

Izabela Dembińska

Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu
Uniwersytet Szczeciński

Szczecin jako problematyczna lokalizacja na mapie powierzchni magazynowych w Polsce*

***Streszczenie.** W artykule podjęto problematykę zróżnicowania regionalnego rynku powierzchni magazynowych w Polsce. W szczególności uwagę skupiono na obszarze, który w zestawieniach regionów rynku powierzchni magazynowych jest określany jako „Szczecin”. Zauważono, że rynek szczeciński rozwija się zbyt wolno w porównaniu z innymi regionami w Polsce. Wskazano elementy potencjału logistycznego tego regionu oraz czynniki, które doprowadzają do swoistego wykluczenia logistycznego. Podjęto próbę zastanowienia się nad tym, co należy zrobić, by wzmocnić pozycję Szczecina na rynku powierzchni magazynowych w Polsce.*

***Słowa kluczowe:** rynek powierzchni magazynowych, park logistyczny, deweloper powierzchni magazynowych*

1. Wprowadzenie

Rynek powierzchni magazynowych w Polsce ma nieustannie optymistyczne perspektywy. Pomimo odnotowania nieco słabnącego wzrostu PKB, wciąż przybywa nowych inwestycji. Wskaźnik powierzchni oddanej do użytku w 2012 r. wzrósł o 40%. Pod koniec roku całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce przekroczyła barierę 7 mln m². Wynosiła 7,1 mln m², czyniąc w ten sposób Polskę największym rynkiem powierzchni

* Praca naukowa finansowana ze środków budżetowych na naukę w latach 2010-2013 jako projekt badawczy nr NN 113 005839.

magazynowych w Europie Środkowo-Wschodniej¹. Według danych na koniec pierwszego kwartału 2013 r., łączne zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej wynosiły w Polsce 7,4 mln m², co znaczy, że w ciągu tylko trzech miesięcy wzrosły o 4%².

Podział geograficzny rynku powierzchni magazynowych w Polsce zakłada trzy grupy lokalizacji parków logistycznych. Są to: region warszawski, który dzieli się na centrum, Warszawę I (pojedyncze obiekty oraz parki magazynowe zlokalizowane w promieniu do 15 km od centrum Warszawy) i Warszawę II (parki logistyczne i magazynowe zlokalizowane w promieniu od 15 do 80 km od centrum Warszawy, z reguły położone wzdłuż głównych tras wylotowych z miasta), przodujące regiony, do których należą: Śląsk, Polska centralna (Łódź, Piotrków Trybunalski), Wrocław, Poznań, Kraków i Trójmiasto, oraz pozostałe regiony, czyli Szczecin, Bydgoszcz, Toruń, Rzeszów. Dlaczego Szczecin nie jest zaliczany do przodujących regionów? Jakie czynniki decydują o tym, że dynamika rozwoju tej części rynku powierzchni magazynowych jest wyraźnie słabsza na tle innych regionów? Odpowiedzi na te pytania stanowią cel podjętej w artykule dyskusji. Zastanawiające jest, że problem słabości regionu szczecińskiego wszakże jest dostrzegany, lecz – jak do tej pory – trudno znaleźć jakieś dyskusje próbujące wyjaśnić tę sytuację, a tym bardziej te, które wskazywałyby możliwości jej poprawy.

2. Potencjał Szczecina jako lokalizacji inwestycji deweloperów powierzchni magazynowych

Każda potencjalna lokalizacja inwestycji w postaci parku logistycznego powinna odznaczać się pewnymi atrybutami. Zazwyczaj są to:

- atrybuty geograficzne,
- atrybuty infrastrukturalne,
- atrybuty gospodarcze,
- atrybuty społeczne.

Szczecin leży w północno-zachodniej części kraju nad rzeką Odrą, przy granicy polsko-niemieckiej. Jest największym miastem i stolicą województwa zachodniopomorskiego. Odległość z centrum miasta do Morza Bałtyckiego w linii prostej wynosi 65 km. Takie położenie czyni Szczecin ważnym węzłem transportowym na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego północ-południe,

¹ *Rynek powierzchni magazynowych w Polsce 2012*, Jones Lang LaSalle luty 2013, s. 3.

² *Poland Industrial Destinations 2013*, CBRE Research Poland 2013, s. 4.

