewicz, dr, Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, Uniwersytet Łódzki; Szymon Wiśniewski, student II roku studiów 2^o na kierunku: Gospodarka Przestrzenna, Wydział Nauk Geograficznych i Wydział Zarządzania, Uniwersytet Łódzki.

¹ Transport – Spedycja – Logistyka.

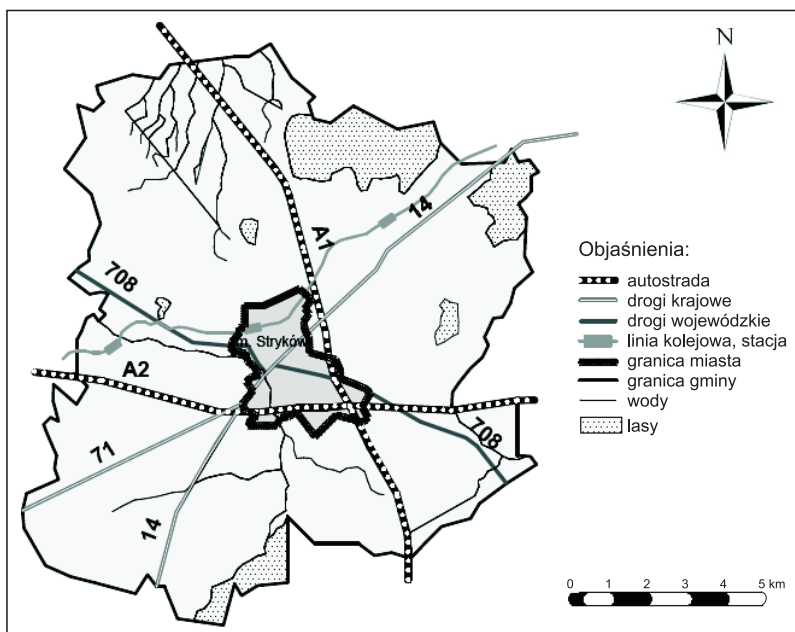
stają się istotnymi czynnikami, kształtującymi przemiany w zagospodarowaniu, zarazem wielką szansą rozwoju społeczno-gospodarczego dla gmin i miast, na których terenie się pojawiają.

Polska, będąc krajem leżącym w centrum Europy, na szlakach przepływu towarów, ludzi, informacji i funduszy z północy na południe oraz z zachodu na wschód, jest areną niezwyklej dynamiki rozwoju wszelkich obiektów logistycznych. Oczywiście, terytorium kraju jest w różnym stopniu nasycone inwestycjami logistycznymi. Jest to zależne od położenia w sieci komunikacyjnej o znaczeniu krajowymi i ponadkrajowym oraz stanu infrastruktury transportu w danym miejscu.

Przykładem dynamicznego rozwoju centrów logistycznych i przemian w przestrzeni, wywołanych ich obecnością, są graniczące od północnego wschodu z Łodzią, miasto i gmina Stryków.

Stryków, położony w centrum województwa łódzkiego, posiada jeden z najlepiej rozwiniętych systemów komunikacyjnych w Polsce. Charakteryzuje się on gęstą siecią dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim, a poprzez budowane autostrady A1 i A2 stanie się jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych na mapie drogowej Polski.

Obecnie, obok autostrady A2 biegnącej w kierunku zachodnim, podstawę układu komunikacyjnego miasta i gminy stanowią drogi krajowe nr 14 i 71, które bezpośrednio obsługują funkcjonujące centra logistyczne. Pierwsza z tych dróg pełni rolę zewnętrznej obwodnicy Łodzi, łącząc ze sobą ważniejsze ośrodki miejskie aglomeracji (Pabianice, Konstantynów Ł., Aleksandrów Ł. oraz Zgierz). Druga z nich stanowi jedną z ważniejszych tras tranzytowych (w kierunku Warszawy), a także obsługuje ruch w obrębie aglomeracji pomiędzy drogą krajową nr 8 (w kierunku Wrocławia) i drogą krajową nr 2 (w kierunku Warszawy). Ważną, z regionalnego punktu widzenia, rolę odgrywa w tym układzie również droga wojewódzka nr 708 Ozorków–Stryków–Brzeziny, a istotnym jego uzupełnieniem jest gęsta sieć dróg gminnych o nawierzchni utwardzonej (por. rys. 6.1).



Rys. 6.1. Schemat układu komunikacyjnego gminy Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie SUiKZP miasta i gminy Stryków

Dodatkowo przez teren gminy przebiega linia kolejowa Łódź–Łowicz, ze stacją w Strykowie oraz bocznica dla załadunku pociągów towarowych. Ze względu na zły stan techniczny jest ona wyłączona z ruchu pasażerskiego, a jej wykorzystanie w transporcie towarowym jest niewielkie. Sytuację ma zmienić jej modernizacja, planowana na 2011 r. Prace modernizacyjne zakładają przystosowanie linii kolejowej do prędkości 90 km/h dla ruchu pasażerskiego.

Tak dogodne usytuowanie w sieci komunikacyjnej, centralne położenie w sieci osadniczej Polski oraz duże zasoby terenowe zdecydowały o zlokalizowaniu na terenie gminy Stryków jednego z największych zespołów centrów logistycznych w kraju.

6.2. Centra logistyczne a przemiany w środowisku naturalnym

Środowisko naturalne jest sferą niezwykle wyczuloną na wszelkiego rodzaju ingerencje zewnętrzne. W trosce o zachowanie jego unikalnych wartości i nieocenionego wpływu na prawidłowe funkcjonowanie człowieka, konieczne jest ciągle identyfikowanie i monitorowanie oddziaływania wprowadzanych inwestycji. Działania te są szczególnie ważne w przypadku tak dużych przekształceń, jakie powodowane są przez centra logistyczne. Usystematyzowanie działań wymaga określenia wpływu wielkoobszarowych inwestycji logistycznych na poszczególne składniki środowiska przyrodniczego. Umożliwi to w dalszej kolejności wdrożenie ewentualnych działań zapobiegawczych lub korygujących już zaistniałe nieprawidłowości.

Tak jak każda inwestycja tego typu, rozpoczęcie budowy centrum logistycznego w okolicach Strykowa wiązało się z wykonaniem oceny oddziaływania na środowisko i w świetle tej oceny, podjęcia działań ograniczających negatywny ich wpływ na środowisko.

Do największych zagrożeń związanych z funkcjonowaniem centrów logistycznych należą: wzrost zanieczyszczenia powietrza, wynikający ze wzmożonego ruchu samochodowego, i generowany przez niego hałas. W tym zakresie inwestorzy podejmują szereg działań, zapobiegających degradacji środowiska. Przykładowo, ze względu na duży udział powierzchni wyłączonej z aktywności biologicznej, konieczne jest zagospodarowanie wód opadowych. Wody deszczowe z powierzchni dachów, jako umownie czyste, kierowane są bezpośrednio do zbiornika wyrównawczego, ale już wody deszczowe z powierzchni parkingów, dróg dojazdowych, a także z terenów zielonych, przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych, zostają pozbawione zawiesin oraz substancji ropopochodnych.

