

LOGISTYKA REGIONALNA

WYKŁAD NR 3 – 10.05.2020

dr Jarosław Flakowski
j.flakowski@wez.uz.zgora.pl
793933666

PLAN WYKŁADU

1. Wprowadzenie
2. Transport a transport intermodalny
3. Transport multimodalny - Lubuskie
4. Podsumowanie
5. Materiały do pracy własnej
6. Informacje dotyczące kolejnego wykładu.



I.WPROWADZENIE



Region w ujęciu definicyjnym:

Waldemar Sługocki

„najwyższa jednostka organizacji terytorialnej państwa o relatywnie dużej powierzchni i znacznej liczbie ludności, będąca obszarem jednolitym, w którym prowadzona jest odmienna polityka gospodarcza i społeczna. W Polsce jako regiony traktuje się upodmiotowione województwa”

W. Sługocki, Rola funduszy Unii Europejskiej w budowaniu konkurencyjności polskich regionów, Marketing i Rynek nr 10/2016, s. 520-521.

I. Wprowadzenie

Transport a gospodarka:

Według Gabriela Nowackiego sam „transport jest ściśle powiązany z pozostałymi działami gospodarki. Jego rozwój warunkuje ich rozwój i odwrotnie – gorszy rozwój gospodarki lub transportu wiąże się z pogorszeniem sytuacji odpowiednio w transporcie i gospodarce”.

G. Nowacki, *Wybrane problemy dotyczące infrastruktury transportowej oraz potencjalnych zagrożeń terrorystycznych*,
Transport Samochodowy nr 2/2012, s. 45.

I. Wprowadzenie

Według Gabriela Nowackiego infrastrukturę transportową tworzą trzy podstawowe elementy: drogi wszystkich rodzajów transportu (drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego oraz powietrznego), punkty transportowe (węzły drogowe, lotniska, porty, stacje i przystanki kolejowe, itp.), a także urządzenia pomocnicze służące do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych.

G. Nowacki, *Wybrane problemy dotyczące infrastruktury transportowej oraz potencjalnych zagrożeń terrorystycznych*,
Transport Samochodowy nr 2/2012, s. 45.

I. Wprowadzenie



2. TRANSPORT A TRANSPORT INTERMODALNY



RODZAJE TRANSPORTU

- **Transport miejski:** autobus, metro, tramwaj, trolejbus,...
- **Transport wodny:** barka, gondola, liniowiec, prom, statek, tankowiec,...
- **Transport powietrzny:** dron, samolot, sterowiec, szybowiec, śmigłowiec,...

Transport lądowy:

- Naziemny: pojazd kołowy, szynowy
- Nadziemny: kolej nadziemna
- Podziemny: metro
- Szynowy: kolej normalnotorowa, wąskotorowa, szerokotorowa
- Bezszynowy: samochód osobowy, dostawczy, ciężarowy, siodłowy
- Rurociągowy

W globalnej i regionalnej logistyce transport intermodalny /multimodalny stanowi w chwili obecnej najbardziej dynamicznie rozwijający się sektor usług transportowych.

Wykorzystując zalety różnych gałęzi transportu, operator logistycznych systemów intermodalnych może zaoferować klientowi usługę dostawy ładunku w stosunkowo krótkim czasie, wykorzystując różne rodzaje transportu oraz szereg operacji pomocniczych (przeładunek, magazynowanie, sortowanie).

Transport intermodalny / multimodalny

wykorzystuje więcej niż jedną gałąź transportu. Najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub nadwozia wymiennego, na całej trasie przewozów

TRANSPORT INTERMODALNY (KOMBINOWANY)

Typ transportu polegający na przewożeniu ładunków środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu.



ZALETY TRANSPORTU INTERMODALNEGO

- może się przyczynić do obniżki globalnego kosztu procesu transportowego,
- pozwala zwiększyć liczbę możliwych wariantów przewozowych,
- może się przyczynić do podniesienia jakości usług,
- dostawa jest szybka i terminowa,

ZALETY TRANSPORTU INTERMODALNEGO

- zwiększona częstotliwość okazji załadowniczych,
- zmniejszenie ryzyka uszkodzenia towaru,
- lepsza dostępność do usług transportowych czy też możliwość jednorazowego przewiezienia większej partii ładunku.