łąiąącego południową Skandynawię, Czechy i Austrię z portami Morza Śródziemnego.

Atrybuty infrastrukturalne wskazują na potencjał gałęziowy danej lokalizacji oraz poziom wyposażenia w nowoczesną infrastrukturę. Chodzi zatem o to, jakie gałęzie stanowią system transportowy Szczecina oraz jaka jest dostępność i jakość infrastruktury.

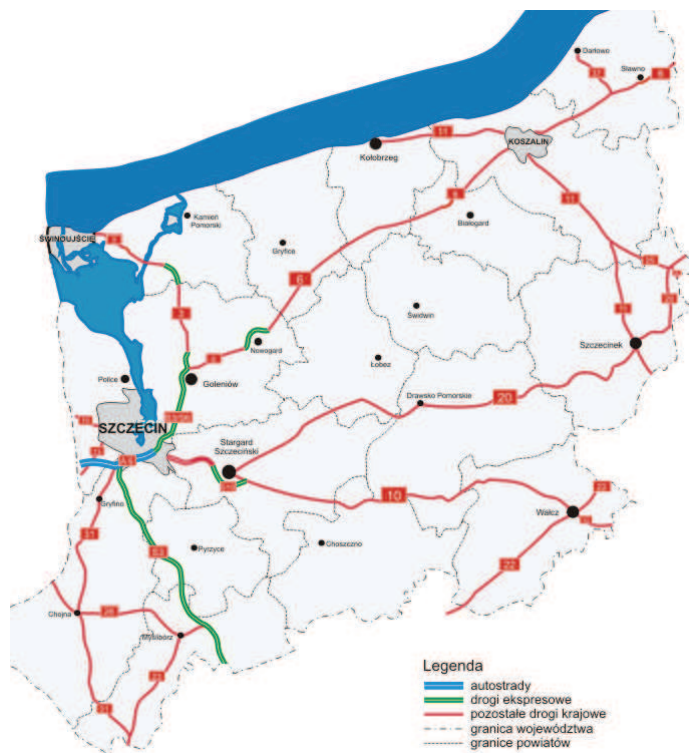
System transportowy Szczecina obejmuje wszystkie gałęzie transportu, czyli transport drogowy, kolejowy, morski, rzeczny oraz powietrzny. Dla lokalizacji powierzchni magazynowych jest to sytuacja najbardziej pożądana. Choć parki logistyczne są lokalizowane z reguły przy infrastrukturze drogowej, łatwy i szybki dostęp do infrastruktury innych gałęzi transportu odgrywa ważną rolę. Pozwala bowiem efektywnie koordynować przepływy ładunków w sieciach logistycznych, zwłaszcza te o zasięgu międzynarodowym, odbywające się międzykontynentalnie.

Jak wspomniano, deweloperzy powierzchni magazynowych swoje inwestycje lokalizują przy infrastrukturze drogowej, głównie przy autostradach i drogach ekspresowych. Na przykładzie Polski można zaobserwować silne skorelowanie inwestycji drogowych i inwestycji w powierzchnie magazynowe. Tam gdzie są oddawane kolejne odcinki autostrady czy drogi ekspresowej, z reguły zaraz pojawiają się inwestycje magazynowe.

Podstawowy układ sieci drogowej województwa zachodniopomorskiego jest tworzony przez następujące drogi (zob. rys. 1):

- autostradę A6,
- drogi krajowe numer 3 (Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce: 144,5 km), 6 (Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo: 183,3 km), 10 (Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk: 145,4 km), 11 (Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Bytom: 114,4 km), 13 (Szczecin – Przeclaw – Rosówek: 10,6 km), 20 (Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia: 171,5 km), 22 (Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki: 59,2 km), 23 (Myślibórz – Sarbinowo: 32,8 km), 25 (Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica: 21,9 km), 26 (Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice: 52,6 km), 31 (Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice: 91,7 km), 37 (Darłowo – Karwice: 14,5 km).

Długość dróg krajowych w województwie zachodniopomorskim obecnie wynosi łącznie 1042,9 km. Rozpatrując Szczecin jako lokalizację powierzchni magazynowych, najważniejszą rolę odgrywają autostrada A6 oraz drogi krajowe numer 6, 3 i 10.