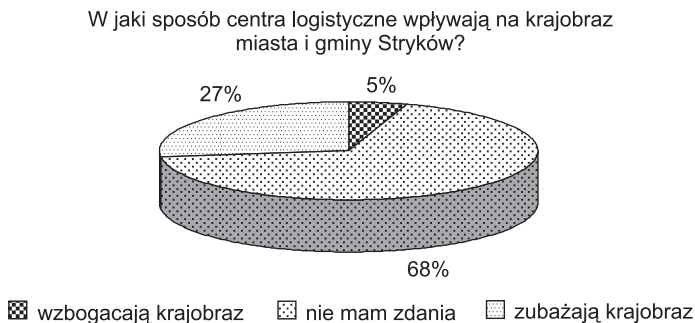
Duży problem dla inwestorów logistycznych stanowi wyeliminowanie hałasu komunikacyjnego. Hałas, związany z ruchem samocho-

dów ciężarowych i osobowych, powstaje głównie w momencie jazdy po terenie centrum, hamownia oraz włączania silnika. Koniecznym jest więc takie projektowanie obiektów centrów logistycznych, aby minimalizować konieczność ruchów manipulacyjnych pojazdów. Ogranicza to ponadto ilość spalin i zużytych płynów eksploatacyjnych. Źródłami hałasu są również procesy technologiczne, prowadzone wewnątrz hal centrów logistycznych. Ze względu na to, że procesy te odbywają się w pomieszczeniach zazwyczaj pozbawionych otworów okiennych, ich uciążliwość jest znikoma. Powszechnie stosowane są również izolacje ścian, zapobiegające rozprzestrzenianiu się hałasu. Znacznie bardziej problematyczny jest hałas pochodzący z systemu wentylacyjnego. Umieszczone najczęściej poza budynkami agregaty chłodnicze stale emitują hałas o niskiej częstotliwości (ok. 77 dB). Sposobem na ograniczenie uciążliwości, powodowanej przez hałas, jest takie lokalizowanie budynków logistycznych, aby hale magazynowe otaczały budynki produkcyjne, tworząc swego rodzaju ekrany akustyczne. Zgodnie z wytycznymi ministra infrastruktury, granicznymi natężeniami hałasu są izofony 55 dB w dzień i 45 dB w nocy. W żadnej z analizowanych inwestycji izofony nie przekraczają granic działek, a w najgorszym wypadku linii rozgraniczających tereny o innym przeznaczeniu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Bezpośrednie oddziaływanie centrów logistycznych na faunę nie występuje ze względu na odległość inwestycji od obszarów chronionych oraz lokowanie ich na terenie wygrodzonym.

Ochrona krajobrazu w węższym ujęciu tego słowa dotyczy tylko cech widokowych i wartości estetycznych terenu, a sama ocena wartości estetycznych jest subiektywna – stąd brak obiektywnych kryteriów tej oceny. Krajobraz podlega ochronie prawnej na terenach parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody i na obszarach chronionego krajobrazu. Ze względu na odległości obszarów chronionych od istniejących obiektów logistycznych, walory krajobrazowe gminy nie są zagrożone.

Mieszkańcy gminy niejednoznacznie oceniają wpływ obiektów logistycznych na walory krajobrazowe obszaru (por. rys. 6.2). Znacząca ich większość nie potrafi jasno określić swoich odczuć².



Rys. 6.2. Opinia mieszkańców na temat wpływu obiektów logistycznych na krajobraz miasta i gminy Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Niemalże 30% zapytanych mieszkańców uznaje centra logistyczne za niepożądane elementy środowiska. Argumentują to znacznymi rozmiarami budynków, co czyni je niedopasowanymi do „ludzkiej skali”. Mieszkańcom przeszkadza tworzący się przemysłowy krajobraz, pozbawiony zieleni. Tylko co dwudziesty pytany deklaruje, że zabudowania logistyczne tworzą krajobraz ciekawszym.

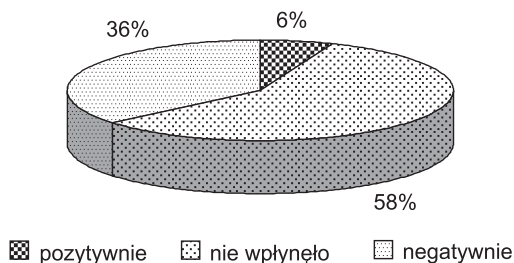
Zgodnie z zasadami zawartymi w przepisach ochrony środowiska, działalność logistyczna nie wymaga wyznaczania obszarów ograniczo-

² Prezentowane opinie mieszkańców opracowano na podstawie badań ankietowych, przeprowadzonych na grupie 100 osób w dniach 9–13 sierpnia 2010 r. w miejscowościach, w których zlokalizowane są centra logistyczne (tzn. w: Smolicach, Smolicach Górnych, Sosnowcu, Sosnowcu Górnym, Sosnowcu Dolnym, Tymiancie oraz Lipie).

nego użytkowania. Jest to bardzo korzystne ze strony władz gminy, gdyż pozwala jej na swobodne gospodarowanie ziemią. Dokumenty, oceniające wpływ inwestycji logistycznych na środowisko przyrodnicze gminy, każą pamiętać o możliwych pożarach, eksplozjach czy innych awariach, związanych z funkcjonowaniem centrów logistycznych. Ze względu jednak na wysokiej klasy technologie wykorzystywane do budowy, jak i monitorowania centrów, poważne awarie zdarzają się niezwykle rzadko. A dzięki wypracowanym procedurom ich konsekwencje są sprawnie niwelowane.

W chwili obecnej zarządcy obiektów logistycznych zobowiązani są do cyklicznego wykonywania badań środowiskowych – stężenia czynników szkodliwych na stanowiskach pracy. Takie działania stanowią element niezbędnego monitoringu środowiskowego. Jest on nieodzowny dla współistnienia środowiska naturalnego gminy i logistycznych punktów węzłowych.

Czy i w jaki sposób centra logistyczne wpływają na środowisko przyrodnicze miasta i gminy Stryków?



Rys. 6.3. Opinia mieszkańców na temat oddziaływania centrów logistycznych na środowisko przyrodnicze miasta i gminy Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

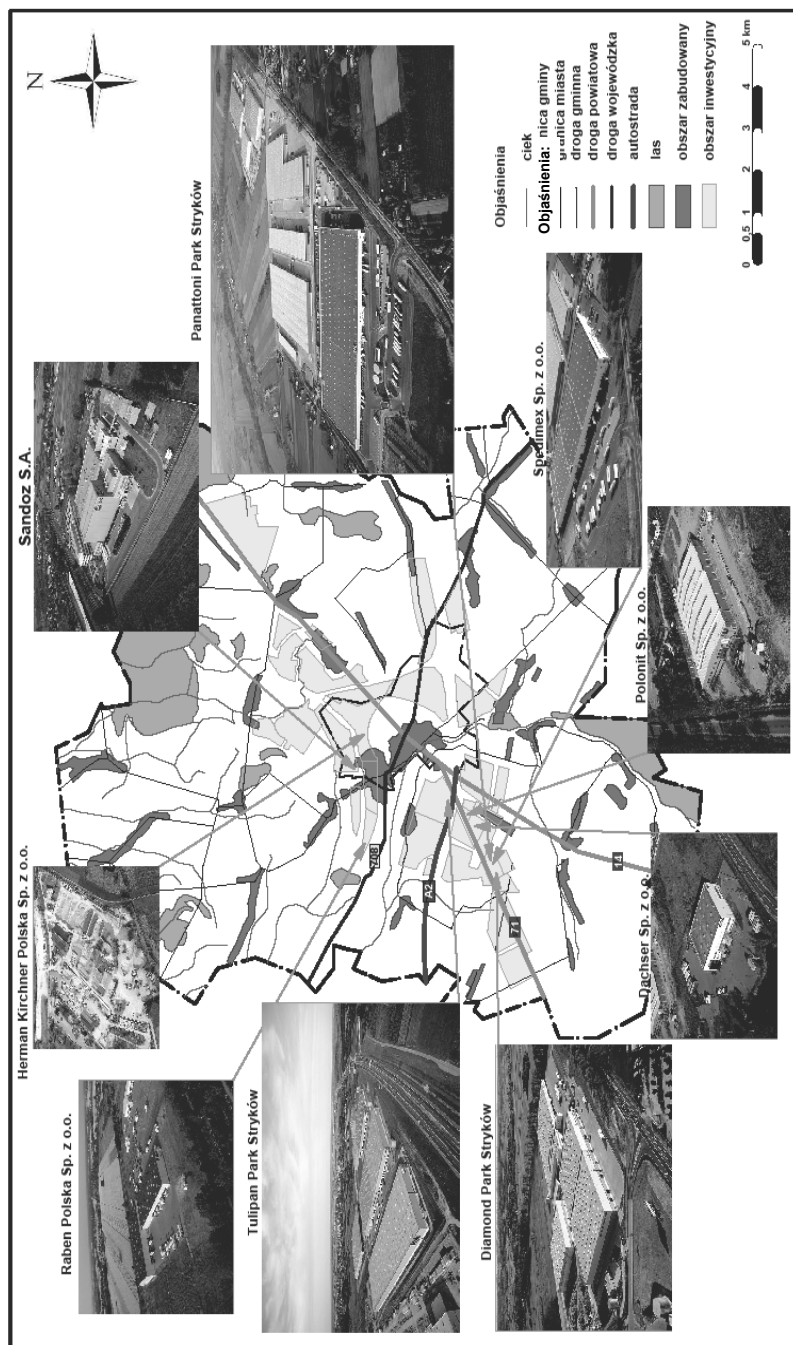
Podsumowując, wpływ powstawania i funkcjonowania centrów logistycznych na środowisko przyrodnicze miasta i gminy Stryków jest niewątpliwy, aczkolwiek ograniczony. Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy są dane zamieszczone w raportach Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Łodzi³, dotyczące zmian w stanie środowiska naturalnego gminy Stryków od momentu powstania pierwszych obiektów logistycznych do 2009 r. Nie wskazują one na jakiegokolwiek diametralne zmiany stanu środowiska w okresie rozwoju centrów logistycznych. Potwierdza to również opinia mieszkańców gminy. Zdaniem 60% pytanym, obiekty logistyczne nie wpływają na walory przyrodnicze obszaru (por. rys. 6.3).

