

Marzenna Cichosz, Katarzyna Nowicka,
Aneta Pluta-Zaremba

Czy logistyka może rewitalizować miasto?

Miasta są nieodłącznym elementem krajobrazu każdego kraju. Odgrywają one ważną rolę zarówno w życiu społecznym, jak i gospodarczym. Dobrze zorganizowane, sprawne miasto jest swoistym inkubatorem przedsiębiorczości indywidualnej i zbiorowej mieszkańców. Jest także w stanie pozyskiwać potencjał intelektualny spoza swoich granic.

Owa sprawność rozumiana jest tu jako udrożniona infrastruktura, dostosowana i zorganizowana w sposób umożliwiający jego ciągły rozwój. Miasto takie ma zdolność pozyskiwania zasobów, w wyniku czego tworzy się sprzężenie zwrotne, w którym posiadane przez miasto zasoby współdecydują o jego atrakcyjności inwestycyjnej. Z jednej strony jest ono motorem innowacji i wzrostu gospodarczego, z drugiej jednak to obszar, na którym występują poważne problemy: upadek śródmieść, degradacja fragmentów zabudowy, dekapitalizacja infrastruktury technicznej, bezrobocie, nierówności i wykluczenia społeczne.

Coraz większym problemem jest również niekontrolowane rozprzestrzenianie się miast, kongestie, zwiększona emisja CO₂ do atmosfery. Tym samym rozwój miasta jest zaburzany negatywnymi konsekwencjami procesów urbanizacyjnych, które ograniczają optymalizację realizacji jego egzogenicznych i endogenicznych funkcji. Obniża się siła przyciągania czynników miastotwórczych

o charakterze zarówno ekonomicznym, jak i społecznym, oddziałując jednocześnie negatywnie na środowisko naturalne.

Stąd powstaje potrzeba podejmowania działań i opracowywania polityki rewitalizacji i rozwoju miast, i obszarów z nimi związanych, dzięki czemu na danym obszarze następowaloby przywrócenie korzystnych warunków do zamieszkania i podejmowania inwestycji sektora prywatnego. Badania¹⁾ podjęte w 2011 roku przez zespół Katedry Logistyki SGH pod kierownictwem prof. dr hab. Marka Bryxa miały na celu sprawdzenie, czy logistyka, w tym w szczególności inwestycje w obiekty logistyczne zlokalizowane wokół wielkich miast, pomagają rewitalizować i rozwijać małe oraz średnie miejscowości, w których są położone. Warto zaznaczyć, że na potrzeby badania przyjęto podział na małe miasta liczące do 20 tys. mieszkańców, średnie – od 20 do 100 tys., duże – pomiędzy 100 a 300 tys., i wielkie miasta⁵⁾ mające ponad 300 tys. mieszkańców.

Rewitalizacja miasta

Definiując rewitalizację miasta przyjęto, że jest to skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem świadomej polityki władzy publicznej i mający na celu przywrócenie możliwości zrównoważonego rozwoju obszaru wi zurbanizowanemu, który w wyniku

kumulacji zjawisk kryzysowych utracił zdolność do pełnienia dotychczasowych funkcji społeczno-ekonomicznych²⁾.

Działania rewitalizacyjne prowadzone na obszarach miejskich i zdegradowanych mogą przyjmować różny zakres i charakter, w tym obejmować m.in. przyciąganie przemysłu oraz wspieranie powstawania przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych, parków technologicznych, klastrów przemysłowych lub tworzenia stref aktywności innowacyjnej (np. poprzez tworzenie centrów z wykorzystaniem zaawansowanych rozwiązań technicznych i technologicznych, oraz transferu innowacji, rozwijania wyspecjalizowanych produktów i usług).

Przystępując do badania wpływu rewitalizacji miast na kształtowanie ich konkurencyjności, autorki podjęły się sprawdzenia czy logistyka, kojarzona przede wszystkim z transportem i związanym z tym wzmożonym ruchem drogowym, hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, itp., może rewitalizować miasto i przyczynić się do jego zrównoważonego rozwoju rozumianego w kontekście ekonomicznym, społecznym i ekologicznym, a tym samym podnosić konkurencyjność miasta.