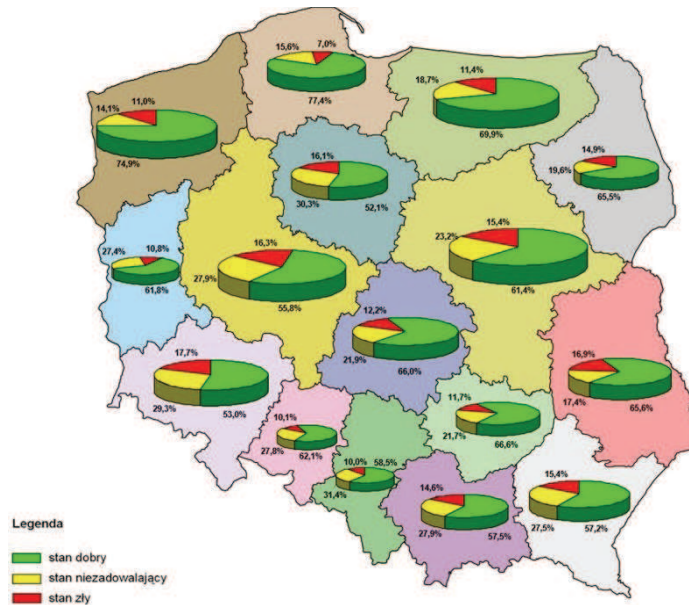


Rysunek 1. Infrastruktura drogowa w województwie zachodniopomorskim

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl/pl/a/4468/mapa-drog-krajowych-województwa-zachodniopomorskiego [15.07.2013].

Na tle innych województw stan nawierzchni dróg krajowych w województwie zachodniopomorskim można ocenić pozytywnie (zob. rys. 2). Według *Raportu o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2012 roku* Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad stanem dobrym nawierzchni w 2012 r. odznaczało się 74,9% dróg krajowych. Lepszy wynik zanotowało jedynie województwo pomorskie (77,4%).

Charakteryzując potencjał gospodarczy Szczecina, należy zwrócić uwagę na dwie dominujące cechy. Po pierwsze, położenie Szczecina oraz jego tradycyjne związki z morzem decydują, że gospodarka Szczecina w dużym stopniu kształtowana jest przez dziedziny związane z gospodarką morską, takie jak przemysł stoczniowy, żegluga morska, usługi portowe. Po drugie, ukształtowana w wyniku trwających od 1989 r. przeobrażeń strukturalnych, gospodarka Szczecina zdominowana jest przez sektor usług. Obejmuje on ok. 80% ogółu podmiotów. Podmioty sektora przemysłu nie stanowią nawet 10% (8,7%). Wartość produkcji



Rysunek 2. Stan nawierzchni dróg krajowych w Polsce według województw

Źródło: Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2012 roku, GDDKiA, Warszawa, marzec 2013, s. 14.

sprzedanej przemysłu w 2011 r. wynosiła 32 708,1 mln zł, co stanowiło 2,9% wartości produkcji sprzedanej przemysłu łącznie w Polsce. W porównaniu z innymi województwami, wartość ta była sześciokrotnie mniejsza niż odnotowana w województwie śląskim, prawie czterokrotnie mniejsza niż w województwie wielkopolskim i dwukrotnie mniejsza niż w województwie łódzkim. Nakłady inwestycyjne w przemyśle w 2011 r. stanowiły zaledwie 3,4% nakładów poniesionych łącznie w Polsce³. Województwo zachodniopomorskie było pod tym względem lepsze tylko od województw: lubuskiego, opolskiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Nawet w województwie lubelskim nakłady inwestycyjne były większe o 18%⁴.

Potencjał społeczny na potrzeby rynku powierzchni magazynowych jest rozpatrywany pod kątem potencjalnej kadry, posiadającej odpowiednie kompetencje i doświadczenie. Pod tym względem Szczecin jest bardzo dobrze przygotowany. Szczecińskie uczelnie wyższe o profilu ekonomicznym i technicznym już od dawna kształcą młodzież na kierunku logistycznym w różnych specjalnościach,

³ *Rocznik Statystyczny Przemysłu 2012*, GUS, luty 2013, s. 120.

⁴ *Ibidem*, s. 330.

w tym również w specjalności menedżer systemów magazynowych (Uniwersytet Szczeciński). Oferta akademicka obejmuje również studia podyplomowe, które pozwalają uaktualniać i uzupełniać wiedzę logistyczną.

