

Joanna Dyczkowska

Politechnika Koszalińska

CZYNNIK LOGISTYKI W KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW

Streszczenie: W artykule został przedstawiony wpływ logistyki jako czynnika oddziałującego na wzrost konkurencyjności regionów. Logistyka działa na przewagę konkurencyjną wówczas, gdy odgrywa znaczną rolę w wyznaczeniu względnej pozycji kosztowej lub zróżnicowania. Rozwój technologiczny pod kątem wdrażania rozwiązań logistycznych w centrach logistycznych może zwiększać lub zmniejszać korzyści dla nabywców, jakimi są mieszkańcy lub nabywcy zewnętrzni (turyści i inwestorzy), stwarzać możliwość osiągnięcia przewagi konkurencyjnej wynikającej z wyboru miejsca.

Słowa kluczowe: logistyka, konkurencyjność regionów, centra logistyczne.

1. Wstęp

Konkurencyjność można rozpatrywać na różnych poziomach, a mechanizmy konkurencji decydują o sukcesie lub porażce danego regionu. Niezależnie od przyjętej koncepcji rozwoju regionu, chcąc utrzymać uprzywilejowany status na rynku, powinny dążyć do wzmacniania trwałej przewagi konkurencyjnej. Mechanizmy konkurencyjne weryfikują trafność przyjętych założeń, jak chociażby właściwa implementacja strategii. Strategia konkurencyjności dla danego regionu zakłada poszukiwanie uprzywilejowanej pozycji konkurencyjnej, ma umożliwić wypracowanie solidnej i korzystnej pozycji wobec tych sił, które decydują o charakterze konkurencji w danym regionie. Strategia konkurencyjności pozwala ustalić wyznaczniki względnej pozycji konkurencyjnej w stosunku do podobnych regionów, jak dostępność do danego regionu, i wyznaczyć rentowność danych inwestycji w regionie w długim okresie, np. centra logistyczne i korzyści z uzyskania przewagi konkurencyjnej. Sprostanie będzie możliwe przez kreowanie dynamicznych łańcuchów dostaw zapewniających zdolność szybkiego reagowania na potrzeby nabywców wewnętrznych i zewnętrznych, optymalne wykorzystanie zasobów oraz wysoką elastyczność działań jednostki terytorialnej, ale również podmiotów znajdujących się na jej terenie. Atrakcyjność jednostki terytorialnej, jak również pozycja konkurencyjna mogą być kształtowane przez władze samorządowe – to właśnie z tego powodu podejmowanie decyzji dotyczących wyboru strategii konkurencyjności sta-

nowi duże wyzwanie. Atrakcyjność regionu jest częściowo rezultatem oddziaływania czynników, na które jednostka terytorialna nie ma wpływu, niemniej jednak wzmocnienie pozycji i dostępności stwarza stosunkowo duże możliwości uczynienia regionu bardziej lub mniej atrakcyjnym. Źródłem przewag konkurencyjnych jest wartość, jaką jednostka terytorialna jest w stanie wypracować dla swoich nabywców. Wartości, w tym wypadku dostęp i lokalizacja, muszą być niższe w stosunku do innych regionów; wyróżniamy przewagę konkurencyjną w postaci przywództwa kosztowego.

2. Konkurencyjność regionów

Konkurencyjność należy badać, rozróżniając pozycję konkurencyjną i zdolność konkurowania. Pozycja w przypadku regionu jest konkurencyjna, jeżeli jednostka terytorialna osiąga lepsze wyniki ekonomiczne względem innych podobnych uczestników rynku. Na płaszczyźnie ekonomicznej oznacza to rywalizację i zdolność do osiągnięcia sukcesu we współzawodnictwie gospodarczym [Zeman-Miszewska 2002, s. 319]. W kontekście terytoriów obejmuje aspekty nie tylko ekonomiczne, ale również społeczne. Jednostki mogą konkurować między sobą bezpośrednio i pośrednio. Konkurowanie pośrednie jest wyrażone i mierzone zdolnościami konkurencyjnymi firm zlokalizowanych na terenie jednostki terytorialnej. Konkurowanie bezpośrednie należy rozumieć jako rywalizowanie upodmiotowionych terytoriów, które konkurują o różnego typu korzyści [Markowski 1999, s. 103]. Czynnikiem logistyki, jakim może być lepszy dojazd, pełna infrastruktura liniowa i punktowa, powoduje konkurowanie o pozyskanie i utrzymanie różnego rodzaju podmiotów rynkowych, jak:

- inwestorzy pożądani w regionie,
- nowi mieszkańcy, którzy zapewniają wyższe dochody dla jednostki terytorialnej,
- fachowcy w interesujących jednostkę terytorialną dziedzinach,
- instytucje oraz różnego rodzaju organizacje.

