XIII KONFERENCJA NAUKOWA ZN POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 1998
„POJAZDY SZYNOWE '98" Seria: TRANSPORT z.33, nr kol. 1394

Janusz WOCH

CENTRUM LOGISTYCZNE W KATOWICACH JAKO SKŁADNIK STRATEGII PKP

Streszczenie. W artykule dokonano oceny problemu budowy centrów logistycznych w Polsce. Przeanalizowano wady i zalety lokalizacji takich centrów. Wskazano na korzyści, jakie daje lokalizacja takiego centrum w Katowicach - Muchowcu.

LOGISTIC CENTRE IN KATOWICE AS A COMPONENT OF PKP STRATEGY

Summary. In this paper an assessment of prblem of ligistic centres in Poland. Advantages and disadvantages of localization of such centres has been analysed. The advantages of localization of logistic centre in Katowice Muchowiec has been presented.

1. KORYTARZE TRANSPORTOWE EUROPA - AZJA

Historycznie rzecz biorąc, możemy domyślać się, że w zamierzchłych czasach, w których nie było samochodu i kolei, Kraków był miejscem SKRZYŻOWANIA Wisły i Wyżyny Krakowsko - Częstochowskiej. Znaczenie polityczne miasta było duże, bowiem sprawowanie władzy - dla władców Wawelu i poprzedzających Wawel zamków obronnych tego miejsca - dawało Krakowowi możliwości zarządzania coraz to większym obszarem. Utworzenie tu stolicy państwa polskiego dawało kontrolę nad korytarzem transportowym obchodzącym od północy Karpaty, który w dalszym ciągu nazywać się będzie - K4. Jak wiemy z przekazów historycznych, znaczenie miasta w średniowieczu zależało od warunków obronnych, co dawało Krakowowi znaczną przewagę nad sąsiadującymi miastami. Dalszy rozwój Krakowa wyobrażamy sobie jako skrzyżowanie korytarza K4 z Wisłą. W tamtych czasach Wisła była również drogą wodną, jak i linią orientacyjną dla podróżujących konno na północ. Tak więc, Kraków powstał w miejscu skrzyżowania dróg o strategicznym znaczeniu W-E i N-S, który w dalszym ciągu roboczo nazywa się korytarzem K1.

W czasach gwałtownego rozwoju kolei, a później - dróg samochodowych, dalszy rozwój Krakowa doprowadził do dzisiejszego układu miasta, bardzo atrakcyjnego turystycznie, który jednak nie był przygotowany do roli głównego skrzyżowania korytarza K4 z korytarzem K1. W okresie PRL-u, w nowych granicach państwowych Kraków przestał być

strategicznym skrzyżowaniem dróg, na rzecz Katowic, co doprowadziło do wykształcenia dzisiejszego układu społecznego i gospodarczego. Województwo katowickie zamieszkuje dzisiaj prawie 4 mln mieszkańców, a więc czterokrotnie więcej, niż w Krakowie. Dzisiaj dla Polski korytarz transportowy K4 w towarowym transporcie tranzytowym ma nie mniejsze znaczenie niż K2, korytarz W-E, przez Poznań i Warszawę.

Do niedawna wydawało się, że górnictwo węgla kamiennego oraz hutnictwo w województwie katowickim są zyskownymi dziedzinami gospodarki. W czasach PRL-u dawano do zrozumienia, że właściwie, mimo trudności systemowych gospodarowania, wynikających z niesprawnego ustroju, są to dziedziny bardzo opłacalne, tak jak to było w okresie międzywojennym, kiedy województwo katowickie było najbogatszym województwem przedwojennej Polski. A więc dawano do zrozumienia, że Katowickie dofinansowuje inne, biedne regiony oraz inne „nieproduktywne" grupy zawodowe - nauczycieli i pielęgniarki. Czasem jeszcze dzisiaj takie opinie panują w środowiskach górniczych, czego objawem jest niedawna wypowiedź premiera Buzka, wyrażająca troskę o kondycję psychiczną górników słyszących, że ciągle się do nich dopłaca. Można zrozumieć nowego premiera, który dobrze zna problemy śląskie, jest to jednak wypowiedź trochę niebezpieczna, ponieważ powraca pytanie: kto dopłaca do nierentownego górnictwa i hutnictwa? Odpowiedź jest znana: cała Polska dopłaca do nierentownych dziedzin gospodarki.

