

Ireneusz Fechner  
Instytut Logistyki i Magazynowania

## Modele inicjowania centrów logistycznych (cz. 1)\*

Europejskie centra logistyczne kształtowały się na przestrzeni wielu lat. Początkowo źródła inicjatyw były różne i podjęte działania nie przesądzały o tym czy powstanie centrum logistyczne, ale były ukierunkowane na rozwiązywanie lokalnych problemów związanych z rozwojem gospodarczym, lub realizacją planów kształtowania ładu przestrzennego poprzez koncentrowanie działalności gospodarczej w wydzielonych obszarach aglomeracji miejskich. W efekcie tej długofalowej polityki władz lokalnych i administracji państwowej, często po wielu latach od podjęcia pierwszych decyzji, zaistniały warunki do budowy centrum logistycznego.

Aktualnie większość państw europejskich podejmuje różne działania, których celem jest wspieranie inicjatyw budowy centrów logistycznych. Dzisiaj akcentuje się głównie potrzebę ich współpracy sieciowej w ramach globalnej gospodarki<sup>1</sup>.

### Doświadczenia włoskie

Centra logistyczne powstawały we Włoszech już w latach 70. ubiegłego stulecia. Inwestycje miały charakter indywidualny, ale o ich powodzeniu zdecydował udział sektora publicznego, który aktywnie angażował się w poszczególne realizacje, a często był ich inicjatorem. Aktywna postawa sektora publicznego polegała na aktywizacji gospodarczej wybranych rejonów, a następnie na tworzeniu konsorcjów inicjujących budowę centrów logistycznych i udziału w spółkach realizujących inwestycje. W połowie lat 80. działalność ta została wsparta przez rząd, który sformułował swoje oczekiwania w przyjętej polityce transportowej i skoordynował wszystkie działania, co znalazło wyraz w Głównym Planie Transportu (*General Transport Plan – GTP*). Plan został po raz

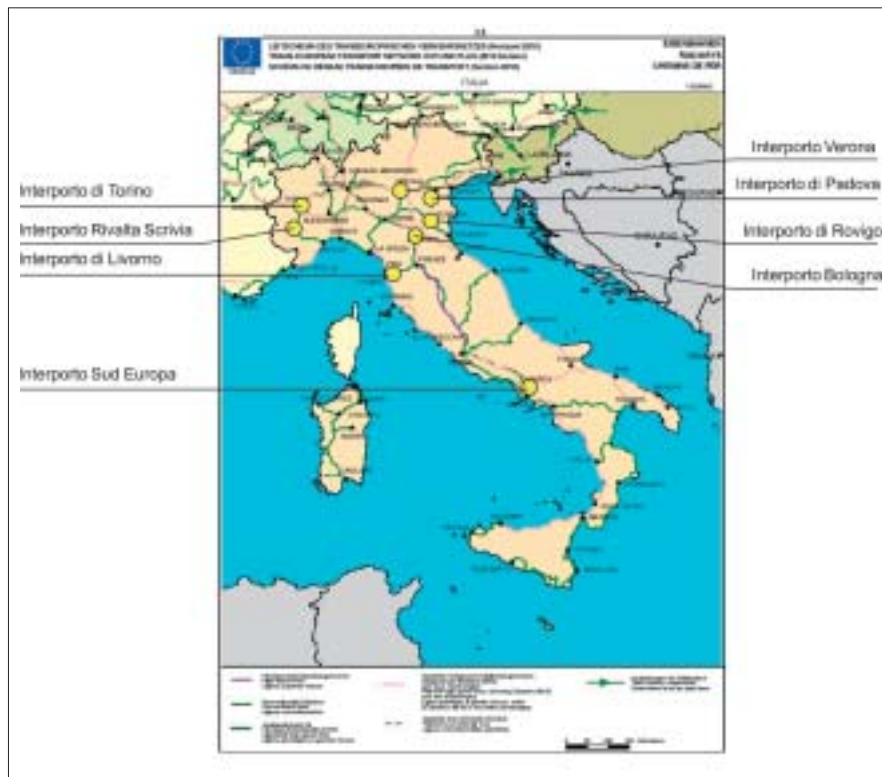
pierwszy sformułowany w 1986 roku, a zawarte w nim decyzje planistyczne wynikały z niskiego udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych.

