

Ireneusz Fechner  
Instytut Logistyki i Magazynowania

## Centra logistyczne w Polsce — problemy, zagrożenia, perspektywy

Dyskutujemy i konferujemy na temat czy budować centra logistyczne, gdzie je lokować, jakie mają być. Temat jest nośny i budzi duże zainteresowanie, czego dowodem liczny udział uczestników konferencji poświęconej centrom logistycznym w Wielkopolsce<sup>1</sup>, jaka miała miejsce w Poznaniu w marcu br. Kolejna, dotycząca problemów centralnej Polski, zapowiadana jest na październik w Warszawie. W maju br. odbyła się interesująca międzynarodowa konferencja w Jastrzębiej Górze, organizowana w ramach projektu NeLoC<sup>2</sup> przez Instytut Morski w Gdańsku i Instytut Logistyki i Magazynowania. Rysuje się następujący obraz: podkreśla się potrzebę budowy centrów logistycznych, pojawiają się lokalne inicjatywy, których celem jest zainicjowanie budowy, a centra nie powstają. Wsparcie rządów państw Europy Zachodniej przynosi efekt w postaci rozwijającej się sieci centrów logistycznych, czego dowodem są Niemcy czy Włochy. Nasze inicjatywy pozbawione podobnego wsparcia są nieskoordynowane i niektóre projekty rywalizują ze sobą, co dodatkowo osłabia i tak wątpliwe szanse na ich realizację.

W sytuacji, gdy firma transportowa dysponująca jednym środkiem transportu i świadcząca prostą usługę przewozową określa siebie mianem firmy logistycznej, a obiekt magazynowy nazywany jest centrum logistycznym, przypomnijmy definicję, która określa centrum logistyczne jako 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.

Mimo problemów, z jakimi boryka się gospodarka, usługi logistyczne rozwija-

ją się, a operatorzy logistyczni zmieniają wizerunek, umacniając swoją pozycję w łańcuchach dostaw. Czy krajowe sieci logistyczne obejdują się bez centrów logistycznych?

### Czy Polsce potrzebne są centra logistyczne?

Tak, ponieważ ich budowa bazuje na określonych założeniach dotyczących lokalizacji, organizacji, funkcjonalności, a przede wszystkim roli, jaką mają odgrywać w sieciach logistycznych, złożonych z różnorodnych, wzajemnie się przenikających łańcuchów dostaw, tworzonych przez współpracujące z sobą przedsiębiorstwa. Centra logistyczne budowane według tych założeń wywierają korzystny wpływ na przebieg procesów gospodarczych oraz użytkowaną podczas ich realizacji infrastrukturę i zasoby. Centra logistyczne przyczyniają się do wzrostu intermodalności przewozów towarowych, czego efektem jest przede wszystkim odciążenie dróg od części przewozów towarowych, realizowanych dotąd transportem samochodowym. Lokując się w węzłach głównych korytarzy transportowych w pobliżu miejsc, gdzie koncentruje się popyt na usługi logistyczne, zapewniają firmom logistycznym dobre warunki do działalności, co znajduje wyraz w kosztach świadczonych usług, większej ich różnorodności i kompleksowości oraz wartości oferowanej przez te firmy swoim klientom.

### Dlaczego w takim razie nie powstały?

Ponieważ budowa centrum logistycznego jest inwestycją czasochłonną i wymagającą dużych nakładów finansowych, liczonych w setki milionów zło-

tych. Tego typu inwestycje wymagają starannego planowania i przynajmniej w początkowej fazie realizacji wsparcia ze strony sektora publicznego – przede wszystkim rządu, ale także społeczności lokalnych. Długi czas realizacji inwestycji i okres zwrotu z zainwestowanego kapitału oraz wiążące się z tym ryzyko zniechęcają banki do ich finansowania, co utrudnia inwestorom dostęp do kapitału.

Dostrzegły to kraje Europy Zachodniej, których rządy zaangażowały się w budowę centrów logistycznych. We Włoszech centra logistyczne powstają w ramach realizowanej polityki transportowej, której wyrazem jest Główny Plan Transportu i wynikający z niego Pięcioletni Państwowy Plan Budowy Centrów Logistycznych. Włoskie centra logistyczne powstawały zresztą znacznie wcześniej, dzięki przemyślanej polityce władz lokalnych niektórych regionów kraju. Niemcy budują swoje centra logistyczne w oparciu o wspólny plan Federalnego Ministerstwa Transportu i Kolei Niemieckich, a jego koordynatorem jest Spółka Rozwoju i Eksploatacji Centrów Logistycznych. Efekty w tych krajach są widoczne.