Wyżej wymienione podmioty konkurują o odpowiednie przedmioty oraz decydują o alokacji, takiej jak:

- inwestycje, jak centra logistyczne i dystrybucyjne dające nowe miejsca pracy, często gwarantujące rozwój innych komplementarnych dziedzin i szeroko pojętych instytucji otoczenia biznesu,
- publiczne środki finansowane przeznaczone na rozwój (w tym wypadku głównie drogi), uzyskiwane ze źródeł z funduszy Unii Europejskiej i innych organizacji,
- organizacja imprez sportowych na poziomie dzieci i młodzieży oraz innych wydarzeń o różnym zasięgu.

Przy konkurencyjności regionów należy uwzględnić nie tylko konkurowanie między podmiotami w regionie, ale działania samorządów terytorialnych, które mogą wpływać swoimi decyzjami na otoczenie funkcjonujących na ich obszarze firm. O przewadze konkurencyjnej jednostki terytorialnej w długim okresie nie decyduje

pojedynczy czynnik, jak logistyka, lecz zdolności terytorialne układu społeczno-gospodarczego. W przypadku logistyki chodzi o uzyskanie przewagi konkurencyjnej w postaci użyteczności miejsca i czasu zgodnych z potrzebami nabywców produktu terytorialnego. Ich akceptacja jest związana z głównie z sektorem instytucjonalnym nabywców, jeśli chodzi o centra logistyczne w przypadku dojazdu również dla nabywców zewnętrznych, jakimi są turyści. Tworzenie użyteczności atrakcyjniejszej niż oferowane przez inne jednostki jest zdeterminowane jakością zasobów informacyjnych, w tym wypadku wykorzystywany jest Internet. Efekty tworzenia przewagi konkurencyjnej poprzez wysoką użyteczność produktu terytorialnego ostatecznie weryfikuje rynek. Uzyskanie przewagi w stosunku do innych obszarów jest możliwe, gdy jednostka terytorialna dysponuje zasobami i kompetencjami, które są wartościowe dla nabywców i trudne do imitacji przez inne obszary [Florek 2006, s. 49]. Władze regionu mogą swoimi działaniami wpływać na otoczenie funkcjonujących firm, tworząc im sprzyjające warunki rozwoju, a także prowadzić działania zachęcające do skorzystania z oferty regionu.

Atrakcyjność jednostki terytorialnej dla inwestorów zewnętrznych jest kategorią względną, gdyż postrzegana jest ona i oceniana na tle innych jednostek przestrzenno-administracyjnych danego kraju, a także na tle porównywalnych jednostek za granicą [Szromnik 2007, s. 199]. We współczesnych warunkach gospodarowania konkurencyjność jednostek terytorialnych nie ogranicza się już tylko do zasięgu krajowego, ale wobec procesów globalizacji konieczna jest perspektywa międzynarodowa w skali mega. Zmianom ulegają sposoby konkurowania poprzez zmianę systemu informacji w skali również globalnej. Do konkurencji w skali europejskiej już nie wystarczają czynniki popytowe i podażowe, ale konieczne i możliwe do wykorzystania są uwarunkowania ekonomiczne regionu, w którym inwestorzy mają swoją siedzibę oraz realizują swoją sprzedaż. Nie wszystkie sektory gospodarcze mają takie same tempo rozwoju, ale branża TSL cały czas wykazuje wysokie tempo przyrostu i jest barometrem stanu gospodarki. Udział przedsiębiorstw międzynarodowych TSL na rynku polskim jest bardzo duży, w przypadku operatorów logistycznych wynosi 100%. Wszyscy operatorzy logistyczni muszą określić te elementy przewagi konkurencyjnej, które służą do osiągnięcia ich konkurencyjnej pozycji w skali międzynarodowej, m.in. mieć sortownie i terminale w Polsce jako kraju tranzytowym na wszystkie kierunki Europy. Współcześnie konkurencja jest zjawiskiem przenikającym wszystkie dziedziny działalności regionu i społeczeństwa. Konkurencja w gospodarce stanowi kluczowy przedmiot zainteresowania, a konkurowanie czynnikiem logistyki znajduje się w sferze przedsiębiorstw oraz jednostek terytorialnych.