W części dotyczącej centrów logistycznych główny plan transportu określił dwa poziomy sieci centrów logistycznych:

- pierwszy, wskazujący główne włoskie centra logistyczne w następujących lokalizacjach:
    - Piemont Turyn-Orbassamo,
    - Lombardia Mediolan,
    - Veneto Werona-Padwa,
    - Emilia-Romana Bolonia
    - Campania Nola-Marianise
  - drugi, wskazujący lokalizację 10 do 15 centrów logistycznych o znaczeniu lokalnym.
- Następnie do pierwszego poziomu

dodano jeszcze centrum logistyczne Rivalta Scrivia do obsługi ładunków pochodzących z portu w Genui.

Realizacja planu budowy włoskich centrów logistycznych rozpoczęła się w 1990 roku z chwilą podpisania przez Ministrów Transportu i Robót Publicznych Ustawy nr 240 z 4. 08. 1990 r. Ustawa dała impuls do uruchomienia Pięcioletniego Państwowego Planu Budowy Centrów Logistycznych. Budowę i zarządzanie centrami logistycznymi powierzono sektorowi publicznemu oraz podmiotom prywatnym, dopuszczając je do środków publicznych (700 mln lirów w ciągu następnych 5 lat). Pięcioletni Plan Budowy Centrów Logistycznych opublikowany w kwietniu 1991 roku realizował postanowienia określone w Głównym Planie Transportu.



Rys. 1. Lokalizacja głównych włoskich centrów logistycznych. Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.tinavienna.at](http://www.tinavienna.at)

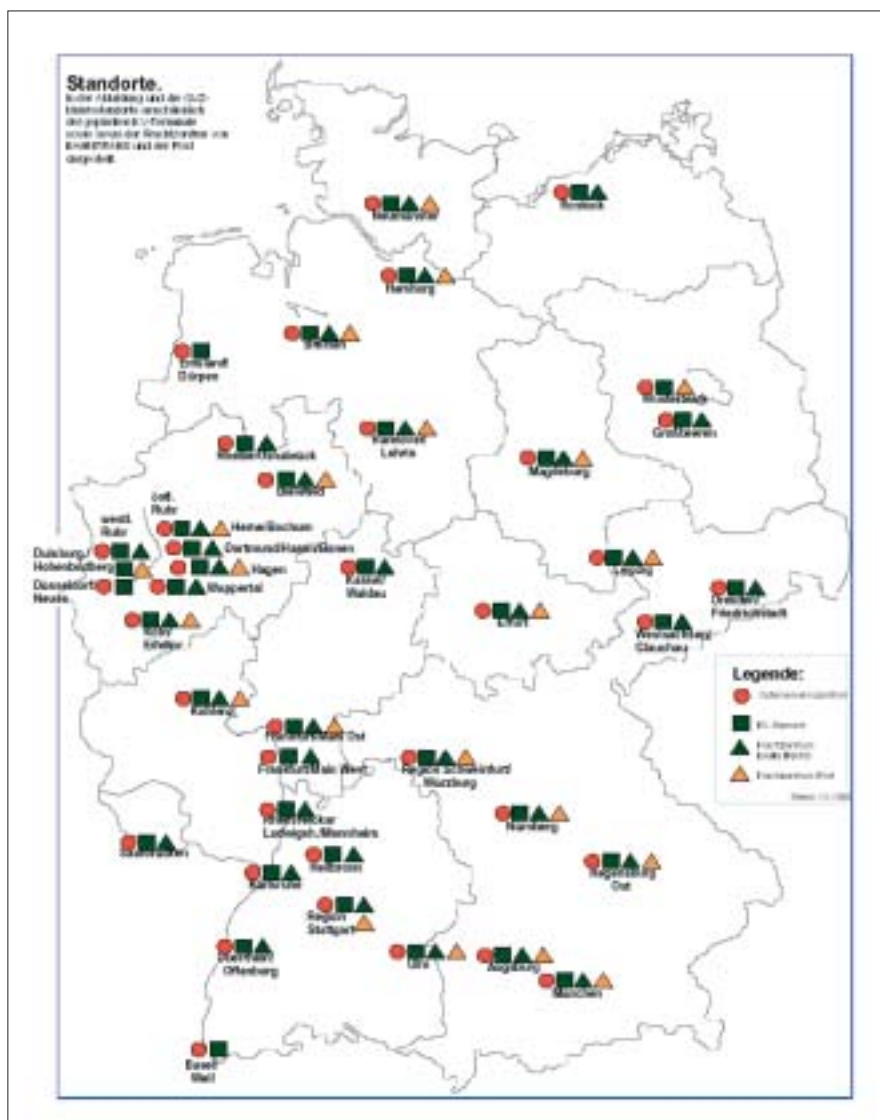
<sup>1</sup> W krótkim z konieczności artykule nie sposób rozwinąć wszystkich wątków tematycznych. Autor odsyła zainteresowanych do książki „Centra logistyczne. Cel – Realizacja – Przyszłość” Biblioteka Logistyka Poznań 2004.

