

Grzegorz Sadowski
Henryk Zielaskiewicz

Wykorzystanie infrastruktury PKP SA przy tworzeniu centrów logistycznych

Bardzo powoli realizowany program budowy autostrad oraz gwałtownie pogarszający się stan dróg, stwarza coraz trudniejszą sytuację na podstawowych ciągach komunikacyjnych naszego kraju. Jednocześnie nasz kraj posiada dobrze rozwiniętą sieć linii kolejowych, choć w ostatnich latach nastąpiło zmniejszenie ogólnej ich długości wskutek zamykania linii nierentownych.

Możliwości konkurowania przez kolej z transportem samochodowym są stosunkowo ograniczone z uwagi na ponoszone koszty utrzymania infrastruktury. Ale gęsta sieć kolejowa stwarza szereg możliwości w transporcie krajowym i międzynarodowym. Dlatego bardzo ważnym warunkiem wykorzystania położenia naszego kraju i dobrze rozwiniętej sieci linii kolejowych oraz wynikających z tego korzyści jest intensywny rozwój nowych jakościowo usług o charakterze logistycznym – kompleksowym. Usługi te powinny obejmować nie tylko przewóz zasadniczy, ale także usługi towarzyszące (sortowanie, dystrybucja, usługi fitosanitarne, weterynaryjne, dokumentacyjne, celne itp.).

W artykule „Centra logistyczne w PKP SA” w numerze 2/2003 „Logistyki” pokazano zamierzenia PKP CARGO SA odnośnie tworzenia centrów logistycznych oraz stacji koncentracji przewozów. Pragniemy przypomnieć, iż zespół zajmujący się tym zagadnieniem w PKP CARGO SA wytypował osiem lokalizacji, w których utworzenie międzynarodowych centrów logistycznych powinno przyczynić się m.in. do poprawienia dość skomplikowanej sytuacji transportowej w tych regionach oraz w całym kraju. Są to: Gliwice, Małaszewicze, Sławków, Poznań, Wrocław, Warszawa, Szczecin, Gdańsk lub Gdynia. W kolejnych artykułach pragniemy przybliżyć Państwu istniejącą infrastrukturę PKP SA w tych miejscach oraz w ich otoczeniu.

Lokalizacja warszawska. Miasto stołeczne Warszawa obejmuje obszar 518

km², mieszka tu 1,6 mln ludności, a w całej aglomeracji 2,5 mln. W stolicy jest najwięcej samochodów przypadających na 1 mieszkańca. Zarejestrowanych jest ponad 770 tys. pojazdów samochodowych, w tym 130 tys. samochodów ciężarowych. Ochrona środowiska naturalnego (redukcja emisji spalin i hałasu), problemy komunikacyjne aglomeracji warszawskiej, układ dróg, dostępność do linii kolejowych oraz posiadane przez PKP SA tereny i istniejąca infrastruktura, miały istotne znaczenie przy rozpatrywaniu lokalizacji budowy centrów logistycznych. Wokół aglomeracji warszawskiej powstało szereg dużych magazynów, które obecnie pełnią w mniejszym lub większym stopniu funkcje centrów logistycznych; należy jednak zaznaczyć, że przedsiębiorstwa te nastawione są przede wszystkim na transport samochodowy.

Warszawa jest węzłem komunikacyjnym o strategicznym znaczeniu nie tylko dla regionu, ale i całej Polski. Skupiają się tu główne linie kolejowe oraz drogi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

W celu maksymalnego ograniczenia przejazdu samochodów przez centrum miasta oraz przez mosty, przyjęto naturalną symetrię, jaką tworzy w Warszawie rzeka Wisła. Zespół opracowujący koncepcję zaproponował, aby w prawobrzeżnej i w lewobrzeżnej części miasta zlokalizowane były terminale kontenerowe, wokół których należałoby utworzyć dwa centra logistyczne, ściśle ze sobą współpracujące i tworzące jeden podmiot gospodarczy. Planowane centrum logistyczne miałyby charakter regionalny i zasadniczo nastawione byłoby na przyjmowanie transportem kolejowym towarów wysoko przetworzonych oraz dostarczenie do odbiorcy finalnego samochodami dostawczymi.

Rozpatrując poszczególne lokalizacje kierowano się również zasadą, aby były

one zgodne z planami zagospodarowania przestrzennego miasta.

