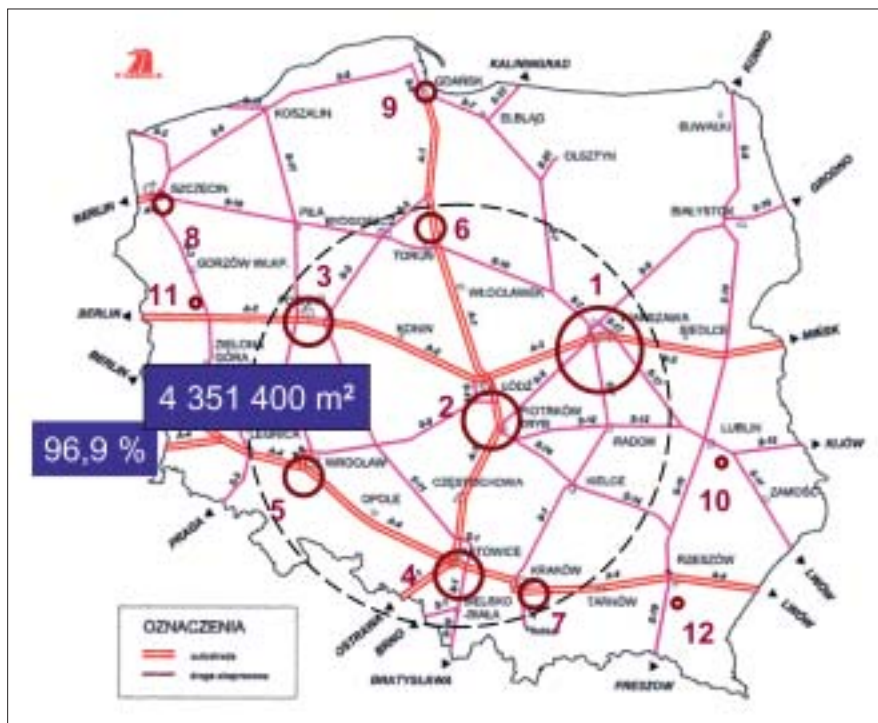


Ireneusz Fechner  
Instytut Logistyki i Magazynowania  
Wyższa Szkoła Logistyki

Wojciech Przybycin  
Instytut Logistyki i Magazynowania

## Rynek nieruchomości komercyjnych na cele budowy obiektów magazynowych i jego ograniczenia

Rynek usług logistycznych rozwija się w Polsce nieprzerwanie od czasu transformacji ustrojowej, a jego tempo wzrostu z reguły wyprzedza tempo wzrostu PKB. W ślad za tym rośnie zapotrzebowanie na infrastrukturę i zasoby niezbędne do wykonywania usług logistycznych. Wśród nich ważnym zasobem są powierzchnie magazynowe. Obiekty magazynowe odziedziczone po poprzednim systemie gospodarczym nie odpowiadają współczesnym technologiom magazynowania i wykazują znaczny stopień zużycia, co zniechęca właścicieli do ich modernizacji. Dlatego popyt na nowoczesne powierzchnie magazynowe, mimo okresowych wahań, nadal jest duży. Rynek powierzchni magazynowych wzrasta średnio o około 12% rocznie. W wyborze lokalizacji pod obiekty magazynowe inwestorzy preferują województwa: mazowieckie, łódzkie, wielkopolskie, śląskie i dolnośląskie (tabela 1).



Rys. 1. Preferencje lokalizacyjne dotyczące inwestycji w obiekty magazynowe. Źródło: opracowanie własne, mapa DGDKiA.

Tab. 1. Nowoczesne powierzchnie magazynowe 1990 – 2007.

Lp.	Województwo	Nowoczesne powierzchnie magazynowe /m <sup>2</sup> /
1	mazowieckie	2 013 400
2	wielkopolskie	724 000
3	łódzkie	690 000
4	śląskie	545 000
5	dolnośląskie	214 500
6	małopolskie	82 500
7	kujawsko - pomorskie	82 000
8	pomorskie	66 000
9	zachodniopomorskie	34 700
10	lubelskie	17 800
11	lubuskie	13 800
12	podkarpackie	4 500
13	warmińsko - mazurskie	2 000
	<b>Łącznie</b>	<b>4 490 200</b>

Źródło: badania własne ILiM.

