

Ireneusz Fechner  
Instytut Logistyki i Magazynowania

# Centrum logistyczne dla Wielkopolski – potrzeby i możliwości realizacji (cz. 1)

Koncepcja budowy centrum logistycznego dla Poznania i Wielkopolski ma długą tradycję. Analizy przeprowadzone na początku lat 90. ubiegłego stulecia wskazywały na celowość jego realizacji oraz uzasadniały potrzeby w tym zakresie. Nowoczesny rynek usług logistycznych wówczas dopiero się tworzył, a wchodzący do Polski producenci i dystrybutorzy potrzebowali odpowiedniej obsługi logistycznej. Mimo, że istniała już wówczas świadomość, że usługi te powinny się koncentrować na wydzielonym do tego celu obszarze, a intuicyjnie wskazywano potencjalne lokalizacje dla kilku głównych krajowych centrów logistycznych, w rzeczywistości brakowało ofert dla operatorów logistycznych w postaci dobrze wybranych i przygotowanych do zasiedlenia lokalizacji. W rezultacie osiedlenia następowały tam, gdzie obok zasadniczych zachęt w postaci popytu na usługi logistyczne i dobrej komunikacji inwestor spotykał dobrze przygotowane do inwestowania tereny: atrakcyjne ceny gruntu, uporządkowaną stronę prawną przyszłych inwestycji, dobry klimat i pomoc ze strony lokal-

nych władz. Taka działalność doprowadziła do rozproszenia infrastruktury logistycznej.

## Problemy towarzyszące budowie krajowej sieci centrów logistycznych w Polsce

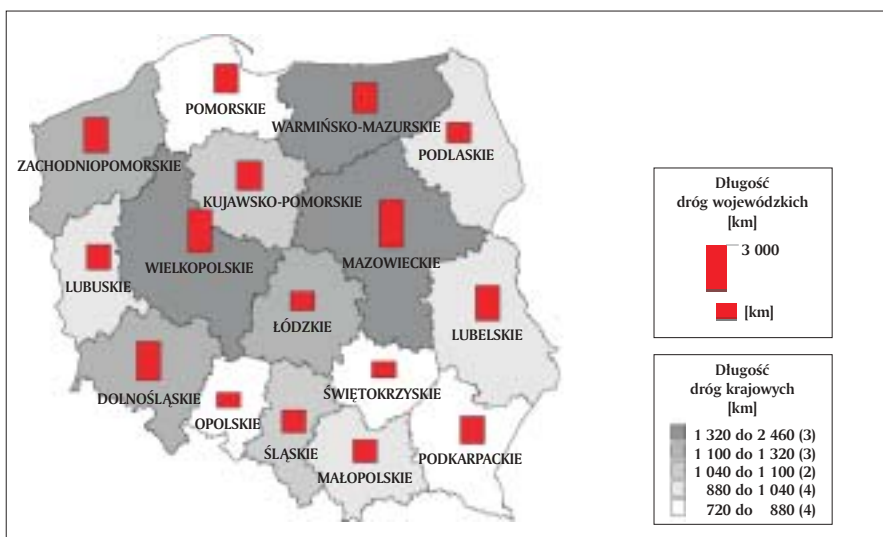
W wyniku realizacji Zamawianego Projektu Badawczego nr PZB-023-13 pt. „Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce” wskazano na celowość budowy od 6. do 8. regionalnych centrów logistycznych, sytuując jedno z nich w Wielkopolsce [1], [2]. Niestety, w ślad za wynikami projektu nie pojawił się program o statusie programu rządowego, który na wzór podobnych programów realizowanych w niektórych państwach Europy Zachodniej, zainicjowałby realizację kluczowych dla gospodarki centrów logistycznych i wsparł finansowo przynajmniej początkową fazę ich realizacji. W konsekwencji operatorzy logistyczni inwestowali i nadal inwestują, kierując się przy wyborze lokalizacji dostępnymi możliwościami, co nie zawsze odpo-

wiada wskazaniom lokalizacyjnym, wyznaczonym przez autorów wspomnianego wyżej projektu badawczego. I tak na przykład, koncentracja inwestycji magazynowych zrealizowanych w centralnej Polsce odpowiada w dużym stopniu wynikom projektu, ale w Wielkopolsce, szczególnie w odniesieniu do lokalizacji Poznań-Franowo, inwestycje operatorów logistycznych uległy znacznemu rozproszeniu [3]. Nawet, gdyby w przypadku budowy centrum logistycznego dostrzegli oni korzyści z osiedlenia się w nim, nie przeniosą tam posiadanej infrastruktury.