Logistyka a rewitalizacja miasta

Wpływ logistyki na rewitalizację i rozwój miast należy rozpatrywać zarówno z perspektywy logistyki przedsiębiorstw, jak i logistyki miejskiej. Oba wymiary logistyki mogą mieć duże znaczenie dla rozwoju obszarów miejskich.

Logistyka przedsiębiorstw, której funkcjonalny charakter obejmuje zaopatrzenie i dystrybucję, tworząc system przepływu produktów, dąży do optymalnego wykorzystania infrastruktury liniowej (tras) i punktowej (magazynów), w celu zapewnienia dostępności (względem czasu, miejsca i kosztów) oferowanych dóbr. Wybór lokalizacji magazynu, z którego będą dostarczane dobra, oraz zaplanowanie systemu transportowego,

mają kluczowe znaczenie przy projektowaniu systemu logistycznego przedsiębiorstwa. Warto zauważyć, że zarówno inwestycje w obiekty logistyczne, jak również w infrastrukturę transportową, mogą sprzyjać ożywieniu i rozwojowi obszarów których dotyczą.

Spośród szerokiego spektrum zagadnień jakimi zajmuje się logistyka miejska, do kluczowych obszarów mogących przeciwdziałać degradacji miast, a nawet stymulować ich rozwój, zalicza się zarządzanie przepływami towarów.

Efekty synergiczne można osiągnąć uwzględniając w zarządzaniu logistyką przedsiębiorstwa cele związane z usprawnianiem przepływów towarowych na terenie miast. Dzięki połączeniu obu wymiarów logistyki można przeciwdziałać degradacji miast i stymulować ich rozwój poprzez:

- odciążenie infrastruktury transportowej miasta, a w szczególności jego centrum, od nadmiernej liczby pojazdów (np. poprzez: kumulację ładunków, optymalizację tras dostaw i odbiorów, poprawę efektywności wykorzystania ładowności pojazdów, wykorzystanie alternatywnych środków transportu, eliminację zbędnych i „pustych” przewozów, skracanie czasu przemieszczania),
- optymalizację rozmieszczenia magazynów i poziomu zapasów (np. poprzez: przenoszenie zapasów i związanych z nimi operacji poza granice dużych miast, usprawnienie zarządzania zapasami),
- minimalizację emisji substancji szkodliwych (w szczególności CO₂) dzięki optymalizacji transportu dóbr.

Wymienione powyżej działania współgrają z realizacją misji ekologicznej. Ekonomiczny aspekt działań gwarantujących użyteczność miejsca, czasu i formy dla klienta w mieście jest tu więc zdeterminowany czynnikami ekologicznymi i społecznymi.