3. Znaczenie centrów logistycznych dla regionu

Liczba podmiotów biorących udział w realizacji procesu logistycznego zwiększa się w miarę złożoności tychże procesów wewnątrz i na zewnątrz przedsiębiorstwa.

W państwach Europy Zachodniej, a także w Polsce działają przedsiębiorstwa świadczące kompleksową obsługę logistyczną. W warunkach konkurencyjnych nie ma możliwości kreowania coraz wyższych cen od usługobiorców. Dla współpracy różnych podmiotów w kanałach logistycznych niezbędna jest zdolność i gotowość do jej podjęcia przez zainteresowane strony. W warunkach rynku konsumenta outsourcing usług logistycznych jest tańszy od wariantu samoobsługi, gdyż przedsiębiorstwo może skoncentrować się na działalności podstawowej, a przedsiębiorstwa logistyczne mają możliwość zwiększenia swojej efektywności ekonomicznej w wyniku intensywniejszego wykorzystania potencjału produkcyjnego oraz obniżenia kosztów własnych [Sikorski 2008, s. 99]. Funkcje generalnego koordynatora i wykonawcy usług logistycznych powinny być świadczone przez tzw. centra logistyczne, które stanowią odpowiednio zorganizowane platformy logistyczne lub strefy skupiające usługi logistyczne i podmioty gospodarcze dysponujące wydzielonym terenem powiązanim z otoczeniem komunikacyjnym (głównie siecią autostrad), infrastrukturą (drogi, place, parkingi, budowle inżynierskie i budynki), wyposażeniem, personelem i organizacją, świadczące usługi logistyczne, jak przewóz, przeładunki, magazynowanie, kompletowanie, funkcje zaopatrzeniowe i dystrybucyjne [Skowron-Grabowska 2010, s. 30-32]. Strukturę funkcjonalną logistycznego centrum dystrybucyjnego tworzą trzy podstawowe sfery organizacyjno-funkcjonalne:

- intermodalny system transportowy,
- wielofunkcyjny system usług logistycznych,
- komputerowo zintegrowany system teleinformatyczny.

Centra logistyczne odgrywają różną rolę w zależności od lokalizacji, przypisanych im funkcji operacyjnych i biznesowych oraz powiązań mikro- i makroregionalnych, a także międzynarodowych. Do zasadniczych efektów wdrażania systemowych rozwiązań logistycznych realizowanych w centrach należy zaliczyć [Korzeń 2001, s. 33]:

- możliwość obniżenia poziomów zapasów w regionalnym obrocie towarowym,
- polepszenie warunków jakości i terminowości dostaw (24 h),
- obniżenie kosztów fizycznych przepływów materiałów przez zastosowanie outsourcingu logistycznego,
- podniesienie poziomu obsługi klienta – wdrażanie terminowych dostaw JiT,
- poprawę produktywności przedsiębiorstw partnerskich obsługiwanych przez centrum łańcucha dostaw,
- korzystną strukturę kosztów operacyjnych wynikającą z efektów skali,
- możliwość szybkiego wprowadzania innowacji i korekt biznesowych w warunkach występowania perturbacji rynkowych,
- tworzenie racjonalnych struktur i form wykorzystania transportu w regionie,
- odciążenie infrastruktury komunikacyjnej dużych miast od znacznej części przewozów, zwłaszcza na duże odległości i tranzytowych,
- oferowanie komplementarnych, systemowo zorganizowanych usług outsourcingu logistycznego.

