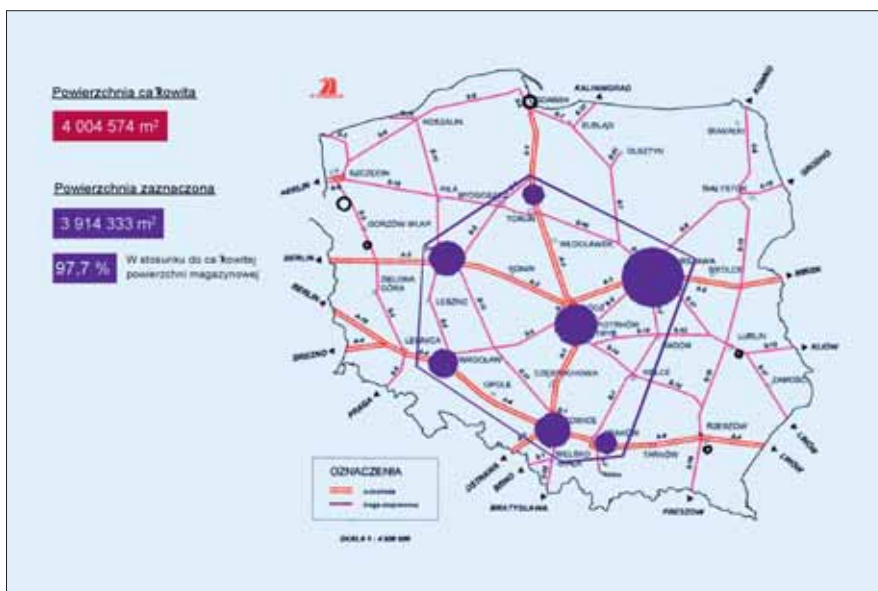


Ireneusz Fechner
Instytut Logistyki i Magazynowania

Wpływ rozproszenia suprastruktury logistycznej na kształt krajowej sieci logistycznej¹

Potrzeby rozwoju krajowej intermodalnej sieci centrów logistycznych zderzają się z problemem budowy mono-transportowych centrów logistycznych, będących skupiskami nowoczesnych obiektów magazynowych bez dostępu do infrastruktury kolejowej. Rozwój tego typu inwestycji może stać się przeszkodą w realizacji planów wzrostu intermodalności przewozów towarowych w Polsce, ponieważ w miejscach koncentracji nowoczesnych powierzchni magazynowych z reguły brakuje infrastruktury przeładunkowej, która jest niezbędna do obsługi przewozów intermodalnych. Od początku transformacji ustrojowej do końca 2006 roku na terenie całego kraju inwestorzy prywatni wybudowali pod wynajem lub na użytek własny około 4 mln m² nowoczesnych po-



Rys. 1. Największe skupiska nowoczesnych obiektów magazynowych w Polsce.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ILiM. Mapa – GDDKiA.

Tab. 1. 10 największych skupisk developerskich obiektów magazynowych w Polsce.

Lp.	Nazwa obiektu	Developer	Lokalizacja	Województwo	Istniejąca powierzchnia /m ² /
1	ProLogis Park Teresin	ProLogis	Teresin	mazowieckie	160 140
2	Alliance Logistic Centre	Menard Doswell	Błonie	mazowieckie	124 500
3	City Point	Warimpex	Warszawa	mazowieckie	115 000
4	Millenium Logistic Park Pruszków	Bel Properties	Pruszków	mazowieckie	110 000
5	ProLogis Park Błonie	ProLogis	Błonie	mazowieckie	98 300
6	Europa Park Mszczonów	Europa Distribution Centre	Mszczonów	mazowieckie	80 000
7	Millenium Logistic Park Tychy	Bel Properties	Tychy	śląskie	80 000
8	Prologis Park Piotrków Trybunalski	Prologis	Piotrków Trybunalski	łódzkie	73 200
9	Parkridge Distribution Centre Dąbrowa Górnicza	Parkridge	Dąbrowa Górnicza	śląskie	64 000
10	DBP Łódź	AIG Lincoln Polska	Łódź	łódzkie	59 700

Źródło: Badania własne ILiM 2006.

¹ Artykuł powstał na podstawie badań wykonywanych w ramach projektu badawczego własnego nr 4 T12C 023 28 pt. „Przewozy multimodalne ładunków zjednostkowanych w Polsce, w relacji Zachód – Wschód i Wschód – Zachód”. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

Tab. 2. Koncentracja nowoczesnych powierzchni magazynowych w obrębie II korytarza transportowego.