Wybory inwestorów mają silny związek z dostępnością infrastruktury transportowej i jej jakością. W świadczeniu usług logistycznych preferowany jest transport drogowy, dlatego nowe inwestycje lokują się głównie w międzynarodowych korytarzach transportowych przebiegających przez Polskę, wzdłuż istniejących lub planowanych autostrad i ich węzłów z drogami innego rodzaju (rysunek 1). Niewiele decyzji lokalizacyjnych uwzględnia dostępność innych gałęzi transportu. Bocznicie kolejowe i rampy magazynowe, umożliwiające przyjmowanie dostaw do magazynów transportem kolejowym, widoczne są w większości w parkach i obiektach magazynowych, w których gromadzone są zapasy na cele produkcyjne.

Niedorozwój infrastruktury transportowej powoduje, że dla zapewnienia wymaganego poziomu obsługi do-

Tab. 2. Czynniki warunkujące rozwój rynku powierzchni magazynowych.

Aspekt	Istotne czynniki wpływu
Rozwój gospodarczy	PKB Poziom konsumpcji wewnętrznej Rynek pracy
Warunki współpracy międzynarodowej	Więzi kooperacyjne Koszty pracy Przepisy vs. ryzyko opóźnień Koszty logistyczne Ryzyko kursowe
Dostępność infrastruktury transportu	Stopień nasycenia infrastrukturą Parametry i jakość infrastruktury Plany rozwoju infrastruktury i wiarygodność ich realizacji Kongestia
Dostępność nieruchomości	Stan prawny nieruchomości Czynnik urbanistyczny – SUiKZP* Czynnik administracyjny – stopień pokrycia gminy MPZP**

\* Studium Uwarunkowań i Konceptji Zagospodarowania Przestrzennego.

\*\* Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

Źródło: opracowanie własne.

stawca musi dysponować zapasem w większej liczbie lokalizacji, niż by to wynikało z naturalnej sprawności systemów logistycznych. Ten czynnik dodatkowo sprzyja popytowi na nowe powierzchnie magazynowe. Dostępność nieruchomości pod nowe obiekty magazynowe ogranicza szereg czynników (tabela 2).

Nabywanie nieruchomości na cele budowy obiektów magazynowych nigdy nie jest prostym aktem kupna – sprzedaży i dotyczy nie dwóch, a trzech stron (kupujący, sprzedający samorząd lokalny).

W ocenie uwarunkowań istotnych czynników, mających wpływ na możliwość nabywania nieruchomości i reali-

zacji inwestycji, występują duże różnice (tabela 3 i 4).

Do najważniejszych problemów hamujących rozwój rynku powierzchni magazynowych, na które zwracają uwagę developerzy, należą:

- często skomplikowany stan prawny nieruchomości (księgi wieczyste)

Tab. 3. Dostępność nieruchomości na cele komercyjne – punkt widzenia urzędu gminy.

Czynnik	Główne problemy
Zakup nieruchomości	Własność osób fizycznych Nieuregulowany stan prawny nieruchomości Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP)
Przygotowanie infrastrukturalne nieruchomości	Wykup gruntów od osób fizycznych przez gminę Opracowanie i uchwalenie MPZP Koszty uzbrojenia nieruchomości w niezbędną infrastrukturę
Dostępność nieruchomości objętych MPZP	Koszt uchwalenia planu – ok. 300,00 zł od 1 ha Długi czas uchwalania planu – ok. 8 - 12 miesięcy Niski stopień pokrycia planem – ok. 5% zasobów gminy
Możliwość spełnienia oczekiwań inwestora	Oczekiwania inwestora vs. czas i koszty uchwalania MPZP Naciski inwestora w zakresie udostępnienia infrastruktury vs. okresy planowania i budżetowania (cykl planowania i realizacji – Rada Gminy uchwała roczny budżet oraz ustala zadania do wykonania w danym roku)
Oczekiwania gminy wobec inwestora	Współfinansowanie uchwalania MPZP Wspólna realizacja projektów w zakresie infrastruktury

Źródło: badania własne.

Tab. 4. Dostępność nieruchomości na cele komercyjne – punkt widzenia inwestora.