Sprawność procesów logistycznych to we współczesnej gospodarce podstawowy wymóg efektywności, natomiast minimalizacja kosztów transportu rozpatrywana musi być w aspekcie całych łańcuchów logistycznych, wychodzących poza przedsiębiorstwo, rozpatrując efektywność transportu zewnętrznego, który stanowi istotny składnik kosztów procesów logistycznych. Warunkiem koniecznym do osiągnięcia niezbędnego poziomu integracji systemu wspomagającego funkcjonowanie logistycznego centrum dystrybucji jest sposób zorganizowania centrum, a szczególnie stworzenie systemu informacyjnego zapewniającego prawidłowy przepływ informacji pomiędzy wszystkimi elementami logistycznego centrum i uczestnikami (klientami). Głównymi celami centrów logistycznych jest optymalizacja rozwiązań z punktu widzenia obniżenia kosztów oraz zapewnienie zintegrowanych połączeń transportowych z uwzględnieniem najodpowiedniejszej techniki transportowo-przeładunkowej i magazynowej, obszernej informacji oraz systemu kontroli. Centra logistyczne działają na wzór europejski w obrębie danego regionu ekonomicznego. Stają się elementem integrującym transport na danym obszarze. Przy charakterystyce centrum logistycznego celowe jest przedstawienie go jako elementu systemu dystrybucyjnego, jak również węzła sieci transportowej. Podchodząc do problemu z punktu widzenia przewoźników, podkreśla się, że logistyczne centrum dystrybucji jest miejscem, w którym działa co najmniej dwóch przewoźników kierujących się wspólnymi zasadami w zakresie budowy i wykorzystania urządzeń transportowych, przeładunkowych oraz magazynów, z uwzględnieniem kryteriów optymalizacji ekonomicznej. Przy budowie centrów logistycznych należy brać pod uwagę ich rolę w aspekcie systemowym w zależności od tego, czy w danym punkcie przeważać będą prace związane z konsolidacją ładunków, sortowaniem lub rozdzielaniem zgodnie z zamówieniami. Ważne jest również określenie zakresu oferty usług logistycznych. Lokalizacja centrów logistycznych dystrybucji dla obszaru Polski nawiązuje do aktualnie istniejących oraz przewidzianych w najbliższej perspektywie korytarzy transportowych, stanowiących połączenie międzynarodowych szlaków tranzytowych przechodzącymi przez Polskę. Budowa systemu autostrad stworzyła ramy odpowiednich punktów dystrybucyjnych i powoduje włączenie Polski w sieć gospodarczą Europy, z ukierunkowaniem eksportu zwłaszcza na jej wschodnich partnerów. Podkreślić należy, że oprócz podstawowej zalety tworzenia centrów logistycznych, jaką jest obniżka kosztów operacji magazynowo-transportowych dla regionów, istotne są:

- duża szybkość i kompletność zaopatrywania punktów handlowych miast,
- wytworzenie architektonicznie korzystnego elementu miastotwórczego (zgodnego z obsługą ruchu turystycznego),
- obniżenie szkodliwości oddziaływania dużych dostawczych pojazdów samochodowych na środowisko miast, a szczególnie jego obiekty zabytkowe,
- tworzenie dobrych warunków pracy minimalizujących wypadkowość i eliminujących uciążliwość prac fizycznych,
- możliwość świadczenia usług magazynowych dla wyrobów sezonowych,

- możliwość zorganizowania w dzielnicy przemysłowej specjalistycznych magazynów, będących wyrazem ekologicznego rozwoju regionu.
Poprzez centra logistyczne może następować partnerskie łączenie krajowego systemu logistycznego z podobnymi systemami innych krajów w jednolity organizm zintegrowanych regionów.