Nie powinno się traktować województwa katowickiego jako regionu straconego, który jak ktoś złośliwie powiedział „należy zatopić, aby poprawić krajobraz" Ten region to olbrzymi potencjał ludzki, który powinno się przeformować, tak jak to odbyło się w Wielkiej Brytanii, Francji, a teraz w Niemczech. Jesteśmy, niestety, dużo biedniejszym społeczeństwem, niż nasi zachodni sąsiedzi. Na tym polega sedno tego problemu, że nie można oczekiwać na „cudowne" rozwiązania, to znaczy w krótkim czasie przeformować zbankrutowane dziedziny gospodarki w cudowny sposób na dobrze prosperujący interes. Bo gdyby to było możliwe, to nasi zachodni sąsiedzi wpadliby na to wcześniej. Natomiast zamrożenie stosunków gospodarczych z PRL-u jest krótkowzroczną polityką, którą w naszym wspólnym interesie należy zmienić.

Pierwszym zdrowym pomysłem, jaki jest obecnie wdrażany, są śląskie strefy ekonomiczne zachęcające zachodnich inwestorów. Wydaje się, że w ten sposób uda się przełamać barierę psychiczną wśród Katowiczan, chociaż wiadomo, że jest to „kropla w morzu potrzeb". Drugim zdrowym pomysłem, jaki ostatnio pojawił się, jest budowa centrów logistycznych na Śląsku. Systemy transportowe na świecie uległy w ostatnich latach dużej przemianie wywołanej pojawieniem się centrów logistycznych. W dzisiejszym stanie gospodarki Polskie Koleje Państwowe, również w ostatnim okresie reformują się, ponad połowa naładunku przewozów towarowych dokonuje się na terenie Śląskiej DOKP. Innymi słowy, centrum przewozów towarowych PKP znajduje się w Katowicach, które z tego względu są pierwszym kandydatem na lokalizację centrum logistycznego. Należy zatem jak najszybciej wykonać studium wykonalności takiego projektu. Budowa takiego centrum jest bardzo kosztowna, nakłady oceniane są na wielkość tego samego rzędu, co nakłady na budowę autostrady z Krakowa do Katowic.

Dla systemu transportowego regionu centra logistyczne, co do roli, są podobnym składnikiem, jak stacje rozrządowe i kontenerowe w sieci PKP. Znane są różne niemieckie centra logistyczne, które stanowią poligony doświadczalne dla nowych projektów. Wynika z tych doświadczeń szybko rosnąca rola centrów logistycznych dla systemu transportowego kraju. Ponieważ Katowice są zdecydowanie największym węzłem transportowym Polski, to tu powinno jak najszybciej powstać centrum logistyczne, bo daje to największe oczekiwane efekty. Katowice są „środkiem ciężkości" katowickiego zespołu miejskiego i to zapewnia największą efektywność działania. Z drugiej strony Katowice są strategicznym skrzyżowaniem Polski, co pozwala oczekiwać na najefektywniejszą lokalizację centrum

logistycznego. Wydaje się, że dobrze jest wykorzystać istniejące strefy ekonomiczne, aby przedstawić propozycje lokalizacji centrum logistycznego na Śląsku. Można na przykład zaproponować lokalizację w Katowicach Muchowcu w miejscu istniejącej stacji rozrządowej. Tak więc, jednym z ważniejszych elementów strategii PKP powinno stać się przygotowanie oferty dla ewentualnych inwestorów w budowę Centrum Logistycznego w Katowicach, które z uwagi na swe wyjątkowe położenie w szczególny sposób spełniają podstawowe kryteria, jakie powinna spełniać lokalizacja centrum logistycznego. Nie - Gliwice, leżące za daleko od centrum konurbacji katowickiej. Nie - Dąbrowa Górnicza, z tych samych względów, lecz Katowice. Przecież chodzi o miejsce, które w dzisiejszych obrazach struktury obciążenia sieci PKP leży w centrum powstawania potoków ruchu towarowego i jako takie jest bezkonkurencyjne w przewozach kolejowych i samochodowych, co daje oczekiwane zyski z eksploatacji centrum logistycznego większe, niż np. Poznań. Jedno drugiego nie wyklucza, jednak interes PKP powinien promować Katowice, a nie Poznań.