Dlatego też w aglomeracji warszawskiej utworzenie CL rozpatrywane jest na terenie stacji Warszawa Główna Towarowa (ul. Ordon), gdzie możliwe do zagospodarowania (w I etapie realizacji zadania) jest około 12 ha; może to zostać powiększone w miarę potrzeb przez ograniczenie nadmiernie rozbudowanego układu torowego oraz na terenie stacji Warszawa Wschodnia Towarowa, gdzie na potrzeby przyszłego CL określono teren możliwy do wygospodarowania o powierzchni około 10 ha. Co prawda, powierzchnie te nie są duże w stosunku do obszarów, jakie przeznacza się pod potrzeby centrów logistycznych, lecz nie możemy zapominać, iż w tych miejscach istnieją dobrze rozbudowane układy torowe stacji manewrowych. Gdybyśmy budowali centrum logistyczne, (w którym transport kolejowy miałby odgrywać istotne znaczenie) bez tego zaplecza, to z pewnością wielkość potrzebnego terenu byłaby znacznie większa. Wykorzystanie tego, co posiadamy, istotnie ogranicza też koszty realizacji inwestycji.

Stacja Warszawa Główna Towarowa usytuowana jest w km 1,571 linii nr 20 *Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga*. Jest to stacja manewrowa, zmodernizowana w latach osiemdziesiątych w ramach ówczesnego programu modernizacji stacji rozrządowych. W skład stacji wchodzi kompleks przeładunkowy Wola przy ul. Ordon. Z uwagi na bliskość centrum miasta i położenie w kompleksie przemysłowym, punkt ten spełnia najlepiej warunki na stworzenie w tym miejscu (dla prawobrzeżnej części miasta) niedużego centrum logistycznego, zaopatrującego stolicę w towary wysoko przetworzone.

Dodatkowe atuty to: znaczny obszar, istnienie dużych obiektów magazynowych, zlokalizowany tu kompleks administracyjno – socjalny, utwardzone pla-

ce ładunkowe, istniejący terminal kontenerowy z dwoma suwnicami bramowymi i utwardzonym placem, rozbudowany układ torowy, zapewniający dostępność do wszystkich obiektów, bardzo dobre połączenie z siecią dróg miejskich, przeznaczenie tych terenów w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy na multimodalne centra obsługi ruchu towarowego. Budowę tej części centrum logistycznego w Warszawie należy rozpocząć od modernizacji i dostosowania już istniejących obiektów magazynowych oraz placów składowych, wyposażenia w urządzenia za- i wyładunkowe dla kontenerów „małych”. W zależności od rozwoju centrum istnieje możliwość jego dalszej rozbudowy o dodatkowe obiekty.

Na **stacji Warszawa Wschodnia Towarowa** planowana jest budowa terminalu kontenerowego wraz z magazynami celnymi, który obsługiwać będzie centrum logistyczne. Stacja Warszawa Wschodnia Towarowa jest stacją manewrową, usytuowaną w kilometrze 6,167 linii *Warszawa – Terespol*. Dodatkowe atuty tej stacji to: posiadanie dobrze rozwiniętego układu torowego, wielkość wolnego terenu możliwego do zagospodarowania, magazyn, pomieszczenia administracyjne, bardzo dobre połączenie z siecią dróg miejskich, przeznaczenie tych terenów w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy na multimodalne centra obsługi ruchu towarowego.

W zakresie usług logistycznych, system towarowego transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej jest co najmniej kilka lat opóźniony w stosunku do innych dziedzin życia gospodarczego. Stołeczny charakter miasta, skupisko przemysłu, usług, dogodne połączenia kolejowe i drogowe, to niewątpliwie argumenty przemawiające za utworzeniem centrów logistycznych dla Warszawy w wyżej opisanych lokalizacjach. Budowa jednego dużego centrum logistycznego, w którym transport kolejowy odgrywać będzie podstawowe znaczenie w odległości 100 km od stolicy, zmniejszy potok samochodów na drogach do tego miejsca, nie przyczyni się jednak do jego znacznego ograniczenia na drogach wjazdowych i ulicach stolicy. Warszawa w chwili obecnej nie posiada stacji, która mogłaby świadczyć pełen zakres usług ładunkowych i logistycznych. To pewnego rodzaju paradoks, że z jednej strony

nasza stolica posiada niewydolny układ komunikacji drogowej, a z drugiej strony ma nazbyt rozbudowaną sieć kolejową i nie wykorzystywane układy torowe.

