

## **4 SZANSE I ZAGROŻENIA DLA ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTW W REGIONIE ŁÓDZKIM ZWIĄZANE Z INFRASTRUKTURĄ MAKROLOGISTYCZNĄ**

*Remigiusz Kozłowski*

*Katedra Zarządzania Przedsiębiorstwem, Uniwersytet Łódzki*

### 4.1. Wstęp

Obecnie w Polsce decydują się losy kształtu infrastruktury makrologistycznej, która ma ogromny wpływ na warunki funkcjonowania przedsiębiorstw, w tym także dużych firm. Aglomeracja łódzka ma niepowtarzalną, historyczną szansę stania się „stolicą” nie tylko polskiej logistyki ale nawet jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w tej części Europy.

**Celem** opracowania jest identyfikacja najważniejszych szans i zagrożeń związanych z infrastrukturą makrologistyczną dla rozwoju przedsiębiorstw w aglomeracji łódzkiej. Jednocześnie biorąc pod uwagę współczesny zasięg oddziaływania elementów infrastruktury makrologistycznej na rozwój przedsiębiorstw należy objąć rozważaniami także miejscowości leżące w zasięgu oddziaływania tej aglomeracji czyli cały region łódzki.

### **4.2. Znaczenie infrastruktury makrologistyki dla lokalizacji i rozwoju przedsiębiorstw**

Infrastrukturę makrologistyki stanowią m.in.: drogi i autostrady, sieci kolejowe i terminale, lotniska, porty morskie, itp. Jest ona nieodzowna do wymiany towarów między przedsiębiorstwami oraz między nimi i ich klientami. Jej „ilość” i jakość determinują w bezpośredni sposób możliwości rozwoju firm znajdujących się w zasięgu tej infrastruktury.

Bardzo ważną rolę w lokowaniu swoich działalności odgrywają węzły komunikacyjne. Powstają one w wyniku m.in.: krzyżowania się dróg lub w sytuacji bezpośredniej bliskości drogi i lotniska lub drogi i terminala kolejowego.

Przedsiębiorstwa, które zajmują się magazynowaniem towarów, ich kompletacją dla klienta oraz transportem wybierają na miejsce prowadzenia swojej działalności lokalizacje położone właśnie w pobliżu węzłów komunikacyjnych [8, s. 301 i 9, s. 437-439]. Takie usytuowanie ma bezpośredni wpływ na koszty transportu, poziom obsługi klienta i koszty zapasów [1, s. 183]. Co z kolei wpływa na konkurencyjność tych przedsiębiorstw we współczesnych systemach społeczno – gospodarczych [5, s. 8].

Duże znaczenie dla rozwoju współczesnych przedsiębiorstw ma lokalizacja tzw. obiektów logistycznych, które F. Kapusta określa jako zakłady lub składy [6, s. 144]. Wielu autorów dostępność transportu samochodowego, lotniczego, kolejowego i wodnego uważa za jeden z kluczowych czynników decydujących o wyborze lokalizacji prowadzenia działalności gospodarczej [7, s. 566-570].

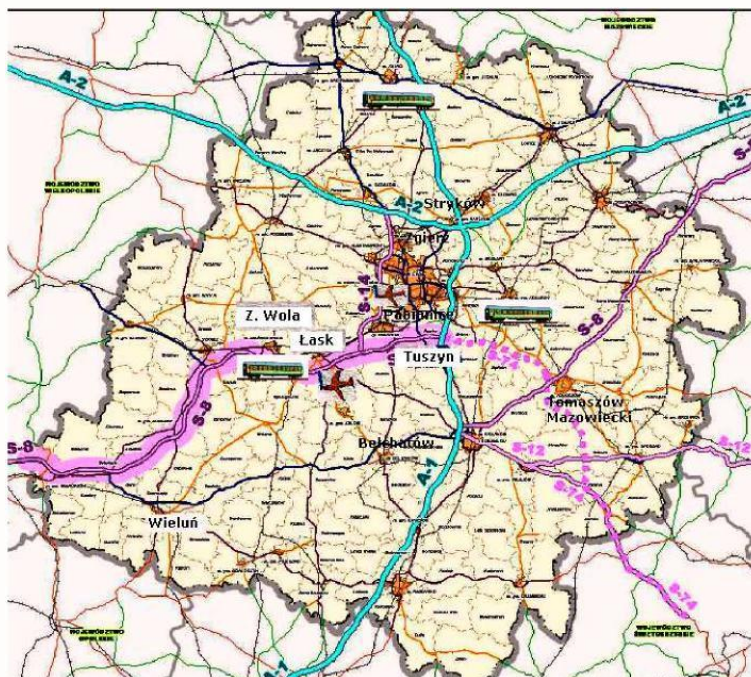
### **4.3. Charakterystyka infrastruktury makrologistyki w regionie łódzkim**