4. Funkcjonujące centrum logistyczne – ZCL

Lokalizacja centrum logistycznego w województwie zachodniopomorskim jest korzystna ze względu na położenie geograficzne zespołu portowego Szczecin-Świnoujście na skrzyżowaniu ważnych szlaków transportowych o znaczeniu międzynarodowym w układzie północ-południe i wschód-zachód. Droga wodna Odry, łącznie z magistralą kolejową E-59 i drogą krajową nr 3, w perspektywie szybkiego ruchu S3, tworzy Odrzański Korytarz Transportowy. Region dysponuje dostępem do transportu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego. Stanowi najbliższe połączenie morskie i śródlądowe dla aglomeracji berlińskiej i wschodnich landów Niemiec. Port dysponuje dogodnym dojazdem dzięki zmodernizowanej sieci dróg i mostów miejskich oraz ma bezpośrednie połączenie z systemem autostrad niemieckich. Działalność portów w Szczecinie i Świnoujściu wpisuje się w projekt ustanowienia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, którego przebiegiem i włączeniem do sieci TEN-T oprócz Polski są zainteresowane kraje skandynawskie, nie tylko ze względu na ładunki, ale również na ruch turystyczny.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne powstało na terenie o powierzchni 20 ha, w głównym ciągu komunikacyjnym rejonu przeładunków drobnicy konwencjonalnej. Oferta inwestycyjna ZCL jest skierowana do operatorów logistycznych, którzy na wydzierzawionych i w pełni uzbrojonych terenach wybudują magazyny niskiego i wysokiego składowania, chłodnie, punkty obsługi taboru, zaplecze usługowe dla klientów itp. W obrębie centrum powstał parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz doprowadzone zostały drogi dojazdowe i tory kolejowe. Zarówno centrum logistyczne, jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy mają dogodne położenie od strony ładu – połączenie z ulicą Gdańską przez most przez Parnicę z ciągiem komunikacyjnym w kierunku na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Odległość do prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 to tylko 8 km. Tabela 1 pokazuje udział gałęzi transportu w obsłudze obrotów ładunkowych.

Wyróżnia się ilość przewożonych ładunków transportem kołowym i kolejowym oraz węgla przewożonego koleją lub barkami. Inwestycja została sfinansowana ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006 i została ukończona w 2007 r. Stworzony został w ten sposób w porcie szczecińskim nowoczesny kompleks oferujący obsługę ładunków w nowoczesnych technologiach oraz obsługę ruchu turystycznego w porcie pasażerskim.

Tabela 1. Udział galezi transportu w obsłudze obrotów ładunkowych w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA w 2009 r.

Grupa towarowa	Samochody		Barki		Kolej		Razem
	tony	% str.	tony	% str.	tony	% str.	
Węgiel	237 028	5,8	1 029 212	25,2	2 823 369	69,0	4 089 609
Ruda	43 479	7,5	928	0,2	536 117	92,4	580 524
Inne masowe	585 575	44,9	126 702	9,7	591 357	45,4	1 303 634
Zboże	813 330	80,9	14 983	1,5	177 492	17,6	1 005 805
Drewno	4 683	38,7	0	0,0	7 412	61,3	12 095
Drobnica	3 449 308	69,3	175 073	3,5	1 354 245	27,2	4 978 626
Razem	5 133 403	42,9	1 346 898	11,3	5 489 992	45,9	11 970 293

Źródło: opracowania na podstawie www.port.szczecin.pl (dn. 29.11.2010 r.)

Lokalizacja Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego ma wiele unikatowych atrybutów dla rozwoju danego regionu:

1. Porty w Szczecinie i Świnoujściu stanowią zaplecze logistyczne dla obszaru zachodniej i południowej Polski, w tym obszaru Śląska. Są od lat najważniejszymi portami dla Republiki Czeskiej i Słowackiej, a także wschodnich części Niemiec.

2. Oba porty i centrum logistyczne są najbliższymi i najlepiej skomunikowanymi punktami węzłowymi sieci logistycznej mającymi wyjątkowo dogodny dostęp do liczącego 5 mln mieszkańców olbrzymiego i chłonnego rynku konsumpcyjnego aglomeracji berlińskiej i landu Brandenburgii.

3. Nieruchomość ZCL położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie budowanego nowego terminalu kontenerowego, a także obecnego obszaru obsługi ładunków drobnicowych, gdzie obsługiwane są regularne kontenerowe linie dowozowe do Hamburga i Bremerhaven, linie do Zachodniej Afryki i na Daleki Wschód. Dla obsługi rynku Berlina i Brandenburgii szczególne znaczenie ma również położenie portu w Szczecinie na najkrótszej drodze morskiej z państw rejonu wschodniego Bałtyku do Niemiec (tab. 2).

4. ZCL wraz z budowanym równolegle morskim terminalem kontenerowym będzie obsługiwało rosnący strumień ładunków skonteneryzowanych pochodzących od nadawców z całego świata, w tym np. z Dalekiego Wschodu, a także z basenu Morza Bałtyckiego, do odbiorców w Polsce, we wschodnich landach Niemiec, w Czechach, na Słowacji, w Austrii i innych państwach Europy Środkowej i Południowej.