Czynnik	Główne problemy
Zakup nieruchomości	Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP), co opóźnia rozpoczęcie budowy – deweloper musi wówczas uzyskać warunki zabudowy, na które czeka ok. 6 miesięcy Rozdrobnienie własności gruntów Brak elektronicznego systemu ksiąg wieczystych Brak uregulowań własnościowych (przedłużające się postępowania spadkowe, brak ksiąg wieczystych danej nieruchomości)
Współpraca z urzędem gminy Stan aktualny – tryb urzędniczy	Zróznicowana aktywność gmin w zakresie promocji Zróznicowanie procedur administracyjnych Obsługa inwestora (urlop urzędnika potrafi wstrzymać wydanie decyzji lub dokumentu)
Możliwość spełnienia oczekiwań inwestora	Oczekiwania inwestora vs. czas i koszty uchwalania MPZP Naciski inwestora w zakresie udostępnienia infrastruktury vs. okresy planowania i budżetowania (cykl planowania i realizacji – Rada Gminy uchwała roczny budżet oraz ustala zadania do wykonania w danym roku)
Oczekiwania gminy wobec inwestora	Współfinansowanie uchwalania MPZP Wspólna realizacja projektów w zakresie infrastruktury

Źródło: badania własne.

- brak aktualnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przesądzających o przeznaczeniu nieruchomości
- wolne tempo uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przez rady gmin z chwilą pojawienia się inwestora
- niejednolite w poszczególnych gminach i często skomplikowane procedury wydawania decyzji administracyjnych
- brak niezbędnej infrastruktury technicznej i transportowej w otoczeniu nieruchomości będących przedmiotem zainteresowania inwestora.
- brak w gminach środków na wykup nieruchomości związanych z potrzebą ich uzbrojenia i brak środków finansowych na uzbrojenie w budżetach gmin
- brak zrozumienia przez inwestorów ograniczeń urzędów gmin w związku z obowiązującymi procedurami i okresami planowania oraz budżetowania wydatków gminy.

## Podsumowanie

Mimo wskazanych w artykule ograniczeń, w aktualnych uwarunkowaniach prawnych i finansowych gminy wykazują się zróżnicowaną elastycznością w zakresie obsługi inwestora, o czym świadczą miejsca koncentracji nowych obiektów magazynowych, wynikające nie tyle z uwarunkowań rynkowych (popyt miejscowy) czy transportowych, ale z możliwości szybkiego nabywania nieruchomości i realizacji procesu inwestycyjnego.

Rynek powierzchni magazynowych ma dobre perspektywy rozwoju z uwagi na dobre prognozy rozwoju rynku logistycznego w Polsce i pojawiające się ułatwienia dla usługodawców logistycznych w dostępie do rynków unijnych – wejście Polski do strefy Schengen.

Zagrożeniem dla rozwoju rynku nieruchomości komercyjnych jest niejasny stan prawny wielu nieruchomości (bałagan w księgach wieczystych i brak możliwości szybkiego, elektronicznego dostępu do informacji o ich zawartości), niski stopień pokrycia nieruchomości gminnych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz stan i realne, a nie życzeniowe perspektywy rozwoju infrastruktury transportu.

W istniejących realiach jednym z najbardziej istotnych czynników wpływających na decyzje lokalizacyjne obiektów magazynowych jest organizacja pracy w konkretnych urzędach gminy i ich podejście do współpracy z inwestorem.

Niedocenianym przez inwestorów i developerów czynnikiem w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych jest transport kolejowy. W wyborze lokalizacji dla obiektu magazynowego najczęściej nie uwzględnia się dostępu do infrastruktury kolejowej, co w kilkudziesięcioletniej perspektywie jego użytkowania i zmieniających się uwarunkowaniach ekonomicznych transportu może spowodować migrację najemców powierzchni magazynowych do innych lokalizacji.

Na odmienne problemy, związane z nabywaniem nieruchomości, zwracają uwagę urzędy gminy:

- wysokie koszty uchwalania planów i brak środków w budżetach gmin na szybkie zwiększenie ich ilości
- długie terminy uchwalania planów wynikające z obowiązujących przepisów i procedur (8 - 12 miesięcy)