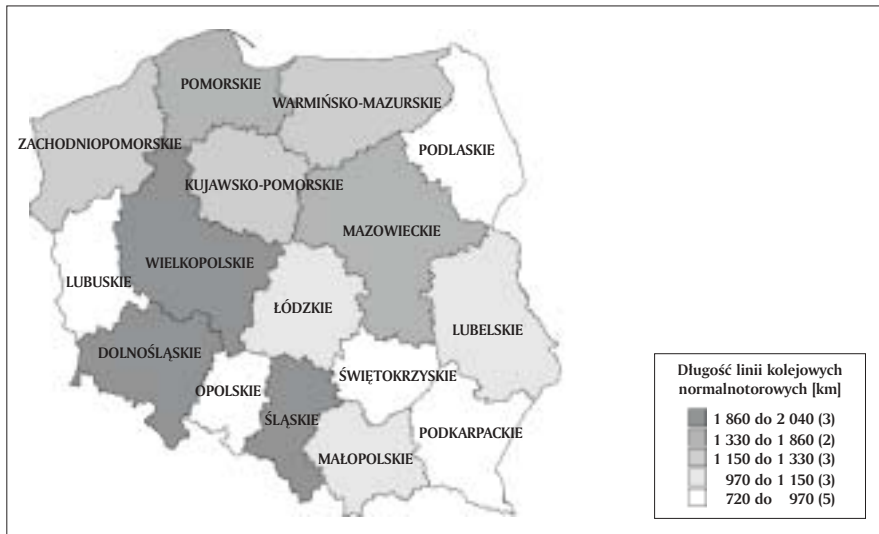
Innym problemem towarzyszącym realizacji centrów logistycznych są terminale kontenerowe. Operatorzy przewoźników intermodalnych dysponują szeregiem takich terminali, co nie znaczy, że można je wszystkie wykorzystać w realizacji programu budowy centrów logistycznych. Ich zdolność przeładunkowa jest nawet większa od aktualnego zapotrzebowania, ale należy pamiętać, że niezależnie od tego, że i w Polsce, i w krajach Europy Zachodniej kolejowy transport towarów sztukowych nadal jest niekonkurencyjny w stosunku do transportu samochodowego, to wielkość przewozów intermodalnych kontenerów, naczei i nadwozi wymiennych w Polsce jest kilkunastokrotnie niższa niż w krajach Unii Europejskiej [4], [5], [6].

## Uwarunkowania gospodarcze Wielkopolski i Poznania w aspekcie oceny atrakcyjności lokalizacji centrum logistycznego

Wielkopolska posiada potencjał gospodarczy uzasadniający potrzebę lokalizacji centrum logistycznego. Mimo niezadawalającego stanu polskich dróg, Wielkopolska plasuje się w czo-



Rys. 1. Drogi krajowe i wojewódzkie. Źródło: Opracowanie własne na podstawie programu SAGRA 2002



Rys. 2. Linie kolejowe normalnotorowe czynne w 2001 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie programu SAGRA 2002

łówce regionów z dobrze rozbudowaną siecią dróg krajowych i wojewódzkich (rys. 1) oraz linii kolejowych (rys. 2), a poznański węzeł kolejowy ze stacją rozrządową Poznań-Franowo należy do największych w kraju.

W 2001 roku w województwie wielkopolskim było zarejestrowanych 199,8 tys. samochodów ciężarowych, co plasuje ten region na drugim miejscu w kraju po województwie mazowieckim (rys. 3).

Wielkopolska należy do regionów posiadających największy potencjał rozwojowy (rys. 4).

Wielkość powierzchni magazynowych (rys. 5) pokazuje duży potencjał rynku logistycznego regionu.