Na rysunku 1 przedstawiono najważniejsze elementy istniejącej i planowanej infrastruktury makrologistyki w regionie łódzkim opracowane na bazie planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Wynika z niego, że ten region ma bardzo dobrą sytuację, która będzie sprzyjała rozwojowi przedsiębiorstw. Podstawowe elementy infrastruktury drogowej to autostrady A1 i A2 oraz drogi szybkiego ruchu S8, S12, S14 i S74. Sieć kolejowa pozwala na powstanie szeregu terminali, z których najważniejsze są umiejscowione w: Karsznicach, Kutnie, i Olechowie. Istotne znaczenie mają także lotniska: im. Władysława Reymonta w Łodzi i lotnisko wojskowe i cywilne w Łasku.

Tak liczne elementy sieci makrologistycznej tworzą węzły, które sprzyjają lokalizacji przedsiębiorstw zajmujących się magazynowaniem, kompletacją produktów i transportem. Do najważniejszych węzłów należą m.in.:

- węzeł w okolicach Łasku (powstały w wyniku oddziaływania drogi ekspresowej S8 i lotniska),
- węzeł w okolicach Zduńskiej Woli – Karsznica (utworzony przez drogę ekspresową S8 i terminal kolejowy),
- węzeł drogowy koło Strykowa na skrzyżowaniu A1 i A2,
- węzeł drogowy w okolicach Piotrkowa Trybunalskiego powstały w wyniku skrzyżowania autostrady A1 i bezpłatnej drogi krajowej DK 8,
- węzeł drogowy w okolicach Tuszyńna i Rzgowa utworzony w okolicach skrzyżowania autostrady A1 i drogi ekspresowej S8.

Obecnie najwięcej dużych przedsiębiorstw przyciągnął węzeł w Strykowie i w Piotrkowie Trybunalskim. W okolicach Strykowa usytuowały się takie firmy jak m.in.: Spedimex, Corning (kable), Azymut (wydawnictwo wysyłkowe), Komfort (panele, wykładziny) i Sonoco (producent opakowań). Z kolei w Piotrkowie Trybunalskim zbudowały swoje zakłady m.in.: Ikea, Unilever i Ahold.



**Rys. 1.** Elementy infrastruktury makrologistyki w regionie łódzkim

*Źródło: opracowanie własne na podstawie [2, s. 10].*

Ten bardzo sprzyjający układ węzłów będzie oddziaływał także na inne miasta regionu nie leżące w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów, w których wystąpią sprzyjające warunki do prowadzenia działalności wytwórczej i usługowej. Dla rozwoju przedsiębiorstw w tych lokalizacjach ważne jest dobre połączenie z węzłem komunikacyjnym lub kilkoma węzłami jednocześnie. Dla Sieradza ten warunek zapewnia droga szybkiego ruchu S8, dla Tomaszowa Mazowieckiego trasa szybkiego ruchu S74. Z kolei dla Wielunia i Bełchatowa olbrzymie znaczenie będzie miało dobre połączenie drogowe z Łaskiem i Karsznicami, które to pozwoli firmom z tych miast znaleźć się w zasięgu oddziaływania węzłów.