3. Rozwój szczecińskiego rynku powierzchni magazynowych na tle innych lokalizacji parków logistycznych

Inicjacja rozważań o budowie centrów logistycznych w Polsce przypada na wczesne lata 90. XX w. Pierwowzorem były wówczas centra niemieckie. Od samego początku Szczecin był wymieniany jako kluczowa lokalizacja, której przypisywano zasięg międzynarodowy. Koncepcja Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego zrodziła się w latach 1996-1997. Głównymi celami były odciążenie miasta od ruchu transportu ciężkiego oraz rozwój gospodarki regionu. Na lokalizację centrum rozpatrywano:

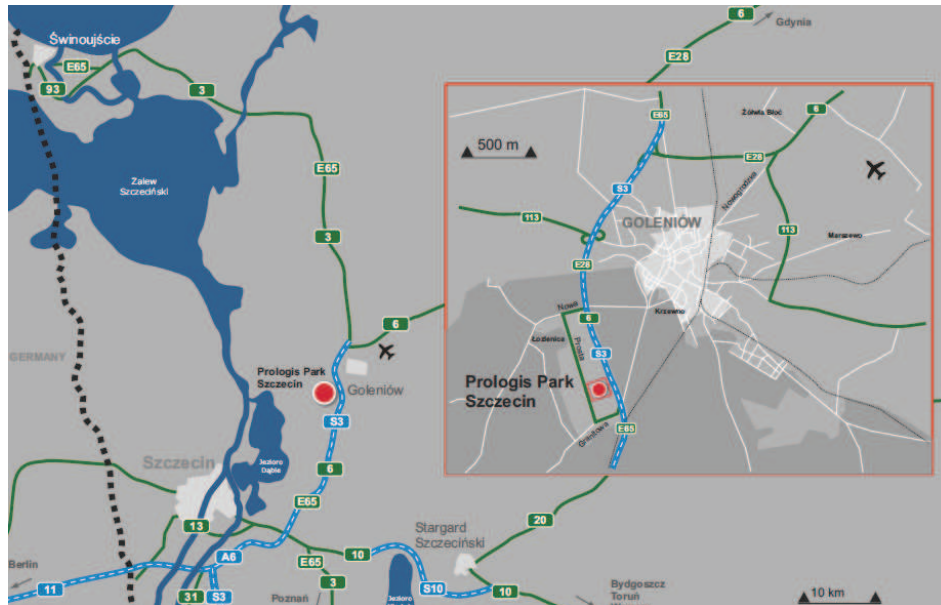
- Szczecin-Gumieńce – rejon stacji kolejowej,
- Szczecin-Dąbie – rejon stacji kolejowej,
- bazę kontenerową w Zdunowie o powierzchni 100 ha,
- Radziszewo – teren o powierzchni 50 ha,
- Kołbaskowo – teren leżący po prawej stronie autostrady A6,
- Port Szczecin – rejon Ostrowa Grabowskiego.

Ostatecznie wybrano Ostrów Grabowski.

Deweloperzy powierzchni magazynowych długo nie interesowali się Szczecinem. Dopiero inwestycje w drogę krajową S3 spowodowały, że zaczęto zwracać uwagę na tą lokalizację. Pierwszy zainwestował w budowę parku logistycznego Prologis. Inwestycja ruszyła w 2007 r. Praktycznie Szczecin na rynku powierzchni magazynowych zaistniał w 2008 r.

Prologis Park Szczecin – to nowoczesne centrum dystrybucyjne o powierzchni magazynowej 41 585 m². Położone jest na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego, który jest zlokalizowany przy drodze S3, blisko 70 km na południe od portu w Świnoujściu, 40 km na wschód od niemieckiej granicy, 35 km na północny wschód od centrum Szczecina i 7 km na południowy zachód od lotniska w Goleniowie (zob. rys. 3). Dostęp do infrastruktury drogowej pozwala drogą E28 na połączenie z Gdańskiem, a E65 – z Poznaniem. Poprzez autostrady A6 i A11 dojeżdża się w niecałe dwie godziny do terminalu cargo w Berlinie.