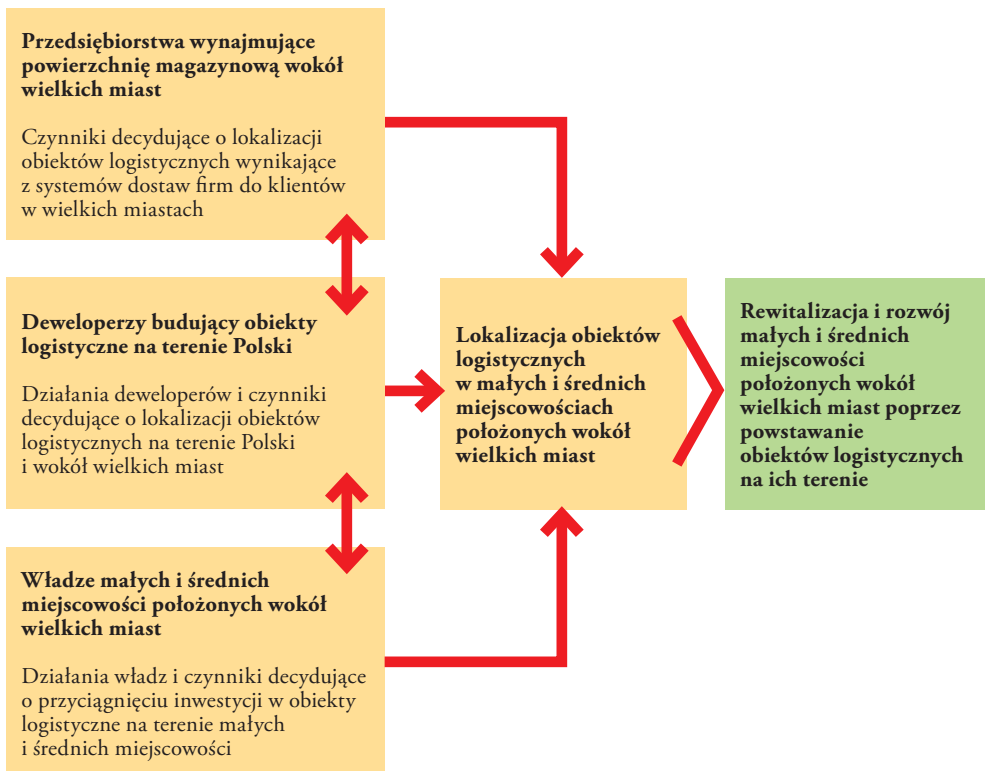
Wszystkie skoordynowane działania logistyczne mają na celu wyjście naprzeciw potrzebom konsumpcyjnym mieszkańców i osób czasowo przebywających w mieście, dzielnicach śródmiejskich lub centralnych o najwyższym stopniu zaludnienia i kongestii. Ponadto celami długookresowymi działań logistycznych miast zlokalizowanych na terenie Europy powinno być zapewnienie ich rozwoju zgodnie z założeniami Strategii Europa 2020 w obszarze inteligentnego i zrównoważonego rozwoju⁴⁾. Poprzez rewitalizację terenów miasta, działania logistyczne inicjują i stymulują konkurencyjność obszaru zurbanizowanego. Ich zintegrowany ekonomiczny, ekologiczny i społeczny wymiar można określić mianem zrównoważonej logistyki (*sustainable logistics*), a konsekwencje jako rewitalizację poprzez logistykę (*logistics-driven regeneration*). Ma ona na celu zapobieganie degradacji i zjawiskom kryzysowym oraz pobudzanie stabilnego rozwoju miasta.

Z szerokiego spektrum działań logistycznych, które mogą odwrócić procesy degradacji a nawet stymulować rozwój miast, we wspomnianym badaniu skoncentrowano się na rewitalizacji miasta poprzez lokalizację obiektów logistycznych, budowanych przez deweloperów nieruchomości magazynowych samodzielnie lub na zlecenie najemcy. Takie obiekty stanowią element infrastruktury punktowej w systemie zaopatrzenia wielkiego miasta, a jako inwestycja o charakterze długoterminowym, trwale wpływają na obszar, na którym zostały zbudowane.

Model badawczy

W celu usystematyzowania rozważań prowadzonych w badaniu został opracowany model badawczy zaprezentowany na rysunku 1. Kluczowym elementem tego modelu było zbadanie czynników lokalizacji obiektów logistycznych, na którą wpływają trzy grupy podmiotów:

Rysunek 1 **Model badawczy – lokalizacja obiektów logistycznych a rewitalizacja i rozwój małych i średnich miast**



Źródło: opracowanie własne.

przedsiębiorstwa posiadające określone systemy dostaw do wielkich miast, deweloperzy budujący obiekty logistyczne oraz władze małych i średnich miast, które mogą podjąć działania mające na celu przyciągnięcie na teren gminy inwestycji logistycznych.