Jednocześnie znaczna część pytanym negatywnie postrzega relacje centra logistyczne – środowisko przyrodnicze. Mieszkańcy jako przykłady podają hałas oraz spaliny towarzyszące transportowi, wycinkę drzew oraz tworzenie rozległych, o sztucznej nawierzchni, parkingów.

6.3. Centra logistyczne a przemiany w przestrzeni

Centra logistyczne oraz inne obiekty magazynowe, tworzone w sposób nieskoordynowany, ukazują niedoskonałości systemu planowania przestrzennego w Polsce. Podstawowym problemem, związanym z ich niekontrolowanym powstawaniem, jest zmasowana presja przestrzenna, a także brak terytorialnej harmonii nowych obiektów z otoczeniem. Zagadnienia te wymagają systemowych rozstrzygnięć legislacyjnych. Polskie doświadczenia, dotyczące lokalizacji inwestycji wielkoobszarowych, są niestety nieliczne i pejoratywne. Od dłuższego czasu trwa społeczna dyskusja nad sensem i metodą lokalizacji wielkopowierzchniowych centrów handlowych. Wskazuje się na błędne decyzje, skutkujące umiejscowieniem obiektu na terenach do tego nieprzystosowanych. Dynamiczny rozwój wielkoobszarowych inwestycji logi-

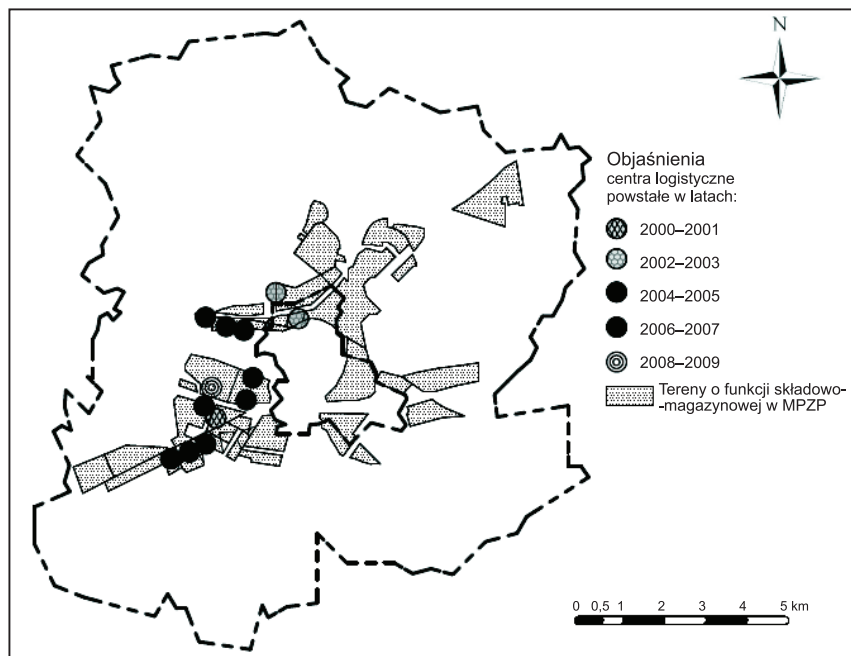
³ <http://www.wios.lodz.pl/serwis/index.php?id=352>



Rys. 6.4. Lokalizacja obiektów logistycznych w gminie Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.strykow.pl

stycznych skłaniać powinien organy planowania przestrzennego do głębokiej refleksji nad regułami lokalizacji tych obiektów. Ich powstawanie znacząco oddziałuje na przestrzeń, gdyż zajmują pokaźne obszary (zazwyczaj od kilkudziesięciu do ok. 200–300 ha). Pomimo iż inwestycje te są terenochłonne i zazwyczaj lokalizowane na obszarach nieurbanizowanych (na ogół typu *green-fields*), to umożliwiają zogniskowanie działalności magazynowo-składowej w konkretnych miejscach przestrzeni. Należy pamiętać, że każdy obiekt logistyczny w postaci rozproszonej, pochłania więcej powierzchni aniżeli grupa przedsiębiorstw skonsolidowanych w centrum logistycznym. Koszty pozyskiwania terenu są znacznie większe w wariantcie budowy pojedynczych magazynów niż przy tworzeniu centrów. W przypadku gdy CL są budowane zgodnie z wcześniej przeprowadzoną analizą ich lokalizacji, wykonaną przez władze publiczne (w ramach miejscowych planów zagospodarowania), umożliwia to redukcję niekontrolowanego rozwoju, zaburzającego system przestrzenno-funkcjonalny gminy. Zagrożeniem płynącym z rozwoju centrów logistycznych, lokalizowanych poza zwartym obszarem miejskim, jest groźba powstania w ich okolicy obszarów nasilonych procesów suburbanizacyjnych. Odpowiedzią na tego typu zjawisko powinna być koordynacja planowania przestrzennego na poziomie miejscowym ze szczeblem regionalnym czy też metropolitalnym. Będzie to jednak możliwe tylko wówczas, gdy planowanie przestrzenne stanie się kreacyjne, a nie śledzące i dostosowawcze, jak dotychczas (Drzazga 2006). Dynamiczny rozwój rynku usług logistycznych jest niewątpliwie związany z synergią wzajemnych relacji operatorów logistycznych, współpracujących w ramach centrum logistycznego. Województwo łódzkie jest znakomitym przykładem tej dynamiki, bowiem liczba obiektów logistycznych podwoiła się pomiędzy 2004 r. a 2005 r. i wciąż pozostaje na wysokim poziomie. Gmina Stryków należy do obszaru szczególnie zintensyfikowanych inwestycji logistycznych, przedstawianego w literaturze jako „złoty trójkąt” (razem z Łodzią i Piotrkowem Trybunalskim) (Cymerman 2006).



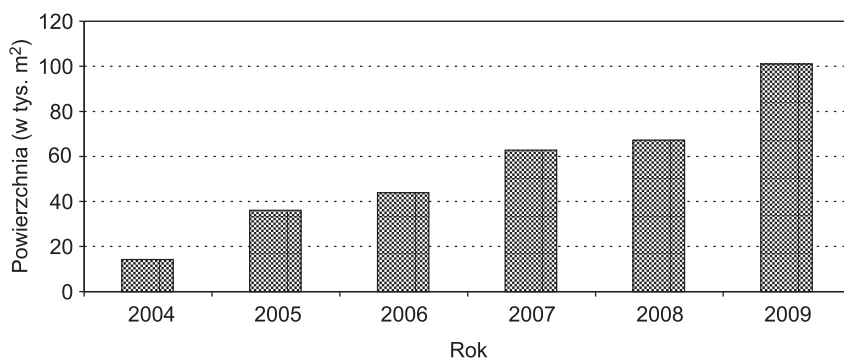
Rys. 6.5. Rozmieszczenie centrów logistycznych według wieku powstania na tle terenów inwestycyjnych, przeznaczonych pod działalność magazynowo-składową na terenie miasta i gminy Stryków

Źródło: opracowanie własne

Lokalizacja centrów logistycznych w gminie Stryków charakteryzuje się wyraźną koncentracją wokół skrzyżowania autostrad A1 i A2 oraz wzdłuż tych dróg. Obiekty Lidla, Spedimexu, Dachsera, Polonitu oraz Tulipan, Diamond i Panattoni Parku zlokalizowane są na południowy wschód od miasta Stryków, równoległe do drogi krajowej nr 14 i w pobliżu autostrady A2. Kolejne cztery obiekty – Raben, GLS, Herman Kircher oraz Sandoz znajdują się na północny zachód od miasta i w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 708 (rys. 6.4.).

