

Ireneusz Fechner
Instytut Logistyki i Magazynowania

Konceptja dzielnic magazynowych z lat 70.¹

Poszukując sposobów skutecznej realizacji w Polsce centrów logistycznych odwołujemy się często do przykładów innych państw, które skutecznie wprowadzają programy budowy tych centrów. Ich realizacja rozpoczęła się w różnych latach, a początki sięgają często czasów, kiedy nie używano jeszcze powszechnie pojęcia logistyka. Mówiąc o rozwoju logistyki w Polsce, lokujemy początek jej intensywnego rozwoju w nieodległym przedziale czasu, to jest na przełomie lat 80. i 90. Może warto zapoznać się z wcześniejszym dorobkiem logistyki – nawet jeżeli jej nazwa nie była jeszcze popularna – na przykładzie projektowanych w Polsce w latach 70. zintegrowanych dzielnic magazynowych.

W 1976 r. ówczesny Centralny Ośrodek Gospodarki Magazynowej z siedzibą w Poznaniu² opracował „Konceptję dzielnicy magazynowej dla aglomeracji poznańskiej”[1], która w owym czasie była nowoczesnym, modelowym rozwiązaniem o charakterze dzisiejszego centrum logistycznego. Konceptja zakładała skoncentrowanie działalności magazynowej w lokalizacji zapewniającej dostęp do infrastruktury drogowej aglomeracji, z uwzględnieniem wpływu skoncentrowanej działalności magazynowej i dystrybucyjnej na funkcjonowanie przedsiębiorstw i inne sfery miasta.

Konceptja uwzględniała różne aspekty współczesnej logistyki, podobnie jak uwzględniają to aktualne koncepcje budowy centrów logistycznych:

- wpływ na system transportowy i wykorzystanie zasady jego intermodalności
- możliwość realizacji usług logistycznych na rzecz dostawców i odbiorców
- wykorzystanie efektu synergii w działalności operatorów i możliwość redukcji kosztów operacyjnych
- współdzielenie zasobów i infrastruktury

- efektywną obsługę potrzeb aglomeracji poznańskiej związanych z rozwojem przestrzennym i dalszymi możliwościami jej rozwoju.

Wyróżniono dwie formy organizacyjne dzielnic magazynowych [2]:

- a. zgrupowane bazy i pojedyncze obiekty magazynowe położone na terenach wyodrębnionych w ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego miasta (np. dzielnica przemysłowo-magazynowa), będące samodzielnymi jednostkami organizacyjnymi, względnie powiązane z jednostkami macierzystymi, ale nie związane ze sobą wspólną działalnością gospodarczą i nie posiadające powiązań organizacyjnych
- b. zintegrowane zespoły magazynowe, eksploatowane przez różne przedsiębiorstwa, ale zarządzane i obsługiwane przez powoływane w tym celu jednostki organizacyjne – tzw. administratorów zespołów (niższy stopień integracji) lub należące w całości do określonych przedsiębiorstw wykonujących usługi magazynowe dla różnych jednostek organizacyjnych (wyższy stopień integracji).

Zakładano także, że zespoły magazynowe zlokalizowane obok zespołów przemysłowych mogą wspólnie utworzyć dzielnicę przemysłowo-magazynową, względnie zlokalizowane obok zespołów (baz) transportowych, mogą utworzyć dzielnicę magazynowo-transportową.

W skład dzielnic magazynowych miały także wchodzić różne podmioty gospodarcze z tzw. „naruszu ogólnomiejskiego”, tj.: urzędy pocztowo – telekomunikacyjne, restauracje i kawiarnie, przychodnie lekarskie, sklepy i domy towarowe, hotele, stacje obsługi samochodów, stacje paliw, parkingi, pasma zieleni izolacyjnej lub parki.

Pod względem stopnia koncentracji usług rozróżniano dwa rodzaje dzielnic magazynowych:

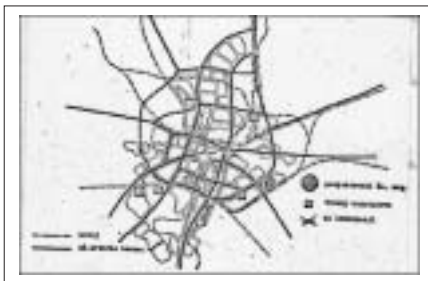
1. z pełną centralizacją – grupujące magazyny obsługujące wszystkie rodzaje działalności gospodarczej (centralizacja całkowita)
2. z centralizacją specjalistyczną – grupujące magazyny obsługujące wyłącznie sferę handlu lub produkcji (centralizacja zakresowa).