Województwo	Developerzy /m ² /	Właściciele /m ² /	Razem /m ² /
Mazowieckie	1 556 000	350 400	1 906 400
Łódzkie	216 795	359 825	576 620
Wielkopolskie	163 817	393 983	557 800
Lubuskie		10 000	10 000

Źródło: badania własne ILiM 2006.

wierzchni magazynowych. Prawie 98% tej powierzchni skupiło się w pięciu województwach: mazowieckim, łódzkim, wielkopolskim, śląskim i dolnośląskim (rysunek 1). W zależności od indywidualnych warunków, oferowanych inwestorom przez właścicieli gruntów i decyzji urbanistycznych administracji lokalnej, obiekty te powstawały w lokalizacjach rozproszonych przestrzennie lub utworzyły skupiska magazynów, które przybrały formę parków magazynowych – najczęściej bez dostępu do infrastruktury kolejowej.

Większość nowych obiektów magazynowych budowanych jest w systemie developerskim z przeznaczeniem na wynajem (tabela 1), a ich lokalizacja wyraźnie preferuje transport drogowy, albowiem obiekty magazynowe lokują się wzdłuż przebiegu istniejących lub projektowanych autostrad i dróg ekspresowych.

Wybudowanie tak wielu obiektów magazynowych osłabia możliwości pozyskania kolejnych inwestorów i użytkowników dla przyszłych inter-

modalnych centrów logistycznych. Również istniejące centra logistyczne zapełniają się inwestycjami w tempie wolniejszym, niż chcieli by tego ich twórcy.

Lokalizacja nowoczesnych powierzchni magazynowych w II korytarzu transportowym TINA

W II międzynarodowym korytarzu transportowym znajduje się Wielkopolskie Centrum Logistyczne SA Konin – Stare Miasto, zlokalizowane w miejscowości Modła Królewska, leżącej w gminie Stare Miasto, położonej w województwie Wielkopolskim. Spośród inicjatyw utworzenia centrów logistycznych w tymże korytarzu transportowym lokują się ponadto dwie koncepcje wielkopolskie: w Poznaniu-Franowie i Gądkach koło Kórnik. Ponadto w obrębie II korytarza transportowego TINA znajdują się skupiska nowoczesnych magazynów w województwach pokazanych w tabeli 2:

Lokalizacja nowoczesnych powierzchni magazynowych w III korytarzu transportowym TINA

W III międzynarodowym korytarzu transportowym znajduje się Śląskie Centrum Logistyki SA, zlokalizowane w Gliwicach w województwie Śląskim. Spośród inicjatyw utworzenia centrów logistycznych w tymże korytarzu transportowym lokują się następujące inicjatywy: w Sławkowie (województwo Śląskie), Opolu, Krakowie i Rzeszowie.

Ponadto w obrębie III korytarza transportowego TINA znajdują się skupiska nowoczesnych magazynów w województwach pokazanych w tabeli 3.

Konsekwencje rozproszenia suprastruktury logistycznej

Brak skoordynowanej na szczeblu państwa inicjatywy budowy krajowej sieci logistycznej spowodował, że po-

Tab. 3. Koncentracja nowoczesnych powierzchni magazynowych w obrębie III korytarza transportowego.

Województwo	Developerzy /m ² /	Właściciele /m ² /	Razem /m ² /
Śląskie	379 750	112 550	492 300
Dolnośląskie	194 230	29 470	223 700
Małopolskie	8 000	64 500	72 500
Zachodniopomorskie		34 700	34 700
Podkarpackie		4 500	4 500

Źródło: badania własne ILiM 2006.

Tab. 4. Wskaźniki zabudowy działki obiektami kubaturowymi.

Element zabudowy działki	Wskaźnik zabudowy dla pojedynczego obiektu magazynowego	Wskaźnik zabudowy dla centrum magazynowego
Obiekty kubaturowe /%/	45	35
Drogi i place /%/	30	35
Powierzchnia kompensacyjna /%/	25	30

Źródło: ocena ekspercka projektantów Instytutu Logistyki i Magazynowania.

Tab. 5. Oszacowana wielkość potencjalnych centrów logistycznych w II korytarzu transportowym.

Województwo	Istniejąca powierzchnia magazynowa /m ² /	Powierzchnia ciężąca do centrum logistycznego (50% poz. 2) /m ² /	Powierzchnia centrum logistycznego /ha/
Mazowieckie	1 904 400	952 200	272
Łódzkie	576 600	288 300	82
Wielkopolskie	557 800	278 900	80

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 6. Oszacowana wielkość potencjalnych centrów logistycznych w III korytarzu transportowym.

