



Powiat Rycki

Wystartuj z biznesem

Program promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej

„Wystartuj z biznesem – Promocja Powiatu Ryckiego narzędziem rozwoju lokalnego”

”Twój pomysł, europejskie pieniądze”



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zamawiający:

Powiat Rycki

ul. Leona Wyczółkowskiego 10A

08-500 Ryki



Wykonawca:

EU-Consult Sp. z o.o.

ul. Wały Piastowskie 1

80-855 Gdańsk



„Opracowanie zostało sfinansowane ze środków Unii Europejskiej, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Działania 2.4 schemat B i Marketing gospodarczy”

Gdańsk 2015

Spis treści

1. ZAKRES BADANIA.....	4
1.1 Zakres przedmiotowy.....	4
1.2 Zakres podmiotowy	4
1.3 Zakres terytorialny	4
2. METODYKA BADANIA	5
2.1 Program promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej.....	5
2.1.1 Analiza danych zastanych (<i>Desk research</i>)	6
2.1.2 Indywidualne wywiady pogłębione (<i>IDI - Individual In-depth Interview</i>).....	6
2.1.3 Zogniskowane wywiady grupowe (<i>FGI – Focus Group Interview</i>).....	7
2.1.4 Analiza SWOT	8
3. CHARAKTERYSTYKA POWIATU RYCKIEGO	9
4. DIAGNOZA KLUCZOWYCH ZASOBÓW I SYTUACJI NA LOKALNYM RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH Z UWZGLĘDNIENIEM TRENDÓW ROZWOJOWYCH TEJ BRANŻY	14
5. ANALIZA SWOT	39
6. PODSUMOWANIE – CELE, DZIAŁANIA I WSKAŹNIKI	42
7. Narzędzia badawcze	54
7.1 Scenariusz zogniskowanego wywiadu grupowego (<i>FGI</i>).....	54
7.2 Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego (<i>IDI</i>).....	55
Spis rysunków.....	56
Spis zdjęć	56

1. ZAKRES BADANIA

Badanie zostało przeprowadzone w oparciu o trzy zakresy: podmiotowy, przedmiotowy oraz terytorialny.

1.1 Zakres przedmiotowy

Przedmiotem badania było utworzenie „Programu promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej”, będącego elementem wykreowania i wypromowania, jako potencjału powiatu, w ramach projektu „Wystartuj z biznesem – Promocja Powiatu Ryckiego narzędziem rozwoju lokalnego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013, Działanie 2.4 schemat B – Marketing gospodarczy.

1.2 Zakres podmiotowy

W celu uzyskania rzetelnych wyników prowadzonych badań grupy badawcze obejmują liderów społecznych, środowiska opiniotwórcze i przedstawicieli branży logistycznej.

1.3 Zakres terytorialny

Zakres badania obejmuje obszar powiatu ryckiego.

2. METODYKA BADANIA

2.1 Program promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej

Problemy strategiczne

Główny problem strategiczny:

- W jaki sposób przekonać inwestorów do lokowania inwestycji tego typu na terytorium powiatu przy zastosowaniu optymalnych technik promocyjnych?

Szczegółowe problemy strategiczne:

- Jakie występują kluczowe nisze na rynku usług logistycznych, które podnoszą atrakcyjności powiatu, jako przestrzeni do inwestowania?
- Czy możliwe jest znalezienie pierwotnych modeli biznesu w zakresie funkcjonowania branży logistycznej opartych na unikalnych potencjałach powiatu?

Rysunek 1 Metody badawcze w ramach Programu promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej



Źródło: Opracowanie własne

2.1.1 Analiza danych zastanych (*Desk research*)

Analiza danych zastanych, to metoda badań, która zakłada szczegółową analizę już istniejących i dostępnych danych. W jej wyniku następuje scalanie, przetwarzanie i analiza danych rozproszonych dotychczas wśród rozmaitych źródeł.

Analizie poddane zostały następujące źródła:

- *Strategia Rozwoju Lokalnego Miasta Dęblin na lata 2008-2015*, Urząd Miasta Dęblin, Dęblin 2008;
- *Lokalny Program Rewitalizacji Ryk*, Urząd Miejski w Rykach, Ryki 2008;
- *Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2009-2015*, Starostwo Powiatowe w Rykach;
- *Usługi logistyczne*, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011;
- *Słownik terminologii logistycznej*, red. M. Fertsch, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006;
- *Viele Hürden auf dem Weg zur Schlüsselindustrie*, D. Schwarting, Logistik Heute 2002 nr 6;
- *Sektor logistyczny*, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, www.lubelskie.pl;
- *Potencjał inwestycyjny*, Powiat Rycki www.wystartujzbiznesem.pl;
- Informacje pozyskane z urzędów miast i gmin powiatu ryckiego;
- *Oferta inwestycyjna*, Powiat Rycki www.wystartujzbiznesem.pl;
- *Rynek magazynowo – przemysłowy w Polsce 2014*, CBRE Group Inc., Warszawa 2014.

2.1.2 Indywidualne wywiady pogłębione (*IDI - Individual In-depth Interview*)

Metoda ta polega na przeprowadzeniu z daną osobą ustrukturyzowanej rozmowy, która ma na celu uzyskanie konkretnych informacji w sposób planowy i metodyczny według określonego schematu, zwanego scenariuszem wywiadu.

Charakter rozmowy i duża swoboda w komunikacji ułatwiają pogłębianie poruszanych zagadnień i wyjaśnianie zdiagnozowanych zjawisk. Indywidualne wywiady pogłębione mają na celu przede wszystkim odpowiedzenie na pytanie, dlaczego dane zjawisko występuje, a nie samo proste stwierdzenie jego występowania.

Wywiady dotyczyły oceny szans i atutów powiatu, jako przestrzeni lokowania inwestycji o charakterze logistycznym i przeprowadzone zostały z przedstawicielami tejże branży.

Liczba wywiadów: 10 (badaniu poddani zostali **przedstawiciele branży logistycznej** z terenu powiatu ryckiego).

2.1.3 Zogniskowane wywiady grupowe (FGI – Focus Group Interview)

Metoda ta polega na przeprowadzeniu wywiadu z niewielką grupą respondentów. Uwagę respondentów koncentruje się cały czas na wąsko zakreślonym problemie badawczym, dzięki czemu można wyeliminować niejasne i mało ważne informacje, a bardziej wyeksponować i skonkretyzować informacje istotne. Podobnie jak w wielu pozostałych technikach badań jakościowych dużą rolę odgrywa moderator, którego doświadczenie i elastyczność pozwala na optymalne dostosowanie stopnia własnej ingerencji w przebieg dyskusji.

Metoda ta pozwoli na poszukiwanie trwałych potencjałów wpływających na podniesienie konkurencyjności branży logistycznej zwiększających prawdopodobieństwo realizacji tego typu inwestycji o charakterze komercyjnym. Uczestnikami wywiadów będą liderzy społeczni i przedstawiciele lokalnych środowisk opiniotwórczych.

Liczba wywiadów: 2

Liczba uczestników jednego spotkania: minimum 4 osoby

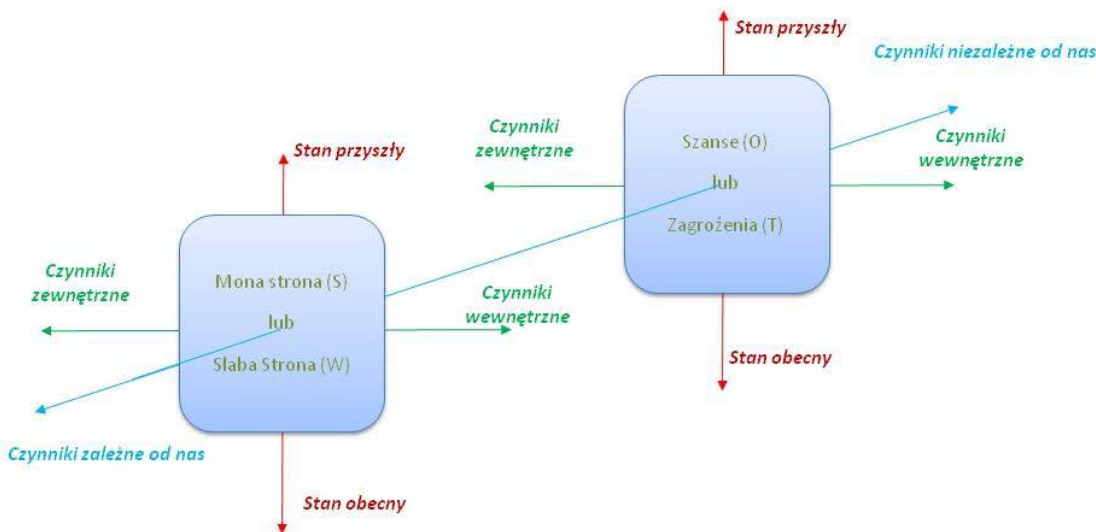
Na etapie zapraszania do udziału w badaniu, lista potencjalnych uczestników uzgodniona została z Zamawiającym.

2.1.4 Analiza SWOT

Jest to ocena silnych i słabych stron danego czynnika na tle szans i zagrożeń ze strony otoczenia. Pomaga obrać najlepszą strategię działania. Jej nazwa pochodzi od pierwszych liter rozpatrywanych grup czynników: strengths – silne strony, weaknesses - słabości, opportunities - szanse, threats – zagrożenia. Punkt wyjścia dla analizy stanowią atuty i słabości, które bada się w odniesieniu do szans.

Analiza ta pozwoli na zilustrowanie atutów powiatu w odniesieniu do perspektyw rozwoju branży logistycznej.

Rysunek 2 Schemat analizy SWOT



Źródło: www.pi.gov.pl

3. CHARAKTERYSTYKA POWIATU RYCKIEGO

Powiat Rycki położony jest w północno-zachodniej części województwa lubelskiego. W skład powiatu ryckiego wchodzi 6 gmin: Miasto i Gmina Ryki, Miasto Dęblin oraz gminy Kłoczew, Nowodwór, Stężyca i Ułęż.

Rysunek 3 Podział administracyjny powiatu ryckiego

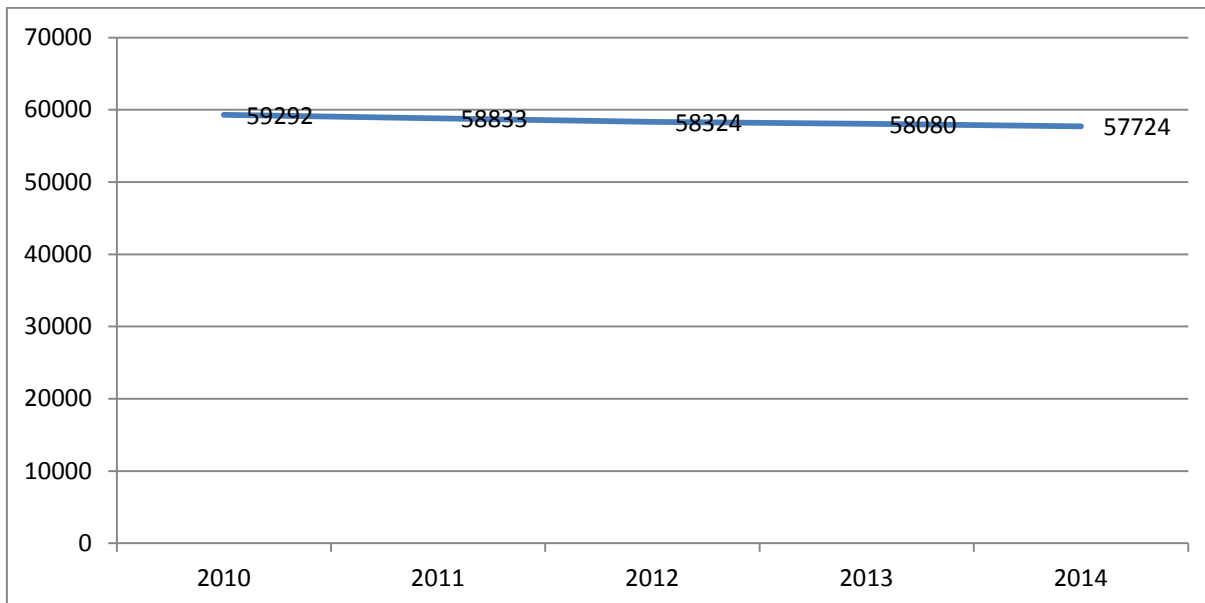


Źródło: *Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2009-2015*, Starostwo Powiatowe w Rykach, s. 6.

Teren powiatu zajmuje powierzchnię 615 km²¹, co jednocześnie stanowi 2,4% powierzchni województwa. Tym samym, analizowany region jest najmniejszym powiatem Lubelszczyzny. Sąsiaduje z powiatem łukowskim, lubartowskim i puławskim, a od zachodu graniczy z województwem mazowieckim.

¹ Powierzchnia geodezyjna kraju (dane GUGIK), Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl [data dostępu: 29.05.2015].