5. W relacjach krajowych ZCL będzie stanowiło najbliższy intermodalny punkt węzłowy kojarzący morskie i lądowe strumienie ładunków konteneryzowanych dla Dolnego Śląska, który wykazuje dużą chłonność inwestycji typu *high-tech*, gospodarstwa domowego i przemysłu samochodowego. Również wokół Szczecina rośnie potencjalne zapotrzebowanie na usługi ZCL, jak fabryka opon Bridgestone w Starogardzie Szczecińskim czy producenci lokujący się w Goleniowskim Parku Technologicznym.

Tabela 2. Struktura przeładunków tranzytowych na nabrzeżach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA według grup ładunkowych i kraju tranzytowego za 2009 r.

Państwo	Grupa towarowa						Razem
	węgiel	ruda	inne masowe	zboże	drewno	drobnica	
Austria						108,8	108,8
Czechy	74,1	124,9	51,0		0,7	461,5	712,2
Niemcy	198,2	28,0	69,0	135,8		185,2	616,2
Norwegia						3,1	3,1
Rosja						4,4	4,4
Rumunia						55,1	55,1
Słowacja	224,9	92,4	4,4			200,6	522,3
Węgry		2,2				200,3	202,5
Inne kraje		1,6	8,9	2,1		199,3	211,9
Tranzyt morski		26,2				9,1	35,3
Razem	497,2	275,3	133,3	137,9	0,7	1 427,4	2 471,8

Źródło: opracowania na podstawie www.port.szczecin.pl (dn. 29.11.2010 r.)

Tabela 3. Obroty w granicach portów w Szczecinie i w Świnoujściu według grup towarowych za grudzień i 12 miesięcy 2009 r. w tys. ton

Grupa towarowa	Obroty łącznie z wagą środków transportu, na których przemieszczana jest drobnica w ruchu promowym				Procentowy udział	
	wykonanie za 2008 r.		wykonanie za 2009 r.		5:3	6:4
	grudzień	12 miesięcy	grudzień	12 miesięcy		
Węgiel	604,6	5 463,7	682,0	4 219,7	112,8	77,2
Ruda	32,6	1 456,6	37,7	610,8	115,6	41,9
Inne masowe	157,5	2 506,4	172,4	1 994,7	109,5	79,6
Zboże	99,5	1 129,1	117,2	1 615,5	117,8	143,1
Drewno	0,0	45,2	0,3	12,1	0,0	26,8
Drobnica	518,2	7 859,4	574,8	7 096,1	110,9	90,3
w tym drobnica promowa	301,6	4 916,1	364,9	4 746,7	121,0	96,6
Ropa i przetwory	69,3	755,5	69,7	948,8	100,6	125,6
Razem obroty w portach w Szczecinie i Świnoujściu	1 481,7	19 215,9	1 654,1	16 497,7	111,6	85,9

Źródło: opracowanie na podstawie www.port.szczecin.pl (dn. 29.11.2010 r.)

6. Na terenie portu w Szczecinie, w bliskim sąsiedztwie ZCL, funkcjonuje Wolny Obszar Celny, a w jego pobliżu znajduje się Graniczny Punkt Kontroli Weterynaryjnej (GPKW).

7. Szczeciński port pasażerski obsługuje ruch turystyczny na następujących połączeniach żeglugowych do: Szwecji, Danii, Finlandii, Norwegii, Wlk. Brytanii i Niemiec.

ZCL może liczyć na znaczny udział w obsłudze logistycznej rosnącego strumienia ładunków konteneryzowanych dostarczanego drogą morską przez zespół portowy Szczecin-Świnoujście, co pokazuje tab. 3.

Utworzenie ZCL jest inwestycją, która przyniesie długofalowe korzyści ekonomiczne dla miasta, województwa i przedsiębiorstw układu portowego. Inwestycja w centrum logistyczne jest sygnałem do napływu kapitału krajowego i zagranicznego w postaci przedsiębiorstw branży TSL. Nowoczesne inwestycje w granicach portu kształtują jego wizerunek i podnoszą rangę na rynku usług logistyczno-dystrybucyjnych i konkurencyjność regionu wśród inwestorów. Nowa inwestycja ZCL pociąga za sobą tworzenie nowych miejsc pracy, wzrost kwot płaconych podatków oraz czynszów i opłat do budżetu lokalnego. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście realizuje w najbliższych latach inwestycje rzędu 620 mln zł. Większość zostanie przeznaczona na infrastrukturę przeładunku towarów, ale nie wszystkie. Zostaną m.in. zmodernizowane drogi dla samochodów oraz tory, rozjazdy, powstaną parkingi dla samochodów. W sumie ma to kosztować ponad 160 mln zł. W południowej części portu w Świnoujściu powstanie nabrzeże o długości 246 m z pomostami dla samochodów i pasażerów, dojazdami, parkingami, placami manewrowymi, siecią energetyczną. Koszt inwestycji szacowany jest na ponad 126 mln zł. Inwestycja pozwoli na zwiększenie ruchu turystycznego w regionie zachodniopomorskim.