Lokalizacja wrocławska. Strategiczne znaczenie Dolnego Śląska wynika nie tylko z usytuowania w pobliżu granicy zachodniej i południowej, ale również jest to rejon o bardzo wysokim potencjale gospodarczym, kulturalnym i intelektualnym. Położony na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych jest ważnym ogniwem, przez które następuje przepływ ładunków zarówno w obrocie krajowym jak i międzynarodowym. Wzrastające co roku ilości przewożonych towarów wymuszają działania umożliwiające sprawniejszą i przede wszystkim kompleksową obsługę klientów. Rozwiązaniem mogłoby być utworzenie centrum logistycznego, integrującego wszystkie rodzaje transportu. Do najważniejszych czynników przemawiających za utworzeniem centrum logistycznego w stolicy Dolnego Śląska należą:

- gęstość zaludnienia
- gęstość istniejącej infrastruktury transportowej
- autostrada A 4
- główne drogi krajowe i międzynarodowe
- długość sieci kolejowej
- skrzyżowanie głównych dróg kolejowych: północ – południe wschód – zachód
- kolejowe i drogowe przejścia graniczne CD i DB
- wrocławski port lotniczy na Starachowicach
- wrocławski port rzeczny
- potencjał gospodarczy: zakłady przemysłowe, kopalnie materiałów budowlanych, dobrze zorganizowany sektor usług handlowych
- strefy ekonomiczne
- firmy przewozowe i spedycyjne.

Sprzyjające uwarunkowania lokalizacyjne do utworzenia centrum logistycznego wynikają z dobrze rozwiniętej sieci dróg kołowych i kolejowych łączących centralnie Wrocław z ośrodkami produkcji przemysłowej, centrami usługowymi i strefami ekonomicznymi. W strukturze przewozów kolejowych dominują przewozy masowe ze znacznym udziałem eksportu i tranzytu. Długość linii kolejowych na Dolnym Śląsku wynosi 3 241 km. Aglomerację wrocławską obsługuje stacja rozrządowa Wrocław Brochów oraz podporządkowanych jej 21 stacji

manewrowych. Organizacja przewozów oparta jest na systemie punktów węzłowych, w którym ładunki przewożone są na zasadzie punkt ładunkowy – stacja manewrowa – stacja rozrządowa – inna stacja rozrządowa – stacja manewrowa – punkt wyładunkowy. Stacja Wrocław Brochów przystosowana jest do przyjmowania pociągów z obciążeniem 2000 ton i długości 1200 m – 240 osi. Na terenie stacji znajdują się posterunki handlowe oraz zaplecza techniczne, pracujące całą dobę. Wrocław Brochów ma bezpośrednie połączenie z kolejami DB przez przejście graniczne Wegliniec – Horka oraz z kolejami CD poprzez przejścia graniczne Międzyzlesie – Lichkov i Mieroszków – Mezimesti. Przez Wrocław przebiega korytarz E 30 łączący Ukrainę z Europą Zachodnią. Na wrocławskim węźle kolejowym istnieje możliwość szybkiego przeładunku towarów z wagonów na barki i odwrotnie, w dwóch portach rzecznych Wrocław Popowice i w Porcie Miejskim na Nadodrze, które posiadają rozbudowaną infrastrukturę kolejową i przeładunkową. Z portów wrocławskich istnieje możliwość realizacji przewozów drogami wodnymi, poprzez sieć kanałów do innych portów morskich i rzecznych w kraju oraz do portów całej Europy. W pobliżu stacji manewrowej Wrocław Gądów znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy Wrocław Starachowice, posiadający bezpośrednie połączenia lotnicze z Düsseldorfem, Frankfurtem nad Menem, Monachium, Wiedniem i Kopenhagą. W razie potrzeby istnieje również możliwość budowy bocznicy kolejowej, łączącej Wrocław Gądów z lotniskiem.

Sieć dróg kołowych w regionie dolnośląskim pokrywa się z siecią dróg krajowych. Najważniejszym połączeniem drogowym jest obecnie autostrada A 4, łącząca Niemcy z południowo – wschodnią Europą oraz droga krajowa nr 456 Wrocław – Opole.