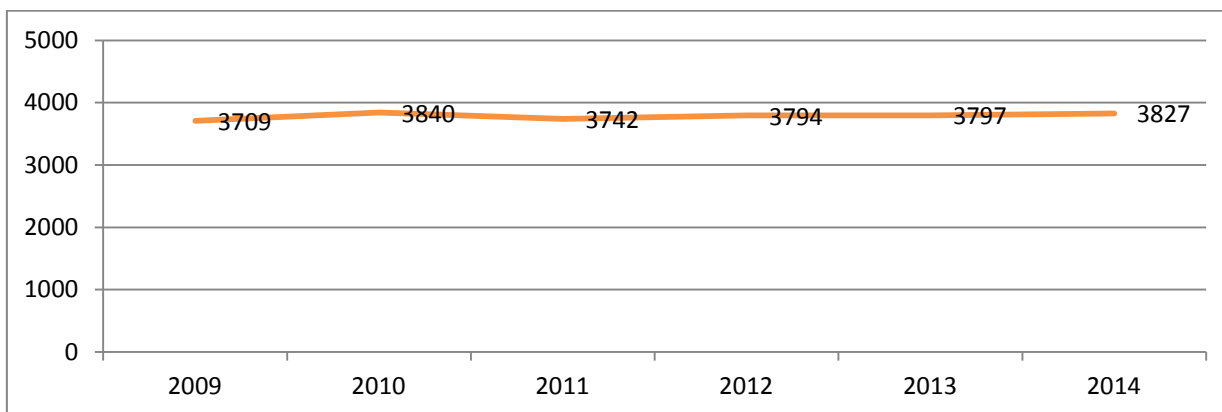
Rysunek 4 Liczba ludności powiatu ryckiego w latach 2010-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba ludności powiatu ryckiego w latach 2010-2014 ulegała systematycznemu spadkowi. W ciągu analizowanych 5 lat liczba ta spadła o 2,64% i na koniec 2014 r. wyniosła 57 724. Na liczbę tą przypada większa liczba kobiet, aniżeli mężczyzn, lecz różnica ta jest niewielka (50,19% ogółu ludności przypada na kobiety).

Rysunek 5 Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON z terenu powiatu ryckiego w latach 2009-2014



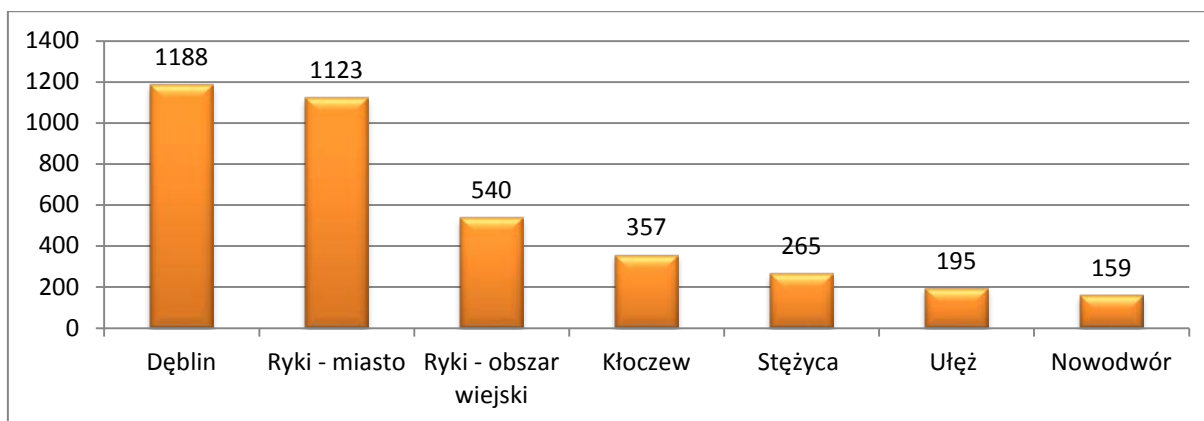
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON z terenu powiatu ryckiego na przestrzeni lat 2009-2014 nie ulegała większym zmianom (+/- 3,5%). Warto

jednak zauważyć, że od 2011 r. liczba ta ulega stabilnemu wzrostowi i na koniec 2014 r. wyniosła 3827 (podmiotów).

Poniżej zaprezentowano podział tychże podmiotów (dla 2014 roku) w podziale na gminy wchodzące w skład analizowanego powiatu.

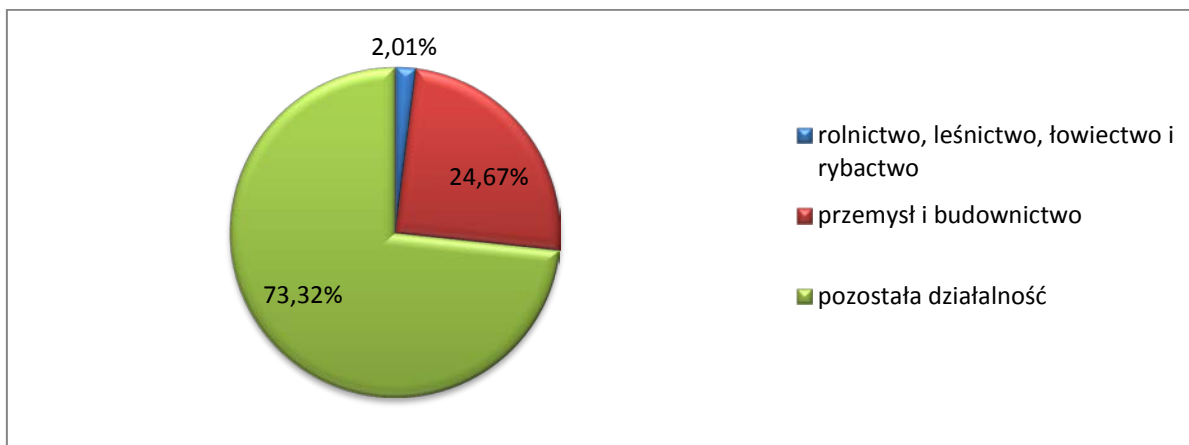
Rysunek 6 Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON – powiat rycki w podziale na gminy, 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Największa liczba podmiotów gospodarczych przypada (wg danych na 2014 r.) na miasto Dęblin. Liczba ta wyniosła na analizowanym terenie aż 1 188 podmiotów. Na drugim miejscu znalazło się miasto Ryki (1 123 podmioty). Warto jednak zauważyć, że biorąc pod uwagę całą gminę miejsko-wiejską Ryki, (czyli doliczając podmioty zarejestrowane na terenach wiejskich), liczba ta wzrasta aż do 1 663 podmiotów. Pozostałe gminy (wiejskie) uzyskały zdecydowanie niższe wartości pod względem liczby zarejestrowanych podmiotów, lecz warto pamiętać, że z punktu widzenia powiatu liczba ta jest znacząca (na gminy Kłoczew, Stężycza, Ułęż i Nowodwór przypada aż 26% ogółu zarejestrowanych podmiotów z terenu powiatu ryckiego).

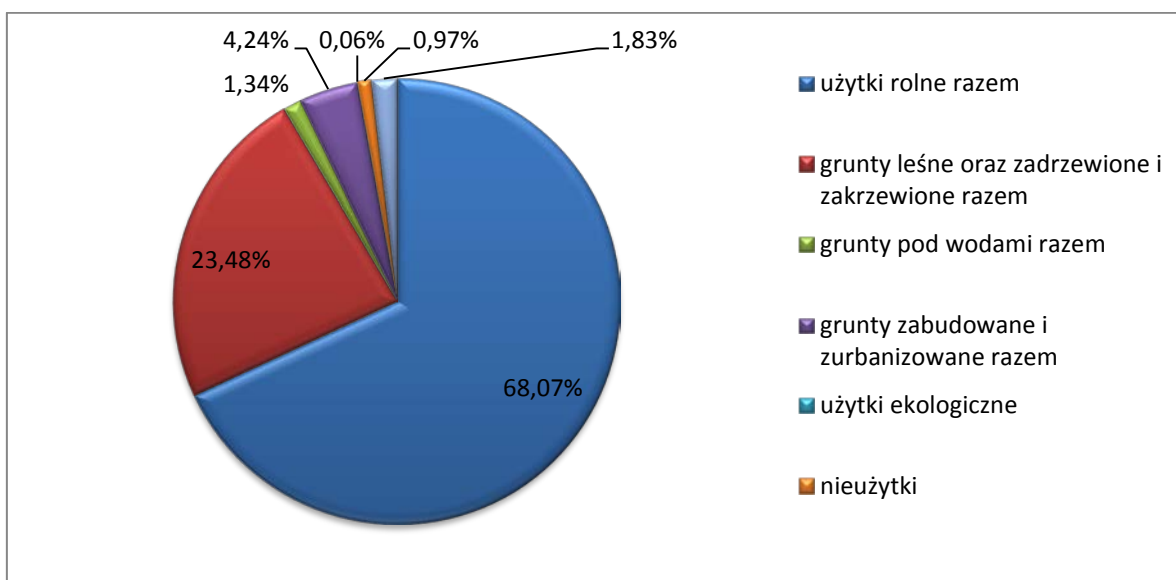
Rysunek 7 Podmioty wpisane do systemu REGON wg rodzaju działalności, powiat rycki 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

W podziale stosowanym przez Główny Urząd Statystyczny, na terenie analizowanego powiatu przeważają podmioty prowadzące „pozostałą działalność” (73,32%), a na przedsiębiorstwa zajmujące się przemysłem i budownictwem przypadło z kolei blisko ¼ ogółu podmiotów z rejestru REGON. Na rolnictwo, co prawda przypadło zaledwie 2% spośród ogólnej liczby podmiotów, lecz zaznaczyć należy, że to właśnie rolnictwo stanowi bardzo ważny element lokalnej gospodarki².

Rysunek 8 Powierzchnia geodezyjna kraju według kierunków wykorzystania, powiat rycki 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

² Strategia Rozwoju Lokalnego Powiatu Ryckiego na lata 2009-2015, Starostwo Powiatowe w Rykach, s. 35.

O istotnym charakterze rolnictwa w lokalnej gospodarce świadczą również kierunki wykorzystania gruntów. Zdecydowanie największy udział przypada na użytki rolne, które stanowią ponad 68% całości powierzchni regionu. Warto zaznaczyć, że średnia krajowa w tym zakresie wynosi niecałe 59%.

Teren powiatu, w tym Miasto i Gmina Ryki należy do obszarów słabo uprzemysłowionych.³ Z tego względu, wśród wiodących pracodawców regionu znaleźć można wiele podmiotów zajmujących się rolnictwem i przetwórstwem rolno-spożywczym, bazującym na lokalnych surowcach. Niemniej, na terenie analizowanego powiatu działają też inne, duże podmioty, zajmujące się m.in. branżą maszynową czy włókienniczą.

³ *Lokalny Program Rewitalizacji Ryk*, Urząd Miejski w Rykach, Ryki 2008, s. 23.

4. DIAGNOZA KLUCZOWYCH ZASOBÓW I SYTUACJI NA LOKALNYM RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH Z UWZGLĘDNIENIEM TRENDÓW ROZWOJOWYCH TEJ BRANŻY

Logistyka jest często błędnie utożsamiana z samym transportem czy prostym procesem dystrybucji towarów. Prawidłowa definicja usługi logistycznej prezentuje się następująco: *wykonywanie na podstawie umowy czynności polegających na realizacji przez usługobiorcę jednej lub wielu funkcji logistycznych na rzecz zleceniodawcy*⁴.

Tym samym, elementami usługi logistycznej są transport, spedycja, logistyka oraz usługi dodatkowe. Celem właściwej interpretacji funkcjonowania całości procesu usługi logistycznej, poniżej zaprezentowano definicję poszczególnych, wyżej wymienionych elementów.

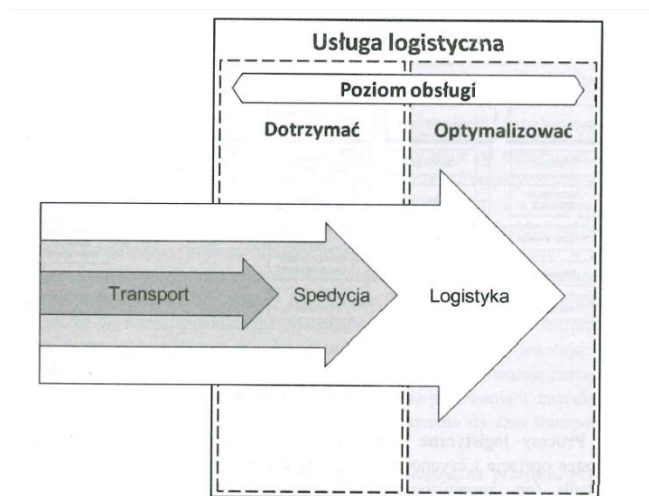
- **Transport** – zespół czynności związanych z przemieszczaniem dóbr materialnych i osób przy użyciu odpowiednich środków;
- **Spedycja** – organizacja przewozu ładunków oraz wykonywanie wszelkich niezbędnych czynności z tym związanych;
- **Logistyka** – zarządzanie procesami przemieszczania dóbr i/lub osób oraz działaniami wspierającymi te procesy w systemach, w których one zachodzą⁵.