Tereny przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego⁴ gminy na lokalizację działalności magazynowo-składowej zajmują łącznie ok. 1150 ha, co stanowi ponad 7% całkowitej powierzchni miasta i gminy Stryków. Zostały one wyznaczone na terenach, które dotychczas były użytkowane rolniczo (głównie jako grunty orne, pastwiska). Do dzisiaj ok. 35% (300 ha) terenów, wyznaczonych pod rozwój centrów logistycznych, zostało zagospodarowanych (por. rys. 6.5).

Pomimo dużej powierzchni, przeznaczonej pod działalność centrów logistycznych, w chwili obecnej większość z nich jest zlokalizowana przy południowo-zachodniej i zachodniej granicy Strykowa, w sąsiedztwie węzła autostrady A2 i dróg krajowych nr 14 oraz 71 bądź wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 708. Łączna powierzchnia budynków logistycznych w gminie wynosi ponad 100 tys. m² (por. rys. 6.6).



Rys. 6.6. Przyrost powierzchni budynków magazynowo-składowych w gminie Stryków w latach 2004–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDR GUS

⁴ Uchwała nr XXXVI/290/2009 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Stryków.

Sposób zagospodarowywania działki przez inwestora jest uzależniony zasadniczo od dwóch czynników: specyfiki podejmowanej działalności gospodarczej oraz ustaleń wynikających z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

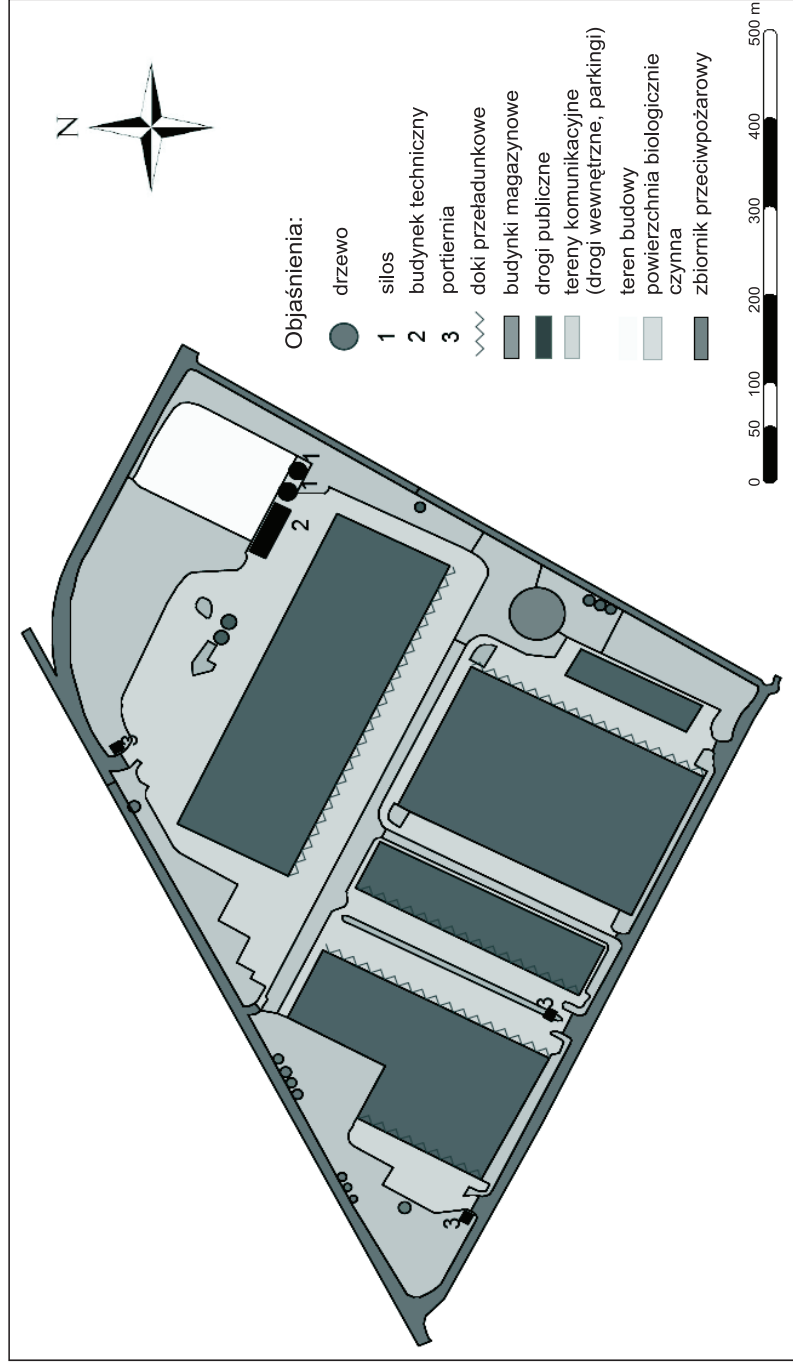
Na obszarze gminy Stryków funkcjonują obecnie trzy duże kompleksy logistyczne, oferujące wynajem powierzchni magazynowo-składowej oraz produkcyjnej.

Pierwszy z nich, Panattoni Park Stryków (por. rys. 6.7), to nowoczesne centrum dystrybucyjne, ulokowane tuż przy węźle autostrady A2. Łączna powierzchnia centrum wynosi 40 ha, z czego blisko 70% terenu przeznaczony jest pod budynki magazynowe, place manewrowe oraz drogi wewnętrzne. Połowę centrum logistycznego zajmuje firma Spedimex (posiada tutaj dwa obiekty o powierzchni 50 tys. m²). W Panattoni Park swoje powierzchnie magazynowe posiadają również: Leroy Merlin, Raben Polska, IC Companys oraz ABRA Meble.

Drugi, Tulipan Park, to największe centrum logistyczne, działające na obszarze gminy Stryków (por. rys. 6.8). Centrum zlokalizowane jest bezpośrednio przy drogach krajowych nr 14 i 71 oraz autostradzie A2, w odległości 3 km od budowanego obecnie węzła autostrad A1 oraz A2. Powierzchnia Tulipan Park wynosi 87 ha. Na jego terenie funkcjonuje zespół magazynowy o łącznej powierzchni 300 tys. m². Jest to największy park logistyczny Segro⁵ w tej części Europy, który docelowo będzie oferował ponad 400 tys. m² powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Minimalna powierzchnia magazynowa na terenie parku to 2500 m². Na terenie parku działalność prowadzą m. in.: Corning Cabling System Polska, Prowell oraz SWM Poland.