W 2012 r. ruszyła budowa drugiego parku logistycznego w okolicach Szczecina. Inwestorem jest cypryjska firma North-West. W czerwcu 2013 r. do użytku oddano pierwszą z czterech hal magazynowych North-West Logistic Park, zlokalizowanego w Szczecinie-Dąbiu, przy węźle komunikacyjnym z dostępem do autostrady A6 i drogi ekspresowej S3. Pierwsza hala jest najmniejsza – jej



Rysunek 3. Lokalizacja Prologis Park Szczecin

Źródło: *materiały Prologis*, www.prologis.com/docs/2012%20Prologis%20Park%20Szczecin%20Brochure.pdf [18.07.2013].

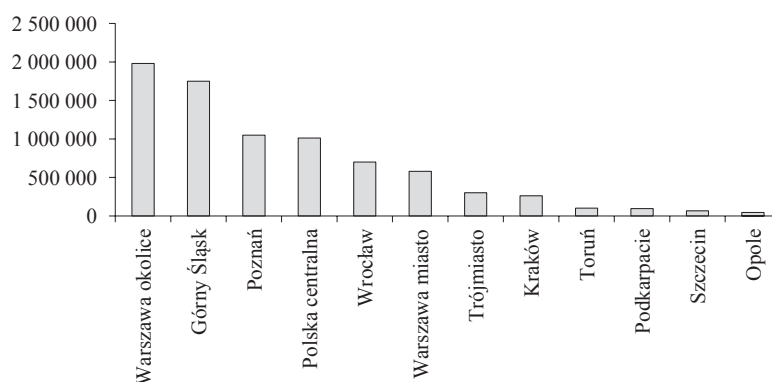


Rysunek 4. Lokalizacja North-West Logistic Park

Źródło: *materiały North-West Logistic Park*, www.north-westlp.pl/pl/lokalizacja.html [18.07.2013].

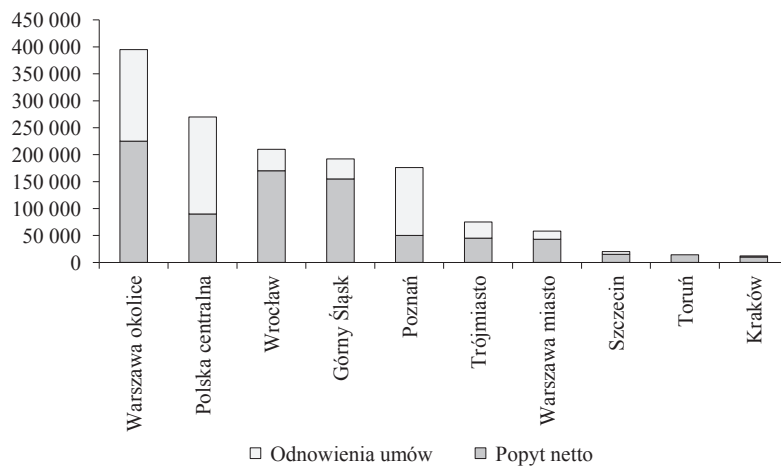
powierzchnia wynosi 7000 m². Kolejne hale mają mieć powierzchnie znacznie większe, tj. od 13 000 do 28 000 m². Docelowo powierzchnia produkcyjno-biurowo-magazynowa North-West Logistic Park ma wynosić 64 000 m².

Od samego początku, to jest od 2008 r., Szczecin nie należy do przodujących regionów na mapie powierzchni magazynowych. Należy wręcz zauważyć, że w zestawieniach oceniających wielkości popytu czy podaży powierzchni magazynowych plasuje się na ostatnim miejscu (zob. rys. 5 i 6). Sytuacji nie zmieniają nawet pojawiające się nowe inwestycje. Dynamika tych inwestycji jest zdecydo-



Rysunek 5. Podaż nowoczesnej powierzchni magazynowo-przemysłowej według regionów (m²)

Źródło: *Rynek powierzchni magazynowych 2012*, Jones Lang LaSalle 2013, s. 6.