Jako kryterium wyboru optymalnych rozwiązań koncentracji lokalizacji magazynów i obrotów magazynowych przyjęto minimalizację łącznych kosztów magazynowania i transportu, przypadających na jednostkę obrotu towarów. Wymieniano przy tym następujące korzyści wynikające z koncentracji usług magazynowych: zmniejszenie nakładów na uzbrojenie terenu, zmniejszenie kosztów wykupu gruntów w związku z ich intensywną zabudową wysokimi obiektami, niższe koszty budowy obiektów administracyjnych, socjalnych i pomocniczych w wyniku wspólnej ich realizacji, niższe koszty administracji oraz eksploatacji scentralizowanych obiektów.

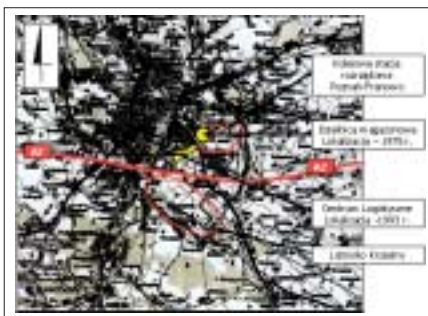
W przypadku Poznania dzielnica magazynowa miała być zlokalizowana na wschodnich obrzeżach miasta w okolicy Franowa i zajmować obszar o powierzchni 58 ha (rys.1). Wskazana lokalizacja wykorzystywała sąsiedztwo kolejowej stacji rozrządowej PKP Poznań - Franowo, dróg krajowych przebiegających przez Poznań oraz optymalny promień dostaw do sieci handlu detalicznego w Poznaniu. Uwzględniała także bliskość projektowanej trasy tramwaju miejskiego, co rozwiązywało problem dojazdu do pracy pracowników dzielnicy magazynowej. Jak podają J. Bieńkowski i M. Karczmarek [3], na propozycję osiedlenia się w projektowanej dzielnicy magazynowej pozytywnie odpowiedziało 8 przedsiębiorstw, określając

¹ Artykuł stanowi fragment książki pt. „Centra logistyczne – cel – realizacja – przyszłość”, która ukazuje się w br. w serii wydawniczej „Biblioteka Logistyka”.

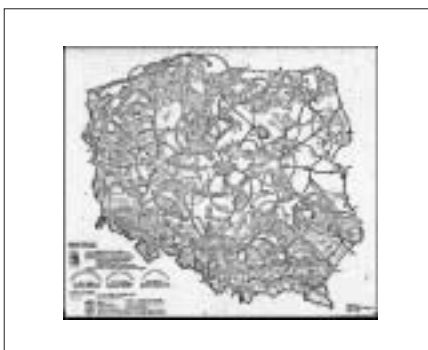
² Obecnie Instytut Logistyki i Magazynowania.



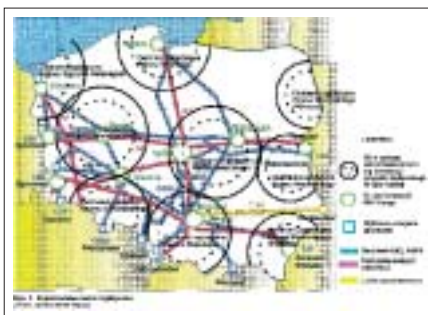
Rys. 1. Lokalizacja dzielnicy magazynowej w Poznaniu – 1976 r. [1]



Rys. 2. Lokalizacja dzielnicy magazynowej i centrum logistycznego w Poznaniu – 1996 r.



Rys. 3. Lokalizacja głównych centrów magazynowych wraz z promieniem oddziaływania według koncepcji z 1978 r. [4]. Źródło: [7]



Rys. 4 Lokalizacja głównych krajowych centrów logistycznych według wyników badań zamawianego projektu badawczego [8]

łącznie swoje potrzeby w zakresie powierzchni magazynowych na ok. 131 tys. m².