Usługi dodatkowe z kolei, obejmują takie działania jak np. informowanie o stanie realizacji usługi czy odbiór należności za dostawę.

⁴ *Usługi logistyczne*, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011, s 11.

⁵ *Słownik terminologii logistycznej*, red. M. Fertsch, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006.

Rysunek 9 Etapy usługi logistycznej



Źródło: *Usługi logistyczne*, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011, s 13

Usługa logistyczna jest więc pojęciem dużo szerszym, niż sam transport i spedycja, które to mają za zadanie jedynie samo dostarczenie towaru na ustalonych warunkach. Logistyka obejmuje ponadto szereg czynności, włącznie z magazynowaniem przekazywanych towarów, kompletacją, pakowaniem zamówień itd.

W związku ze stale rosnącą wymianą towarową, branża logistyczna ulega znacznemu rozwojowi. Podstawą tego procesu jest szukanie oszczędności przez duże przedsiębiorstwa, które w ramach redukcji ponoszonych kosztów próbują optymalizować procesy logistyczne zachodzące w ramach swoich przedsiębiorstw⁶. W tym celu, obserwuje się tendencje outsourcingu działalności logistycznej. Działalność przedsiębiorstw zajmujących się wyłącznie działalnością logistyczną (na zlecenie wspomnianych przedsiębiorstw produkcyjnych) skorelowana jest z występowaniem sprzyjających warunków rozwoju branży logistycznej na danym terenie. Województwo lubelskie z racji swego położenia, może stanowić atrakcyjny teren pod inwestycje z zakresu budowy centrów logistycznych lub dystrybucyjnych. Od wschodu województwo graniczy z Białorusią i Ukrainą, będąc jednocześnie wschodnią granicą Unii Europejskiej. O atrakcyjności danego terenu świadczy też w decydującym stopniu przebieg szlaków komunikacyjnych. Region Lubelszczyzny jest pod tym względem bardzo atrakcyjny, ze względu na przebieg najkrótszych szlaków drogowo-kolejowych przez

⁶ *Viele Hürden auf dem Weg zur Schlüsselindustrie*, D. Schwarting, Logistik Heute 2002 nr 6, s. 42.

Berlin i Warszawę do Mińska na Białorusi i Moskwy w Rosji, Łucka i Kijowa oraz do Lwowa i Odessy na Ukrainie⁷.

Rysunek 10 Sieć kolejowa w Polsce



Źródło: *Transport w Polsce*, Wydawnictwo Edukacyjne WIKING, www.wiking.edu.pl [data dostępu: 20.05.2015]

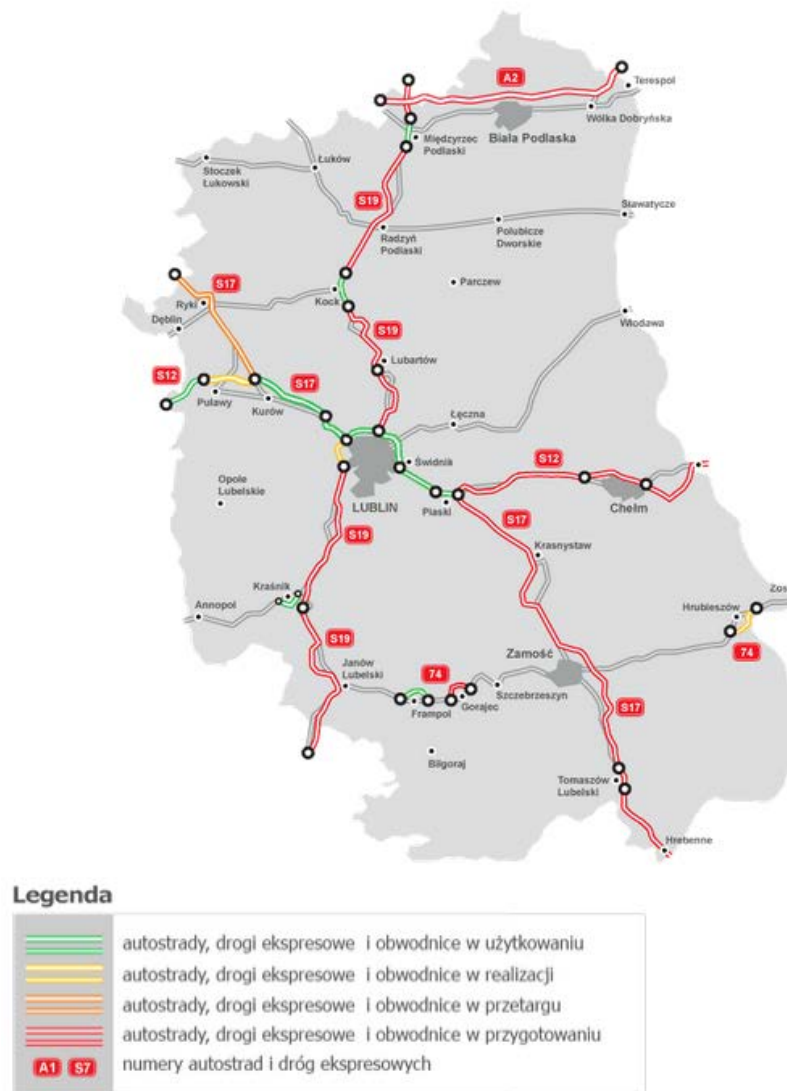
Warto zauważyć, że miasto Dęblin wymieniane jest w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Woj. Lubelskiego, jako główny węzeł systemu kolejowego, wskazany do rozwoju funkcji logistycznej⁸. Szansą w tym zakresie niewątpliwie jest planowana na nową perspektywę finansową (2014-2020) modernizacja linii kolejowej nr 7, łączącej Warszawę z Lublinem. Zgodnie z założeniami projektu, modernizacja ma na celu poprawę atrakcyjności transportu kolejowego i zwiększenie jego konkurencyjności w porównaniu do pozostałych

⁷ Sektor logistyczny, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, www.lubelskie.pl [data dostępu: 19.05.2015].

⁸ *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego (projekt)*, Zarząd Województwa Lubelskiego, Lublin 2015, s. 103.

gałęzi transportu (m.in. skrócenie czasu przejazdu na tym odcinku). Linia ta, prócz połączenia Warszawy z Lublinem, prowadzi dalej w kierunku granicy z Ukrainą, poprzez co stanowi perspektywiczny kierunek ruchu towarowego⁹.

Rysunek 11 Mapa stanu budowy dróg krajowych – woj. lubelskie



Źródło: Mapa stanu budowy dróg – lubelskie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl [data dostępu: 20.05.2015]

Przez obszar powiatu ryckiego przebiegają zarówno linie kolejowe (istotne pod względem krajowego przewozu ładunków) jak i istotne szlaki drogowe. Warto w tym miejscu podkreślić

⁹Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa - Lublin – Dorohusk, Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, www.siskom.waw.pl [data dostępu: 29.05.2015].

istotną rolę przebiegającej przez teren analizowanego powiatu budowanej drogi ekspresowej S17. Wchodzi ona w ciąg trasy europejskiej E372. Niektóre odcinki znajdują się obecnie na etapie przetargu, a docelowo trasa łączyć ma aglomerację warszawską z Lubelszczyzną, biegnąc do granicy z Ukrainą. Ostatecznie, po zakończeniu budowy trasa Warszawa-Hrebenne uzyska status drogi ekspresowej¹⁰. O atrakcyjności trasy świadczy również powiązanie z drogą krajową nr 48 (Tomaszów Mazowiecki - Białobrzegi - Kozienice - Dęblin - Kock) oraz drogą wojewódzką 801 (Warszawa - Otwock - Karczew - Wilga - Maciejowice - Dęblin - Puławy), w ramach której rozbudowa planowana jest również w okresie programowania unijnego 2014-2020¹¹.

Rysunek 12. Przebieg projektowanej S17 - obejmujący budowę dwóch odcinków S17 od węzła Kurów Zachód do węzła Skrudki i dalej do granicy z województwem mazowieckim.



Źródło: www.dziennikwschodni.pl/lubelskie/n,999994658,s17-kto-zbuduje-ekspresowke-od-kurowa-do-granicy-województwa.html

Droga nr 17 zostanie przebudowana do parametrów drogi ekspresowej S17, jednak część tej drogi na terenie Gminy Ryki zostanie poprowadzona nowym śladem, stanowiąc obwodnicę miasta Ryki po jego wschodniej części. Początek zaprojektowanego odcinka na terenie gminy znajduje się w miejscowości Niwa Babicka, na granicy województw mazowieckiego i lubelskiego, zaś koniec zaprojektowanego odcinka znajduje się w m. Sielce/Chrzążówek (węzeł Kurów Zachód), gdzie będzie węzeł komunikacyjny łączący drogę S17 z drogą S12. Na tym odcinku S17 planowane są 4 węzły drogowe (w tym 2 na terenie powiatu ryckiego): „**Ryki Północ**” na wlocie od strony Warszawy, „**Ryki Południe**” w Moszczance na połączeniu

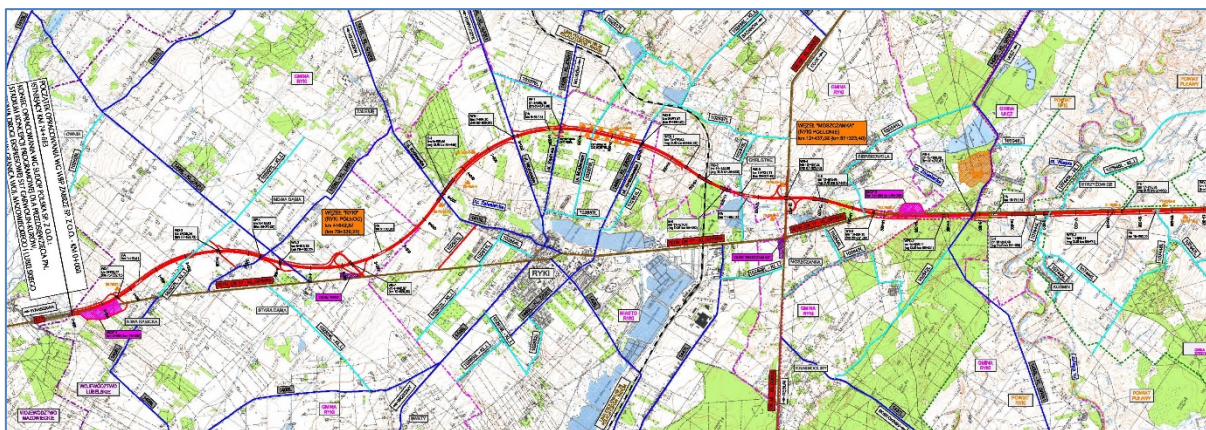
¹⁰ Potencjał inwestycyjny, Powiat Rycki www.wystartujzbiznesem.pl [data dostępu: 19.05.2015].

¹¹ Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych RPO Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020 (s. 151-154) – www.rpo.lubelskie.pl

z DK48, „Skrudki” na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2500L w Skrudkach oraz „Żyrzyn” – przed obecnym rondem w tej miejscowości, od strony Lublina, gdzie będzie włączenie do drogi wojewódzkiej nr 824.

Budowa ma być zrealizowana w terminie nie dłuższym niż 37 miesięcy od daty zawarcia umowy z wykonawcą. Do czasu realizacji nie wlicza się okresów zimowych od 15 grudnia do 15 marca. Wykonawca może zaproponować skrócenie terminu o trzy miesiące. Mając na uwadze procedury związane z wyłonieniem wykonawcy oraz czas realizacji inwestycji zakłada się, iż inwestycja zostanie oddana do użytkowania w 2019 r.

Rysunek 13. Przebieg S17 przez teren powiatu ryckiego.



Źródło: www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/s17-garwolin-od-granicy-woj-lube_8064/S17_gr_woj_sielce.pdf

O atrakcyjności regionu pod względem możliwości lokalizacji inwestycji z zakresu branży logistycznej świadczy także bliskie położenie względem województwa mazowieckiego oraz możliwość skorelowania działań logistycznych z transportem lotniczym (lotnisko w Dęblinie posiada charakter wojskowy, lecz w niedalekim sąsiedztwie funkcjonuje port lotniczy Lublin S.A) oraz Radom.

Powiat rycki zlokalizowany jest w sąsiedztwie szlaku „Via Carpatia”, który w istotny sposób mógłby wpłynąć na wzrost atrakcyjności w zakresie inwestycji sektora logistycznego.

Szlak „Via Carpatia” przebiega wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i Koszyce do Debreczyna na Węgrzech i dalej do Rumunii. W Rumunii szlak „Via Carpatia” rozwidła się w kierunku portu morskiego Konstanca oraz w kierunku Bułgarii (Sofia) i portów greckich nad Morzem Egejskim (Saloniki).