Województwo	Istniejąca powierzchnia magazynowa /m ² /	Powierzchnia ciężąca do centrum logistycznego (50% poz. 2) /m ² /	Powierzchnia centrum logistycznego /ha/
Śląskie	492 300	246 150	70
Dolnośląskie	223 700	111 850	32
Małopolskie	72 500	36 250	10

Źródło: opracowanie własne.

wstające po 1989 roku nowe obiekty magazynowe były budowane w znacznym rozproszeniu terytorialnym. Większość z nich położonych jest z dala od infrastruktury kolejowej, a inwestorzy przy wyborze lokalizacji kierowali się dostępem do istniejącej lub planowanej infrastruktury drogowej, stawiając na transport drogowy. W analizowanych międzynarodowych korytarzach transportowych TINA nr II i III wybudowano na terenie kraju obiekty magazynowe o łącznej powierzchni ponad 3,8 mln m² (tabele 2 i 3). Część z tych obiektów znalazłaby lokalizację w centrach logistycznych, gdyby takowe istniały, chociażby z uwagi na niższe koszty związane z wyborem lokalizacji i realizacją procesu inwestycyjnego, a także z możliwością współdzielenia niektórych kosztów eksploatacyjnych. Dla oszacowania wielkości potencjalnych centrów logistycznych, które skupiłyby powierzchnie magazynowe, zamieszczone w tabelach 1 i 2, posłużono się wskaźnikami zabudowy działki wykorzystywanymi w projektowaniu obiektów i centrów magazynowych (tabela 4).

Posługując się wskaźnikiem zabudowy działki obiektami kubaturowymi, który w przypadku budowy centrum magazynowego wynosi 0,35 i przyjmując, że w przypadku istnienia centrum logistycznego wchłonęłoby ono 50% wybudowanych nowoczesnych obiektów magazynowych, otrzymalibyśmy w miejsce istniejących skupisk obiektów magazynowych centra logistyczne o wielkości podanej w tabelach 5 i 6.

Jako granicę przyjęto powierzchnię 32 ha, jaką miałyby centrum logistyczne w Województwie Dolnośląskim. Przy tym ograniczeniu, w analizowanych korytarzach transportowych byłoby miejsce na co najmniej 5 centrów logistycznych, w których oprócz obiektów magazynowych znalazłby się kolejowe terminale kontenerowe do obsługi przeładunków ładunków zjednostkowanych w przewozach intermodalnych. Należy jednak podkreślić, że budowa centrum logistycznego jest procesem ewolucyjnym, a jego zabudowa (zasiedlanie) przez inwestorów trwa średnio około 20 lat, co wskazuje, że nawet niewielkie początkowo centra logistyczne, na przykład w Województwie Małopolskim, mogłyby osiągnąć docelowo znaczne rozmiary uzasadniające budowę na ich terenie terminali kontenerowych.

Podsumowanie

W sytuacji, gdy nadal nie ma koncepcji jak ma wyglądać krajowa sieć centrów logistycznych, a nowe obiekty magazynowe powstają według indywidualnych decyzji inwestorskich, należy rozważyć możliwość uzupełnienia tak kształtującej się krajowej sieci logistycznej o infrastrukturę przeładunkową do obsługi przewozów intermodalnych, wykorzystując w tym celu istniejące terminale kontenerowe (ponad 20), należące do różnych operatorów. Liczba tych terminali jest wystarczająca i mają one wystarczająco duży potencjał, by można je wykorzystać do budowy szkieletu intermodalnej krajowej

sieci logistycznej, pod warunkiem zapewnienia dogodnych połączeń drogowych pomiędzy nimi, a istniejącymi nowoczesnymi wielkimi obiektami magazynowymi i ich skupiskami.

STRESZCZENIE

Brak programu budowy krajowej, intermodalnej sieci logistycznej powoduje, że oddalają się perspektywy utworzenia tej sieci w oparciu o intermodalne centra logistyczne, będące jej głównymi węzłami. Potrzeby gospodarcze uniemożliwiają odkładanie w czasie decyzji inwestycyjnych i sprawiają, że inwestorzy budują obiekty magazynowe w sposób nieskoordynowany, a suprastruktura logistyczna od lat powstaje w rozproszonych przestrzennie lokalizacjach. Szanse budowy centrów logistycznych z punktu widzenia ciągłego zapotrzebowania na nowe powierzchnie magazynowe są marnowane. Wzrost intermodalności krajowej sieci logistycznej możliwy jest przy wykorzystaniu istniejących terminali kontenerowych, które dysponują znacznym potencjałem zdolności przeładunkowych.

SUMMARY

Lack of a program of building a national intermodal logistics network causes the prospects of creating such network (based on intermodal logistics centres as its main nodal points) to diminish. Economical needs prevent investors from postponing the investment decisions and make them build warehouses in an uncoordinated way. In the result the logistics superstructure has been dispersing for a number of years. From the point of view of continuous demand for new warehouse areas, chances to build logistics centres are squandered. Increased intermodality of the national logistic network is possible when based on the existing container terminals, which have a significant reloading capacity.