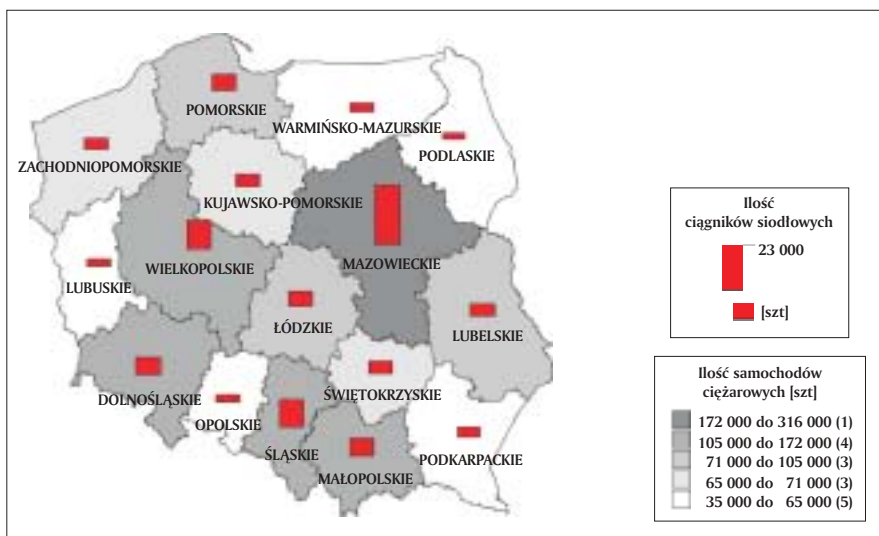
## Geneza przedsięwzięć w Poznaniu i Wielkopolsce

### Kombi Terminal

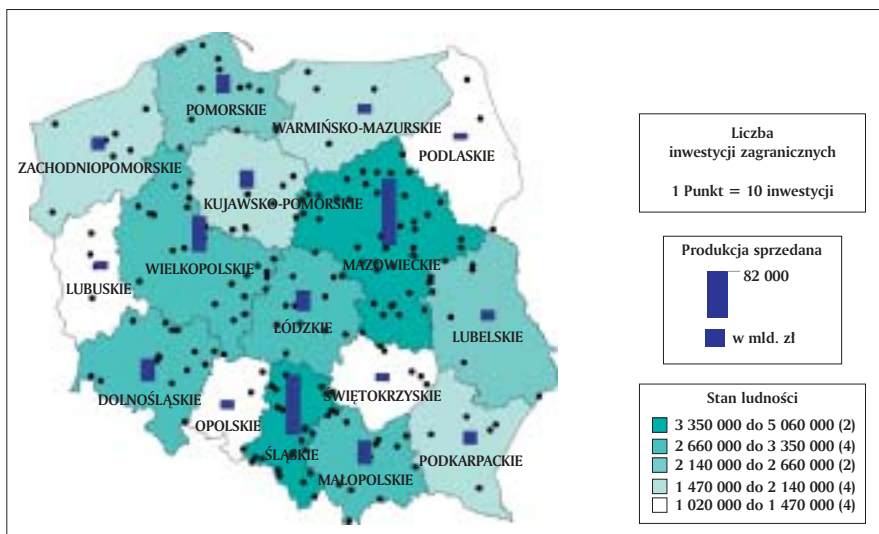
W 1993 roku powstało Stowarzyszenie Kombi Terminal Poznań, które za cel działania przyjęło inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do budowy centrum logistycznego na Franowie, głównie ze względu na bardzo dobre skomunikowanie z infrastrukturą kolejową i bliskość stacji rozrządowej Poznań – Franowo, ale również z samochodową drogą krajową nr 11. Stowarzyszenie utworzone przez 47 przedsiębiorstw i 39 osób fizycznych powołało spółkę realizacyjną, która jednak inwestycji nie zrealizowała, głównie ze względu na wadliwe zarządzanie spółką. W ten sposób zastała utracona najbardziej zaawansowana inicjatywa budowy w Poznaniu centrum logistycznego, a niepowodzenie rzutowało na klimat dalszych inicjatyw.

### Inter Port Poznań

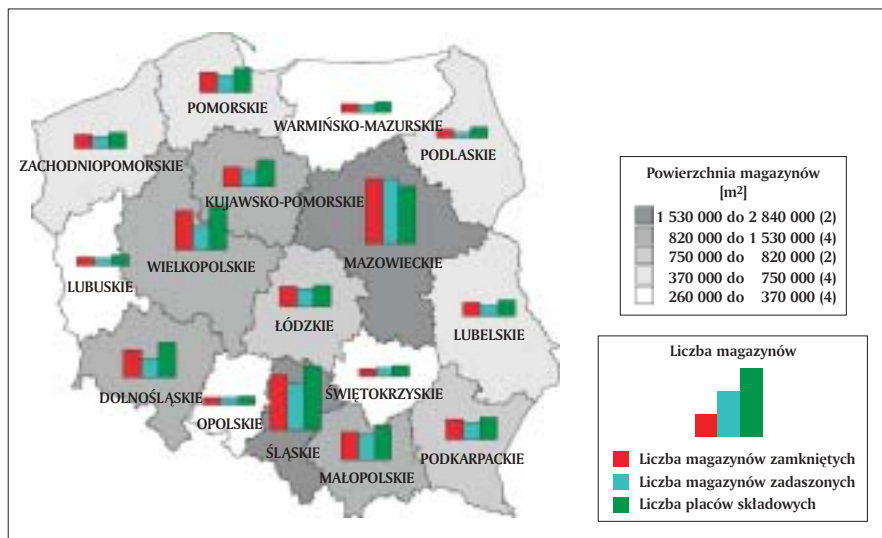
W 1997 roku Instytut Logistyki i Magazynowania opracował Studium programowo-organizacyjne dla centrum logistycznego Inter Port Poznań, dla tej samej lokalizacji, odnosząc je do aktualnych wówczas uwarunkowań i licząc na zainteresowanie władz oraz potencjalnych inwestorów. Mimo potwierdzonego zainteresowania tych ostatnich, brak podobnej reakcji ze strony ówczesnych władz spowodował, że i ta inicjatywa