Szlak drogowy „Via Carpatia” w Polsce liczy łącznie 683 kilometry i przebiega po drogach S-8 i S-19 na następujących odcinkach: granica polsko-litewska – Budzisko – Suwałki – Augustów – Raczki – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Kock (miejsce połączenia z drogą krajową nr 48) – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica polsko-słowacka. Na odcinku z Kuźnicy Białostockiej do Korycina szlak biegnie śladem drogi S-8, należącym do sieci TEN-T, jako droga „Via Baltica”. Także końcowy odcinek trasy tj. Rzeszów – Barwinek został zaliczony do sieci TEN-T. Wysiłki podejmowane przez partnerów projektu zaowocowały w 2011 roku włączeniem całego szlaku „Via Carpatia” do wąskiej listy połączeń priorytetowych zaproponowanej Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach rewizji polityki Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Rysunek 14. Via Carpatia – przebieg trasy.



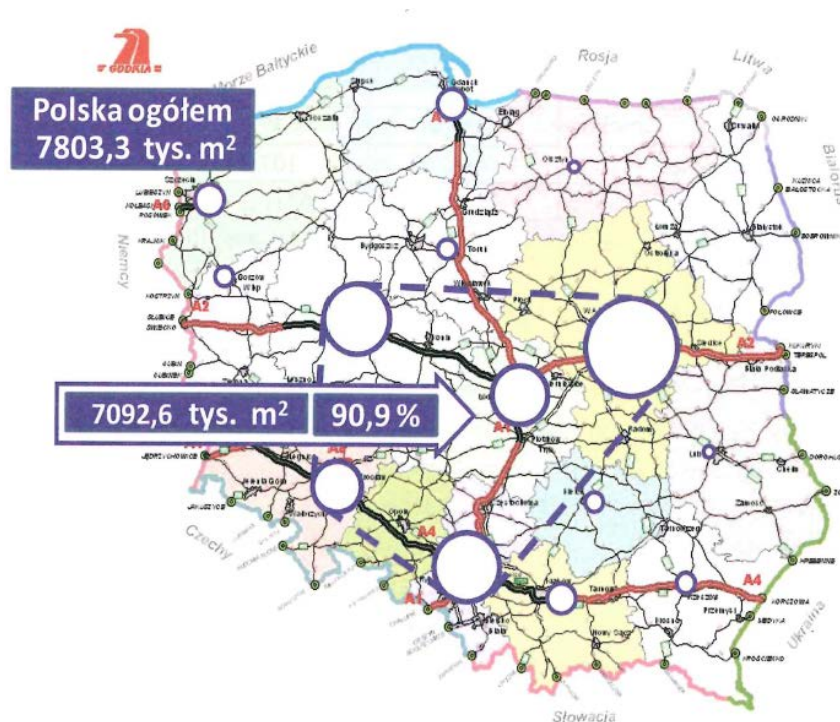
Źródło: www.bankier.pl

Biegąc wzdłuż wschodniej granicy Polski szlak przecina obszary województw podlaskiego, mazowieckiego, lubelskiego i podkarpackiego, stanowiąc jednocześnie podstawowe połączenie ważnych ośrodków regionalnych położonych przy wschodniej granicy kraju tj. miast: Białystok, Lublin i Rzeszów.

Obszar, przez który przebiega szlak „Via Carpatia” stanowi 32% powierzchni Polski, zamieszkały jest przez ok. 22% ludności kraju i wytwarza około 16% produktu krajowego brutto. Podstawowym problemem tego makroregionu jest jednak bardzo niski poziom

spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Z tego względu inwestycje zwiększające dostępność terytorialną tego obszaru mogą zdecydowanie przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności całego makroregionu Polski Wschodniej. Poprawa dostępności transportowej znacząco wpłynie na zwiększenie inwestycji gospodarczych, przez co przyczyni się do intensyfikacji rozwoju ekonomicznego tego obszaru.

Rysunek 15 Koncentracja nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce



Źródło: Usługi logistyczne, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011, s 164

Największa koncentracja nowoczesnej powierzchni magazynowej przypada na Warszawę. Jej bliskość w kontekście powiatu ryckiego może w pewien sposób negatywnie wpłynąć na chęć ulokowania inwestycji z tego zakresu. Niemniej, ze względu na budowę drogi ekspresowej S17 zasadnym byłoby stworzenie obiektów oferujących powierzchnie magazynowe na trasie Warszawa-Hrebenne.

O dużym znaczeniu budowanego połączenia wspomnieli również sami lokalni przedsiębiorcy zajmujący się w ramach swej działalności logistyką i dystrybucją towarów:

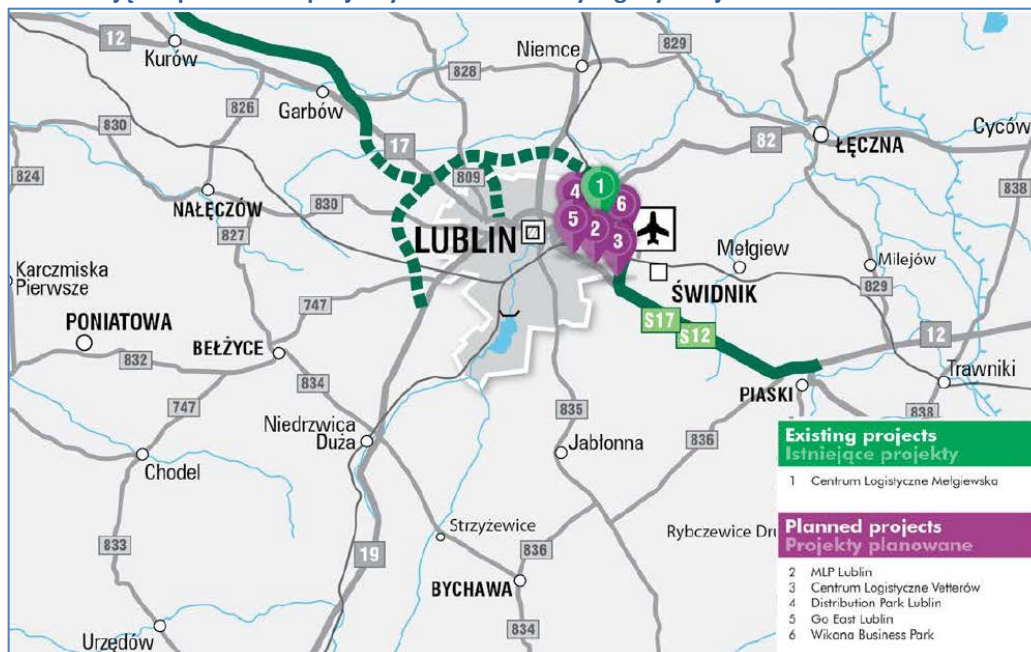
- Na pewno łatwiej jest, drogi są lepsze w powiecie Ryckim, łatwiej jest dojechać do niektórych miejsc, sprawniej. To, że ta droga do Lublina została skończona też nam ułatwia sprawy, bo szybciej przemieszczamy się.

- Dużą szansę upatruję dla Ryk w związku z budową drogi ekspresowej S17 Lublin-Warszawa. To jest chyba perspektywa 2018 albo coś w tym czasie. Na pewno samo powstanie takiej drogi będzie stymulować rozwój różnego rodzaju inicjatyw gospodarczych np. zakładów produkcyjnych, które automatycznie będą przyciągać branżę logistyczną. Wyobrażam sobie, że jeżeli będzie jakieś skupisko dużych przedsiębiorstw z dużymi potrzebami transportowymi to niechybnie też logistyka tam zacznie funkcjonować.

Źródło: Badanie IDI z przedsiębiorcami zajmującymi się działalnością dystrybucyjną/logistyczną

Szansę tę zapewne dostrzegły już przedsiębiorstwa planujące inwestycje w tym zakresie na terenie Lublina, co prezentuje poniższy rysunek.

Rysunek 16 Istniejące i planowane projekty z zakresu branży logistycznej na terenie Lublina



Źródło: Rynek magazynowo – przemysłowy w Polsce 2014, CBRE Group Inc., Warszawa 2014, s. 27.

Prócz jednego z obecnie funkcjonującego centrum logistycznego, planowanych jest 5 kolejnych projektów z tego zakresu. Świadczy to o perspektywach rozwoju tej branży na analizowanym terenie. Pomysł ulokowania podobnych inwestycji na terenie powiatu ryckiego (również przebiegającego wzdłuż wspomnianej już trasy S17) jest więc bardzo zasadny i należałoby wesprzeć go odpowiednimi działaniami promocyjnymi.

Oferty z zakresu możliwości ulokowania inwestycji branży logistycznej skierować można w pierwszej kolejności do wiodących deweloperów przemysłowych z zakresu rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej:

- Prologis;
- Panattoni;
- Segro;
- AIG/Lincoln;
- Eutropolis;
- Menard Doswell;
- MLP Group;
- Pinnacle;
- Valad.

Opracowując materiały promocyjne dla tej grupy odbiorców, dobrym rozwiązaniem byłoby prócz wskazania atutów (wynikających z położenia powiatu i perspektyw stojących przed zakończeniem budowy drogi ekspresowej), przedstawić ofertę w zakresie terenów inwestycyjnych, mogących mieć zastosowanie dla branży logistycznej.

Poniżej przedstawione zostały propozycje lokalizacji/ofert inwestycyjnych zgłoszonych przez poszczególne samorządy JST z terenu powiatu ryckiego.

TERENY INWESTYCYJNE - MIASTO DĘBLIN

- Działka zabudowana nr 4078 przy ul. Spacerowej - powierzchnia 1,52ha. Teren objęty obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, oznaczenie 267PS, własność prywatna, przeznaczenie: przemysł, składy.

Zdjęcie 1. Działka zabudowana nr 4078 przy ul. Spacerowej.



Źródło: opracowanie własne.

Zdjęcie 2. Działka zabudowana nr 4078 przy ul. Spacerowej.



Źródło: opracowanie własne.

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

- Uregulowany stan prawny,
- Nieruchomość zabudowana – w przypadku realizacji własnej inwestycji przez inwestora będzie występowała konieczność wyburzenia istniejących obiektów, (co wiąże się poniesieniem dodatkowych kosztów),

- Utrudniony dostęp komunikacyjny do głównych ciągów drogowych – drogi krajowej nr 48 (w odległości 0,5 km jednak lokalne ciągi komunikacyjne charakteryzują się niskimi parametrami w zakresie możliwości prowadzenia transportu towarowego – m.in. w sąsiedztwie znajduje się zabudowa mieszkaniowa) oraz stosunkowo duża odległość (10 km) od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),
 - Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej na terenie nieruchomości lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie,
 - Możliwość realizacji inwestycji logistycznych na całym obszarze nieruchomości,
 - Sąsiedztwo linii kolejowej (400 m) oraz boczniczy kolejowej.
- Działki zabudowane nr 2363/42 i 2363/44 przy ul. Towarowej – powierzchnia 1,69ha – teren po kolejowy bez przeznaczenia w obowiązującym planie; w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego teren wskazany, jako obszar aktywności gospodarczej, teren prywatny, teren przylega bezpośrednio do linii kolejowej.

Zdjęcie 3. Działki zabudowane nr 2363/42 i 2363/44 przy ul. Towarowej.



Źródło: UM w Dęblinie.

Zdjęcie 4. Działki zabudowane nr 2363/42 i 2363/44 przy ul. Towarowej.



Źródło: opracowanie własne.

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

- Uregulowany stan prawny,
- Nieruchomość zabudowana – konieczność wyburzenia istniejących obiektów, (co wiąże się poniesieniem dodatkowych kosztów),
- Utrudniony dostęp komunikacyjny do głównych ciągów drogowych – drogi krajowej nr 48 (w odległości 1 km jednak lokalne ciągi komunikacyjne charakteryzują się niskimi parametrami w zakresie możliwości prowadzenia transportu towarowego – m.in. w sąsiedztwie znajduje się zabudowa mieszkaniowa) oraz stosunkowo duża odległość (11 km) od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),
- Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej na terenie nieruchomości lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie,
- Brak obowiązującego planu zagospodarowanie przestrzennego,
- Bezpośrednie sąsiedztwo bocznic kolejowej.
- Teren porośnięty samosiejkami, krzakami itp., co w znaczący sposób pogarsza możliwość oceny oferty przez potencjalnych inwestorów (zaleca się dokonanie uporządkowanie terenu przez ich wycinkę).

- Tereny przy ul. Tysiąclecia – tereny objęte obowiązującym m.p.z.p., własność PKP, miasta i osób fizycznych (powierzchnia: PKP – 2,4 ha, Miasto – 3,6 ha, prywatne 0,86 ha), przeznaczenie: produkcja, składy, magazyny, usługi; teren przylega bezpośrednio do linii kolejowej¹².

Zdjęcie 5. Tereny przy ul. Tysiąclecia.



Źródło: opracowanie własne.

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

- Kilku właścicieli gruntów.
- Utrudniony dostęp komunikacyjny do głównych ciągów drogowych – drogi krajowej nr 48 (w odległości 2 km jednak lokalne ciągi komunikacyjne charakteryzują się niskimi parametrami w zakresie możliwości prowadzenia transportu towarowego – m.in. konieczność przejazdu przez bocznice kolejowe, przejazdy kolejowe, konieczność budowy dróg dojazdowych) oraz stosunkowo duża odległość (12 km) od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),

¹² *Oferta inwestycyjna*, www.deblin.pl [data dostępu:29.05.2015]

- Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie nieruchomości,
- Możliwość realizacji inwestycji logistycznych na całym obszarze nieruchomości,
- Bezpośrednie sąsiedztwo bocznic kolejowej.
- Teren porośnięty samosiejkami, krzakami itp., co w znaczący sposób pogarsza możliwość oceny oferty przez potencjalnych inwestorów (zaleca się dokonanie uporządkowanie terenu przez ich wycinkę).