## Doświadczenia niemieckie

Niemieckie centra logistyczne powstawały w podobny sposób jak włoskie. Początki sięgają końca lat 70. minionego stulecia. Początkowo inwestycje realizowano jako projekty indywidualne, które rodziły się z lokalnych potrzeb. W 1985 roku powstało formalnie centrum logistyczne w Bremie, choć jego rzeczywiste początki sięgają lat 60.

Systemowy rozwój sieci centrów logistycznych w Niemczech datuje się od 1992 roku, kiedy to Federalne Ministerstwo Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa zleciło badania, na podstawie których powstała koncepcja lokalizacji i budowy centrów logistycznych służących rozwojowi krajów związkowych i gmin. W 1992 roku z inicjatywy obu kolei niemieckich DB – AG/BR we współpracy z Federalnym Ministerstwem Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa, został opracowany I Główny Plan zakładający realizację 44 centrów logistycznych z infrastrukturą do obsługi przewozów kombinowanych w relacji szyna – droga. W 1995 z inicjatywy Deutsche Bahn AG nastąpiła modyfikacja planu, w wyniku której powstał II Główny Plan, w którym zredukowano liczbę centrów logistycznych do 39 (rys. 2).

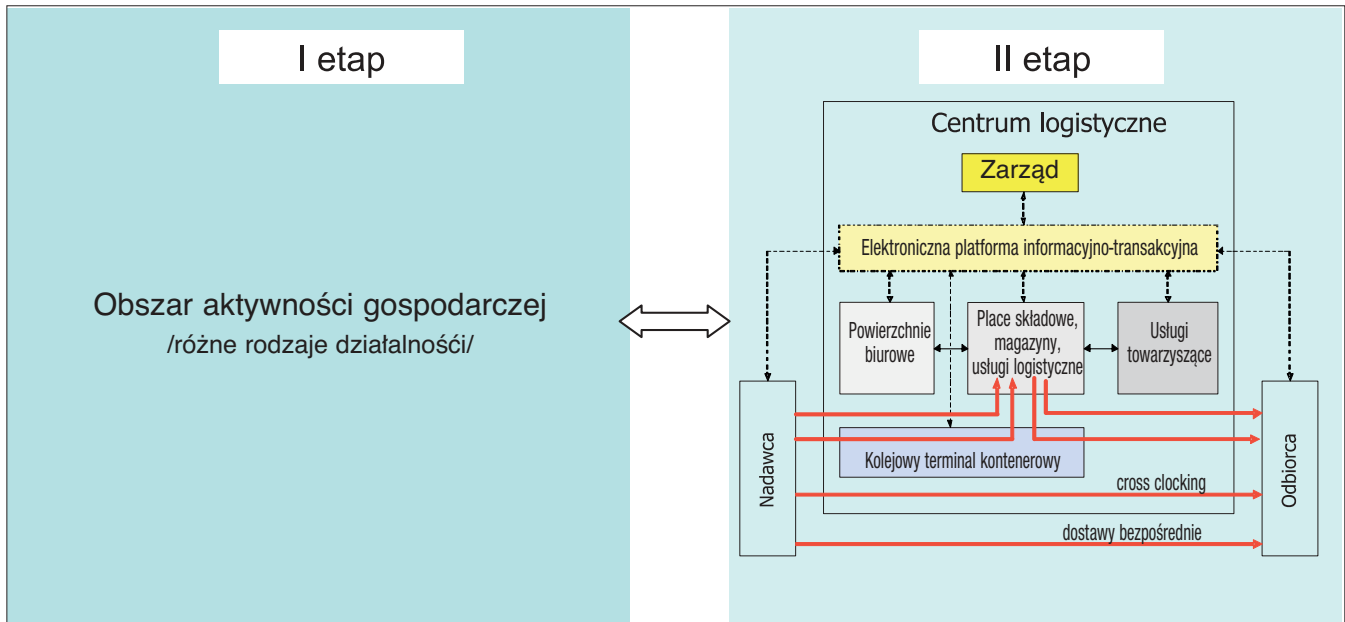
W sierpniu 2003 roku Niemieckie Stowarzyszenie Centrów Logistycznych (Deutsche GVZ Gesellschaft mbH) obchodziło uroczyste swoje 10-lecie działalności. Warto przyrzeć się podsumowaniu tej działalności w stosunku do planów, jakie przyświecały realizacji master planu centrów