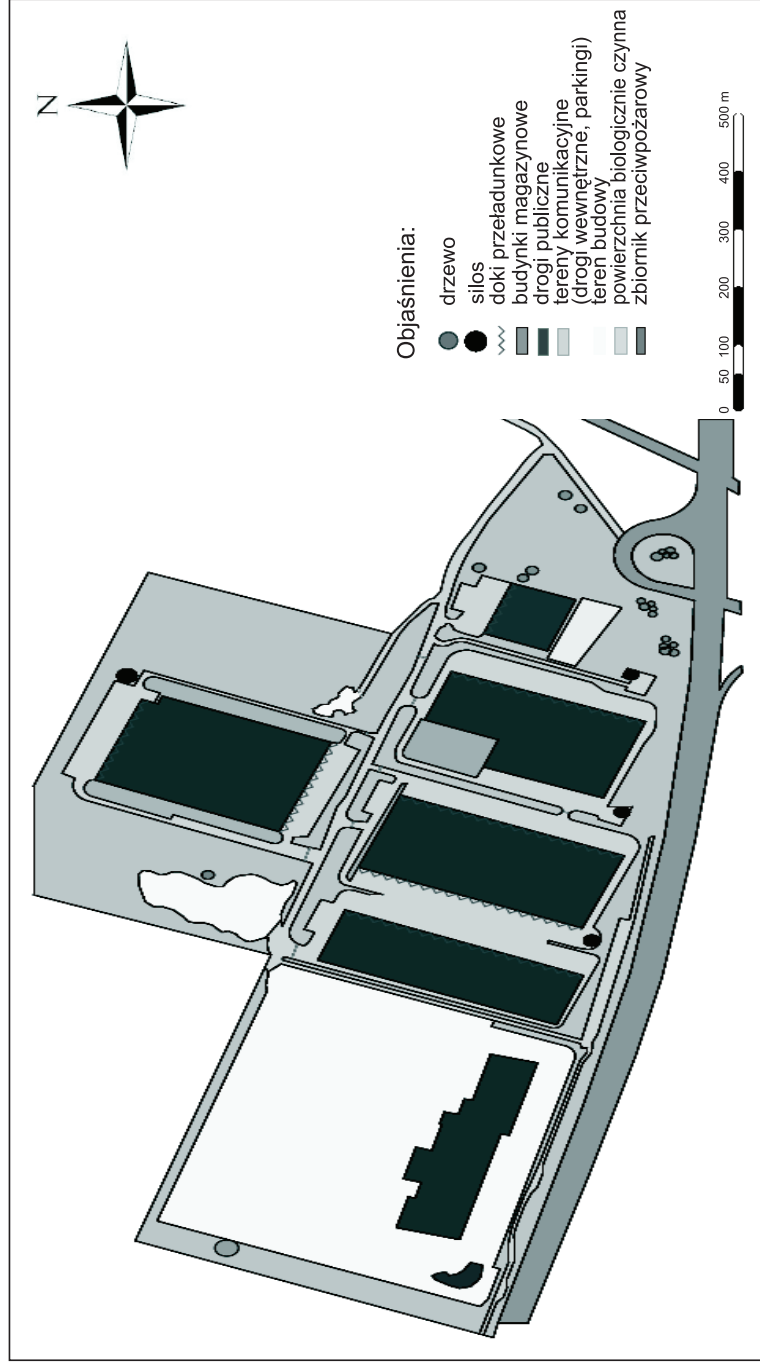
Trzeci to Diamond Park Stryków (por. rys. 6.9), położony w miejscowości Dobra, obok węzła autostrady A2 przy drodze krajowej nr 71. Park został zaprojektowany z myślą o średnich i dużych najemcach.

⁵ Segro jest międzynarodowym przedsiębiorstwem deweloperskim i inwestycyjnym. Jego główna siedziba znajduje się w Wielkiej Brytanii. Firma jest notowana na giełdzie w Londynie.



Rys. 6.7. Stan zagospodarowania Panattoni Park Stryków

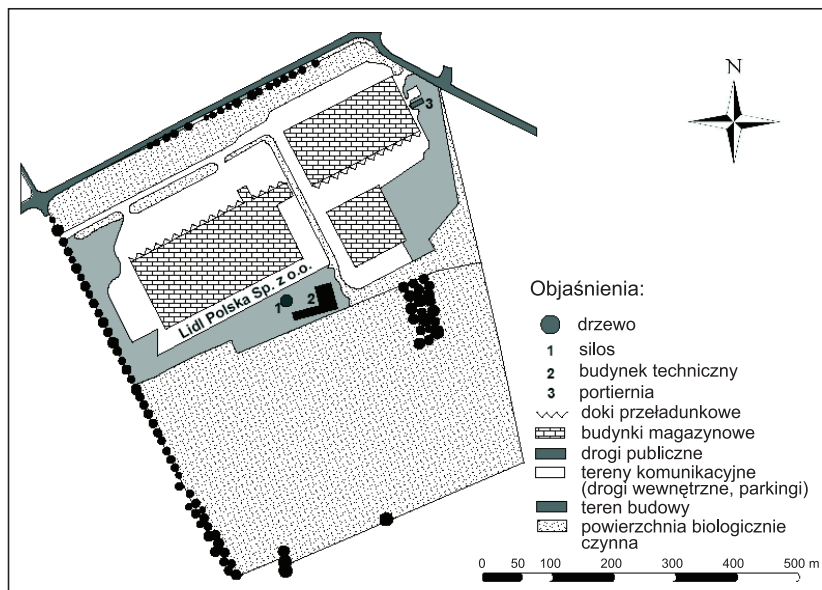
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych



Rys. 6.8. Stan zagospodarowania Tulipan Park Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Centrum zajmuje powierzchnię 15 ha, na której znajdują się trzy obiekty – wielofunkcyjna hala magazynowa (30 tys. m²), budynek zarządu oraz budynek magazynowy (300 m²). W ramach Diamond Park Stryków działalność prowadzą takie firmy, jak: Lidl Polska, AB Logic, Tarkett, Mayer&Mayer, Pyroll oraz Consegna.



Rys. 6.9. Zagospodarowanie centrum logistycznego Diamond Park Stryków

Źródło: opracowanie własne

Na obszarze gminy Stryków zlokalizowane są również obiekty logistyczne, które nie wchodzą w skład parków logistycznych. Przykładem tego typu obiektu jest jedna z pierwszych inwestycji branży TSL, zrealizowanych na obszarze gminy, czyli centrum dystrybucyjne Grupy Raben. Obiekt zlokalizowany jest na północny zachód od Strykowa, w pobliżu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 708 oraz drogi krajowej

nr 14. Północną jego granicę stanowi linia kolejowa PKP, zachodnią i wschodnią tereny zielone, zaś od południa droga krajowa nr 14. Powierzchnia centrum wynosi blisko 19 ha. Składa się z dwóch części, z których druga jest zarządzana przez firmę spedycyjną GLS. Główna hala przeładunkowa o powierzchni ok. 8 tys. m² zlokalizowana jest w części zachodniej centrum.

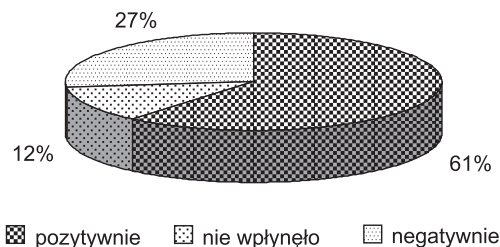
Kolejnym istotnym obiektem logistycznym gminy Stryków jest centrum firmy Dachser. Centrum mieści się przy drodze krajowej nr 71. Jego powierzchnia wynosi ok. 3,5 ha. Budynek magazynowy zlokalizowany jest w centrum obszaru i zajmuje ok. 2000 m².

Obecnie inwestorzy, którzy zlokalizowali powierzchnie magazynowo-spedycyjne na terenie miasta i gminy Stryków, dysponują znacznymi rezerwami terenowymi. Większość kompleksów cechuje obecnie niska intensywność zabudowy. Oznacza to, że w najbliższej przyszłości nie należy się spodziewać adaptacji wolnych i dotychczas niezagospodarowanych obszarów, wchodzących w skład istniejących stref magazynowo-składowych na terenie miasta i gminy Stryków. Inwestorzy oczekują, że sytuację zmieni oddanie do użytku, budowanych obecnie, autostrad.

Przedstawione przemiany przestrzeni, będące wynikiem działalności centrów logistycznych, są znaczące i mają niewątpliwie duży wpływ na strukturę przestrzenno-funkcjonalną gminy Stryków. W istotny sposób kształtują lokalny krajobraz. Ich działalność nie ogranicza się jednakże tylko do terenów przez nie zajmowanych. Centra logistyczne odgrywają również istotną rolę w zagospodarowaniu swojego otoczenia w zakresie infrastruktury transportu. Większość realizowanych inwestycji logistycznych wiązała się z budową bądź modernizacją dróg, w dużej mierze publicznych, umożliwiających dojazd na teren centrów. Ich koszty były pokrywane przez inwestorów.