TERENY INWESTYCYJNE – GMINA ULĘŻ

- Strefa przedsiębiorczości „Północna” o powierzchni ok. 25 ha w Sobieszynie, przeznaczona w mpzp na usługi produkcyjne i składy. Teren dostępny z drogi krajowej nr 48, wyposażony w sieć wodociągową, elektroenergetyczną i telefoniczną. Teren stanowi własność Powiatu Ryckiego, zarządcą jest zaś Zespół Szkół im. Kajetana hr. Kickiego w Sobieszynie. Teren w odległości ok. 14 km od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48.

Zdjęcie 6. Strefa przedsiębiorczości „Północna”.



Źródło: <http://mapa.invest.lubelskie.pl/>

Zdjęcie 7. Strefa przedsiębiorczości „Północna”.



Źródło: opracowanie własne.

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

- Uregulowany stan prawny – własność Powiatu Ryckiego.
 - Dogodny dostęp komunikacyjny do drogi krajowej nr 48.
 - Stosunkowo duża odległość (14 km) od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),
 - Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie nieruchomości – niskie parametry infrastruktury technicznej mogą być istotnym elementem ograniczającym możliwość realizacji inwestycji na tym terenie,
 - Możliwość realizacji inwestycji logistycznych na całym obszarze nieruchomości,
 - Brak dostępności do infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowej (najbliższa w odległości ok 15 km w Rykach).
- Strefa przedsiębiorczości „Południowa” o powierzchni ok. 55 ha w Sobieszynie, przeznaczona w mpzp na usługi produkcyjne i składy. Teren dostępny z drogi krajowej nr 48 i dróg powiatowych nr 1249 i 1435. Sieć wodociągowa doprowadzona do granicy terenu, projektowana linia WN 110 kV. Teren stanowi własność Powiatu

Ryckiego, zarządcą jest zaś Zespół Szkół im. Kajetana hr. Kickiego w Sobieszynie. Teren w odległości ok. 14 km od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48.

Zdjęcie 8. Strefa przedsiębiorczości „Południowa”



Źródło: *opracowanie własne.*

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

- Uregulowany stan prawny – własność Powiatu Ryckiego.
- Dogodny dostęp komunikacyjny do drogi krajowej nr 48.
- Stosunkowo duża odległość (14 km) od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),
- Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie nieruchomości – niskie parametry infrastruktury technicznej mogą być istotnym elementem ograniczającym możliwość realizacji inwestycji na tym terenie,
- Możliwość realizacji inwestycji logistycznych na całym obszarze nieruchomości,
- Brak dostępności do infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowej (najbliższa w odległości ok 15 km w Rykach).

TERENY INWESTYCYJNE – MIASTO I GMINA RYKI

- Teren inwestycyjny przy ul. Lubelskiej (droga krajowa nr 17) - działki ew. o nr 4768/8, 4768/9, 4768/10, 1553/7 o pow. 3,01 ha. Możliwość powiększenia terenu o działkę o pow. 1,0040 ha i o działkę o pow. 1,9641 ha po drugiej stronie dróg gminnych.

Obszar przeznaczony pod zabudowę usługową oraz teren urządzeń gospodarki ściekowej, docelowo teren usług komercyjnych z zakresu handlu i rzemiosła. Właścicielem nieruchomości jest Gmina Ryki.

Zdjęcie 9. Teren inwestycyjny przy ul. Lubelskiej.



Źródło: <http://mapa.invest.lubelskie.pl/>

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

- Atrakcyjne położenie w stosunku do istniejących i planowanych ciągów komunikacyjnych (bezpośrednio przy drodze krajowej nr 17 oraz w odległości ok. 2 km od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),
- Uregulowany stan prawny,
- Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej na terenie nieruchomości lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie,

- Wysoki poziom wód gruntowych na dużej części nieruchomości ograniczający możliwość prowadzenia procesu inwestycyjnego lub zwiększający jego koszt,
 - Brak możliwości realizacji inwestycji logistycznych na całym obszarze nieruchomości z uwagi na ograniczenia w zakresie obowiązujących dokumentów w zakresie zagospodarowania przestrzennego.
- Rejon inwestycyjny Ryki, ul. Przemysłowa.
- a) działka nr 455/1 ul. Przemysłowa o powierzchni 2,4725 ha.
 - b) działka nr 456/1 ul. Przemysłowa o pow. 1,9871 ha.

Obszar przeznaczony pod wytwórczość, składowanie i bazy. Właścicielem nieruchomości jest Gmina Ryki.

Zdjęcie 10. Tereny inwestycyjne przy ul. Przemysłowej w Rykach (SSE).



Źródło: Opracowanie własne.

Obszar Gminy Ryki obejmuje Tarnobrzeska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN. W rejonie obszaru miejskiego gminy do SSE należy 4,46 ha terenu. Gmina nie stosuje systemu zachęt podatkowych dla inwestorów. W Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN oferuje się inwestorom pomoc publiczną, zwaną pomocą regionalną. Przedsiębiorca działający w ramach udzielonego zezwolenia może korzystać z pomocy regionalnej z dwóch tytułów: poniesionych nakładów inwestycyjnych lub utworzenia i utrzymania nowych miejsc pracy. Przedsiębiorca działający na terenie TSSE może ubiegać się o skorzystanie z pomocy publicznej, głównie w formie zwolnienia z podatku

dochodowego od osób prawnych lub odpowiednio od osób fizycznych z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej. Pomocą publiczną jest niezapłacony podatek dochodowy. Minimalna wielkość nakładów inwestycyjnych wynosi 100 tys. euro.

Zdjęcie 11. Położenie terenów inwestycyjnych przy ul. Przemysłowej w Rykach (SSE).



Źródło: Strategia Gospodarczej Marki Ryki na lata 2015-2020.

Infrastrukturę komunikacyjną w Gminie Ryki tworzy także linia kolejowa normalnotorowa relacji Dęblin – Łuków, która umożliwia połączenie z większymi ośrodkami regionu. Stacja osobowo-towarowa oddalona jest od centrum miasta Ryki o około 2,5 km.

Stacja w Dęblinie jest ważnym ośrodkiem kolejowym, gdzie zatrzymują się pociągi relacji regionalnych i międzyregionalnych (m.in. Warszawa-Lublin-Dorohusk; dojazd do stacji Radom). Położenie linii kolejowej w pobliżu miasta Ryki stwarza dogodne warunki powiązań gminy z regionem. Linia kolejowa biegnąca wzdłuż terenów inwestycyjnych przy ulicy Przemysłowej stwarza możliwości uaktywnienia istniejących i nowych terenów inwestycyjnych pod różne funkcje przedsiębiorczości.

Ocena nieruchomości wynikająca z dokonanej wizji lokalnej oraz analizy dostępnej dokumentacji:

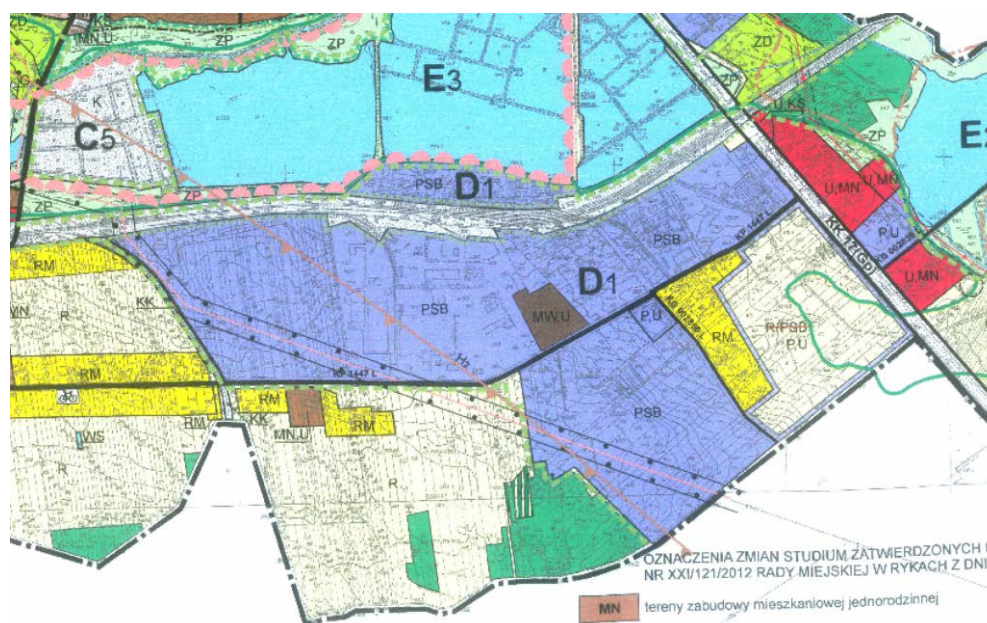
- Atrakcyjne położenie w stosunku do istniejących i planowanych ciągów komunikacyjnych (w odległości 100 m od drogi krajowej nr 17 oraz w odległości ok.

1 km od planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi krajowej nr 17 z drogą krajową nr 48),

- Uregulowany stan prawny,
- Dostępność do infrastruktury technicznej zlokalizowanej na terenie nieruchomości lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie,
- Możliwość realizacji inwestycji logistycznych na całym obszarze nieruchomości,
- Sąsiedztwo linii kolejowej (100 m) oraz boczniczy kolejowej (ok. 1,5 km).
- Wysoki poziom wód gruntowych na dużej części nieruchomości ograniczający możliwość prowadzenia procesu inwestycyjnego lub zwiększający jego koszt (0,5 m),
- Teren porośnięty samosiejkami, krzakami itp., co w znaczący sposób pogarsza możliwość oceny oferty przez potencjalnych inwestorów (zaleca się dokonanie uporządkowanie terenu przez ich wycinkę).

Dodatkowo na terenie Miasta Ryki znajdują się tereny przewidziane m.in. pod działalność logistyczną, produkcyjną i handlową. Poniżej zaprezentowano wyrys ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki. Na niebiesko oznaczone zostały obszary, na których mogą być realizowane inwestycje w zakresie wytwórczość, składowania i baz (PSB).

Rysunek 17. Wyrys ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki.



Źródło: Urząd Miejski w Rykach.

Zgodnie z dokonanymi szacunkami istnieje możliwość realizacji przedsięwzięć logistycznych na terenach o powierzchni około 50 ha (w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Fabrycznej i Przemysłowej). Są to tereny należące do osób fizycznych oraz podmiotów gospodarczych. Zakup nieruchomości przed potencjalnych inwestorów musiałby nastąpić bezpośrednio od właścicieli poszczególnych działek (konieczność komasacji nieruchomości).

Ponadto w projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki zakłada się rozszerzenie terenów przeznaczonych m.in. pod inwestycje logistyczne:

- w sąsiedztwie planowanego węzła drogi S17 „Ryki Północ” – 80 ha.
- w sąsiedztwie planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” oraz skrzyżowania drogi nr 17 oraz 48. – 82,5 ha.

W celu uprawnienia procesu inwestycyjnego konieczne jest w przypadku przyjęcia zmian w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki uchwalenie Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

PODSUMOWANIE

Oferta w zakresie terenów inwestycyjnych powinna zostać wzbogacona o elementy, na których w największym stopniu zależy inwestorom prywatnym, tj. informacje o połączeniach komunikacyjnych (wraz z informacjami o planach modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, ewentualnym braku konieczności finansowania budowy dróg dojazdowych/bocznic kolejowych), szacunkowa wycena zakupu/dzierżawy terenu (w tym dostęp do mediów lub koszt uzbrojenia terenu), informacje dot. możliwych do zastosowania ulg/zwolnień podatkowych czy dot. możliwości utworzenia partnerstwa publiczno-prywatnego¹³. Ponadto, istotną informacją z punktu widzenia inwestora jest dostępność nieruchomości – uregulowany stan prawny, dotychczasowe przeznaczenie i typ ewentualnej zabudowy¹⁴.

¹³ *Usługi logistyczne*, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011, s. 190.

¹⁴ *Ibidem*, s. 195.

Promocję rozwoju zaplecza branży logistycznej powiatu ryckiego, wg aktualnych trendów rozwojowych branży jak i opinii respondentów, oprzeć powinno się o postępujący rozwój Polski Wschodniej. Doświadczenia ostatnich lat pokazują, że Polska Wschodnia zyskuje coraz większe zainteresowanie inwestorów ze względu na takie czynniki jak dostęp do tanich gruntów, niskie koszty pracy (w porównaniu do reszty kraju), powstawanie specjalnych stref ekonomicznych i parków przemysłowych oraz poprawiający się stan i dostępność infrastruktury drogowej. Region ten zaczyna stanowić tym samym istotną platformę współpracy na linii Europy Zachodniej i Wschodniej¹⁵.