Rys. 3. Ilość ciężarowego taboru samochodowego na tle regionów. Źródło: Opracowanie własne na podstawie programu SAGRA 2002



Rys. 4. Potencjał gospodarczy regionów. Źródło: Opracowanie własne ILiM



Rys. 5. Liczba magazynów zamkniętych, zadaszonych i placów składowych w poszczególnych województwach. Źródło: GUS, dane za 2000 rok

tywa nie przełamała impasu. W szczególności niejasna pozostawała sprawa dostępności gruntów z mocno zróżnicowaną strukturą własnościową i brakiem miejscowego planu zagospodarowania, który określiłby ich przeznaczenie pod inwestycje logistyczne.

### Wielkopolskie Centrum Logistyczne w Koninie – Starym Miście

W 2002 roku został zainaugurowany program budowy Wielkopolskiego Centrum Logistycznego w Koninie (teren należący do gminy Stare Miasto). Jego inicjatorem był kapitał prywatny, który pozyskał do współpracy władze samorządowe Konina i Starego Miasta. Spółka utworzona do przygotowania inwestycji do jej realizacji, zgromadziła środ-

ki finansowe, które pozwoliły wykupić 4 ha gruntu i rozpocząć prace projektowe. Program inwestycyjny zakładał rozpoczęcie inwestycji od wybudowania i uruchomienia terminala celnego, którego brak w Koninie jest odczuwalny (dotychczasowy nie spełnia aktualnych potrzeb). Ponadto udostępniono tereny pod inwestycje prywatnych inwestorów, zgodne z przyjętym programem i uchwalonym przez gminę Stare Miasto miejscowym planem zagospodarowania dla tego terenu, obejmującego obszar o powierzchni ponad 100 ha. Przewiduje się zakończenie budowy pierwszego modułu terminala w październiku br. Mankamentem inwestycji konińskiej jest brak skomunikowania z infrastrukturą kolejową.

### Centrum logistyczne w Gądkach k.Poznania

W 2003 roku pojawiła się inicjatywa ze strony Fundacji Zakłady Kórnickie, które chcą udostępnić tereny w Gądkach pod centrum logistyczne. Lokalizacja wpisuje się doskonale w układ komunikacyjny, a opracowane przez Instytut Logistyki i Magazynowania studium lokalizacyjne dla tego terenu wskazuje na duże możliwości realizacji w tym miejscu centrum logistycznego. Obecnie trwają rozmowy z potencjalnymi inwestorami.

### Literatura

1. *Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce*. Praca zbiorowa pod kierunkiem Leszka Mindura. Kolejowa Oficyna Wydawnicza Warszawa 2000.
2. Mindur L. *Centra logistyczne w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem regionu centralnego*, Materiały I Ogólnopolskiej Konferencji *Centra logistyczne w Polsce*, Wrocław 20.04.2001.
3. Fechner I. *Problemy logistyczne wynikające z aktualnego stanu rozwoju centrów logistycznych w Polsce*, LOGISTICS 2002 „Elastyczne łańcuchy dostaw – koncepcje, doświadczenia, wyzwania” 14-15.05.2002 Poznań
4. Szyszka G. *Perspektywy rozwoju centrów logistycznych w Polsce*. I Ogólnopolska Konferencja *Centra Logistyczne w Polsce* Wrocław 20.04.2001.
5. Külper C. *Transport kombinowany między Niemcami a Polską*. I Ogólnopolska Konferencja *Centra Logistyczne w Polsce* Wrocław 20.04.2001.
6. *Logistyka w Polsce* Praca zbiorowa pod redakcją Grzegorza Szyszki. Biblioteka Logistyka Poznań 2002.