Wpływ ten został dostrzeżony przez mieszkańców gminy. Większość zapytanych zauważyła poprawę stanu technicznego dróg na obszarze gminy (por. rys. 6.10).

W jaki sposób pojawienie się centrów logistycznych wpłynęło na układ komunikacyjny miasta-gminy Stryków?



Rys. 6.10. Opinia mieszkańców gminy Stryków na temat wpływu centrów logistycznych na układ komunikacyjny miasta i gminy Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ankietowani podkreślali wzrost bezpieczeństwa na drogach prowadzących do obiektów logistycznych, poprzez ich oświetlenie i budowę chodników (por. fot. 6.1). Wraz z pojawieniem się centrów logistycznych mieszkańcy zauważają również zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej na drogach.

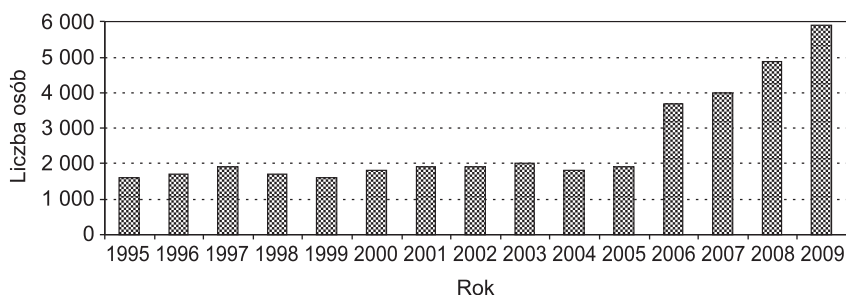


Fot. 6.1. Droga dojazdowa do Tulipan Park Stryków wyposażona w chodnik oraz oświetlenie uliczne (zdjęcie: S. Wiśniewski)

Jednocześnie ponad 25% zapytanych mieszkańców negatywnie ocenia wpływy centrów na układ komunikacyjny gminy. Swoją opinię uzasadniają zwiększonym wzrostem natężenia ruchu, w szczególności ciężkich samochodów dostawczych oraz szybką eksploatacją nawierzchni dróg, zarówno gminnych, jak i krajowych. Problem ten jest niestety naturalną konsekwencją pojawienia się tego typu działalności na terenie gminy.

6.4. Centra logistyczne a przemiany w sferze społecznej

Wydawać by się mogło, że tak duże i stosunkowo liczne, jak na warunki gminne, przedsiębiorstwa logistyczne powinny silnie oddziaływać na przestrzeń społeczną w gminie. O ile dane statystyczne, wskazujące na wyraźny przyrost zatrudniania w okresie największej dynamiki rozwoju centrów logistycznych (od 2005 r.), wydają się potwierdzać tę tendencję (por. rys. 6.11), to wyniki przeprowadzonej wśród mieszkańców ankiety oraz rozmowy z pracownikami urzędu gminy i centrów logistycznych jej zaprzeczają.



Rys. 6.11. Dynamika zatrudniania w mieście i gminie Stryków w latach 1995–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz Urzędu Miasta i Gminy Stryków

Odsetek mieszkańców miasta i gminy Stryków wśród rekrutowanych do pracy w centrach logistycznych jest niewielki. O ile wśród kadry, zatrudnionej na początku funkcjonowania podmiotów logistycznych, znaczny udział (ok. 65%) stanowili mieszkańcy Strykowa i jego okolic, to obecnie nie przekracza on 20%. Taki spadek, według przedstawicieli centrów logistycznych, jest wynikiem dość powszechnej rezygnacji mieszkańców z pracy. Inwestorzy logistyczni nie prowadzą monitoringu zwolnień i odejść pracowników, więc nie posiadają informacji na temat przyczyn rezygnacji z pracy. Dzięki informacjom uzyskanym z działów rekrutacji w niektórych centrach logistycznych wiadomo, że najczęstszym powodem odejść są zbyt niskie zarobki oraz niekorzystne warunki pracy. Niezadowolenie z warunków płacowych może być zrozumiałe, biorąc pod uwagę bliskość konkurencyjnego i atrakcyjnego rynku pracy w Łodzi, to przyczyna w postaci warunków pracy brzmi dość enigmatycznie i niestety nie została wytłumaczona przez przedstawicieli CL.

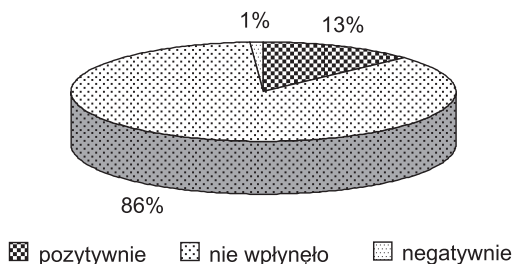
Ograniczone zainteresowanie pracą w kompleksach logistycznych potwierdzają również wyniki przeprowadzonej ankiety. Zaledwie 40% zapytanych mieszkańców rozważało kiedykolwiek pracę w centrum logistycznym. Decydująca jest w tym przypadku lokalizacja ewentualnego miejsca pracy (62%), ale również atrakcyjne wynagrodzenie, co kłóci się z przedstawionymi powyżej informacjami, przekazany przez przedstawicieli CL. Jednocześnie 90% zapytanych wskazuje, że wśród grona ich rodziny bądź znajomych nikt albo prawie nikt nigdy nie pracował w centrum logistycznym.

Wolne stanowiska pracy oraz wakaty, powstałe po odejściach mieszkańców gminy i miasta Stryków, zajmują przede wszystkim mieszkańcy Łodzi oraz gmin sąsiadujących ze Strykowem. Taka sytuacja sprawia, że gmina zyskuje znacząco na inwestycjach logistycznych dzięki podatkom od nieruchomości, ale nieznacznie w zakresie podatków dochodowych, płaconych przez osoby pracujące w centrach logistycznych.

Mieszkańcy gminy Stryków, którzy są zatrudnieni przez operatorów logistycznych zajmują przede wszystkim stanowiska obsługi technicznej, podtrzymania ruchu, obsługi magazynu oraz kierownicze niższego stopnia. Stanowiska kierownicze wyższego stopnia częściej są obejmowane przez mieszkańców Łodzi.

Niestety wpływ centrów logistycznych na sferę społeczną, jeżeli można o takim wpływie mówić, ogranicza się wyłącznie do relacji pracownik – pracodawca. Firmy nie prowadzą żadnych działań o zasięgu ogólnogminnym. Potwierdza to opinia mieszkańców gminy (por. rys. 6.12). Większość z nich nie dostrzega jakiegokolwiek wpływu istnienia centrów logistycznych na warunki ich życia.

W jaki sposób powstanie i funkcjonowanie centrów logistycznych
wpłynęło na warunki Pani/a życia?



Rys. 6.12. Opinia mieszkańców na temat oddziaływania centrów logistycznych na warunki życia w mieście i gminie Stryków

Źródło: ankieta wśród mieszkańców

W podobny sposób powiązania centrów logistycznych ze sferą społeczną gminy charakteryzują jej władze. Ze strony władz nie padają żadnego rodzaju zarzuty wobec inwestorów logistycznych, co do ich zaangażowania w sferę społeczną gminy. Co oczywiście nie wskazuje, że zmiany nie byłyby pożądane. Istnieje wiele przykładów światowych,

które pokazują, że takie zaangażowanie może przynosić korzyści zarówno dla inwestorów, jak i społeczności lokalnej. Przykładem takiej wzorcowej współpracy są Norymberga oraz Lyon. Firmy tam zlokalizowane partycypują m. in. w finansowaniu i prowadzeniu zajęć szkolnych o tematyce logistycznej w klasach o pokrewnych profilach nauczania. Oferują absolwentom staże i praktyki oraz miejsca pracy dla najlepszych z nich. Organizują „dni otwarte” dla studentów z kierunków logistycznych oraz świetlice i przedszkola dla dzieci swoich pracowników (Korzeń 2003). Wydaje się, że istnieje realna możliwość wdrożenia takich działań również w gminie Stryków. Wymagałoby to jednak większej aktywności władz lokalnych, dysponujących szeregiem instrumentów, które mogłyby nakłonić inwestorów do takiej formy współpracy. Problem polega jednak na tym, że centra unikają zbędnych wydatków (zwłaszcza na sferę socjalną), a ze strony gminy nie ma działań skłaniających inwestorów do takich przedsięwzięć – w końcu, w opinii przedstawicieli CL jej mieszkańcy to zaledwie „garstka” zatrudnionych u nich pracowników.