- Natomiast na pewno Polska Wschodnia będzie w mojej ocenie w niedługim czasie takim rynkiem, gdzie będą duże inwestycje deweloperów magazynowych. Osobiście śledzę np. to, co się dzieje w Lublinie i w ostatnich informacjach jest, że duży deweloper magazynowy, dużą inwestycję właśnie rozpoczyna na terenie Lublina. Generalnie uważam, że na terenie Polski Wschodniej przy dobrych drogach, przy dobrych połączeniach kolejowych docelowo będą lokowane duże powierzchnie magazynowe dla firm, które np. będą zainteresowane współpracą ze wschodem. Generalnie przychodzi mi do głowy taka sugestia żeby pomyśleć o, zastanowić się na temat możliwości przyciągnięcia deweloperów magazynowych.

Źródło: Badanie IDI z przedsiębiorcami zajmującymi się działalnością dystrybucyjną/logistyczną

Za atut regionu można uznać również bardzo niski stopień rozwoju tejże branży. Przedsiębiorstwa produkcyjne, ze względu na brak alternatywy, samodzielnie prowadzą działania związane z dystrybucją towaru. Rynek ten jest więc gotowy do zagospodarowania przez operatorów logistycznych, względem których byłaby możliwość outsourcingowania tej sfery działalności (biorąc pod uwagę przede wszystkim sektor MŚP).

¹⁵ Rynek magazynowo – przemysłowy w Polsce 2014, CBRE Group Inc., Warszawa 2014, s. 26.

- Według mojej wiedzy żaden z dużych operatorów logistycznych nie ma swojego terminalu, swojej bazy w Rykach bądź w okolicach. Nie słyszałem żeby były takie plany. Nie słyszałem też żeby któryś z deweloperów magazynowych przymierzał się do inwestycji na tym terenie.

-Nie ma żadnego przeładunku logistycznego w powiecie.

-W Rykach nie widzę takich usług, od lat w Rykach nic się nie robi.

-Prawie nie istnieje[rynek usług logistycznych], więc co tu można powiedzieć.

Źródło: Badanie IDI z przedsiębiorcami zajmującymi się działalnością dystrybucyjną/logistyczną

-Moim zdaniem trzeba by było jakoś ułatwić współpracę istniejącym przedsiębiorcom, którzy tutaj posiadają jakieś samochody i sprzęt. Duży zawsze może więcej. Nawet w zrzeczeniu dysponuje się większą możliwością przewozu. Dysponuje się autami o różnej ładowności. Nie wozi się w powietrza w ten sposób.

Źródło: Badanie FGI

Brak znaczącej konkurencji na rynku usług logistycznych warto wskazać w ramach materiałów promocyjnych (broszury/katalogi skierowane do wspomnianych już wcześniej deweloperów przemysłowych), gdyż czynnik ten stanowi istotną determinantę rozwoju centrów logistycznych¹⁶.

Kolejną kwestią, niezwykle istotną z punktu widzenia planowania promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej jest kwestia finansowania inwestycji. Budowa centrum logistycznego praktycznie nigdy nie jest finansowana wyłącznie przez inwestora prywatnego bądź samą jednostkę samorządu terytorialnego. Koszt takiej inwestycji jest na to zdecydowanie zbyt wysoki, a tym samym okres zwrotu zainwestowanego kapitału – długi. Inwestycja w powstanie centrum logistycznego ma na celu wzmocnienie potencjału rozwojowego

¹⁶ Usługi logistyczne, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2011, s 195.

gospodarki regionu, więc jednostka samorządu wychodząca z inicjatywą współpracy w ramach finansowania jego powstania może zadowolić się niższą stopą zwrotu w imię wykorzystania inwestycji do długofalowego planu realizacji celów ogólnospołecznych.

Jednym z możliwych rozwiązań w zakresie kreowania nowych inwestycji logistycznych może być utworzenie partnerstwa publiczno-prywatnego. Proponowany inwestorowi model finansowania w tejże formie winien zawierać takie elementy, jak:

- Wkład własny (udział środków własnych w postaci wkładów pieniężnych, wkładów rzeczowych – np. nieruchomości, dotacji, kredytów);
- Środki własne inwestorów lub/i kredyt bankowy;
- Propozycja podziału inwestycji na etapy w formie zadań, które można zrealizować i rozliczyć w odpowiednio krótkim czasie;¹⁷.

Elementy te stanowią główne zagadnienia związane z realizacją inwestycji za pośrednictwem PPP, a im więcej szczegółów z tego zakresu przedstawi się potencjalnemu inwestorowi, tym większe szanse na zdobycie jego zainteresowania ulokowaniem środków.

¹⁷ *Ibidem*, s 200.

5. ANALIZA SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niskie koszty pracy (w porównaniu do innych regionów Polski) ➤ Lotnisko i tradycje przemysłu lotniczego ➤ Lokalizacja na trasie Warszawa – Ukraina ➤ Dogodne połączenia kolejowe z całym krajem, w tym z granicą wschodnią ➤ Na terenie powiatu ryckiego znajdują się tereny objęte SSE 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nieznajomość rynku przez inwestorów zagranicznych ➤ Niewystarczająca ilość przedsiębiorstw zajmujących się bezpośrednio działalnością logistyczną na terenie powiatu ➤ Odpływ wykształconej kadry do większych ośrodków miejskich ➤ Obecnie niska podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej, rynek mało znany dla operatorów logistycznych ➤ Brak odpowiednio przygotowanej oferty inwestycyjnej w zakresie budowy zakładów produkcyjnych, centrów logistycznych itp. (w szczególności w porównaniu do konkurencyjnych powiatów województwa lubelskiego) – na terenie powiatu nie utworzono żadnego parku przemysłowego (obszar o uregulowanym stanie prawnym, posiadający niezbędną infrastrukturę techniczną) ➤ Niewystarczająca skala przedsięwzięć nie inwestycyjnych przyczyniających się do przyciągania nowych inwestycji na teren powiatu ryckiego (m.in. analiza stanu

	<p>prawnego gruntów, analiza dostępności mediów, zmiany w dokumentach planistycznych)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Brak koordynacji działań promocyjnych pomiędzy poszczególnymi JST wchodzących w skład powiatu ryckiego
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rozwój regionu dzięki dotacjom unijnym ➤ Ukończenie drogi ekspresowej S17 ➤ Realizacja inwestycji w ramach szlaku Via Carpatia ➤ Wykorzystanie rosnącego zainteresowania Polską Wschodnią, ➤ Stosunkowo słabo rozwinięta branża logistyczna szansą dla operatorów logistycznych, mogących zaoferować outsourcing dystrybucji towarów z firm sektora MŚP ➤ Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Lublin ➤ Rozszerzenie w dokumentach planistycznych JST terenów przeznaczonych pod inwestycje logistyczne, bazy, składy ➤ Rozwój infrastruktury technicznej zlokalizowanej na obszarach przewidzianych pod rozwój funkcji logistycznych, ➤ Skoordynowanie działań w zakresie 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Niewystarczające inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej ➤ Niesprzyjający wizerunek Polski Wschodniej kreowany przez media ➤ Niespokojna sytuacja polityczna względem rynków wschodnich

<p>przygotowania ofert inwestycyjnych oraz obsługi inwestora</p> <p>➤ Wdrożenie programu promocji gospodarczej dla powiatu ryckiego, jako atrakcyjnego miejsca dla inwestycji logistycznych (w perspektywie oddania do użytku drogi S17)</p>	
--	--

6. PODSUMOWANIE – CELE, DZIAŁANIA I WSKAŹNIKI

Należy podkreślić, iż na terenie powiatu ryckiego brak jest parków przemysłowych, infrastruktury technicznej w postaci inkubatorów przedsiębiorczości i inkubatorów technologicznych. Brak takiej infrastruktury w znaczący sposób wpływa na pogorszenie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości i transferu nowych technologii na terenie powiatu ryckiego.

Kluczowym elementem wpływającymi na atrakcyjność inwestycyjną terenów inwestycyjnych jest dostępność komunikacyjna oraz uzbrojenie w infrastrukturę techniczną.

Ukończenie budowy drogi S17 wpłynie w znaczący sposób na podniesie atrakcyjności inwestycyjnej obszaru powiatu ryckiego. Zakończenie prac budowlanych w tym zakresie ma nastąpić w pierwszej połowie 2019 r. Analogiczna sytuacja miała miejsce w przypadku budowy innych dróg ekspresowych. Najczęściej wybieranymi przez inwestorów lokalizacjami były tereny w sąsiedztwie węzła drogi ekspresowej lub głównych dróg dobiegających do niego.

Teren powiatu ryckiego charakteryzuje się bardzo niskim stopniem rozwoju branży logistycznej (zdaniem części badanych, rynek ten właściwie nie istnieje). Stwarza to pewną niszę rynkową na krajowym rynku usług logistycznych, która może zostać zagospodarowana przez deweloperów przemysłowych poprzez budowę centrum logistycznego, mogącego np. przejąć działalność dystrybucyjną lokalnych firm sektora MŚP (w tym np. w zakresie produkcji rolno-spożywczej).

Przeprowadzona analiza istniejących potencjałów powiatu ryckiego i terenów inwestycyjnych (istniejących i potencjalnych) wykazała, iż **za preferowane pod inwestycje o charakterze logistycznym** należy uznać tereny:

- w sąsiedztwie planowanego węzła drogi S17 „Ryki Południe” (Miasto i Gmina Ryki) oraz skrzyżowania drogi nr 17 i 48 obejmujące:

- a) tereny inwestycyjne zlokalizowane przy ul. Przemysłowej w Rykach o pow. 4,4596 ha - obszar w ramach Tarnobrzesckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN (własność Gminy Ryki) – obszar, na którym dokumenty planistyczne dopuszczają inwestycje w zakresie wytwórczości, składowania i baz;
- b) około 40 ha należących do osób fizycznych oraz podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w rejonie ul. Przemysłowej i Fabrycznej w Rykach – obszar, na którym dokumenty planistyczne dopuszczają inwestycje w zakresie wytwórczości, składowania i baz;
- c) 82,5 ha nowych terenów inwestycyjnych (po dokonaniu zmian w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki),
 - w sąsiedztwie planowanego węzła drogi S17 „Ryki Północ” (Miasto i Gmina Ryki) - 80 ha terenów inwestycyjnych (po dokonaniu zmian w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki);
 - w sąsiedztwie infrastruktury kolejowej na terenie Dębłina – w oparciu o istniejącą ofertę inwestycyjną (która wymaga jednak działań zwiększających atrakcyjność inwestycyjną) oraz inne tereny, które należy zidentyfikować.

Jako **strategiczną rezerwę pod inwestycje o charakterze logistycznym** należy uznać:

- strefę przedsiębiorczości „Północna” o powierzchni ok. 25 ha w Sobieszynie,
- Strefa przedsiębiorczości „Południowa” o powierzchni ok. 55 ha w Sobieszynie.

Inwestycje branży logistycznej mogą zostać „przyciągane” przez sektor publiczny w dwójnasób. Pierwszym sposobem jest system zachęt skierowany do dużych przedsiębiorstw przemysłowych (branża produkcyjna), których działalność w sporej mierze opiera się na działaniach kooperantów. Regionem, w którym działalność podejmie np. inwestor z branży przemysłowej, deweloperzy przemysłowi zainteresują się sami, gdyż podaż na usługi logistyczne automatycznie wzrasta na takim terenie. **W przypadku powiatu ryckiego ulokowanie dużej inwestycji (generującej zatrudnienie na poziomie kilkuset osób) o charakterze przemysłowym jest mało prawdopodobne.** Z uwagi na lokalne uwarunkowania rynku pracy i dostęp do wykwalifikowanej kadry największe szanse powstania małych i średnich przedsiębiorstw produkcyjnych (głównie przemysł metalowo-

maszynowy) występują na terenie Dębłina oraz Ryk (w przypadku lokalizacji w Rykach duża część pracowników musiałaby dojeżdżać bezpośrednio z Dębłina).

Do ulokowania inwestycji logistycznych służy również inny sposób (w przypadku powiatu ryckiego bardziej adekwatny od pierwszego sposobu), nazywany modelem zarodkowania. Opiera się on na stworzeniu oferty zachęt skierowanych bezpośrednio ku deweloperom przemysłowym.

Oferta skierowana powinna zostać w formie broszury/ katalogu oraz portalu internetowego zawierającego:


- wykaz dostępnych terenów inwestycyjnych wraz z podstawowymi danymi (powierzchnia, ukształtowanie terenu, warunki gruntowe,
- informacje w zakresie dostępności do infrastruktury technicznej – odległość do sieci, parametry techniczne – przepustowość oraz wielkość dostępnego poboru/przesyłu mediów (energia elektryczna, gaz, c.o., woda, ścieki, dane – sieć teleinformatyczna),
- informacje o połączeniach komunikacyjnych (wraz z informacjami o planach modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, ewentualnym braku konieczności finansowania budowy dróg dojazdowych/bocznic kolejowych),
- szacunkową wycenę zakupu/dzierżawy terenu,
- informacje dot. możliwych do zastosowania ulg/zwolnień podatkowych,
- inne informacje np. dot. możliwości utworzenia partnerstwa publiczno-prywatnego.