W modelu uwzględniono wzajemne oddziaływania poszczególnych podmiotów w procesie wyboru lokalizacji. I tak, przedsiębiorstwa (najemcy powierzchni magazynowej), funkcjonujące w ramach zdefiniowanych przez siebie systemów dostaw do wielkich miast, oddziałują na deweloperów, którzy z kolei reagują na oczekiwania i preferencje swoich klientów w ramach dostępnych zasobów, tj. np. spekulacyjnie pobudowanej powierzchni magazynowej, bądź oferując nowe inwestycje budowane na zamówienie i dostosowane do indywidualnych potrzeb oraz wymogów klienta (BTS – *Built-to-suit*). W modelu uwzględniono również interakcje występujące pomiędzy deweloperami, po stronie których leży poszukiwanie i pozyskiwanie terenów najbardziej atrakcyjnych z punktu widzenia najemcy, a władzami małych i średnich miast. Do kompetencji tych drugich należą m.in. przygotowanie planów zagospodarowania przestrzennego, regulacje statusu prawnego gruntu, itp., co wpływa na możliwość i czas realizacji inwestycji w nieruchomości magazynową. W badaniu analizie poddane zostały zarówno działania podejmowane przez deweloperów nieruchomości logistycznych, chcących inwestować w danej miejscowości, jak również działania podejmowane przez lokalne władze.

Analizę podzielono na trzy etapy. Po pierwsze, określone zostały kluczowe czynniki decydujące o lokalizacji obiektów logistycznych w małych i średnich miejscowościach położonych wokół wielkich miast. Następnie szczegółowej analizie został poddany wpływ przedsiębiorstw (najemców powierzchni ma-

gazynowej) na lokalizację obiektu logistycznego. Kluczowe elementy analizy w tej części to system dostaw do wielkich miast, oraz czas transportu i odległość od wielkiego miasta. Kończącym etapem badania było sprawdzenie, czy inwestycje w obiekty logistyczne wpływają na rewitalizację i zrównoważony rozwój małych i średnich miast, na terenach gdzie zostały zlokalizowane.

Metoda badawcza

Do analizy wybrano województwo mazowieckie, ze względu na występującą w nim złożoność czynników decydujących o możliwości rewitalizacji i rozwoju miast przez lokalizację obiektów logistycznych. Należą do nich:

- koncentracja powierzchni magazynowych (40 proc. całości powierzchni deweloperów działających na terenie Polski w 2011 roku), zwłaszcza wokół miasta stołecznego,
- złożoność problematyki zaopatrzenia Warszawy jako największego miasta i krajowego rynku zbytu,
- centralne położenie z perspektywy dostaw zarówno do klientów w Polsce i w regionie Europy Środkowowschodniej, jak również tranzytowe położenie województwa mazowieckiego w systemie transportowym Polski,
- rozpoczęte i zaplanowane inwestycje w infrastrukturę drogową (m.in. uzupełnienie promienistego układu drogowego Warszawy o system połączeń obwodowych dla ruchu tranzytowego), kolejową (plany włączenia transportu kolejowego w obsługę portów lotniczych, w tym nowego lotniska), i lotniczą (plany budowy nowego lotniska międzynarodowego w odległości nie większej niż 30-40 km od granic Warszawy, między stolicą Polski a Łodzią).

W rozważaniach skoncentrowano się na małych i średnich miastach położonych wokół Warszawy w II strefie (od granic administracyjnych Warszawy do

30 km), oraz w III strefie (od 30 do 50 km od centrum Warszawy).

W celu weryfikacji modelu badawczego zostało przeprowadzone trzyetapowe badanie, którym zostali objęci: eksperci rynku nieruchomości magazynowych, przedsiębiorstwa wynajmujące powierzchnię magazynową w województwie mazowieckim oraz przedstawiciele władz trzech miast – Błonie, Mszczonów i Pruszków.

Badanie rynku nieruchomości magazynowych zostało przeprowadzone metodą *desk research*, a w przypadku części empirycznej miało formę wywiadów bezpośrednich z wykorzystaniem kwestionariuszy. Wywiady odbyły się w terminie pomiędzy 28 czerwca a 28 lipca 2011 roku wśród ekspertów rynku nieruchomości magazynowych w Polsce, reprezentujących następujące podmioty: ProLogis Poland Management, Panattoni Poland, Segro Poland i Point Park Properties. Łącznie wymienione przedsiębiorstwa na koniec II półrocza 2011 roku dysponowały 61 proc. całego rynku powierzchni magazynowej oferowanej przez deweloperów, a szacowanej na 6,5 mln m². Problematykę konsultowano również z przedstawicielami firm pośredniczących w wynajmie powierzchni magazynowej, tj. z Cushman&Wakefield Polska, Jones Lang LaSalle, CB Richard Ellis Polska, Colliers International.

