

Ireneusz Fechner  
Instytut Logistyki i Magazynowania

# Centrum logistyczne dla Wielkopolski – potrzeby i możliwości realizacji (cz. 2)

## Aktualne możliwości realizacyjne

Wielkopolska nadal czeka na centrum logistyczne o zasięgu międzynarodowym z kolejowym terminalem kontenerowym. Istnieją dwie możliwości. Albo zostanie zbudowane centrum logistyczne z pełną infrastrukturą, albo należy zmienić koncepcję i budować centrum logistyczne o charakterze rozproszonym.

W pierwszym przypadku rysuje się model realizacyjny złożony z następujących elementów:

1. Kolejowy terminal kontenerowy będący elementem integrującym to centrum z siecią europejskich centrów logistycznych.
2. Terminal celny do obsługi wymiany towarowej Unii Europejskiej z krajami Europy Wschodniej i Azji.
3. Sektor usług logistycznych.
4. Park produkcyjno-technologiczny.
5. Sektor dystrybucji.
6. Usługi towarzyszące.

W drugim przypadku model realizacyjny mógłby przyjąć następującą postać:

1. Kolejowy terminal kontenerowy wraz z zapleczem w postaci placów składowych dla kontenerów i naczep oraz centrum wypożyczania kontenerów, palet i innych opakowań transportowych, oraz zwrotnych pojemników zbiorczych.
2. Podobnie jak w pierwszym wariantcie – terminal celny.
3. Strefa indywidualnych inwestycji na znacznie ograniczonym w stosunku do pierwszego wariantu obszarze, gdzie udostępniane są grunty pod nowe inwestycje operatorów logistycznych.
4. Internetowa platforma usług logistycznych integrująca rynek usług lo-

gistycznych wokół centrum logistycznego.

Na tym tle warto rozważyć możliwe lokalizacje wielkopolskiego centrum logistycznego.

**Lokalizacja 1 Poznań – Franowo** (rys. 6):

- lokalizacja jest dobra, pod warunkiem ukończenia trzeciej ramy ko-



Rys. 6. Potencjalne lokalizacje centrum logistycznego w Poznaniu na Franowie 1 – Lokalizacja pierwotna, 2 – WGRO-MRS Sp. z o.o.

munikacyjnej i łącznika autostradowego, który połączyłby centrum logistyczne z autostradą A2

- rozdrobnienie własnościowe gruntów będzie poważną przeszkodą w realizacji inwestycji
- ceny gruntów we wskazanej lokalizacji mogą zagrozić realizacji inwestycji
- postawa władz lokalnych będzie znaczącym czynnikiem powodzenia lub niepowodzenia inwestycji.

**Lokalizacja 2 Poznań - Franowo** – teren stanowiący własność WGRO-MRS Sp. z o.o. i jej otoczenie (rys. 6)

- istnieje spółka dysponująca terenem o powierzchni ok. 15 ha
- wokół terenów spółki jest dostępny teren o łącznej powierzchni ok. 45 ha, którym dysponuje dwoje właścicieli – Miasto Poznań i PKP użytkujące grunty Skarbu Państwa

cieli – Miasto Poznań i PKP użytkujące grunty Skarbu Państwa

- cały teren, o którym mowa, jest dobrze skomunikowany z kolejową stacją rozrządowo-przeładunkową Poznań-Franowo
- problem dróg dojazdowych jest podobny jak w przypadku poprzedniej lokalizacji
- aport gruntów do spółki realizacyjnej może podnieść atrakcyjność inwestycji
- postawa władz lokalnych odegra podobną rolę jak w pierwszej lokalizacji.

Kluczowym elementem obu lokalizacji jest terminal kontenerowy. Istnieją dwie możliwości:

- budowa nowego terminala na terenie centrum logistycznego
- adaptacja na terminal infrastruktury kolejowej znajdującej się wewnątrz układu torowisk przylegających do stacji rozrządowej Poznań-Franowo.

**Lokalizacja 3 Gądky** – grunty Fundacji Zakłady Kórnickie (rys. 7)

- odległość od Poznania ok. 13 km
- dobre skomunikowanie z drogą krajową nr 11 z Poznania do Katowic i autostradą A2



Rys. 7. Centrum logistyczne – lokalizacja w Gądkach

- w bezpośrednim sąsiedztwie istnieje kolejowy terminal kontenerowy firmy POLZUG
- dobry klimat dla inwestorów ze strony właściciela terenu Fundacji Zakładu Kórnickie<sup>1</sup> i władz lokalnych
- brak możliwości sprzedaży gruntów inwestorom, ale istnieje opcja wieloletniej dzierżawy
- atrakcyjne warunki dzierżawy gruntów.

#### Lokalizacja 4 Konin – Stare Miasto

- dobra lokalizacja w stosunku do drogowego układu komunikacyjnego
- duże rezerwy terenu pod inwestycje
- miejscowy plan zagospodarowania terenu zapewniający możliwość realizacji inwestycji w centrum logistyczne
- dobry klimat dla inwestorów ze strony władz lokalnych
- planowana inwestycja w terminal celny
- brak na miejscu infrastruktury kolejowej i konieczność dojazdu do niej przez centrum Konina i przeprawę mostową na Warcie.