logistycznych uruchomionego po weryfikacji w 1995 roku. Plany określone w drugim, zweryfikowanym masterplanie budowy centrów logistycznych w większości zostały zrealizowane. W tym czasie istniały 33 z zaplanowanych 39 centrów logistycznych, będące w różnych fazach realizacji (rys. 2). DGG ocenia, że docelowo uda się zrealizować 38 do 40 centrów logistycznych. Podczas obchodów 10-lecia DGG, które miały miejsce w Berlinie w sierpniu 2003 roku, przedstawiono dotychczasowe wyniki realizacji planu budowy centrów logistycznych oraz wynikające stąd doświadczenia, a także zaprezentowano aktualny obraz realizacji niemieckiej polityki wo-



Rys. 2. Planowane lokalizacje centrów logistycznych wyznaczone w II Planie Głównym. Źródło: [www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

Tab. 1: Wyniki badań stanu realizacji programu budowy centrów logistycznych. Źródło: [2]

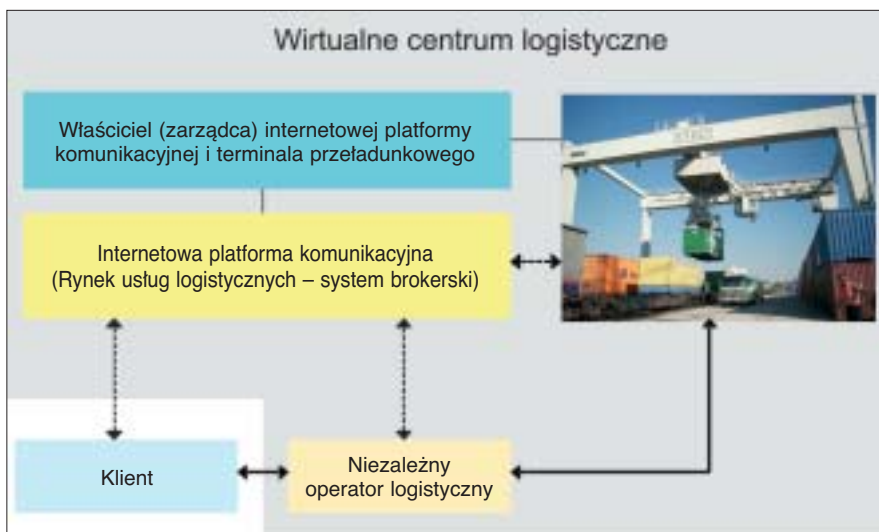
Parametr	Wielkość parametru
Średnia powierzchnia centrum logistycznego	ok. 140 ha
Średni stan zagospodarowania (zasiedlenia)	ok. 40% (GVZ Brema 80%, GVZ wokół Berlina 60%).
Ilość przedsiębiorstw osiedlonych w centrach logistycznych łącznie	ok. 1 200
Liczba zatrudnionych w centrach logistycznych łącznie	ok. 40 000
Średni stan „dojrzałości” centrów logistycznych (1 – faza planowania, 10 – w pełni uruchomione i zagospodarowane).	5,5
Średnia cena gruntu	60 EURO/m <sup>2</sup> (10 ÷ 200 EURO/m <sup>2</sup> ), (w rejonie Berlina 55 ÷ 70 EURO/m <sup>2</sup> ).