W Polsce nie doczekaliśmy się podobnego wsparcia i centrów logistycznych nie ma, mimo że głównie lokalizacje zostały wskazane w ramach realizowanego pod koniec lat 90-tych dużego projektu badawczego<sup>3</sup>.

### Jakie są tego skutki?

Operatorzy logistyczni sami poszukują korzystnych dla siebie lokalizacji i inwestują w infrastrukturę logistyczną, kierując się różnymi przesłankami, takimi jak: wielkość popytu na usługi logistyczne, bliskość głównych klientów, ceny gruntów i ich dostępność, współpraca z lokalnymi samorządami i klimat dla inwestorów, dostęp do infrastruktury

<sup>1</sup> Konferencja Naukowo-Techniczna „Centra Logistyczne w Wielkopolsce” 21 marca 2003 r. Poznań

<sup>2</sup> Konferencja „Sieć centrów logistycznych w regionie Morza Bałtyckiego” Projekt NeLoC. Jastrzębia Góra 12-13.05.2003.

<sup>3</sup> Zamawiany Projekt Badawczy nr PZB-023-13 pt. „Konceptja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce”

ry transportowej, jej jakość oraz plany dalszego rozwoju. Obserwujemy miejsca znacznej koncentracji działalności operatorów logistycznych, zgodnej ze wskazaniami lokalizacyjnymi dla głównych centrów logistycznych, określonymi w wspomnianym projekcie badawczym, ale widzimy także, jak bardzo w innych regionach ten potencjał został rozproszony. Ponadto w ciągu ostatnich lat rynek usług logistycznych się zmienił. Wyrosli na nim wielcy operatorzy, którzy zbudowali całe sieci własnej infrastruktury logistycznej i oferują klientom kompleksową obsługę logistyczną.

## Czy wobec tego centra logistyczne są nadal potrzebne?

Tak, ponieważ aktualne trendy w logistyce związane z globalnymi rynkami i sieciami dostaw, a dotyczące zwłaszcza koncentrowania produkcji i centralizacji zapasów wymagają częstych przeładunków i przepakowań, konsolidacji i dekonsolidacji towarów oraz łączonych metod transportu. Wszystko po to, aby dostarczyć pełną ofertę pro-

duktów na odległe nieraz rynki, uwzględnić przy tym ich lokalne wymagania, sprostać presji otoczenia konkurencyjnego oraz potrzebie skracania czasu dostaw i redukcji kosztów logistyki. Centra logistyczne, jeżeli powstaną, mogą ułatwić realizację tych wymagań, dostarczając przede wszystkim warunki do lepszego wykorzystania transportu, infrastruktury i potencjału operatorów. Współdzielenie niektórych elementów infrastruktury, kompleksowość oferty i spodziewany efekt synergii w działaniu operatorów powinny przelożyć się na wzrost wartości dla klienta. Aby tak się stało, potrzebny jest wzrost intermodalności transportu towarowego, lepsze wykorzystanie potencjału Polskich Kolei Państwowych i polskich portów morskich. Potrzebne są dogodnie zlokalizowane kolejowe terminale kontenerowe, wokół których będą się zabudowywały obszary aktywności gospodarczej i które w pewnym momencie przekształcą się w centra logistyczne. Głównie poprzez terminale kontenerowe nastąpi spinanie europejskich centrów logistycznych w sieć zdolną zapewnić efektywny przepływ towarów w skali globalnej.

Jednak nie należy się łudzić, że gdy powstaną terminale kontenerowe, wzrośnie samoistnie wielkość przewozów intermodalnych i poprawi się struktura rodzajowe transportu towarowego. Nadawca, zlecając usługę przewozu, jest w małym stopniu zainteresowany, jaką drogą operator logistyczny przewiezie towar do odbiorcy. Operator natomiast będzie się kierował racjonalnymi kryteriami przy wyborze sposobu realizacji usługi. Jeżeli dojazd do terminala będzie utrudniony, taryfy usług świadczonych na terminalu i w przewozach kolejowych będą niekonkurencyjne, łączny czas przewozu „od drzwi do drzwi” dłuższy niż w transporcie samochodowym, to nic go nie skłoni do zmiany sposobu realizacji usługi.