Badanie firm – przedsiębiorstw produkcyjnych, dystrybucyjnych i usługowych (oprócz operatorów logistycznych, firm transportowych i spedycyjnych) – korzystających z powierzchni magazynowej zlokalizowanej w II i III strefie wokół Warszawy, odbyło się w okresie od czerwca do sierpnia 2011 roku. W toku wywiadów telefonicznych przeprowadzonych z przedstawicielami wyżej określonych firm pozyskano 100 ankiet.

Badanie władz trzech miast położonych w II strefie (Błonie, Pruszków) i w III strefie (Mszczonów) wokół Warsza-

wy, zostało przeprowadzone w oparciu o przygotowany wcześniej kwestionariusz. Składał się on z 38 pytań podzielonych na dwie części: statystyczną i zawierającą pytania zamknięte, dotyczące wpływu lokalizacji obiektu magazynowego na rewitalizację i rozwój miasta. O uzupełnienie danych statystycznych zostali poproszeni pracownicy miast w lipcu 2011 roku. Natomiast na przełomie lipca i sierpnia 2011 roku zorganizowano spotkanie z przedstawicielami władz miast: Błonie, Mszczonów i Pruszków.

Rewitalizacja miasta poprzez lokalizację obiektu logistycznego

W wyniku badania deweloperów działających na rynku nieruchomości magazynowych, wyłoniono najważniejsze czynniki lokalizacji obiektów logistycznych w województwie mazowieckim w 2011 roku. Można je podzielić na dwa zbiory – należące do zależnych od popytu na takie powierzchnie, i zależne od możliwości ich budowania – należące do grupy podażowej. Elementy obydwu grup ewoluują pod wpływem zmiennych uwarunkowań, które w większości nie są zależne ani od nabywców, ani dostawców nieruchomości magazynowych. Należą do nich bowiem: fluktuacje gospodarcze, dostęp danej lokalizacji do infrastruktury drogowej, zmiany w regulacjach prawnych. Wśród tych uwarunkowań najważniejsze znaczenie miało spowolnienie gospodarcze odczuwalne w latach 2008 i 2009. Wpłynęło ono na rezygnację z budowy powierzchni spekulacyjnych, na rzecz budowy powierzchni w systemie BTS. Takie działania deweloperów były podyktowane zachowaniem nabywców na rynku nieruchomości, tj. spadkiem ich zainteresowania zakupem (wynajmem) dostępnych powierzchni magazynowych, na rzecz budowy powierzchni zaprojektowanej dokładnie pod zindywidualizowane potrzeby klienta.

Badanie ankietowe przeprowadzone wśród stu przedsiębiorstw korzystających z powierzchni magazynowej pokazało, że potrzeby najemców, wynikające z ich systemów dostaw do klientów w Warszawie, bardzo silnie wpływają na podjęcie decyzji o wyborze lokalizacji magazynów w małych i średnich miastach w województwie mazowieckim. Przedsiębiorstwa przy wyborze lokalizacji obiektu logistycznego kierują się: czasem dojazdu do klientów w Warszawie oraz ograniczaniem kosztów transportu. Oznacza to, że kluczowe znaczenie ma odległość w czasie i przestrzeni od wielkiego miasta. Dlatego respondenci najchętniej wybierali obiekty położone w miejscowościach zlokalizowanych w II strefie, z dobrym dostępem do krajowej infrastruktury drogowej. Spadek cen najmu powierzchni magazynowej w II strefie w latach 2008-2010 także sprzyjał podejmowaniu decyzji o otwieraniu tam magazynów.