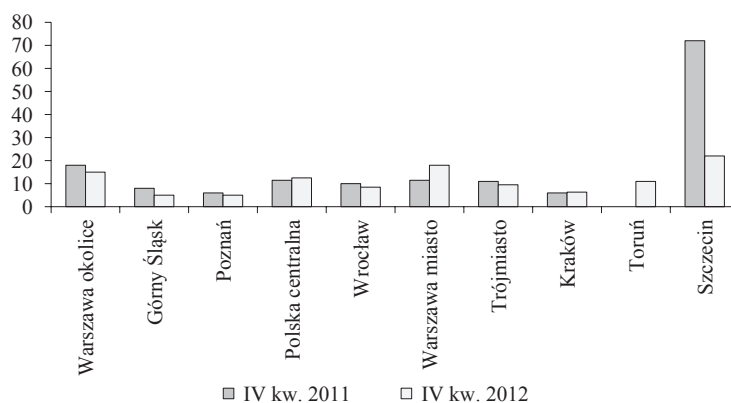


Rysunek 6. Popyt na nowoczesne powierzchnie magazynowe według regionów (m²)

Źródło: *Rynek powierzchni magazynowych 2012*, Jones Lang LaSalle 2013, s. 3.

wanie słabsza w porównaniu z innymi regionami w Polsce. Rozpoczęcie budowy drugiego parku logistycznego, dopiero po czterech latach od rozpoczęcia funkcjonowania parku Prologis, jest tego niezaprzeczalnym dowodem.

Obecnie całkowita podaż nowoczesnych powierzchni magazynowych wynosi dla Szczecina niespełna 50 000 m². W ramach planowanych w okolicy Szczecina projektów może jeszcze powstać nawet 85 000 m² powierzchni magazynowo-przemysłowej. Popyt na powierzchnie magazynowe w ostatnich czterech latach osiągnął łącznie ok. 42 000 m². Głównym źródłem popytu były firmy z sektora logistycznego oraz produkcyjnego. Największą umowę w 2012 r. podpisał Rhenus. Dotyczyła ona wynajmu 14 000 m² powierzchni magazynowej w Prologis Park Szczecin. Obecnie ok. 8200 m² powierzchni magazynowej pozostaje bez najemcy, co powoduje, że współczynnik pustostanów wynosi ok. 20%⁵ (zob. rys. 7) i jest to najwyższa wartość w zestawieniu dla wszystkich lokalizacji rynku powierzchni magazynowych (współczynnik powierzchni niewynajętych w Polsce w 2012 r. kształtował się na średnim poziomie 10%).



Rysunek 7. Współczynnik dostępnej powierzchni w poszczególnych regionach w IV kwartale 2012 i 2011 roku (%)

Źródło: *Rynek powierzchni magazynowych 2012*, Jones Lang LaSalle 2013, s. 5.

Od kilku lat sukcesywnie rozwija się rynek wynajmu obiektów *built-to-suit* (BTS), czyli przeznaczonych dla konkretnego najemcy i dostosowanych do jego indywidualnie określonych wymagań. W 2012 r. do użytku oddano 176 000 m² powierzchni BTS, co stanowiło 34% łącznie oddanej powierzchni magazynowej w Polsce. Niestety, w okolicach Szczecina żadna tego typu inwestycja jeszcze nie powstała.

⁵ *Poland industrial destinations 2013*, CBRE 2013, s. 5.

4. Próba wyjaśnienia słabej pozycji Szczecina na rynku powierzchni magazynowych w Polsce

Patrząc na położenie geograficzne oraz potencjał infrastrukturalny, rozwój rynku powierzchni magazynowej w Szczecinie powinien być zdecydowanie bardziej zaawansowany niż pokazują to przywołane zestawienia. Co sprawiło, że Szczecin tak późno pojawił się na mapie nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce i co powoduje, że od 2008 r. podaż nie tylko wolno, ale i w niewielkim stopniu wzrasta? Wreszcie, co wpływa na to, że tak trudno było znaleźć pierwszego najemcę w Prologis Park Szczecin?

Jak wspomniano, Prologis Park Szczecin oddano do użytku w 2008 r., a wynajęcie powierzchni magazynowej pierwszemu najemcy miało miejsce dopiero pod koniec 2009 r. (zob. tab. 1). Pierwszym klientem Prologis była duńska firma Dancook. W marcu 2010 r. pojawił się drugi klient, jedna z najstarszych hurtowni zabawek w Polsce, firma TM Toys. Obie firmy w sumie wynajmowały 6600 m², przez co wskaźnik pustostanów kształtował się na bardzo wysokim poziomie, ok. 80%. Dopiero w ostatnich dwóch latach na szczecińskim rynku powierzchni magazynowych można obserwować ożywienie. Dzięki podpisaniu przez Prologis w I półroczu 2013 r. dwóch nowych umów najmu powierzchni w Prologis Park Szczecin i przedłużeniu czterech umów najmu, Prologis Park Szczecin jest w 100% wynajęty. Umowy podpisano z firmą Schenker Sp. z o.o. na wynajem 7900 m² oraz z firmą Swedwood na wynajem 7200 m² powierzchni magazynowej.