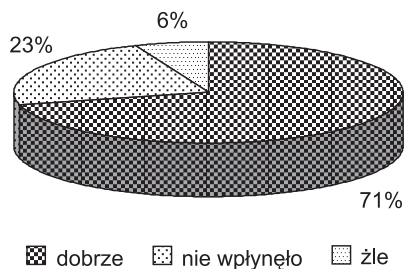
6.5. Centra logistyczne a przemiany w sferze gospodarczej

Centra logistyczne są istotnym czynnikiem, kształtującym rozwój gospodarczy w swoim otoczeniu. Efektywność takiej praktyki ma źródło w aprobowaniu istnienia centrum logistycznego przez przedsiębiorstwa produkcyjne oraz handlowe, postrzegające potencjał nabywania od inwestorów logistycznych różnorodnych usług, a co za tym idzie redukcji kosztów własnych. Dlatego wokół CL lokalizują się przedsiębiorstwa produkcyjne, jak również ich kooperanci, których grupy formują się w kształt parków dostawców (Fechner 2006).

Mieszkańcy, zapytani o znaczenie centrów logistycznych w sferze gospodarczej miasta i gminy Stryków, w przeważającej większości dobrze ocenili wpływ obiektów logistycznych na tę sferę działalności

(por. rys. 6.13). W większości przypadków swoją opinię uzasadniali „ożywieniem gospodarczym”, towarzyszącym wkroczeniu nowych inwestorów.

Jak powstanie centrów logistycznych wpłynęło na rozwój gospodarczy miasta i gminy Stryków?

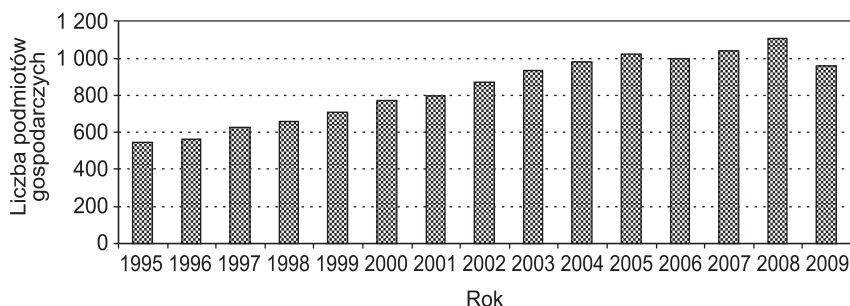


Rys. 6.13. Opinia mieszkańców gminy Stryków na temat wpływu centrów logistycznych na rozwój gospodarczy miasta i gminy Stryków

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ankietowani mieszkańcy wiążą również rozwój funkcji logistycznej z pojawieniem się nowych firm. Opinię tę potwierdzają dane z urzędu gminy oraz GUS. Widoczny jest wyraźny wzrost liczby podmiotów gospodarczych, wyłączając z analizy podmioty, zajmujące się transportem i magazynowaniem (sektor H według PKD) (por. rys. 6.14).

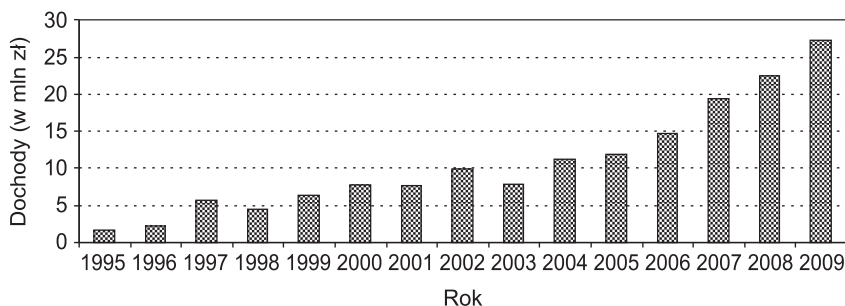
Należy jednakże zauważyć, że dynamika przyrostu liczby podmiotów gospodarczych nie pokrywa się z dynamiką przyrostu liczby przedsiębiorstw logistycznych. Podmioty logistyczne najszybciej rozwijały się pomiędzy 2001 r. a 2005 r., podczas kiedy wzrost liczby innych podmiotów jest bardziej regularny. Wspólna dla obu grup podmiotów jest stagnacja w 2006 r. oraz 2009 r.



Rys. 6.14. Liczba podmiotów gospodarczych (z wyłączeniem sektora H według PKD) w gminie Stryków w latach 1995–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDR GUS oraz UMG Stryków

Wzrost przedsiębiorczości na terenie gminy znajduje odzwierciedlenie w dochodach własnych gminy (por. rys. 6.15), które podwoiły się w ciągu ostatnich 5–6 lat.



Rys. 6.15. Dochody własne gminy Stryków w latach 1995–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z BDR GUS oraz UMG Stryków

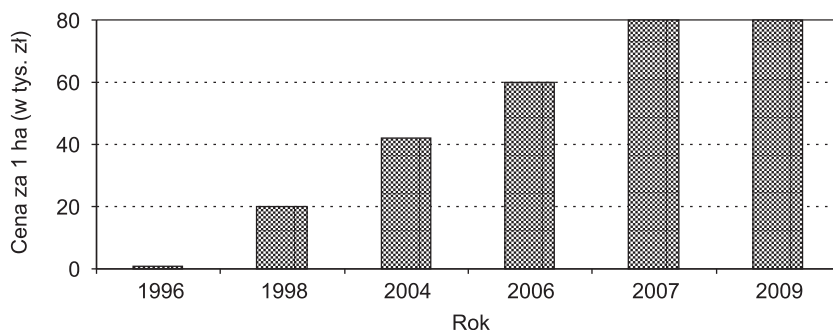
Jeszcze w połowie lat 90. sytuacja finansowa gminy Stryków była trudna, rozważano m. in. zamknięcie jednej ze szkół. Obecnie sytuacja się zmieniła, głównie dzięki podatkom płaconym przez inwestorów logistycznych, stanowiącym 25% dochodów własnych gminy. Gmina realizuje szereg inwestycji, m. in. co roku modernizowanych jest średnio 12 km dróg gminnych (*Autostrada...* b.r.).

Miarą wpływu centrów logistycznych na atrakcyjność inwestycyjną danego obszaru jest cena gruntów. W przypadku gminy Stryków istotny jest fakt, że deweloperzy i inwestorzy z ograniczonym zaufaniem podchodzą do informacji określających planowany przebieg autostrad. Ceny gruntów na terenach, zlokalizowanych w odległości do 2–3 km od planowanych zjazdów lub węzłów autostradowych, zaczynają rosnąć etapowo, dopiero po rozpoczęciu budowy danego odcinka drogi, ale najważniejszym czynnikiem kształtującym ceny jest zakup gruntu w danej okolicy przez pierwszego poważnego dewelopera lub inwestora.

W Polsce terenów inwestycyjnych, położonych przy zjazdach z autostrad, zarówno planowanych, jak i istniejących jest dość dużo. Jednak ze względu na specyficzne uwarunkowania, m. in. planowaną datę oddania do użytkowania danego odcinka autostrady, odległości od granic państwa, dostępność do istniejącej i planowanej sieci dróg, odległość od większych miast, atrakcyjne pod względem lokalizacji działalności logistycznej są tylko nieliczne. Takim przypadkiem jest miasto i gmina Stryków.