WADY TRANSPORTU INTERMODALNEGO

- konieczność użycia specjalistycznych urządzeń przeładunkowych (np. suwnic, dźwigów, samojezdnych maszyn),
- konieczność wyposażenia terminali kolejowych w odpowiednie urządzenia przeładunkowe.

Najważniejsze elementy transportu intermodalnego



Najważniejsze elementy transportu intermodalnego

- konieczność użycia co najmniej 2 gałęzi środków transportu,
- konieczność wystąpienia tylko jednej umowy o przewóz,
- konieczność wystąpienia tylko jednego wykonawcy odpowiedzialnego za przebieg dostawy towaru



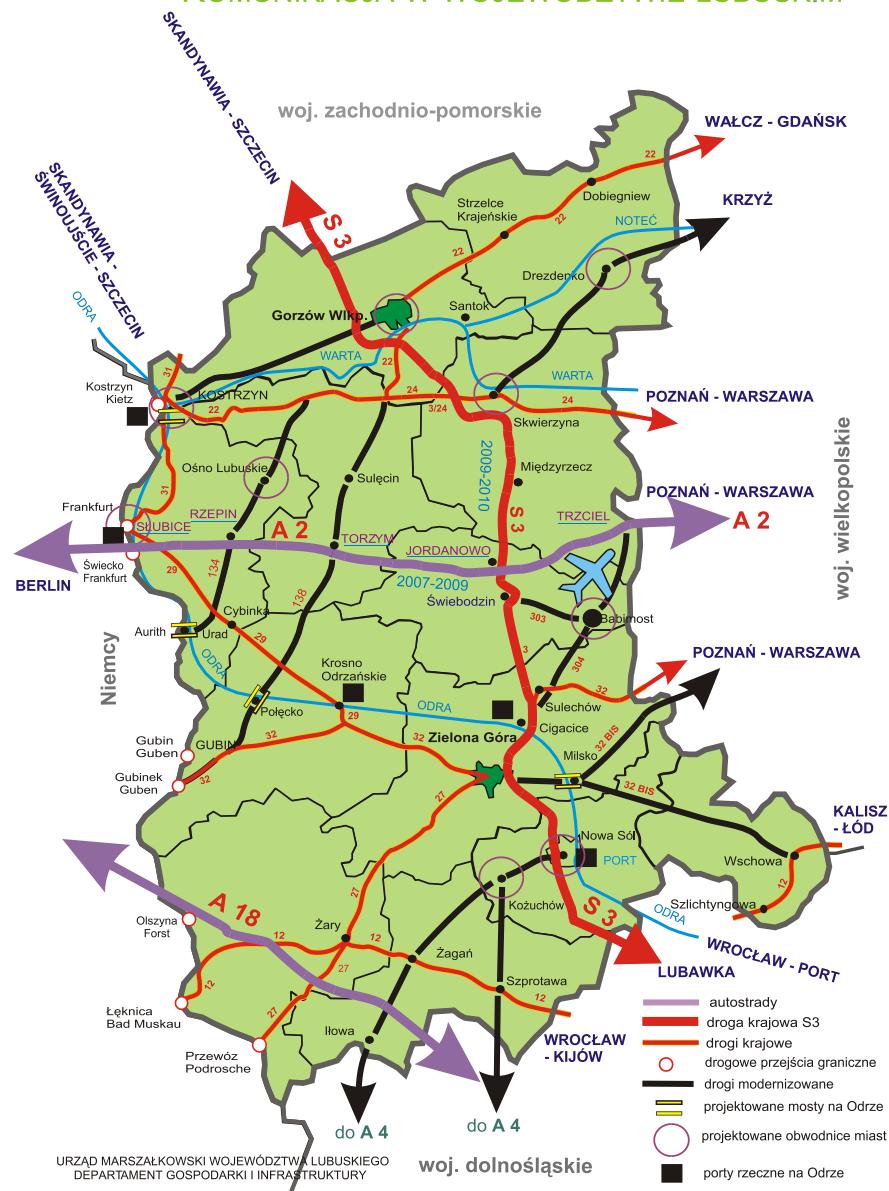
3. TRANSPORT MULTIMODALNY - LUBUSKIE



**System Logistyczny
Województwa Lubuskiego (LSWL)
obejmuje swoim zasięgiem całą gospodarkę,
a terytorialnie obszar całego regionu.**

3. Transport multimodalny - Lubuskie

KOMUNIKACJA W WOJEWODZTWIE LUBUSKIM





Położenie sprawia, że Polska jest krajem tranzytowym łączącym
Zachód ze Wschodem.