Wyniki badania wskazują, że inwestycje logistyczne sprzyjają zwiększaniu zatrudnienia bezpośredniego, co wywiera pozytywny wpływ na ożywienie innych sektorów gospodarki, w tym także lokalnej przedsiębiorczości (efekt mnożnikowy zatrudnienia). Analiza danych pokazała, że tylko 24 proc. pracowników pochodzi z miejscowości, w której zlokalizowany jest obiekt logistyczny, zaś 62 proc. dojeżdża z miejscowości położonych w okolicy. Prowadzi to do wniosku, że korzyści z inwestycji w obiekty logistyczne, w postaci wzrostu bezpośredniego zatrudnienia i zmniejszenia bezrobocia, odczuwają w większym stopniu okoliczne miejscowości niż miasta, gdzie znajdują się magazyny. Zatrudnienie w obiektach logistycznych znajdują głównie pracownicy z niższym wykształceniem (najczęściej zawodowym lub średnim technicznym).

Badanie władz trzech miast wykazało ograniczony ich wpływ na lokalizację

obiektu logistycznego na terenie miasta. W wywiadach władze przyznały, że we wszystkich trzech przypadkach inicjatywa budowy pierwszego obiektu logistycznego na terenie ich miasta wyszła od deweloperów powierzchni magazynowej. Ich zadanie polegało głównie na ułatwieniu i przyspieszeniu procesu inwestycyjnego. Jednak analiza przypadków trzech badanych miast udowodniła, że na dalszych etapach współpracy deweloperów i władz miasta przedsiębiorczość władz miasta jest istotnym czynnikiem kontynuowania współpracy.

Badania pokazały, że zaangażowanie władz miasta powinno obejmować opracowanie strategii, planów zagospodarowania przestrzeni, przygotowanie projektu i pozyskanie źródeł finansowania dodatkowej infrastruktury drogowej, tj. obwodnic odciążających centra miast z ruchu ciężarowego. W zakresie przygotowania terenów pod inwestycje przedsiębiorczość władz może zostać wsparta przedsiębiorczością obywateli (przykład wsi Błonie Pass w gminie Błonie, gdzie prywatny właściciel przygotował grunty pod lokalizację obiektów logistycznych zarówno pod względem prawnym, jak i technicznym).

W wyniku badania przedstawiciele władz trzech miast – Błonia, Mszczonowa i Pruszkowa przyznali, że logistyka, której działania przyczyniają się do lokalizacji obiektów logistycznych na wybranym terenie, w każdym z badanych przypadków była czynnikiem, który ożywił gospodarkę i przyczynił się do rozwoju miasta. Jako główne korzyści respondenci wskazali: stworzenie nowych miejsc pracy, zmniejszenie bezrobocia, poprawę sytuacji materialnej mieszkańców, dodatkowe wpływy do budżetu, wzrost prospołecznych wydatków budżetowych, wzrost wydatków inwestycyjnych, poprawę jakości życia mieszkańców. Jednocześnie wła-

dze wszystkich miast miały świadomość negatywnych skutków inwestycji logistycznych, tj. wzmożonego ruchu drogowego, w tym ruchu samochodów ciężarowych, zanieczyszczenia powietrza, hałasu, drgań, pogorszenia stanu technicznego nawierzchni dróg, poboczy oraz chodników, a przede wszystkim kongestii. Jednak uwzględniając zarówno pozytywne, jak i negatywne konsekwencje, władze i mieszkańcy badanych miast ocenili inwestycje w obiekty logistyczne na terenie małego i średniego miasta położonego wokół wielkiego miasta jako inwestycję, która rewitalizuje i przyczynia się do rozwoju ich miejscowości.

Warto podkreślić, że znaczenie dla rozwoju tych miejscowości mają także inwestycje deweloperów w infrastrukturę niezbędną do funkcjonowania obiektów logistycznych. Dla przykładu, według deklaracji jednego z deweloperów, szacunkowy koszt inwestycji niezwiązanych bezpośrednio z nieruchomościami magazynowymi poczynionymi w Pruszkowie, wyniósł 2 mln euro. Ponadto zadeklarował on kolejne inwestycje w tym mieście, związane z budową infrastruktury drogowej i mediów na poziomie 1 mln euro w latach 2012-2014. Podobna sytuacja miała miejsce w Błoniu, gdzie deweloper zainwestował w drogi i media 500 tys. euro, zaś w latach 2011 i 2012 zaplanował dalsze inwestycje na te cele rzędu 700 tys. euro. W przypadku Mszczonowa deweloper zainwestował w infrastrukturę niezwiązaną bezpośrednio z nieruchomością magazynową 7 mln euro, i planuje podobne wydatki w najbliższym czasie na poziomie 2 mln euro. Tego typu inwestycje wpływają na wzrost atrakcyjności konkurencyjnej obszaru, na którym lokalizowana jest nieruchomość magazynowa, przyczyniając się do restrukturyzacji bazy ekonomicznej miasta i jego stopniowej rewitalizacji.