Ceny gruntów na terenie gminy rosły wraz z pojawianiem się nowych inwestycji. Proces ten nasilił się w szczególności po 2004 r. Jeszcze w połowie lat 90. ceny gruntów, położonych w obrębie obecnych centrów logistycznych, wahały się na poziomie ok. 1 zł/m², m. in. za taką cenę Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w 1996 r. wykupiła działki pod przyszłą autostradę. Już w 1998 r., kiedy pierwszy inwestor zdecydował się zbudować swoje centrum logistyczne, ceny gruntów wzrosły ponad dziesięciokrotnie (por. rys. 6.16), w niektórych przypadkach przekraczały one 20 zł/m². Sukcesywne pojawianie się następnych inwestorów powodowało

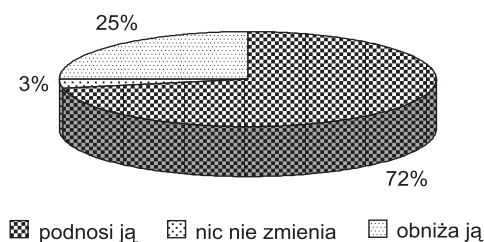
kolejny, stopniowy wzrost cen. W 2006 r. ceny, uzyskiwane ze sprzedaży terenów inwestycyjnych, osiągnęły pułap ok. 100 zł/m² (Kozarewska, Kwintkiewicz 2006).



Rys. 6.16. Cena za ha powierzchni inwestycyjnej we wsi Smolice (jedna z miejscowości, w której znajdują się centra logistyczne) w latach 1996–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogłoszeń, zamieszczonych w gazetach lokalnych: „Dziennik Łódzki – Gratka”, „Gazeta Wyborcza” oraz na serwisie internetowym www.cprf.com.pl

W jaki sposób rozwój centrów logistycznych wpływa na atrakcyjność inwestycyjną miasta i gminy Stryków?

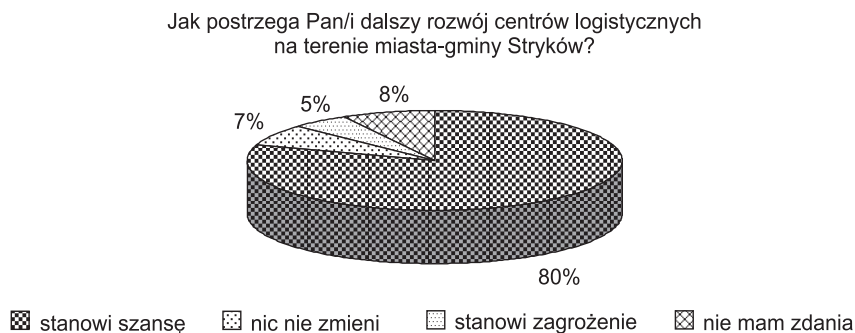


Rys. 6.17. Opinia mieszkańców na temat wpływu centrów logistycznych na atrakcyjność inwestycyjną miasta i gminy Stryków

Źródło: ankieta wśród mieszkańców

Wszystkie przedstawione powyżej efekty rozwoju sektora logistycznego składają się na atrakcyjność inwestycyjną gminy. Dostrzegają to sami mieszkańcy, według których centra logistyczne to ważny czynnik, podnoszący atrakcyjność inwestycyjną Strykowa (por. rys. 6.17). Ich dynamiczny rozwój to swoista reklama gminy, skutecznie przyciągająca kolejnych inwestorów. Mieszkańcy uznają funkcję logistyczną gminy jako wyjątkową, często powtarzają, że „inne gminy tego nie mają”.

Mieszkańcy wiążą z działalnością logistyczną również przyszłość gminy. Większość ankietowanych uważa, iż dalszy rozwój funkcji logistycznej będzie sprzyjać zwiększeniu liczby mieszkańców dzięki tworzeniu nowych miejsc pracy (por. rys. 6.18).



Rys. 6.18. Opinia mieszkańców na temat przyszłej roli centrów logistycznych w rozwoju miasta i gminy Stryków

Źródło: ankieta wśród mieszkańców

Zaledwie 5% pytanых upatruje w dalszym rozwoju funkcji logistycznej zagrożenie. Respondenci obawiają się negatywnego przekształcenia krajobrazu gminy oraz zdominowania przez centra logistyczne lokalnej gospodarki.

6.6. Podsumowanie

Centra logistyczne w sposób znaczący oddziałują na przestrzeń oraz sytuację społeczno-gospodarczą miasta i gminy Stryków. Jednocześnie wpływ ten nie prowadzi do pojawienia się zjawisk negatywnych. W miarę skoordynowana polityka przestrzenna władz gminnych i wojewódzkich oraz sposób realizacji i działalności centrów logistycznych nie zakłóca poprawności funkcjonowania gminy. Przebywając na terenie czy w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów logistycznych, nie odczuwa się przemysłowego „klimatu” tego typu inwestycji. Wydają się one wkomponowane w krajobraz, poprzez utrzymywane na ich terenie obszary zielone stanowią pewną ciągłość z pobliskimi gruntami rolnymi. Mieszkańcy korzystają z budowanej przez inwestorów infrastruktury technicznej, a władze gminy czerpią znaczące korzyści z płaconych podatków od nieruchomości.

Pomimo dużej ilości potencjalnych terenów inwestycyjnych, wydaje się, że gmina Stryków powoli nasycy się przedsiębiorstwami logistycznymi. Ich prawidłowe funkcjonowanie jest bowiem w znaczącym stopniu uzależnione od współpracy z przedsiębiorstwami produkcyjnymi, których liczba w regionie nie przyrasta równie dynamicznie, jak liczba przedsiębiorstw logistycznych.

Bibliografia

- Autostrada dźwignią gospodarczą mniejszych miast Polski* (b.r.), www.cprf.com.p
- Bartosiewicz B., Turczyn M. (2005), *Infrastruktura komunalna małych miast w obszarze metropolitalnym Łodzi (przykład Tuszyna i Strykowa)*, [w:] Makiela Z., Marszał T. (red.), *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 222.
- Bartosiewicz B., Pieleśiak I. (2009), *Funkcja komunikacyjna małych miast w regionie łódzkim*, [w:] Marszał T. (red.), *Funkcja usługowa małych miast*, Wyd. UŁ, Łódź.
- Budżety miasta i gminy Stryków za lata 2004–2010.*
- Drzazga D. (2006), *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 225.

- Fechner I. (2006), *Związki centrum logistycznego z rozwojem gospodarczym i przestrzennym*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 225.
- Fijałkowski J. (2000), *Transport wewnętrzny w systemach logistycznych: wybrane zagadnienia*, PW, Warszawa.
- <http://www.stat.gov.pl>
- <http://www.strykow.pl>
- <http://www.wios.lodz.pl>
- Informacja ekologiczna dla projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego budowy hali magazynowej Quendis Sp. z o.o.* (2007), Akademicki Ośrodek Naukowo-Techniczny Sp. z o.o., Łódź.
- Informacja o planowanym przedsięwzięciu polegającym na budowie hali magazynowej nr 5 na terenie Tulipan Park Stryków* (2008), Biuro Projektów Ochrony Środowiska, Łódź.
- Informacja o przedsięwzięciu polegającym na budowie budynków magazynowo-produkcyjnych Diamond Business Park – Stryków* (2005), HR Projekt, Łódź.
- Karta informacyjna przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa hali magazynowej wraz z zapleczem socjalno-bytowym” na terenie Raben Management Services Sp. z o.o.* (2009).
- Korzeń Z. (2003), *Centra logistyczne determinantą rozwoju globalnej sieci dostaw XXI wieku. Centra logistyczne w Polsce*, Nasz Dom i Ogród, Wrocław.
- Kozarewska M., Kwintkiewicz M. (2006), *Autostradowi milionerzy spod Strykowa*, „Gazeta Wyborcza”, 25 lipca.
- Ocena oddziaływania na środowisko projektowanego zamierzenia inwestycyjnego Magazynu Hurtowego Casino* (2003), Akademicki Ośrodek Naukowo-Techniczny Sp. z o.o., Łódź.
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie centrum logistyczno-usługowego we wsi Sosnowiec* (2007).
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie hali magazynowo-produkcyjnej Tulipan Park Stryków* (2006), Akademicki Ośrodek Naukowo-Techniczny Sp. z o.o., Łódź.
- Raport oddziaływania na środowisko dla inwestycji polegającej na budowie centrum magazynowo-logistyczno-usługowo-produkcyjnego firmy PDC w Strykowie* (2008), Ars Vitae, Wrocław.
- Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie zespołu hal dystrybucyjno-magazynowych DBP Stryków* (2008), Warszawa.