2. RACJE EKONOMICZNE ZA PROPONOWANĄ LOKALIZACJĄ CENTRUM LOGISTYCZNEGO KATOWICE MUCHOWIEC

Budowa centrów logistycznych w Polsce wydaje się być oczywista, skoro zachodni sąsiedzi zbudowali takie obiekty i dobrze funkcjonują pod względem ekonomicznym. Można więc oczekiwać, że i w Polsce powstaną centra logistyczne w miarę wzrostu ruchu transportu kombinowanego, łączącego interesy ostro konkurujących branż transportowych. Można stwierdzić, że jest to swoisty znak czasu, znak „wejścia Polski do Europy". Problemem jest natomiast zainteresowanie zagranicznych inwestorów, chcących zainwestować w polskie bazy logistyczne. Z tego względu zachęty potencjalnych inwestorów dotyczące polskich baz logistycznych powinny być gruntownie przeanalizowane pod względem efektywności ekonomicznej. Wydaje się, że w naszym polskim interesie nie powinno się proponować inwestorom przedsięwzięć jawnie nieefektywnych, bowiem nawet gdy z jakiś innych względów inwestor da się namówić na przedsięwzięcie nieefektywne, to straty będą po obu stronach.

Literatura metod oceny efektywności projektów transportowych zawiera dwie klasy metod [1,2]:

- metody extrapolacji lub generowania ruchu transportowego,
- metody optymalizacji systemów transportowych.

Są to bardzo wyrafinowane metody, w których w praktyce niezbędne jest wspomaganie komputerowe. Z ogólnego punktu widzenia można założyć, że jednym z głównych kryteriów lokalizacyjnych powinna być maksymalna dostępność transportowa w obecnym systemie transportowym Polski, bowiem powoduje to „przyciąganie" jak największego ruchu transportowego. Można obawiać się, że dzisiejsza struktura przewozów towarowych w rejonie Katowic nie jest dobrą podstawą do prognoz tych przewozów na przyszłość. W kolejowych przewozach towarowych nadania z Śląskiej DOKP, mimo bardzo dużego spadku tych przewozów, stanowią cały czas połowę naładunku wagonów PKP. Część przewozów węgla odbywa się dzisiaj samochodami, które rozjeżdżają ostatnie nie zniszczone odcinki dróg. Można więc powiedzieć, że dla rejonu Katowic w miejsce spadku przewozów kolejowych pojawiły się przewozy samochodowe. Obecna struktura przewozów towarowych w rejonie Katowic zmieniać się będzie powoli, w miarę racjonalizacji wydobycia węgla. W miejsce przewozów węgla pojawią się przewozy kombinowane obsługujące nowe działalności gospodarcze w miejscach ich powstawania. Należy oczekiwać, że nowe działalności

gospodarcze, będą wywoływały dużo więcej ruchu transportowego niż dzisiaj z uwagi na wzrastającą różnorodność struktury gospodarczej rejonu Katowic. Z tego można oczekiwać dwukrotnego zwiększenia dzisiejszego ruchu samochodowego i kolejowego w rejonie Katowic za 10 lat. Jest to bardzo ostrożna prognoza globalnego wzrostu ruchu transportowego w rejonie Katowic, patrząc na wzrost ruchu transportowego w Zachodniej Europie w przekształconych okręgach węglowych.

W bardzo długiej perspektywie (30 lat) należy oczekiwać, że w województwie katowickim pojawią się nowe przewozy towarowe wynikające z przekształconych działalności gospodarczych, które w dalszym ciągu będą sprawiać, że rejon Katowic pozostanie nadal centrum przewozów towarowych w Polsce. Z tego względu bezkonkurencyjna wydaje się propozycja lokalizacji pierwszego centrum logistycznego w Polsce w Katowicach, ponieważ zapewnia to największą dostępność transportową dzisiaj, jak i w dalekiej perspektywie. Innymi słowy, z ekonomicznego punktu widzenia jest to najefektywniejsza lokalizacja, bowiem gwarantująca największe oczekiwane potoki ruchu transportowego.