Wnioski z badania

Podsumowując warto zaznaczyć, że szansę na rewitalizację i zrównoważony rozwój poprzez logistykę mają przede wszystkim małe i średnie miejscowości, położone wokół wielkich miast, i które mają dostęp do krajowej infrastruktury drogowej. Na podstawie wyników badań empirycznych można stwierdzić, że największą szansę na przyciągnięcie inwestycji w obiekty logistyczne w województwie mazowieckim mają miejscowości położone w II strefie, ze względu na ich bliskość względem warszawskiego rynku zbytu. Różnice w kosztach najmu i zatrudnienia między strefą II i III są niewielkie, dlatego w celu obsługi Warszawy najemcy są i będą skłonni wybierać raczej magazyny położone w II strefie. Obiekty zlokalizowane w III strefie obecnie wykorzystywane są głównie do dystrybucji dalekiego zasięgu. Wyższe koszty najmu powierzchni magazynowej i zatrudnienia pracowników w województwie mazowieckim, w porównaniu z blisko położoną specjalną łódzką strefą ekonomiczną, nie będą sprzyjać przyciąganiu inwestycji w obiekty logistyczne na obszarze III strefy (przykładowo obecnie w Mszczonowie występują problemy z wynajmem istniejącej powierzchni magazynowej).

Ponadto warto zauważyć, że w przypadku lokalizacji w II strefie szanse na przyciągnięcie inwestycji logistycznych mają przede wszystkim miejscowości położone na zachód i południe od stolicy, co wynika z lokalizacji głównych rynków zbytu i związanych z nimi kierunków dystrybucji towarów. Kluczowym kryterium dla miast położonych w południowo-zachodniej ćwiartce obszaru wokół Warszawy, będzie bezpośredni dostęp do krajowej infrastruktury drogowej, w tym zwłaszcza autostrady A2. Ogromna rola dostępu do autostrady A2 jest już widoczna na przykładzie Pruszkowa. Atrakcyjność obiektów logistycz-

nych zlokalizowanych w tym mieście bardzo wzrosła, a odsetek niewynajętej powierzchni magazynowej sięga 4 procent, podczas gdy w okolicach Warszawy jest on szacowany na poziomie 19 procent³⁾. Dlatego deweloperzy powierzchni magazynowej kontynuują inwestowanie w okolicy Pruszkowa.

Dla kontrastu Błonie, położone w podobnej odległości od centrum Warszawy przy trasie, która permanentnie jest zatłoczona, co spowalnia włączenie się do ruchu na głównej drodze i przejazd, w ostatnim czasie znacząco straciło w ocenie najemców powierzchni magazynowej. W rezultacie tego w chwili obecnej podaż powierzchni magazynowych w Błoniu znacząco przewyższa popyt, a pustostany kształtują się na poziomie 28 proc. Brak skutecznych działań władz miasta i gminy Błonie w zakresie budowy obwodnicy miasta, która z jednej strony udroźniłaby komunikację z obiektami logistycznymi, z drugiej zaś połączyłaby miasto z autostradą A2, znacząco obniżył konkurencyjność i atrakcyjność inwestycyjną tego obszaru. Wzrosły tym samym szanse innych miejscowości w II strefie, które z racji odległości od Warszawy i dobrej infrastruktury drogowej, mogą stać się atrakcyjnym miejscem do budowy magazynów, i tym samym otrzymać szansę na rozwój.