### Ocena potencjalnego zainteresowania udziałem w realizacji lub współpracy z centrum logistycznym

Potencjał gospodarczy województwa wielkopolskiego sugeruje duże zainteresowanie ze strony przyszłych użytkowników centrum logistycznego. Rzeczywiste potrzeby w tym zakresie mogą być określone jedynie po badaniach rynku. Sygnalizowane wcześniej konsekwencje braku centrum logistycznego z pewnością osłabiły zainteresowanie ze strony tych operatorów logistycznych, którzy zainwestowali w infrastrukturę w innych lokalizacjach. Nadal jednak pojawiają się inwestorzy, dotąd nieobecni na krajowym rynku lub w Wielkopolsce, którzy poszukują miejsca do osiedlenia. Ponadto obserwowana w ostatnich latach tendencja do skracania łańcuchów dostaw oraz zacieśniania współpracy producentów z dostawcami powoduje, że ci ostatni lokują się w pobliżu dużych odbiorców, którzy są ich strategicznymi partnerami biznesowymi. Podobnie rzecz się ma

z operatorami logistycznymi. Część z nich współpracuje na zasadach partnerstwa strategicznego z jednym lub kilkoma dużymi dostawcami, ale dla zmniejszenia ryzyka poszukują innych klientów, którzy uzupełniliby ich portfel zleceń. Aby tak się stało, muszą być widoczni. Ponadto, co potwierdzali w rozmowach operatorzy pytani na okoliczność poruszanego w artykule problemu, centrum logistyczne może być atrakcyjne dla małych i średnich firm, które poszukują zamówień na otwartych rynkach.

Badania przeprowadzone na potrzeby niniejszego artykułu, aczkolwiek nie reprezentatywne, dają pewien pogląd na rolę, jaką może odegrać centrum logistyczne<sup>2</sup>.

### Pogląd operatorów logistycznych

Część dużych firm, które dysponują infrastrukturą i prowadzą działalność w Wielkopolsce, postrzegają centrum logistyczne jako konkurencję. Firmy te mają stałych klientów i wolą ich obsługiwać indywidualnie. Ponadto stagnacja w gospodarce i słaby popyt powstrzymują je od inwestowania. Ten element może się zmienić, gdy gospodarka nabierze rozpędu. Większość ankietowanych dużych operatorów logistycznych podkreśla głównie trzy elementy, w których upatrują źródeł własnych korzyści w ewentualnej współpracy z centrum logistycznym:

- przewozy intermodalne
- usługi celne
- elektroniczna platforma informacyjno-transakcyjna.

Ponieważ operatorzy logistyczni wskazują jako podstawowy atut centrum logistycznego transport multimodalny, warto przy okazji zauważyć, że mają wobec dotychczasowej oferty na tego rodzaju przewozy stosunek krytyczny, a ich główne zarzuty dotyczą:

- dłuższego łącznego czasu transportu niż w przypadku transportu samochodowego
- niekonkurencyjnych stawek przewozowych
- zbyt długiej lub utrudnionej drogi dojazdowej do terminali.

Średnie i małe firmy widzą w centrum logistycznym możliwość rozbudowania własnej oferty o bardziej złożone usługi i zwiększenia tym samym jej konkurencyjności. Postrzegają centrum logistyczne jako szansę na wzbudzenie popytu na ich usługi. Brak im jednak środków do inwestowania.

### Pogląd nadawców i odbiorców

Nadawcy i odbiorcy zakładają, że centrum logistyczne dostarczy bogatszej oferty, a większa podaż usług i ich bogatsza oferta wymuszą wyższą jakość. Producenci podkreślają wygodę współpracy z jednym usługodawcą, ale zakładają, że również on poprawi swoją ofertę dzięki bogatszej ofercie swoich podwykonawców i partnerów.

Dystrybutorzy zwrócili uwagę na możliwość wykorzystywania potencjału centrum logistycznego jako platformy crossdockingu, gdzie następowaliby przeładunki dostaw całopojazdowych, realizowanych przez ciężarowy transport samochodowy na samochody dostawcze dowożące towary do poszczególnych placówek sieci i drobnego detalu.

Poza wszystkim, centrum logistyczne jest atrakcyjne dla firm poszukujących lokalizacji i z tego punktu widzenia może liczyć na duże zainteresowanie potencjalnych inwestorów. Inwestorami tymi mogą być nie tylko operatorzy logistyczni, ale także przedsiębiorstwa produkcyjne uczestniczące w łańcuchu dostaw dużych producentów i przygotowujące dla nich swoje produkty w formie części, zespołów czy zestawów montażowych.

#### Literatura

1. I Ogólnopolska Konferencja Centra Logistyczne w Polsce Wrocław 20.04.2001.
2. Centrum Logistyczne Turyngia / Erfurt - Logistyka nr 3/96
3. INTER-PORT POZNAŃ Wstępna koncepcja rozwoju. Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu. Poznań, lipiec 1996 r.
4. Kowalewski T.J., Kowalewski M. *Terminal celno – logistyczny Konin – Stare Miasto*. Prezentacja Power Point. Materiał niepublikowany.

<sup>1</sup> W jednym z kolejnych numerów „Logistyki” autor zamierza omówić dokładniej lokalizację w Gądkach.

<sup>2</sup> Wykorzystano badania prof. Marka Ciesielskiego z Akademii Ekonomicznej w Poznaniu i Instytutu Logistyki i Magazynowania.