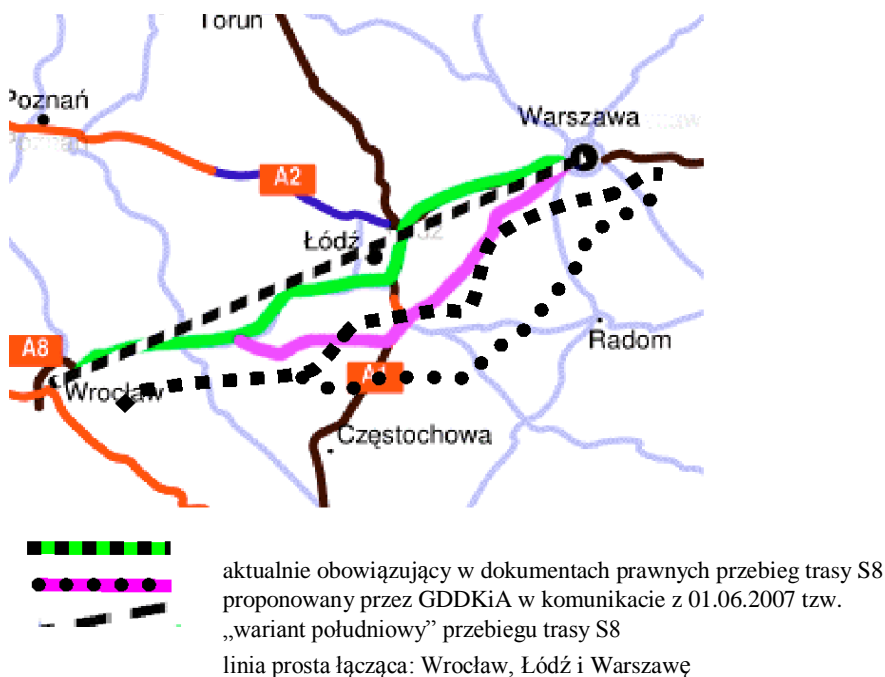
#### **4.4. Zagrożenia dla rozwoju przedsiębiorstw związane z infrastrukturą makrologistyki**

Do głównych zagrożeń powstawania zaplanowanej infrastruktury makrologistyki należą przede wszystkim niestabilność związana z decyzjami

**źródło:** Kozłowski R., *Szanse i zagrożenia dla rozwoju przedsiębiorstw w regionie łódzkim związane z infrastrukturą makrologistyczną* w: Lachiewicz S. i Staniec I. [red.], *Sytuacja ekonomiczna, organizacyjna i kadrowa dużych organizacji gospodarczych w aglomeracji łódzkiej*, Monografie, Media Press, Łódź 2007, s. 39-44.

dotyczącymi kształtu tej infrastruktury i nieudolność w jej budowaniu. Notorycznie niedotrzymywane są terminy oddawania odcinków autostrad. Następują olbrzymie błędy w planowaniu np. zaplanowano przebieg drogi S8 przez obszary chronione w Puszczy Augustowskiej a w województwie łódzkim **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w swojej decyzji odwoływała się do terenów objętych programem Natura 2000, które nie istnieją!** [3, s. 2] Nie jest też dobrze na etapie już samej realizacji np. budując autostradę A2 jej pasy na granicy województw łódzkiego i wielkopolskiego nie „zeszły się” a różnica wynosiła aż 6 km. Można mieć także bardzo dużo zastrzeżeń do jakości wykonanych dróg...

Jednakże największym zagrożeniem jest niespodziewana i nie poparta rzetelnymi argumentami merytorycznymi planowana zmiana przebiegu kluczowej dla rozwoju regionu łódzkiego trasy szybkiego ruchu S8. Proponowany przez GDDKiA tzw. wariant południowy ma przebiegać śladem obecnie istniejącej bezpłatnej drogi krajowej DK8.



**Rys. 2.** Wariant obowiązujący – północny i proponowany przez GDDKiA - południowy  
*Źródło: opracowanie własne na mapy zamieszczonej w Wikipedia.*

W wyniku planowanego przez GDDKiA wariantu południowego region łódzki poniesie m.in.: następujące straty:

- nie powstanie droga ekspresowa S14 co spowoduje ograniczenie rozwoju lub nawet upadek lotniska im. Władysława Reymonta w Łodzi,
- nie powstanie lotnisko w Łasku i terminal kolejowy w Karsznicach,
- przedsiębiorstwa z następujących miast: Wieluń, Bełchatów i Piotrków Trybunalski nie będą miały szansy znaleźć się w zasięgu oddziaływania węzłów komunikacyjnych w Łasku i Karsznicach (bo węzły te nie powstaną),
- nie powstanie droga szybkiego ruchu S74 pozwalająca znaleźć się w zasięgu oddziaływania aglomeracji łódzkiej i węzłów komunikacyjnych Tomaszowa Mazowieckiego,
- w wyniku poprowadzenia drogi ekspresowej śladem istniejącej trasy DK8 nastąpi odizolowanie lub zburzenie istniejących przy niej przedsiębiorstw zajmujących się gastronomią, hotelarstwem i innymi usługami (firmy w okolicach Wielunia, Bełchatowa, Piotrkowa Trybunalskiego i Tomaszowa Mazowieckiego),
- nastąpi upadek olbrzymich targowisk istniejących dziś m.in. w okolicach Tuszyńa i Rzgowa co w dalszej konsekwencji spowoduje bankructwo producentów głównie odzieży a następnie ich dostawców, itd.

Gdyby zrealizowano południowy wariant drogi szybkiego ruchu S8, przedsiębiorstwa regionu łódzkiego poniosłyby olbrzymie straty a przede wszystkim straciłyby możliwość bardzo intensywnego rozwoju związanego z dogodnym położeniem. W tej sytuacji w skali makro żaden polski region nie będzie w stanie skutecznie konkurować np. z doskonale zorganizowanym regionem skupionym wokół olbrzymiego ringu autostradowego Berlina (Berliner Ring - "pierścień berliński"). Nic dziwnego, że te zamiary GDDKiA spotkały się z olbrzymią falą protestów i żądaniem zrealizowania istniejących planów zgodnych z aktualnymi rozporządzeniami Rady Ministrów. Działania te podjęli zarówno mieszkańcy jak i samorządy terenów leżących wzdłuż wariantu północnego jak i wariantu południowego np. Tomaszowa Mazowieckiego [4, s. 1].

#### **4.5. Podsumowanie**

Istniejące plany w zakresie rozwoju infrastruktury makrologistyki dla regionu łódzkiego i automatycznie dla aglomeracji łódzkiej są bardzo korzystne. W obecnych warunkach bardzo dynamicznej gospodarki rozwój przedsiębiorstw zarówno tych, które już dziś można określić jako duże i tych, które dużymi mogą się stać w przyszłości dzięki sprzyjającemu ich rozwojowi otoczeniu byłby bardzo szybki.

Niestety istnieją także zagrożenia w obszarze infrastruktury makrologistyki. Do nich na pewno będą należały opóźnienia w planowanych zakończeniach prac

**źródło:** Kozłowski R., *Szanse i zagrożenia dla rozwoju przedsiębiorstw w regionie łódzkim związane z infrastrukturą makrologistyczną* w: Lachiewicz S. i Staniec I. [red.], *Sytuacja ekonomiczna, organizacyjna i kadrowa dużych organizacji gospodarczych w aglomeracji łódzkiej*, Monografie, Media Press, Łódź 2007, s. 39-44.

---

nad poszczególnymi elementami tej infrastruktury. Jednak najbardziej groźne dla rozwoju całego regionu jest planowana przez GDDKiA zmiana kluczowej w całym układzie komunikacyjnym drogi szybkiego ruchu S8. Aktualnie są bardzo potrzebne i są podejmowane wszystkie możliwe działania mające na celu nie dopuszczenie do tej tragicznej w skutkach dla przedsiębiorstw zmiany.

## Bibliografia

- [1] Abt S.: *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka logistyki*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1997
- [2] Biuro Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, *Studium trasowania drogi ekspresowej S8. Synteza*, Łódź czerwiec 2004 r.
- [3] GDDKiA, Komunikat z dn. 01.06.2007
- [4] Rada Powiatu w Tomaszowie Mazowieckim, *Uchwała Nr IX/79/2007* z dn. 31.05.2007
- [5] **Chaberek M.:** *Makro – i mikroekonomiczne aspekty wsparcia logistycznego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002
- [6] **Kapusta F.:** *Zarządzanie działaniami logistycznymi*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania i Bankowości, Poznań – Wrocław 2006
- [7] **Coyle J.J., Bardi E.J., Langley Jr.:** *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2002
- [8] **Marszałek S.:** *Ekonomika, organizacja i zarządzanie w transporcie*, Wydawnictwo Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania w Katowicach, Katowice 2001
- [9] **Mindur M.:** *Współczesne technologie transportowe*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2004