W ostatnim czasie pojawiły się doniesienia prasowe o wynikach badań efektywności ekonomicznej budowy autostrady A2 (Berlin- Warszawa) przeprowadzonych przez ekspertów amerykańskich, podważających ekonomiczną celowość tego projektu. Oceniono ponownie ruch na przyszłej autostradzie A2 na 8 tys. pojazdów na dobę, a więc o połowę mniej, niż to oceniano poprzednio, co prowadzi do wniosku o nieopłacalności tego projektu. To zawsze tak bywa w inwestycjach transportowych, że gdy trzeba zainwestować własne pieniądze, oceny oczekiwanych efektów są ostrzejsze. W ostatnim okresie działają na wyobraźnię inwestorów dwie porażki w oczekiwaniu zysków z eksploatacji autostrady meksykańskiej oraz węgierskiej. Jest to potwierdzenie obawy, że w państwach ubogich nie wszystkich potencjalnych klientów będzie stać na korzystanie z płatnej autostrady.

Ten negatywny wynik badań efektywności budowy autostrady A-2 ma rewolucyjne znaczenie w sprawie głównego korytarza transportowego między Niemcami a Polską. Zawsze przedstawia się jako główny korytarz transportowy łączący Berlin z Warszawą, a nie na przykład Berlin - Kraków. Można z grubsza rozumować następująco. Korytarz transportowy Berlin- Warszawa obsługuje również Poznań i Łódź, natomiast korytarz transportowy Berlin - Kraków obsługuje również Wrocław i 4-milionowe Katowice w szerokim sensie, więc korytarz transportowy Berlin - Kraków ma większe znaczenie, niż Berlin - Warszawa, ponieważ ma większy potencjał przewozowy! Można więc stwierdzić, że historyczny korytarz transportowy K-4 (Wrocław-Kraków) ma większy potencjał transportowy, niż Poznań-Warszawa. Z pozoru duże znaczenie transportowe Poznania w ruchu towarowym wynika z bliskości Berlina i jest traktowaniem Poznania w roli centrum ruchu towarowego Polski, a więc w roli Katowic. To jest niebezpieczny stereotyp na temat roli Poznania w systemie transportowym Polski. Niebezpieczny, bo lansujący nieefektywne inwestycje, w korytarzu transportowym Berlin-Warszawa.

Obecnie istnieją w sferze wstępnych ustaleń trzy koncepcje lokalizacji centrum logistycznego w województwie katowickim: Katowice Muchowiec, Dąbrowa Górnicza-Gołonóg oraz Gliwice-Kanał. Tylko Katowice Muchowiec jest koncepcją spełniającą postulat środka obszaru największej dostępności transportowej. Pozostałe leżą na skraju województwa katowickiego, a więc są zdecydowanie gorszymi koncepcjami lokalizacji pod względem oczekiwanej efektywności eksploatacji. Z drugiej strony lokalizacje pozostałe związane są z niejasną perspektywą ściągnięcia nowego ruchu transportowego, z uwagi na dotychczasowe złe doświadczenia eksploatacyjne. Chodzi oto, że linia LHS nigdy nie miała sensu ekonomicznego, czego dowodem jest bardzo mały ruch dotychczas, i nie można oczekiwać, że w cudowny sposób linia ta zacznie nagle przyciągać bardzo duży ruch.

Natomiast druga konkurencyjna propozycja lokalizacji centrum logistycznego w Gliwicach-Kanale związana jest z ideą odbudowy Odry jako drogi wodnej, co najprawdopodobniej nastąpi z przyczyn nietransportowych. Po ostatniej powodzi koncepcja ta uświadomiła nam skalę inwestycji dla odbudowy Odry jako drogi wodnej. Nie można sobie wyobrazić dużego ruchu transportowego na Odrze, generowanego przez Śląsk. Nawet gdy nastąpi wzrost ruchu transportu kombinowanego, to nie będzie on korzystać z Odry. Innymi słowy, trudno sobie wyobrazić zwiększenie ruchu transportowego na Odrze, gdy nie będzie się wozić węgla na wielką skalę. Tak więc, nie można liczyć na zwiększenie efektywności bazy w Gliwicach -Kanale w stosunku do lokalizacji w Katowicach Muchowcu.