Z przeprowadzonych analiz otoczenia rynkowego planowanej lokalizacji, jak również zamierzeń inwestycyjnych wynika, że zadania Dolnośląskiego Centrum Logistycznego realizowane byłyby w zakresie:

- eksportu produkcji przemysłowej i drobnej wytwórczości zakładów miejscowych i regionu, ze szczególnym uwzględnieniem kompleksowej obsługi klientów stref ekonomicznych regionu

- importu i dystrybucji zaopatrzenia dla kompleksów handlowych Wrocławia (Centrum Bielany, Centrum Korona i inne)
- importu surowców i półproduktów dla potrzeb zakładów przemysłowych Wrocławia i regionu
- obsługi Wałbrzyskiej Strefy Ekonomicznej oraz Noworudzkiej Strefy Ekonomicznej
- tranzytu z przeładunkami kontenerów (samochód – wagon) – przesyłek kierowanych na południe i południowy zachód Europy.

Istnieją zatem przesłanki przemawiające za budową we Wrocławiu centrum logistycznego. Spełniałoby ono rolę głównej bazy towarowej dla aglomeracji wrocławskiej i Dolnego Śląska. PKP SA posiada przy stacji Wrocław Brochów około 40 ha wolnej przestrzeni możliwej do zagospodarowania pod potrzeby przyszłego centrum. Teren ten spełnia wszystkie warunki, aby powstał tam nowoczesny kolejowy terminal kontenerowy. We Wrocławiu istnieje co prawda kolejowy terminal kontenerowy, eksploatowany w chwili obecnej przez firmę Polzug Polska, lecz zlokalizowany on jest w gęsto zabudowanej dzielnicy mieszkaniowej, o małych możliwościach rozwoju.

Budowa nowoczesnego terminalu kontenerowego przy Stacji Wrocław Brochów byłaby pierwszym etapem tworzenia centrum logistycznego. Koncepcja zakłada budowę magazynów i placów składowych oraz parkingów; w rejonie tym mogłyby powstać również hurtownie oraz obiekty towarzyszące. Rozpoczęcie działalności na tych terenach wymaga jednak włączenia ich w układ komunikacji drogowej, co z pewnością jest pewnego rodzaju utrudnieniem. We Wrocławiu od kilku lat działa Wrocławskie Zintegrowane Centrum Logistyczne SA Rozważa się możliwość utworzenia centrum w obszarze ulic Rakietowa i Graniczna. Tereny te obecnie należą do Gminy Wrocław. Lokalizacja ta wymaga jednak budowy bardzo kosztownej infrastruktury kolejowej, a układ dróg dojazdowych wymaga również przebudowy i znacznych nakładów finansowych.

Analiza posiadanych terenów i infrastruktury wskazuje, iż w lokalizacjach warszawskiej i wrocławskiej rozsądnym byłoby zastosowanie modelu rozśrodkowanego centrum logistycznego, mieszczącego się w dwóch a nawet trzech punktach. Jednym z wielu powodów, przemawiających za tym jest to, iż we Wrocławiu obie przedstawione lokalizacje oddalone są znacznie od dużego portu śródlądowego, a przecież transport wodny z pewnością należy uwzględnić w pracach nad projektowaniem centrum i będzie on w przyszłości ogrywać znaczącą rolę. Poszczególne części CL realizowałyby wszystkie funkcje im przypisane w ramach tego podmiotu gospodarczego i byłyby wspólne zarządzane.

Takie rozwiązanie umożliwia przechwytywanie ładunków przychodzących z różnych kierunków oraz optymalizowanie przeładunków w przypadku dużego natężenia ruchu. Pozwoli też na racjonalną obsługę wielu regionów. Wymaga jednak zastosowania odpowiedniej organizacji, w której istotną rolę odgrywać będą: pełne połączenie w zakresie przepływu informacji, podział zadań w zakresie podstawowych funkcji, uruchomienie transportu wewnętrznego pomiędzy poszczególnymi „bazami”. Należy jednak pamiętać, iż w celu ograniczenia kosztów jeden z tych punktów stanowić powinien główną bazę przeładunkową, np. szyna – droga; uzależnione to będzie od struktury przewozów w danym regionie.