Tabela 1. Główne umowy najmu powierzchni magazynowych w regionie Szczecina w latach 2009-2013

Data najmu	Najemca	Sektor działalności	Powierzchnia najmu (m ²)
IV kwartał 2009	Dancook	produkcja	2 700
I kwartał 2010	TM Toys	dystrybucja	3 600
II kwartał 2011	Asia	dystrybucja	6 300
I kwartał 2012	Rhenus Contract Logistics	logistyka	13 800
II kwartał 2013	Schenker	logistyka	7 900
II kwartał 2013	Swedwood	produkcja	7 200

Źródło: opracowanie własne.

Szukając odpowiedzi na postawione pytania, nasuwa się jedna ogólna odpowiedź. To, że szczeciński rynek powierzchni magazynowych nie osiągnął jeszcze

fazy dojrzałości nie wynika z braku autostrad. Drogi ekspresowe zlokalizowane na terenie województwa zachodniopomorskiego, tak pod względem gęstości, jak i pod względem stanu technicznego, można uznać za wystarczające i dobrze spełniające swoje zadania. Problemem nie jest także słaba promocja wolnych powierzchni magazynowych czy wielkość stawek za wynajem, czy brak wykwalifikowanej kadry. Nadrzędnym problemem jest niski poziom popytu, a ściślej rzecz ujmując, słabe uprzemysłowienie regionu zachodniopomorskiego i wciąż duży potencjał rozwojowy dla nowoczesnej powierzchni handlowej, która na koniec 2012 r. wynosiła blisko 340 000 m²⁶. Głównym motorem napędzającym popyt na rynku powierzchni magazynowych są bowiem producenci i dystrybutorzy dóbr konsumpcyjnych oraz firmy logistyczne.

Taka sytuacja jest przede wszystkim spowodowana tym, że Szczecin nie ma dobrego klimatu inwestycyjnego. Ocena stopnia postrzegania atrakcyjności inwestycyjnej miasta przez potencjalnych inwestorów bazuje na analizie dokonanych inwestycji oraz na danych o dostępności wykwalifikowanych pracowników. Według badań przeprowadzonych przez PricewaterhouseCoopers, dotyczących kapitału atrakcyjności inwestycyjnej⁷ (KAI), rozumianego jako wykazana w przeszłości zdolność do przyciągania inwestorów, stanowiąca odbicie generalnych wyobrażeń o atrakcyjności miasta jako miejsca lokalizacji działalności gospodarczej, liczba inwestorów zagranicznych aktywnych w mieście odniesiona do liczby mieszkańców jest niższa niż średnia. Przy średnim poziomie dla 11 badanych miast, równym 100, KAI w zakresie atrakcyjności dla inwestorów zagranicznych wynosi w Szczecinie 73,2. Jeszcze gorzej kształtuje się atrakcyjność inwestycyjna Szczecina z punktu widzenia firm krajowych. Jest ona najniższa wśród badanych miast. Przy średnim poziomie dla 11 miast, równym 100, KAI Szczecina w zakresie atrakcyjności dla firm krajowych wynosi 75,6. Magnesem dla inwestorów krajowych nie jest nawet fakt, że poziom płac jest niższy od średniej dla 11 badanych miast.

O kształtowaniu KAI decydują ponadto warunki inwestowania, wśród których wymienić należy: procent powierzchni miasta objęty planami zagospodarowania przestrzennego, liczbę szkół językowych i szkół międzynarodowych oraz liczbę miejsc w hotelach 4- lub 5-gwiazdkowych (w relacji do liczby mieszkańców miasta). I w tym zakresie sytuacja Szczecina nie przedstawia się najlepiej. Poziom wskaźnika w zakresie warunków inwestowania jest dla Szczecina rów-

⁶ Rynek nieruchomości w Szczecinie, DTZ, styczeń 2013, s. 11.

