

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyń, Olkusz, Żywiec, Kraków

WSB University

Seminarium Naukowo-Techniczne

**BOCZNICE I TERMINALE
W KOLEJOWYCH ŁAŃCUCHACH DOSTAW**

Dąbrowa Górnicza, 23-24 marca 2023 r.

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Łukasz Łosoń – Zastępca Dyrektora,
Biuro Sprzedaży PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.

Dąbrowa Górnicza, 23.03.2023 r.



Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych



Strefa przemysłowo-usługowa

Strefa przemysłowo – usługowa to potoczne określenie na związły obszarowo terenu na jakim działalność prowadzą liczne zakłady przemysłowe, duże zakłady usługowe oraz centra logistyczne i dystrybucyjne.

Zazwyczaj teren strefy przemysłowo-usługowej pokrywa się z lokalizacją sformalizowanej specjalnej strefy ekonomicznej (SSE) – tj. wyodrębnionej części terytorium kraju, w której działalność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych warunkach ekonomicznych.

Przedsiębiorstwa zlokalizowane w SSE mogą otrzymać m.in. pomoc publiczną w postaci zwolnień podatkowych, dofinansowań itp.

Dodatkowo tereny te są dobrze zabezpieczone w infrastrukturę techniczną.

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Cechy atrakcyjnej strefy przemysłowo-usługowej w kontekście planowanej lokalizacji terminala intermodalnego:

- ❑ liczne (duże) zakłady przemysłowe, usługowe, centra logistyczne i dystrybucyjne, które z uwagi na profil działalności wymagają regularnego i masowego transportu towarów / materiałów / surowców,
- ❑ duża dywersyfikacja branżowa Spółek działających na terenie strefy (uniknięcie zagrożeń związanych z kryzysem jednego sektora gospodarki – przykładem są ostatnie problemy branży motoryzacyjnej),
- ❑ bezpośredni dostęp do odpowiedniej kategorii dróg (najlepiej drogi krajowe, ekspresowe, autostrady, bliskość ważnych węzłów drogowych),
- ❑ dostęp do dużych zasobów ludzkich – sąsiedztwo dużych miast (wskazany argument nabiera szczególnego znaczenia w związku z nasilającym się kryzysem demograficznym).

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Dodatkowe cechy wpływające na „atrakcyjność” strefy przemysłowo-usługowej w kontekście budowy terminala intermodalnego:

- baza wolnych i zabezpieczonych terenów/działek dla dalszej rozbudowy strefy przemysłowo - usługowej,
- dobre uzbrojenie okolicznego terenu w media
- bliska lokalizacja do innych stref przemysłowo - usługowych (optymalna odległość: do 30 km),
- pobliskie linie kolejowe należą do sieci korytarzy kolejowych o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym.

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Uwarunkowania budowy terminala intermodalnego:

- ❑ niezagospodarowane/wolne działki w kształcie zbliżonym do prostokąta o wymiarach około 100 x 700 metrów z możliwością połączenia torami z lokalną siecią kolejową,
- ❑ linia kolejowa w miejscu styku oraz najbliższa sieć kolejowa powinna zapewniać odpowiednią przepustowość dla sprawnego ruchu pociągów towarowych (brak kolizji z ruchem pasażerskim, ważne jest sprawdzenie planów remontów i modernizacji Spółki PKP PLK-a),
- ❑ najlepiej bezpośredni dostęp do odpowiedniej kategorii dróg łączącej terminal ze strefą przemysłowo – usługową (w przypadku braku bezpośredniego połączenia drogowego, sprawdzenie czy ciężki ruch drogowy nie będzie powodował konfliktów i protestów społecznych),

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Uwarunkowania budowy terminala intermodalnego c.d.:

- ❑ stosowne warunki geotechniczne dla budowy terminala (niskie koszty budowy płyty i odwodnienia terenu),
- ❑ budowa i działalność terminala powinna być dopuszczona w miejscowym studium lub miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
- ❑ umiejscowienie i praca terminala nie powinny prowadzić do istotnych konfliktów społecznych (oddziaływanie środowiskowe na przyrodę, brak przylegających siedzib ludzkich),
- ❑ dodatkową zaletą mogą być działające w bliskiej odległości bocznice kolejowe dużych zakładów przemysłowych – np. kopalń, hut itd. (awaryjna umowa na tabor i pracowników w przypadku problemów)

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

PRZYKŁAD NR 1

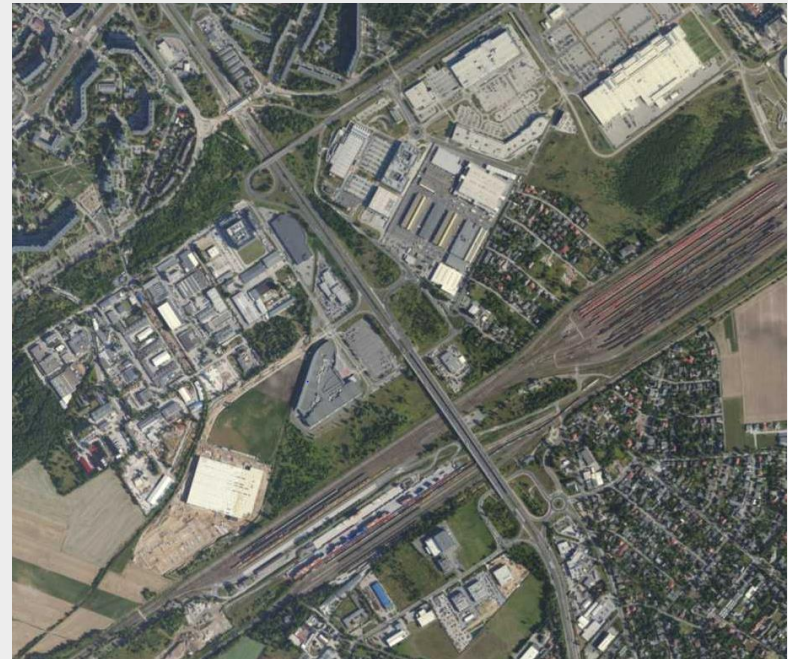
Terminal **HUPAC**,
Brwinów



Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

PRZYKŁAD NR 2

Terminal
PKP CARGO FRANOWO,
Poznań



Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie stref:

- ❑ **bardzo duży i stały popyt na usługi transportowe (duże potoki ładunków),**
- ❑ **duża skala działania przekłada się na niskie koszty jednostkowe,**
- ❑ **wzrastające zainteresowanie usługami kolejowymi, z uwagi na fakt, że na strefach zazwyczaj działają międzynarodowe korporacje zwracające dużą uwagę na ślad węglowy i wybierające niskoemisyjny transport,**
- ❑ **długofalowa bezpieczna działalność dzięki wysokiej dywersyfikacji Klientów,**
- ❑ **optymalizacja podatkowa, atrakcyjne warunki finansowania,**
- ❑ **możliwość wzbogacenia oferty świadczonych usług o dodatkowe funkcje (place składowe i magazyny).**

Uwarunkowania i zalety tworzenia terminali intermodalnych w sąsiedztwie lokalnych stref przemysłowo-usługowych

Na koniec, pozostaje zadać pytanie – ile terminali logistycznych potrzebujemy do wybudowania w najbliższym horyzoncie czasowym?

W mojej opinii, w związku z aktualnymi tendencjami w zakresie ekonomii, ekologii, zmian łańcuchów dostaw – szacuję, że co najmniej 5 inwestycji.

Przykładowo w lokalizacjach: Tychy, Bielsko-Biała, Kraków, Częstochowa, Bydgoszcz.