Podsumowując, rozwój rynku obiektów logistycznych jest ograniczony przez szereg barier, utrudniających swobodę funkcjonowania podmiotów gospodarczych. Do najważniejszych z nich należą: brak planów zagospodarowania przestrzennego, zły stan infrastruktury drogowej lokalnej i regionalnej, utrudniony dostęp do finansowania inwestycji, a także rosnąca konkurencja, czy utrudnienia w dostępie do mediów (szczególnie elektryczności). Bariery te, wskazane przez deweloperów nieruchomości magazynowych, mają istotny wpływ na lokalizację nieruchomości magazynowych,

ograniczając tym samym możliwość rewitalizacji małych i średnich miast położonych w okolicy wielkich ośrodków miejskich.

Warto podkreślić, że część tych barier można relatywnie łatwo usunąć lub choćby obniżyć. Przede wszystkim chodzi tu o efektywność działań podejmowanych przez lokalne samorządy. Szereg regulacji prawnych, związanych z realizacją inwestycji jaką jest obiekt logistyczny, dotyczy w równym stopniu wszystkich lokalnych samorządów. Różnice jednak pojawiają się w sferze jakości organizacji pracy i jej efektów podczas współpracy z deweloperami. Badania pokazują, że są samorządy, które w umiejętny sposób wychodzą naprzeciw potrzebom podmiotów gospodarczych. Dzięki nim zwiększa się atrakcyjność obszaru dla lokalizacji obiektów logistycznych. Nie wszystkie jednak samorządy tak czynią, tym samym wskazane rekomendacje dotyczą w równym stopniu lokalnych władz z województwa mazowieckiego, jak i miast oraz gmin w całej Polsce.

Rekomendacje dla innych miast

Rozpatrując możliwości ekstrapolacji wyników badań przeprowadzonych dla regionu mazowieckiego na inne miasta i obszary Polski, należy pamiętać o ograniczeniach wynikających ze specyfiki tego rynku i lokalizacji w centrum Polski, przy głównych korytarzach komunikacyjnych. Jednym z istotnych powodów wyboru okolic Warszawy dla lokalizacji obiektów logistycznych jest niewątpliwie centralne położenie stolicy, co sprzyja optymalizacji budowania systemów dystrybucyjnych na całą Polskę, czy nawet region Europy Środkowoschodniej. Drugi ważny powód wynika z wielkości tego miasta i rynku zbytu, co powoduje, że większość firm widzi potrzebę posiadania magazynu blisko Warszawy, ze względu na system jej zaopatrywania czy możliwość szybkiej reakcji na zmiany

popytu klientów. Dlatego wyniki badań opracowane dla okolic Warszawy mogą być wykorzystane w przypadku wybranych innych dużych miast, korzystnie zlokalizowanych względem infrastruktury

drogowej (np. Poznań, Wrocław), czy specjalnych stref ekonomicznych (np. Łódź), bądź parków i klastrów przemysłowych (np. zagłębie motoryzacyjne na Śląsku czy w okolicy Poznania).

Bibliografia:

1. *Rewitalizacja miast w Polsce jako czynnik kształtowania konkurencyjności miast w Polsce*, zadanie badawcze nr 2: M. Cichosz, K. Nowicka, A. Pluta-Zaremba, *Rewitalizacja miast poprzez lokalizację obiektu logistycznego na jego obszarze (logistics-driven regeneration)*, badanie statutowe Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, SGH, Warszawa 2011.
2. *Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju*, M. Bryx (red.), badania statutowe Katedry Inwestycji i Nieruchomości SGH, Warszawa 2010.
3. *Rynek Powierzchni Magazynowych w Polsce: podsumowanie I połowy 2011 roku*, „On Point”, Jones Lang LaSalle, sierpień 2011, s. 5.
4. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Komunikat Komisji Europa 2020, Komisja Europejska, Bruksela, 3.3.2010.
5. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 2, pkt. 9, Dz.U. z 2003 r., nr 80, poz. 717.

Dr **Marzenna Cichosz**, Katedra Logistyki, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, SGH.

Dr **Katarzyna Nowicka**, Katedra Logistyki, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, SGH.

Dr **Aneta Pluta-Zaremba**, Katedra Logistyki, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, SGH.