Jeżeli inwestorzy będą się potykać o obojętność lokalnych władz, jeżeli środki publicznej działalności sektora publicznego nie wesprą przygotowań do realizacji inwestycji, centra logistyczne prawdopodobnie nigdy nie powstaną.

## Co trzeba zrobić, żeby powstały?

Potrzebny jest wieloletni program budowy centrów logistycznych o statusie programu rządowego, który stworzy warunki do realizacji kluczowych inwestycji oraz zapewni środki na te działania. Program powinien być opracowany z udziałem wszystkich zainteresowanych, aby nie marnować tego, co jest dostępne oraz zidentyfikować wszystkie potrzeby. Wzrost intermodalności przewozów towarowych byłby doskonałym motywem przewodnim programu budowy sieci głównych centrów logistycznych, ale jest on zależny od tylu różnych czynników, że pozostawienie go wyłącznie regulacjom rynku nie zmieni aktualnego stanu rzeczy.

Niezbędne jest większe niż dotąd włączenie się sektora publicznego w proces planowania i przygotowania warunków do realizacji inwestycji w ramach programu lokalizacji oraz pozyskiwania środków z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, które mogłyby uzupełniać modele finansowania i biznes plany.

Trzeba skoordynować istniejące inicjatywy, aby przyszłe centra logistyczne mogły z sobą współpracować, co jest przecież fundamentalnym założeniem ich działalności, a nie konkurować o rynek, zleceniodawców i operatorów.

## Czy w Poznaniu w ogóle powstanie CL?

*Poniżej publikujemy tekst Uchwały, przyjętej w czerwcu br. przez uczestników Konferencji Naukowo – Technicznej „Centra logistyczne w Wielkopolsce” (zorganizowanej 21.3.2003 r. w Poznaniu), wyrażającej niepokój o przyszłość utworzenia centrum logistycznego w stolicy Wielkopolski. (redakcja)*

Uczestnicy Konferencji wyrazili zaniepokojenie brakiem postępów w realizacji koncepcji uruchomienia w Poznaniu Centrum Logistycznego. Poznań nie wykorzystuje atrybutów swego położenia i roli, jaką odgrywa w zachodniej Polsce. Miasto traci czas, który ma wielkie znaczenie na rynku usług logistycznych. Rozwijają się terminale firm spedycyjnych oraz centra logistyczne w innych ośrodkach, a tym samym pogarszają się warunki dla takiej inicjatywy w Poznaniu. Niemniej nie ulega wątpliwości, że uruchomienie centrum logistycznego w Poznaniu przyniesie korzyści wszystkim firmom produkcyjnym, handlowym i usługowym zlokalizowanym w Wielkopolsce, stworzy nowe szanse dla miejscowych przewoźników i spedytorów, zwiększy zatrudnienie i podniesie atrakcyjność Poznania dla inwestorów.

Trzeba wybrać jeden z wariantów – albo klasyczne centrum logistyczne z pełną infrastrukturą, albo realizacja koncepcji centrum rozproszonego. Nadto, należy ostatecznie przesądzić o lokalizacji – decydując się na jeden z opracowanych już wariantów. Program centrum winien być rozszerzony – przede wszystkim o obsługę logistyczną produktów rolno-ogrodniczych i spożywczych. Należy też rozważyć formułę centrum logistycznego o rozszerzonym zakresie działalności (np. o produkcję nie szkodzącą środowisku) – nawiązującą do idei parku produkcyjno-logistycznego. Niezbędnymi elementami tych propozycji jest kolejowy terminal przeładunkowy i elektroniczna platforma informacyjna.

Sformułowano wniosek do Zarządu Miasta o powołanie organizacji, która mogłaby rozpocząć praktyczną realizację koncepcji centrum logistycznego, a w szczególności:

- zainicjować przygotowanie studium wykonalności
- rozpocząć poszukiwanie inwestorów
- aplikować o udział finansowy funduszy i programów UE.

Wyrażono nadzieję, iż spółki PKP zajmujące się przewozami towarowymi i udostępnianiem infrastruktury kolejowej podejmą wprawdzie intensywnie działania koordynacyjne, a w dalszej konieczności przedsięwzięcia inwestycyjne, które przyspieszą rozwój centrum.

Za komisję uchwał i wniosków  
prof. dr hab. Marek Ciesielski