Najbardziej dostępne transportowo są skrzyżowania głównych dróg. Propozycja lokalizacji centrum logistycznego w Katowicach Muchowcu wydaje się bezkonkurencyjna, bowiem leżąca na skrzyżowaniu dróg A-4 i K1 oraz na magistrali kolejowej - południowej obwodowej Katowic z możliwością wyjazdu na linie E-30 i E-65 oraz wszystkie pozostałe kierunki ruchu kolejowego. Istniejąca infrastruktura kolejowa w rejonie Katowic jest szczególnie rozwinięta i na dobrym poziomie technicznym. Natomiast skrzyżowanie dróg w rejonie Katowic należą do głównych skrzyżowań dróg strategicznych w Polsce.

Niebezpieczeństwo złej lokalizacji centrum logistycznego wydaje się oczywiste, gdy weźmiemy pod uwagę, że partykularne interesy, które mają na celu beznadziejne podniesienie efektywności linii LHS, czy marginalne przewozy po Odrze są skazane na niepowodzenie.

Minusem proponowanego centrum logistycznego w Katowicach Muchowcu jest umiejscowienie na terenach szkód górniczych, co wiąże się ze zwiększonymi nakładami inwestycyjnymi oraz zwiększonymi kosztami eksploatacyjnymi, trudnymi na ogół do oceny. Teren dzisiejszej stacji rozrządowej Katowice Muchowiec był już wielokrotnie remontowany, co pozwala oczekiwać, że większość nakładów została poniesiona, natomiast teren jest już ustabilizowany. Gdyby okazało się, że nie jest ustabilizowany, to można by ustalić warunki eksploatacji z górnictwem.

Zagrożenie szkodami górniczymi jest poważnym problemem technicznym i ekonomicznym. W interesie regionu, a więc również i górnictwa leży ożywienie gospodarcze tego terenu. Dlatego należy jasno stwierdzić, że w sytuacjach konfliktów interesów dzisiejszych załóg górniczych a interesu ich dzieci należy wybierać przyszłość. Z drugiej strony podwyższone nakłady inwestycyjne i eksploatacyjne obiektów gospodarczych na terenach szkód górniczych są ceną, jaką należy poprzez różne sposoby zachęty ponosić, dla reaktywacji gospodarczej tych obszarów.

PKP powinny w sprawie lokalizacji centrum logistycznego w Katowicach Muchowcu pełnić rolę zastępczego inwestora, to znaczy wykształcić formę promocji takich restrukturyzacji, wybiegających daleko w przyszłość. Centrum decyzyjne PKP w sprawie strategii znajduje się w Biurze Strategicznym Dyrekcji Generalnej PKP w Warszawie. Z uwagi na obecne zmiany systemy zarządzania Państwem Biuro Strategiczne PKP powinno mieć swoich przedstawicieli w Katowicach na poziomie Sejmiku Samorządowego. Może odbudować przy tej okazji Zakład Śląski CNTK lub OBET, które ponownie mogły by być przedstawicielami PKP w Katowicach. Z Warszawy trudno badać złożone problemy transportowe województwa katowickiego.

3. TENDENCJE ODŚRODKOWE MIAST KZM

Katowicki Zespół Miejski - KZM - stanowi, jak wiadomo, zespół miast w promieniu około 30 km od Katowic, które łącznie mają około 2 mln mieszkańców, jest więc