⁷ Raport na temat wielkich miast w Polsce, PricewaterhouseCoopers. Raport obejmuje 11 miast: Wrocław, Warszawę, Poznań, Kraków, Katowice, Łódź, Szczecin, Bydgoszcz, Białystok, Lublin oraz Trójmiasto i bazuje na pomiarze porównywalnych danych. Ogólnie dane pochodzą z lat 2009-2010. Raport jest dostępny na stronie: www.pwc.pl/pl/wielkie-miasta-polski/obserwacje-ogolne.jhtml [18.07.2013].

niez niższy od średniej dla 11 analizowanych miast i wynosi 82,4. Procent powierzchni objęty planami zagospodarowania przestrzennego wynosi 24% i tym samym jest niższy w porównaniu ze średnią dla badanych ośrodków. Liczba szkół językowych oraz szkół międzynarodowych również plasuje się poniżej średniej. Obszarem wymagającym poprawy jest także zaplecze hotelowe o podwyższonym standardzie. Choć wspomniano wcześniej, że kierunki studiów o profilu logistycznym są obecne w ofercie uczelni szczecińskich, należy zwrócić uwagę na inny problem, przedstawiony w badaniu PricewaterhouseCoopers. Szczecin charakteryzuje relatywnie niska liczba absolwentów kierunków technicznych i ścisłych – ok. 12 500 osób w porównaniu ze średnią na poziomie 20 000 osób. Stanowi to barierę dla zwiększenia atrakcyjności miasta dla inwestorów i lokalizacji biznesu mającego tworzyć popyt na powierzchnie magazynowe.

5. Podsumowanie

Szczecin jest często nazywany młodym czy raczkującym rynkiem powierzchni magazynowych w Polsce. Wydaje się, że jest to nieco zafałszowany obraz sytuacji, ponieważ można wskazać na młodsze rynki, które w zakresie popytu i podaży odznaczają się lepszymi wskaźnikami. Bardziej trafne byłoby określenie, że jest to rynek o niewykorzystanym potencjale.

Co można zrobić, by wzmocnić pozycję Szczecina na rynku powierzchni magazynowych? W zakresie infrastruktury istotna jest kontynuacja zaplanowanych inwestycji. Duże znaczenie ma też wzmocnienie roli transportu kolejowego i wodnego. Wieloletnie zaniedbania rzeki Odry, skutkujące brakiem ciągłej żeglowności, nie pozwalają na jej sprawne i pełne wykorzystanie. Duży nacisk powinien być kładziony na rolę portu Szczecin-Świnoujście, zarówno w krajowym, jak i międzynarodowym systemie logistycznym. Władze miasta powinny podjąć zdecydowane przedsięwzięcia mające na celu poprawę klimatu inwestycyjnego. Uczelnie wyższe natomiast powinny bardziej strategicznie kształtować swoją ofertę edukacyjną, koncentrując uwagę na kierunkach i specjalnościach przydatnych dla biznesu. Możliwości, a w zasadzie potrzeb, jak widać, jest wiele. Problemem jest tylko to, na ile są one realne. Warto i na ten temat podjąć osobną dyskusję.

Literatura

- Poland Industrial Destinations 2013*, CBRE Research Poland 2013.
Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2012 roku, GDDKiA, Warszawa marzec 2013.
Rocznik Statystyczny Przemysłu 2012, GUS, luty 2013.
Rynek nieruchomości w Szczecinie, DTZ, styczeń 2013.
Rynek powierzchni magazynowych 2012, Jones Lang LaSalle 2013.
Rynek powierzchni magazynowych w Polsce 2012, Jones Lang LaSalle luty 2013.

Szczecin as a Problematic Location in the Warehouse Market in Poland

Abstract. *The article discusses the problems of regional disparities in the warehouse market area in Poland. In particular, attention is brought to the area where the regional warehouse market area is defined as "Szczecin". It was noted that the market in Szczecin is growing too slowly in comparison to the other regions in Poland. Areas of logistic potential were identified in the region, as well as factors that lead to the exclusion of specific logistics. An attempt was made to reflect on what needs to be done to strengthen the position of Szczecin in the warehouse market in Poland.*

Keywords: *warehouse market, logistic park, the developer of warehouse areas*