Należy odnieść się z uznaniem do wyników pracy zespołu projektantów poznańskiej dzielnicy magazynowej, którzy zaprezentowali zestaw argumentów, jakie dotąd są wykorzystywane w planowaniu i opracowywaniu koncepcji centrów logistycznych. Koncepcja była tak dalece dojrzała, że stanowiła wzorzec dla realizacji podobnych inwestycji w pozostałych województwach, co znalazło odzwierciedlenie w kolejnej koncepcji przygotowanej dla aglomeracji katowickiej [4]. Niestety, żadna z nich nie została zrealizowana, zapoczątkowując tym samym pasmo niepowodzeń, które ciągnie się do dnia dzisiejszego – są rozsądne, przemyślane koncepcje budowy centrów logistycznych, które nie są realizowane. Dwadzieścia lat później, gdy w stolicy Wielkopolski inicjowano działalność na rzecz utworzenia centrum logistycznego, teren Poznania - Franowa nadal był najlepszym miejscem do jego budowy (rys.2) [5].

Krótki przegląd prac projektowych realizowanych w Polsce w latach 70. (zajmowały się tym różne ośrodki) pokazuje, że w tamtych latach wyraźnie ujawniły się wszystkie negatywne skutki rozproszonej działalności logistycznej³, które wywołały próby działań zmierzających do ich eliminacji drogą koncentracji zasobów i ich nowej organizacji. Należy podkreślić dobre przygotowanie krajowych projektantów i ich znajomość nowoczesnych koncepcji rozwojowych oraz dużą dojrzałość formułowanych przez nich koncepcji realizacji dzielnic magazynowych. Koncepcje te powstawały w ramach obowiązującej wówczas gospodarki scentralizowanej, stąd ich realizacja miała duże szanse powodzenia. Jednak i wówczas obiekty takie nie powstały, czego należy żałować, bo stanowiłyby podwaliny współczesnych nam centrów logistycznych i ułatwiłyby ich praktyczną realizację. Na przykład w przypadku Poznania, ze względu na zbieżność ówczesnych i aktualnych planów lokalizacji mielibyśmy od dawna centrum logistyczne w okolicy Franowa.

Warto przyrzeć się jeszcze jednemu efektowi pracy poznańskich specjalistów. W opracowaniu dotyczącym budowy zespołów magazynowych w miastach i aglomeracjach miejskich woj. katowickiego [4] przedstawili oni koncepcję lokalizacji głównych centrów magazynowych w poszczególnych regionach kraju. Są one w dużym stopniu zbieżne z współczesnymi koncepcjami lokalizacyjnymi dla głównych krajowych centrów logistycznych (rys. 3, 4).

Problem nie jest więc nowy. Próby jego podejmowania były czynione wcześniej, a kompetencje ówczesnych projektantów systemów logistycznych i infrastruktury nie gorsze od nam współczesnych. Mając na uwadze dalszy rozwój problematyki centrów logistycznych w Polsce możemy śmiało powiedzieć, że działalność ówczesnego Centralnego Ośrodka Gospodarki Magazynowej dała im dobre podstawy.

LITERATURA:

1. *Koncepcja dzielnicy magazynowej dla aglomeracji poznańskiej*. Centralny Ośrodek Gospodarki Magazynowej. Poznań 1976.
2. Malepszy B. „Zasady lokalizacji dzielnic i zespołów magazynowych”. II Konferencja Naukowa pt. Zasady organizacji baz magazynowych. TNOiK Oddział w Poznaniu, COGM w Poznaniu. Poznań maj 1975.
3. Bieńkowski J., Karczmarek M. „Zagospodarowanie przestrzenne dzielnicy magazynowej dla aglomeracji poznańskiej”. III Konferencja Naukowa pt. „Dzielnice magazynowe dla aglomeracji miejskich”. TNOiK Oddział w Poznaniu i COGM w Poznaniu. Poznań 1976.
4. *Model /program/ budowy zespołów magazynowych w miastach i aglomeracjach miejskich woj. katowickiego*. Centralny Ośrodek Gospodarki Magazynowej. Poznań 1978.
5. *INTER-PORT POZNAŃ Wstępna koncepcja rozwoju*. Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu. Poznań, lipiec 1996 r.
6. Stańkowska J. „Zasady ustalania programu rozwoju i organizacji baz magazynowych”. II Konferencja Naukowa pt. Zasady organizacji baz magazynowych. TNOiK Oddział w Poznaniu, COGM w Poznaniu. Poznań maj 1975.
7. Praca zbiorowa pod redakcją L. Mindura „Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce”. KOW, Warszawa 2000.
8. Zamawiany Projekt Badawczy nr PZB-023-13 pt. „Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce” Koordynator: Instytut Morski Gdańsk.

³ Wskazywała na nie między innymi J. Stańkowska w odniesieniu do aglomeracji warszawskiej [6].