największym zespołem miejskim w Polsce, który traktowany jest niewłaściwie, ponieważ jest nietypową konurbacją miejską, to znaczy, zespołem policentrycznym, gdzie łatwo rozbudzić tendencje odśrodkowe, gdy brakuje odpowiednich instytucji czuwających nad interesem regionalnym. W starym modelu zarządzania z Warszawy, w sprawach regionu katowickiego, tendencje odśrodkowe dają faktyczną możliwość realizacji zasady: dziel i rządź. Wydaje się, że w interesie długookresowym Warszawy powinna być jak największa samodzielność regionów, bowiem takie systemy, jak pokazują różne historyczne i obecne przykłady efektywności zarządzania państwem, czego najlepszym dowodem była katastrofa ekonomiczna poprzedniego systemu, do którego niektórzy bardzo się przyzwyczaili. Tak więc, na przykład strategia PKP powinna być opracowywana we fragmentach, w ramach odpowiednich strategii w regionach, a następnie składana w strategię PKP. Dlaczego bardzo szacowne Biuro Strategiczne PKP lepiej widzi problemy strategiczne Katowic i okolic, niż specjaliści pracujący na szczeblu regionalnym w Katowicach. Z Warszawy wielu problemów nie widać dobrze. Problemy transportowe KZM są zbyt złożone i analizowane branżowo nie są rozwiązywane optymalnie. Dlatego w dzisiejszych warunkach Biuro Strategiczne Dyrekcji Generalnej PKP powinno zlecić cykliczny temat „Obsługa kolejowa obszaru Śląskiej DOKP w latach 2000 - 2020" do opracowania w Zakładzie Inżynierii Ruchu Instytutu Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

4. OKRES PRZEJŚCIOWY DO NOWEGO, EFEKTYWNIEJSZEGO ZARZĄDZANIA PAŃSTWEM

To, co jest dzisiaj, jest znacznie gorszą sytuacją, niż była w czasach PRL-u, kiedy funkcjonowały Instytucje Regionalne, dbające o Interes Regionu (tzn. województwa katowickiego). Większość tych instytucji rozpadła się na „sprywatyzowane zespoły konsultacyjne", monopolizujące swój odcinek działalności. W dzisiejszej sytuacji, na styku interesu publicznego i prywatnego można domyślać się najgorszych rzeczy. Dopóki nie powstaną województwa samorządowe formalnie reprezentujące interes regionalny, należy przygotować jakąś protezę samorządową, reprezentującą interes regionalny. Można na przykład uruchomić projekty badawcze prowadzone przez śląskie uczelnie w sposób cykliczny i pod kontrolą społeczną. W przyszłości można by spróbować zbudować czy odbudować instytucje dbające o dobrze rozumiany interes regionu. Federacja gmin śląskich nie wyraża interesu regionalnego, a jest sumą interesów poszczególnych gmin, niestety.

Nie powinno dziwić, że nie udaje się rozwiązać złożonych problemów rozwoju transportu w województwie katowickim, jako sumy rozwiązań poszczególnych gmin. Tak więc, Związek Gmin nie jest tutaj „winny" braku zainteresowania stałym działaniem na rzecz regionalnych opracowań transportowych. Jedyną „winą" Związku jest brak zrozumienia dla konieczności powołania Instytucji Nadzorującej Transport Górnośląski w całości, co można sobie tłumaczyć nieufnością gmin do instytucji ograniczających ich samodzielność, wykształconą w okresie PRL-u. Związek Gmin województwa katowickiego powinien stale popierać tematy KBN zamawiane przez Wojewodę Katowickiego, które obecnie wykonywane są przez śląskie uczelnie.

LITERATURA

1. Investigation into Connecting the Polish Railway Network to the European InterCity-Network. Phase III: Feasibility Study Modernization Rail Connection Berlin - Kunowice - Warszawa. DE- Consult, Frankfurt n.M - Warszawa 1992.
2. Woch J.: Kształtowanie płynności ruchu w gęstych sieciach transportowych. Oddział PAN w Katowicach. Marzec 1998. Przygotowana do druku.

Recenzent: Dr hab.inż. Paweł Piec

Abstract

Transport systems have been modified last years. It was caused by appearing of Logistic Centers. In this paper the role of these centers in transport systems has been presented. Nowedays about half of loading in Polish railways is realized on the territory of Silesian DOKP. This means that a centre of freight traffic activity lines of Katowice. This is the reason for localization of Logistic Centre in Katowice. This paper presents the advantages of such localization of Logistic Centre.