Ponadto, istotną informacją z punktu widzenia inwestora jest dostępność nieruchomości pod względem formalno-prawnym – uregulowany stan prawny, dotychczasowe przeznaczenie i typ ewentualnej zabudowy.

Wszystkie oferty oraz informacje promocyjne muszą posiadać również wersję anglojęzyczną.

Poniżej znajduje się wzór karty oferty terenu inwestycyjnego według standardu PAIiIZ. Ofertę terenów inwestycyjnych powiatu ryckiego należy opracować według standardów zalecanych przez PAIiIZ.



	<p>LISTA DANYCH DOTYCZĄCYCH TERENU SITE CHECK LIST</p>	
<p>Położenie Location</p>	<p>Nazwa lokalizacji Site name</p>	
	<p>Miasto / Gmina Town / Commune</p>	
	<p>Powiat District</p>	
	<p>Województwo Province (Voivodship)</p>	
<p>Powierzchnia nieruchomości Area of property</p>	<p>Maksymalna dostępna powierzchnia (w jednym kawałku) [ha] Max. area available (as one piece) [ha]</p>	
	<p>Kształt działki The shape of the site</p>	<p>(należy podać zbliżony kształt działki tj. kwadrat, prostokąt, trójkąt, inne)</p>
	<p>Możliwości powiększenia terenu (krótki opis) Possibility for expansion (short description)</p>	
<p>Informacje dotyczące nieruchomości Property information</p>	<p>Orientacyjna cena gruntu [PLN/m²] włączając 23% VAT Approx. land price [PLN/m²] including 23% VAT</p>	
	<p>Właściciel / właściciele Owner(s)</p>	<p>(w przypadku gdy więcej niż jeden właściciel prosimy o wpisanie powierzchni jaka przypada na poszczególnych właścicieli)</p>
	<p>Aktualny plan zagospodarowania przestrzennego (T/N) Valid zoning plan (Y/N)</p>	<p>(jeżeli plan w przygotowaniu prosimy o podanie orientacyjnego terminu uchwalenia)</p>
	<p>Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Zoning</p>	
<p>Charakterystyka działki Land specification</p>	<p>Klasa gruntów wraz z powierzchnią [ha] Soil class with area [ha]</p>	<p>(dodatkowo prosimy o informację, czy grunt jest odrolniony / odlesiony)</p>
	<p>Różnica poziomów terenu [m] Differences in land level [m]</p>	<p>(prosimy o wpisanie maksymalnej różnicy pomiędzy najniższym i najwyższym punktem działki)</p>
	<p>Obecne użytkowanie Present usage</p>	
	<p>Zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych (T/N) Soil and underground water pollution (Y/N)</p>	<p>(w przypadku odpowiedzi pozytywnej prosimy o krótki opis rodzaju zanieczyszczenia)</p>



	Poziom wód gruntowych [m] Underground water level [m]	
	Czy były prowadzone badania geologiczne terenu (T/N) Were geological research done (Y/N)	
	Ryzyko wystąpienia zalań lub obsunięć terenu (T/N) Risk of flooding or land slide (Y/N)	
	Przeszkody podziemne (T/N) Underground obstacles (Y/N)	(np. gazociągi, podziemne linie energetyczne itp.)
	Przeszkody występujące na powierzchni terenu (T/N) Ground and overhead obstacles (Y/N)	(np. linie energetyczne, drogi przechodzące przez teren, zbiorniki i ciekł wodne, kanały, obiekty pod ochroną itp.)
	Istniejące ograniczenia ekologiczne (T/N) Ecological restrictions (Y/N)	(jeżeli występują, prosimy o krótki opis)
	Budynki i zabudowania na terenie (T/N) Buildings / other constructions on site (Y/N)	(jeżeli występują, prosimy o załączenie krótkiego opisu)
Połączenia transportowe Transport links	Droga dojazdowa do terenu (rodzaj drogi i jej szerokość) Access road to the plot (type and width of access road)	
	Autostrada / droga krajowa [km] Nearest motorway / national road [km]	
	Porty rzeczne i morskie w odległości do 200 km Sea and river ports located up to 200 km	(prosimy o podanie miejscowości w której znajduje się port i odległości w km; interesują nas wszystkie porty znajdujące się w promieniu 200 km)
	Kolej [km] Railway line [km]	(prosimy o podanie miejscowości w której znajduje się najbliższa stacja kolejowa i odległości w km)
	Bocznica kolejowa [km] Railway siding [km]	(prosimy o podanie miejscowości i odległości w km)
	Najbliższe lotnisko międzynarodowe [km] Nearest international airport [km]	(prosimy o podanie miejscowości i odległości w km; dodatkowo interesują nas wszystkie lotniska znajdujące się w promieniu 100 km)
	Najbliższe miasto wojewódzkie [km] Nearest province capital [km]	(prosimy o podanie miejscowości i odległości w km)
Istniejąca infrastruktura Existing infrastructure	Elektryczność na terenie (T/N) Electricity (Y/N)	
	Odległość przyłącza od granicy terenu Connection point (distance from boundary) [m]	(w przypadku braku elektryczności prosimy o podanie odległości przyłącza od granicy terenu)
	Napięcie Voltage [kV]	
	Dostępna moc Available capacity [MW]	



	Gaz na terenie (T/N) Gas (Y/N)	
	Odległość przyłącza od granicy działki Connection point (distance from boundary) [m]	(w przypadku braku gazu prosimy o podanie odległości przyłącza od granicy terenu)
	Wartość kaloryczna Calorific value [MJ/Nm ³]	
	Średnica rury Pipe diameter [mm]	
	Dostępna objętość Available capacity [Nm ³ /h]	
	Woda na terenie (T/N) Water supply (Y/N)	(prosimy o zaznaczenie, czy podana informacja dotyczy wody dla celów socjalnych czy przemysłowych. Jeżeli występują oba rodzaje wody prosimy o podanie informacji dla każdego z nich z osobna)
	Odległość przyłącza od granicy terenu Connection point (distance from boundary) [m]	(w przypadku braku wody prosimy o podanie odległości przyłącza od granicy terenu)
	Dostępna objętość Available capacity [m ³ /24h]	
	Kanalizacja na terenie (T/N) Sewage discharge (Y/N)	
	Odległość przyłącza od granicy terenu Connection point (distance from boundary) [m]	(w przypadku braku kanalizacji prosimy o podanie odległości przyłącza od granicy terenu)
	Dostępna objętość Available capacity [m ³ /24h]	
	Oczyszczalnia ścieków na terenie bądź w bezpośrednim sąsiedztwie Treatment plant (Y/N)	
	Telefony (T/N) Telephone (Y/N)	
	Odległość przyłącza od granicy terenu Connection point (distance from boundary) [m]	(w przypadku braku prosimy o podanie odległości przyłącza od granicy terenu)
Uwagi Comments		
Osoba przygotowująca ofertę Offer prepared by	Imię, nazwisko, stanowisko, tel., tel. komórkowy, e-mail, znajomość języków obcych	
Osoby do kontaktu Contact person	Imię, nazwisko, stanowisko, tel., tel. komórkowy, e-mail, znajomość języków obcych	

Wymagane załączniki:

Required enclosures:

- Mapki terenu (włączając infrastrukturę na terenie i sieć połączeń transportowych);
Maps of plot (including infrastructure on plot and transport links);
- 5-10 dobrej jakości zdjęć, dających pełny obraz terenu;
5-10 high-quality photographs giving full view of plot;
Zdjęcia lotnicze (o ile są);
Aerial photographs (if available).

Dodatkowo zaleca się opracowanie mapy terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy drodze S17 na wysokości węzła „Ryki Północ” i „Ryki Południe” oraz przy drodze krajowej nr 48 (w sąsiedztwie węzła „Ryki Południe”), a także w rejonie węzła kolejowego w Dęblinie.

Za przykład portalu internetowego, który w atrakcyjny i wyczerpujący sposób prezentuje informację na temat istniejącej oferty inwestycyjnej jest strona internetowa Miasta Parczew (województwo lubelskie) - www.parczew.nazwa.pl/parczew/index.html. Jest to przykład w jaki sposób można zaprezentować ofertę inwestycyjną na portalu Powiatu Ryckiego www.wystartujbiznesem.pl

Ze względu na ograniczoną liczbę deweloperów przemysłowych (wskazanych w treści dokumentu) oraz firm tworzących centra logistyczne na swoje potrzeby (branża związana z przetwórstwem rolno-spożywczym, lokalne centra dystrybucji sieci handlowych, lokalne firmy z Lubelszczyzny i Mazowsza), **liczba broszur/katalogów powinna być stosunkowo niewielka** (kilkadziesiąt sztuk). Tym samym, ze względu na niewielki koszt opracowania materiałów promocyjnych preferowanym źródłem finansowania są środki własne (budżet powiatu oraz innych JST w ramach wspólnych działań promocyjnych). **Sugeruje się zawarcie w broszurze bezpośredniego kontaktu do Centrum Obsługi Inwestora** (lub innego podmiotu, który będzie zajmował się promocją oferty inwestycyjnej całego powiatu ryckiego), które mógłby udzielić zainteresowanej stronie dalszych informacji. Poprzez to, **materiały mogą być rozpowszechniane drogą pocztową** w celu zapoznania się deweloperów z ofertą powiatu. **Ponadto należy zintensyfikować współpracę z Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów w Lublinie** (aktualnie w bazie danych znajdują się tylko 2 oferty

inwestycyjne z terenu powiatu ryckiego) oraz **Polską Agencją Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A.**

Należy pamiętać jednak, że inwestycje z zakresu branży logistycznej cechują się wysokimi kosztami i długim okresem zwrotu (i co za tym idzie, dużym ryzykiem inwestycji). **Na nic więc zdadzą się działania promocyjne, bez wsparcia ze strony samorządu, np. w postaci proinwestycyjnej polityki podatkowej, podejmowania przedsięwzięć w celu uzbrojenia terenów inwestycyjnych, komasacji terenów (lub działania mające usprawnić proces zakupu nieruchomości przez inwestora od prywatnych właścicieli), zmian w dokumentach planistycznych (w zakresie możliwości realizacji inwestycji logistycznych) – mając na uwadze budowę drogi S17 czy możliwości utworzenia partnerstwa publiczno-prywatnego (poprzez wniesienie gruntów aportem w przedsięwzięcie). W tym zakresie, istotną kwestią jest podjęcie współpracy z samorządami gminnymi, celem uzyskania informacji dot. możliwości utworzenia PPP (głównie ze strony Miasta i Gminy Ryki i Miasta Dęblin, które stanowią najbardziej perspektywiczne lokalizacje inwestycji logistycznych), czy dot. możliwych do uzyskania ulg i zwolnień podatkowych na danym terenie (aktualnie tylko część JST stosuje tę formę wsparcia nowych inwestycji).**

Dynamicznemu rozwojowi funkcji logistycznych na terenie powiatu ryckiego sprzyja lokalizacja oraz ulokowanie ważnej infrastruktury technicznej (m.in. linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk) umożliwiającej transport towarów i surowców (m.in. kolejowy terminal kontenerowy w Dęblinie i obiekty magazynowe, place składowe). Istniejąca infrastruktura kolejowa w Dęblinie stwarza również dogodne warunki do budowy kolejowych terminali przeładunkowych (głównie w zakresie wykorzystania przejścia granicznego w Dorohusku).

Rezultaty wspierania działań, mających na celu lokowanie inwestycji branży logistycznej można śledzić dzięki analizie wskaźników odnoszących się do dostępnej powierzchni magazynowej. Ze względu na trendy zachodzące w niniejszej branży, należy też brać pod uwagę wskaźnik dostępności nowoczesnej powierzchni magazynowej.

Poniżej zaprezentowane zostało podsumowanie w oparciu o przyjęte problemy badawcze.

Podsumowanie badania w oparciu o pytania badawcze

Problem strategiczny nr 1 - Jakie występują kluczowe nisze na rynku usług logistycznych, które podnoszą atrakcyjności powiatu, jako przestrzeni do inwestowania?

Ze względu na brak znaczących inwestycji z zakresu branży logistycznej na terenie powiatu ryckiego, można powiedzieć, że cały teren powiatu stanowi niszę dla przedsiębiorstw logistycznych. Do zagospodarowania pozostają systemy dystrybucji całego lokalnego sektora MŚP, który do tej pory nie miał możliwości outsourcingu tego działu poza struktury przedsiębiorstw. Ze względu na korzystne położenie (położenie pomiędzy Lublinem a Warszawą i przebiegające przez teren powiatu drogi krajowe nr 17 i 48, planowana budowa drogi ekspresowej S17, istniejąca infrastruktura kolejowa i kolejowe terminale przeładunkowe - w Dęblinie funkcjonuje duży węzeł kolejowy, który umożliwia bezpośrednie połączenie z całym krajem, a także z Ukrainą i Białorusią, wykorzystanie np. rynku rolnego, jako bazy logistycznej dla tych produktów), powiat stanowić będzie alternatywę dla Lublina w kontekście ulokowania centrum dystrybucyjnego/logistycznego na trasie Warszawa – Ukraina (transgraniczny przewóz ładunków).