Rys. 3. Centrum logistyczne - model ewolucyjny. Źródło: opracowanie własne



Rys. 4. Centrum logistyczne – model zarodkowania. Źródło: Opracowanie własne



Rys. 5. Centrum logistyczne – model wirtualny. Źródło: Opracowanie własne

bec centrów logistycznych w świetle badań przeprowadzonych na okoliczność jubileuszu DGG [1].

W wyniku badań ankietowych 33 centrów logistycznych należących do DGG uzyskano następujące wyniki obrazujące stan realizacji programu, które przedstawiono w tab. 1:

### Modele inicjacji centrów logistycznych

Dla powodzenia realizacji zamysłu, aby utworzyć centrum logistyczne bardzo ważny jest sposób, w jaki inicjatorzy planują osiągnąć zamierzony cel. Na przestrzeni dziesiątków lat, kiedy powstają centra logistyczne, według oceny autora ukształtowały się trzy zasadnicze modele inicjacji centrów logistycznych.

### Model ewolucyjny

Jest to model naturalnego formowania się koncepcji centrum logistycznego jako konsekwencji długoletniej polityki rozwoju gospodarczego określonego obszaru zurbanizowanego, w którym sektor publiczny stworzył warunki do inwestowania w działalność produkcyjną i handlową. Efektem silnego nasycenia obszaru różnymi formami działalności gospodarczej jest wystąpienie popytu na usługi logistyczne i pojawienie się operatorów logistycznych, któ-

rzy zaczynają te usługi realizować. Utworzenie centrum logistycznego jako określonej formy organizacyjnej działalności logistycznej jest naturalną konsekwencją realizowanej polityki i czasu, w którym osiąga się określony potencjał zapotrzebowania na usługi logistyczne (rys. 3).

## Model zarodkowania

Jest to model aktywizacji gospodarczej określonego obszaru poprzez tworzenie warunków, zachęt i udogodnień dla inwestorów – przedsiębiorstw logistycznych, produkcyjnych i handlowych do podejmowania działalności w tym właśnie miejscu. Elementami przyciągającymi późniejszych użytkowników jest integrująca wielu użytkowników infrastruktura logistyczna w postaci kolejowego terminala konte-

nerowego i obiektów magazynowych oraz placów składowych, oraz gruntów pod własne inwestycje atrakcyjnych dla inwestorów ze względu na ich dobre przygotowanie i usytuowanie wokół wspomnianego terminala i dobrego skomunikowania z siecią dróg i linii kolejowych (rys. 4).

W tym modelu oprócz dobrze rozpoznanego potencjalnego popytu na usługi centrum logistycznego ważną rolę odgrywają: dostępna infrastruktura transportowa oraz dostępność gruntów i warunki osiedlenia, które muszą być dla inwestorów korzystniejsze niż w innych lokalizacjach.

## Model wirtualny

Jest to model centrum logistycznego, które integruje rozproszone obiekty i infrastrukturę logistyczną poprzez po-

wiązania informacyjne w formie elektronicznego rynku usług logistycznych – (*market place*). Model wirtualny, najmłodszy – pojawił się jako próba zintegrowania, w interesie nadawcy i odbiorcy, oferty usług logistycznych w jednym miejscu, jakim może być internetowa platforma informacyjno-transakcyjna (rys. 5).

### Literatura:

1. Hage R. *Aktualny stan centrów logistycznych w Niemczech*, 10-lecie Deutsche GVZ Gesellschaft. Berlin 2003.
2. Konferencja z okazji 10-lecia Deutsche GVZ Gesellschaft. Berlin sierpień 2003.

\* Artykuł recenzowany