Jest idealna do obsługi logistycznej klientów krajów takich jak
Białoruś, Rosja, ale także Słowacja, Węgry czy kraje skandynawskie.

3. Transport multimodalny - Lubuskie

Ma w miarę stabilną gospodarkę, powierzchnie magazynowo – produkcyjne są dostępne, a ceny ich wynajmu, w porównaniu do pozostałych krajów europejskich, nie są wygórowane.

Prawdopodobnie z tego względu Polska jest najbardziej rozwiniętym rynkiem powierzchni magazynowych w Europie Środkowo – Wschodnie.

3. Transport multimodalny - Lubuskie

Centrum logistyczne:

obiekt przestrzennie-funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, w którym realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze.

W polskim systemie planowania przestrzennego powstawanie centrów logistycznych warunkuje:

Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu
przestrzennym

(Dz. U. z 2015 r. poz. 199 z późn. zm.)

3. Transport multimodalny - Lubuskie

W polskim systemie planowania przestrzennego powstawanie centrów logistycznych warunkuje:

a) na poziomie gminy:

- art. 9 ust. 4 ustawy - pośrednio poprzez ustalenia planu miejscowego, którego zapisy opierają się na ustaleniach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, jako dokumencie określającym kierunki polityki przestrzennej gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego;
- po stwierdzeniu zgodności planowanej inwestycji z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

W polskim systemie planowania przestrzennego powstawanie centrów logistycznych warunkuje:

b) na szczeblu regionalnym/wojewódzkim:

– art. 38 ustawy - zgodność inwestycji z planem zagospodarowania przestrzennego województwa;

c) na poziomie krajowym:

– art. 46 ustawy - zgodność z krajową polityką zagospodarowania przestrzennego;

GENEZA CENTRUM MULTIMODALNEGO W ŚWIEBODZINIE. ŚWIEBODZIN W POLITYCE REGIONALNEJ I LOKALNEJ:

Świebodzin to miasto w województwie lubuskim, w którym krzyżują się dwa korytarze europejskiej komunikacji: północ-południe, wschód-zachód. Świebodzin jest siedzibą powiatu i gminy miejsko-wiejskiej. Mieszka w nim niewiele ponad 20 tysięcy mieszkańców.

3. Transport multimodalny - Lubuskie

GENEZA CENTRUM MULTIMODALNEGO W ŚWIEBODZINIE. ŚWIEBODZIN W POLITYCE REGIONALNEJ I LOKALNEJ:

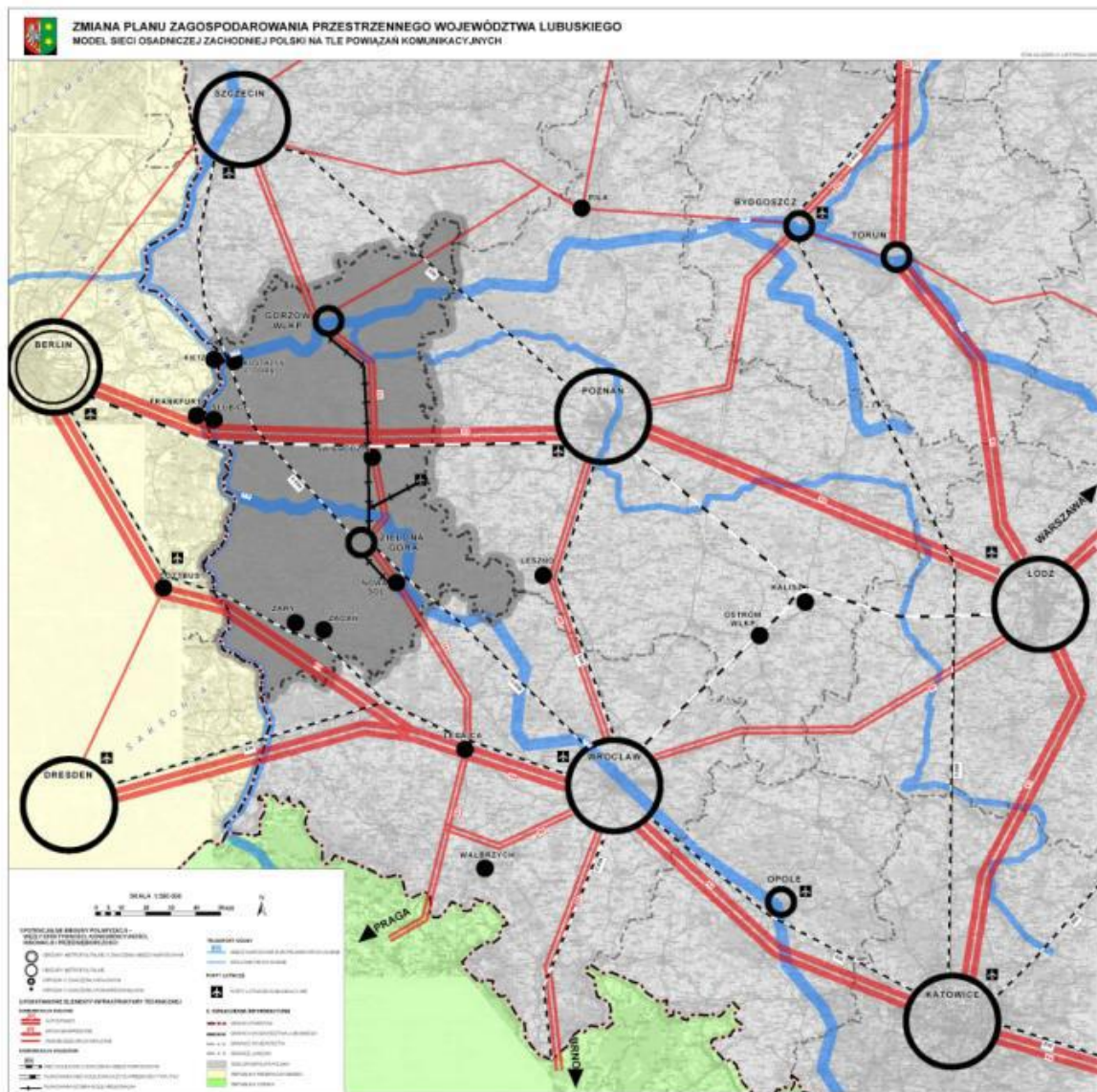
Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 zakłada
powstanie i rozwój węzła *Europejskiego Transportu Multimodalnego –
Świebodzin*.

3. Transport multimodalny - Lubuskie

GENEZA CENTRUM MULTIMODALNEGO W ŚWIEBODZINIE. ŚWIEBODZIN W POLITYCE REGIONALNEJ I LOKALNEJ:

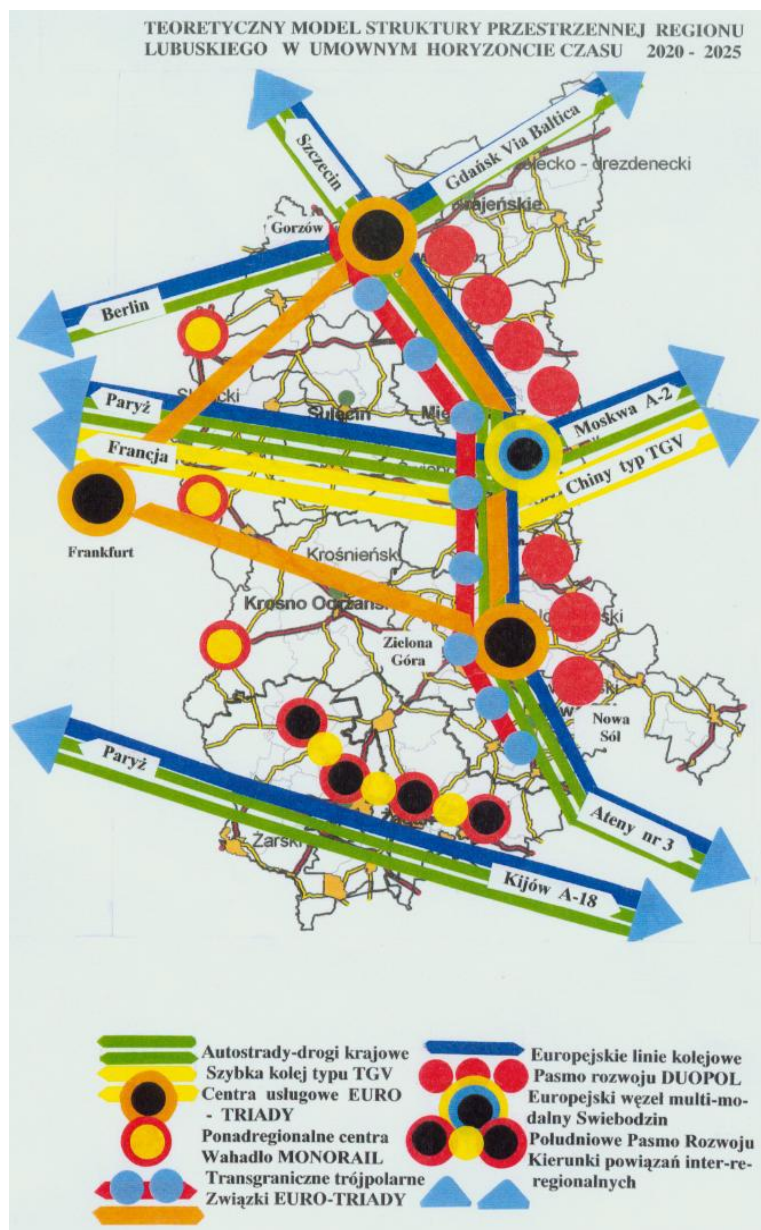
Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 zakłada
powstanie i rozwój węzła *Europejskiego Transportu Multimodalnego –
Świebodzin*.

3. Transport multimodalny - Lubuskie



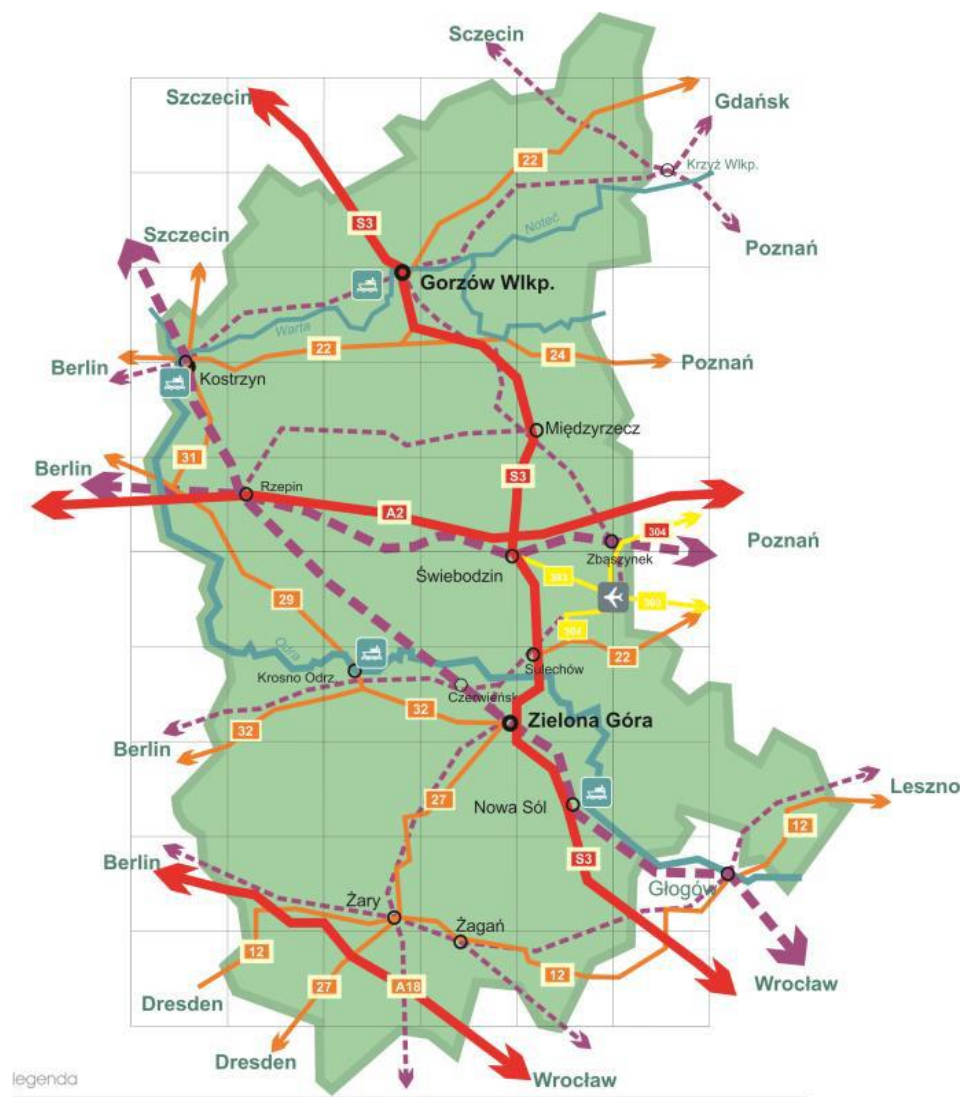
Analiza sieci transportowej sporządzona do zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego w 2008.