Problem strategiczny nr 2 - Czy możliwe jest znalezienie pierwotnych modeli biznesu w zakresie funkcjonowania branży logistycznej opartych na unikalnych potencjałach powiatu?

Branża logistyczna rozwija się na danym terenie w oparciu o dwa modele. Pierwszy z nich związany jest z istniejącymi już ośrodkami przemysłowymi. Teren, na którym działają przedsiębiorstwa produkcyjne, wymagające wsparcia kooperantów, sam przyciągnie deweloperów przemysłowych gotowych zainwestować w postanie centrum dystrybucyjnego bądź logistycznego. Nie są potrzebne w tym przypadku szczególne zachęty ze strony sektora publicznego, gdyż popyt na usługi logistyczne wykreowany przez wspomniane przedsiębiorstwa będzie stanowił wystarczający motywator.

Drugi model opiera się na przyciągnięciu deweloperów przemysłowych, mimo braku większych przedsiębiorstw produkcyjnych na danym terenie. W takim przypadku wymagana jest polityka proinwestycyjna ze strony samorządu i, przede wszystkim, perspektywy rozwoju połączeń transportowych. Wymagane jest więc korzystne położenie terenu

względem różnych gałęzi transportu, celem możliwości wykorzystania transportu intermodalnego.

Na terenie powiatu ryckiego pierwszy z wymienionych modeli nie występuje. Dodatkowo ulokowanie dużej inwestycji (generującej zatrudnienie na poziomie kilkuset osób) o charakterze przemysłowym jest mało prawdopodobne.

Konieczne jest zatem podjęcie zintensyfikowanych działań (przez JST z terenu powiatu ryckiego) w oparciu o drugi model biznesowy. Unikalnym potencjałem powiatu w zakresie rozwoju inwestycji logistycznych jest sektor przetwórstwa rolno-spożywczego (m.in. wyroby mleczarskie, produkty owocowo-warzywne, płody rolne). Stwarza to możliwości rozwoju inwestycji m.in. w zakresie dużych obiektów chłodniczych dla produktów owocowo-warzywnych. Dalszy transport może się odbywać w oparciu o istniejące i planowane do budowy drogi oraz istniejącą infrastrukturę kolejową i kolejowe terminale przeładunkowe (Dęblin).

Główny problem strategiczny - W jaki sposób przekonać inwestorów do lokowania inwestycji tego typu na terytorium powiatu przy zastosowaniu optymalnych technik promocyjnych?

W pierwszej kolejności konieczne jest podjęcie działań, które pozwolą na wypracowanie czytelnej i rozpoznawalnej marki powiatu ryckiego. Należy tu wykorzystać potencjał wszystkich jednostek samorządu terytorialnego tworzących powiat rycki w tym w szczególności Miasto Dęblin oraz Miasto i Gminę Ryki. Konieczne jest zatem podjęcie ścisłej współpracy w tym zakresie przez wszystkie podmioty.

Kolejnym krokiem winno być opracowanie przez Centrum Obsługi Inwestora (działającego w ramach Starostwa Powiatowego w Rykach) przy ścisłej współpracy z JST z terenu powiatu ryckiego oferty inwestycyjnej nieruchomości pod przedsięwzięcia o charakterze logistycznym. Sposób ich przygotowania winien odpowiadać wszystkim standardom stawianym m.in. przez PAIILZ. Aktualnie brak jest takiej oferty na terenie powiatu ryckiego. Istotne jest zatem stworzenie kompleksowej oferty terenów inwestycyjnych z wyszczególnieniem szeregu informacji istotnych z punktu widzenia inwestora (wyjątek stanowi Miasto Dęblin, które stosuje szeroki wachlarz działań promocyjnych – utworzenie

portalu gospodarczego www.lotniczydeblin.pl, asysta i wsparcie na etapie procesu inwestycyjnego oraz opracowanie folderów z ofertą inwestycyjną /mimo licznej oferty nieruchomości z uwagi na występujące uwarunkowania prawne, lokalizacyjne i geologiczne, techniczno-infrastrukturalne charakteryzują się one stosunkowo niską atrakcyjnością/).

Oferta inwestycyjna powinna zostać przygotowana w formie broszury/katalogu oraz portalu internetowego (który w atrakcyjny i wyczerpujący sposób będzie prezentował informację na temat istniejącej oferty inwestycyjnej) zawierającego wykaz dostępnych terenów inwestycyjnych. Wszystkie oferty oraz informacje promocyjne muszą posiadać również wersję anglojęzyczną. Należy również opracować mapę terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy drodze S17 na wysokości węzła „Ryki Północ” i „Ryki Południe” oraz przy drodze krajowej nr 48 (w sąsiedztwie węzła „Ryki Południe”), a także w rejonie węzła kolejowego w Dęblinie.

W pierwszej kolejności oferta (dedykowana) skierowana powinna zostać przede wszystkim do czołowych deweloperów przemysłowych oraz firm tworzących centra logistyczne na swoje potrzeby (branża związana z przetwórstwem rolno-spożywczym, lokalne centra dystrybucji sieci handlowych, lokalne firmy z Lubelszczyzny z Mazowsza). Centra logistyczne budowane są w Polsce przez niewielką grupę podmiotów, co znacznie zawęży grupę odbiorców działań promocyjnych. Specyfika tej branży powoduje jednak, że na znaczeniu tracą w tym przypadku same metody promocji, na rzecz faktycznych korzyści wynikających z oferty inwestycyjnej.

Uwarunkowania wewnętrzne (m.in. lokalizacja infrastruktury transportowej oraz charakterystyka lokalnej gospodarki) stwarzają pewną niszę rynkową na krajowym rynku usług logistycznych, które mogą zostać zagospodarowane przez deweloperów przemysłowych poprzez budowę centrum logistycznego, mogącego np. przejąć działalność dystrybucyjną lokalnych firm sektora MŚP (w tym np. w zakresie produkcji rolno-spozywcej). Dodatkowo na terenie powiatu ryckiego mogą powstawać inwestycje dot. branży związana z przetwórstwem rolno-spożywczym (chłodnie), lokalne centra dystrybucji sieci handlowych, lokalne firmy z Lubelszczyzny i Mazowsza (w tym przypadku dotarcie z ofertą inwestycyjną będzie o wiele łatwiejsze niż w przypadku dużych podmiotów).

Oferta inwestycyjna terenów powinna być ściśle powiązana z prowadzeniem

proinwestycyjnej polityki podatkowej, podejmowaniu przedsięwzięć inwestycyjnych w celu uzbrojenia terenów inwestycyjnych (w ramach terenów zlokalizowanych w strefach przemysłowych oraz w sąsiedztwie drogowych węzłów drogowych), komasacji terenów (lub działania mające usprawnić proces zakupu nieruchomości przez inwestora od prywatnych właścicieli), zmian w dokumentach planistycznych (w zakresie możliwości realizacji inwestycji logistycznych) – mając na uwadze budowę drogi S17.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

7. Narzędzia badawcze

7.1 Scenariusz zogniskowanego wywiadu grupowego (FGI)

Wprowadzenie	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przywitanie respondentów; podziękowanie za zgodę na udział w badaniu. ▪ Przedstawienie ogólnego zarysu badania: 	
L.p.	Pytanie
1.	Jak oceniają Państwo lokalny rynek usług logistycznych (powiat rycki)? Czy powiat posiada sprzyjające cechy warunkujące lokalizowanie przedsiębiorstw tej branży na jego terenie? Czy jakieś firmy branży logistycznej wykorzystują te cechy? Jeśli tak, to jakie?
2.	Czy dostrzegają Państwo słabe strony powiatu pod względem rozwoju branży logistycznej? Jak można im zaradzić?
3.	Jakie perspektywy Państwa zdaniem rysują się przed rozwojem branży logistycznej w powiecie ryckim?
4.	Jakie cele/działania powinny założyć władze lokalne w celu rozwoju tej branży? (z uwzględnieniem technik promocyjno-marketingowych)
5.	Czy dostrzegają Państwo aktualne trendy w rozwoju branży logistycznej? Jakie nisze rynku logistycznego są możliwe do zagospodarowania na terenie powiatu? (jako czynniki podnoszące atrakcyjność powiatu, jako przestrzeni do inwestowania)
6.	Czy na terenie powiatu ryckiego znajdują się Państwa zdaniem tereny, które byłyby możliwe do zagospodarowania pod działalność przedsiębiorstw branży logistycznej? Które tereny najlepiej do tego by się nadawały?
Zakończenie	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podsumowanie rozmowy; wyklarowanie najważniejszych wniosków. ▪ Podziękowanie za rozmowę. 	

7.2 Scenariusz indywidualnego wywiadu pogłębionego (IDI)

Wprowadzenie	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Przywitanie respondenta; podziękowanie za zgodę na udział w badaniu. ▪ Przedstawienie ogólnego zarysu badania: 	
L.p.	Pytanie
1.	Jak ocenia Pan/Pani lokalny rynek usług logistycznych (powiat rycki)? Czy powiat posiada sprzyjające cechy(mocne strony i atuty) warunkujące lokalizowanie przedsiębiorstw tej branży na jego terenie? Czy jakieś firmy branży logistycznej wykorzystują te cechy? Jeśli tak, to jakie?
2.	Czy dostrzega Pan/Pani słabe strony powiatu pod względem rozwoju branży logistycznej? Jak można im zaradzić?
3.	Jakie perspektywy Pana/Pani zdaniem rysują się przed rozwojem branży logistycznej w powiecie ryckim?
4.	Jakie cele/działania powinny założyć władze lokalne w celu rozwoju tej branży? (z uwzględnieniem technik promocyjno-marketingowych)
5.	Czy dostrzega Pan/Pani aktualne trendy w rozwoju branży logistycznej? Jakie nisze rynku logistycznego są możliwe do zagospodarowania na terenie powiatu? (jako czynniki podnoszące atrakcyjność powiatu, jako przestrzeni do inwestowania)
6.	Jak ocenia Pan/Pani rozwój branży logistycznej z perspektywy Pana/Pani przedsiębiorstwa? Jakie zmiany zaszły w czasie ostatnich 5 lat?
7.	Czy na terenie powiatu ryckiego znajdują się Pana/Pani zdaniem tereny, które byłyby możliwe do zagospodarowania pod działalność przedsiębiorstw branży logistycznej? Które tereny najlepiej do tego by się nadawały?
Zakończenie	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podsumowanie rozmowy; wyklarowanie najważniejszych wniosków. ▪ Podziękowanie za rozmowę. 	

Spis rysunków

Rysunek 1 Metody badawcze w ramach Programu promocji rozwoju zaplecza dla branży logistycznej	5
Rysunek 2 Schemat analizy SWOT	8
Rysunek 3 Podział administracyjny powiatu ryckiego.....	9
Rysunek 4 Liczba ludności powiatu ryckiego w latach 2010-2014.....	10
Rysunek 5 Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON z terenu powiatu ryckiego w latach 2009-2014	10
Rysunek 6 Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON – powiat rycki w podziale na gminy, 2014 r.	11
Rysunek 7 Podmioty wpisane do systemu REGON wg rodzaju działalności, powiat rycki 2014 r.	12
Rysunek 8 Powierzchnia geodezyjna kraju według kierunków wykorzystania, powiat rycki 2014 r.	12
Rysunek 9 Etapy usługi logistycznej	15
Rysunek 10 Sieć kolejowa w Polsce	16
Rysunek 11 Mapa stanu budowy dróg krajowych – woj. lubelskie	17
Rysunek 12. Przebieg projektowanej S17 - obejmujący budowę dwóch odcinków S17 od węzła Kurów Zachód do węzła Skrudki i dalej do granicy z województwem mazowieckim.	18
Rysunek 13. Przebieg S17 przez teren powiatu ryckiego.....	19
Rysunek 14. Via Carpatia – przebieg trasy.	20
Rysunek 15 Koncentracja nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce	21
Rysunek 16 Istniejące i planowane projekty z zakresu branży logistycznej na terenie Lublina.....	22
Rysunek 17. Wyrys ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryki.....	34

Spis zdjęć

Zdjęcie 1. Działka zabudowana nr 4078 przy ul. Spacerowej.....	24
Zdjęcie 2. Działka zabudowana nr 4078 przy ul. Spacerowej.....	24
Zdjęcie 3. Działki zabudowane nr 2363/42 i 2363/44 przy ul. Towarowej.	25
Zdjęcie 4. Działki zabudowane nr 2363/42 i 2363/44 przy ul. Towarowej.	26
Zdjęcie 5. Tereny przy ul. Tysiąclecia.	27
Zdjęcie 6. Strefa przedsiębiorczości „Północna”	28
Zdjęcie 7. Strefa przedsiębiorczości „Północna”	29
Zdjęcie 8. Strefa przedsiębiorczości „Południowa”	30
Zdjęcie 9. Teren inwestycyjny przy ul. Lubelskiej.....	31
Zdjęcie 10. Tereny inwestycyjne przy ul. Przemysłowej w Rykach (SSE).	32
Zdjęcie 11. Położenie terenów inwestycyjnych przy ul. Przemysłowej w Rykach (SSE).	33