8. Podsumowanie

Władze samorządowe, dążąc do podniesienia konkurencyjności regionu, wykorzystują czynnik logistyki. Logistyka wpływa na długofalowe kształtowanie warunków życia mieszkańców danego regionu oraz warunków rozwoju biznesu, w tym turystycznego, przez ruch pasażerski. Działania marketingu terytorialnego oraz logistyki usług infrastrukturalnych jednostki terytorialnej sprzyjają podnoszeniu atrakcyjności i konkurencyjności regionu. Czynnik logistyki powinien odpowiadać zakresowi zadań jednostki terytorialnej, dotyczy to zapewnienia optymalnych warunków funkcjonowania mieszkańców i podmiotów gospodarczych z uwzględnieniem kosztów, wydajności i jakości świadczonych usług przez centra logistyki. Realizacja Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego ZCL oraz inspirowanie przedsiębiorstw TSL w walce konkurencyjnej pozwoli umocnić region miasta Szczecina, województwa i przedsiębiorstw układu portowego w pozycji kluczowego komunikacyjnie i dobrze zorganizowanego przestrzennie regionu Polski. Stworzenie sprawnie funk-

cjonującego ZCL wydaje się konieczne ze względu na wzrastające wymagania przedsiębiorstw produkcyjno-handlowych w zakresie jakości łańcucha dostaw oraz możliwości konkutowania regionu zachodniopomorskiego. Przedsiębiorstwa polskie i zagraniczne zgłaszają zapotrzebowanie na oferty szerokiego pakietu usług logistycznych oferowane przez ZCL. Tworzenie centrów logistycznych nie jest realizacją teoretycznych koncepcji logistycznych mających zaofiarować nowy produkt na rynku, ale praktyczną możliwością konkutowania regionu poprzez oferowanie efektywnych działań spełniających wymagania klientów wewnętrznych i zewnętrznych danego regionu.

Literatura

- Florek M., *Podstawy marketingu terytorialnego*, AE, Poznań 2006.
- Korzeń Z., *Centra logistyczne determinantą rozwoju globalnej sieci dostaw XXI wieku*, [w:] *Centra logistyczne w Polsce*, red. J. Dudek, Consulting i Logistyka Sp. z o.o., Wrocław 2001.
- Markowski T., *Zarządzanie rozwojem miast*, PWN, Warszawa 1999.
- Sikorski P., *Spedycja w praktyce – wiek XXI*, PWT, Warszawa 2008.
- Skowron-Grabowska B., *Centra logistyczne w łańcuchach dostaw*, PWE, Warszawa 2010.
- Szromnik A., *Marketing terytorialny. Miasto i region na rynku*, Wolters Kluwers, Kraków 2007.
- Zeman-Miszewska E., *Konkurencja i konkurencyjność regionów*, [w:] *Marketing – koncepcje, badania, zarządzanie*, red. L. Żabiński, K. Śliwińska, PWE, Warszawa 2002.

LOGISTICS FACTOR IN COMPETITIVENESS OF REGIONS

Summary: The article shows the impact of logistics as a factor influencing the increase of competitiveness of regions. The logistics functions and spatial disposition for the area assigned for the logistics centre are characterized. Against the background of transportation connections and the economic functions of the region along with demand prognosis for the logistics services, the paper presents multi-criteria evaluations for the logistics centre localization. It points out the possibility of integrating the logistics of utilities and territorial units, with regard to the interrelations with integrated logistics objectives of inhabitants, tourists and investors. The competitiveness of regions is possible owing to thorough and diverse transport and logistics infrastructure based on logistics centres.