Źródło: Urząd Marszałkowski w Zielonej Górze.



Model teoretyczny struktury przestrzennej regionu lubuskiego.

Źródło: Urząd Marszałkowski w Zielonej Górze



Schemat województwa lubuskiego z zaznaczonymi miejscowościami położonymi na skrzyżowaniach korytarzy transportowych.

Główne węzły komunikacyjne w województwie lubuskim znajdują się w następujących miastach: Świebodzin (Węzeł Świebodziński) – autostrada A2 (E30), droga ekspresowa S3, drogi krajowe: 2 i 92, wojewódzkie: 276, 303, linia kolejowa 2 (E20 – CE20), lotnisko o randze międzynarodowej w Babimoście oddalone o 15 km.

W ramach osi transportowej Berlin-Warszawa funkcjonuje kilka centrów logistycznych: Rzepin, Poznań, Warszawa.

3. Transport multimodalny - Lubuskie



4. PODSUMOWANIE



Logistyka regionalna (przypomnienie):

Problemy logistyczne można odnosić do układów typu: miasto, aglomeracja czy też **region**, jak również do stref aktywności gospodarczej czy społecznej, takich jak: gospodarka komunalna, użyteczność publiczna, służba zdrowia czy ochrona środowiska.

4. Podsumowanie



Analizy wyboru lokalizacji centrum logistycznego przedstawiają wpływ na rynek pracy, zasoby, możliwy nadmiar siły roboczej, jakość struktury zatrudnienia i kwalifikacji zawodowych, poziom wynagrodzeń w obszarze inwestycji.

4. Podsumowanie



Należy podkreślić, że centrum logistyczne, ze względu na różnorodność i wysoki poziom usług, stwarza zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowanych i wyspecjalizowanych pracowników, a Świebodzin nie posiada szkolnictwa kształcącego na poziomie wyższym (jedna szkoła pomaturalna) ani zaplecza w postaci potencjału ludzkiego, gwarantującego pozyskanie kadry przygotowanej do obsługi centrum, brak tu również większych zakładów pracy stanowiących potencjał rynku pracy.

4. Podsumowanie



5. MATERIAŁY DO PRACY WŁASNEJ



ŹRÓDŁA

UWAGA:

Źródła przekazano via e-mail.



6. INFORMACJE DOTYCZĄCE KOLEJNEGO WYKŁADU



NASTĘPNY WYKŁAD

24.05.2020, godz. 16:15-17:55

Materiały zostaną przesłane do Państwa 22.05.2020

Zapraszam do udziału i dyskusji na czacie:

Messenger: Jarek Flakowski

Skype: jarekf2



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!

dr Jarosław Flakowski
j.flakowski@wez.uz.zgora.pl
79393366