

Anna Maryniak

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Instytut Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych

Katedra Logistyki

anna.maryniak@ue.poznan.pl,  <https://orcid.org/0000-0002-1344-671X>

Rynek powierzchni magazynowych w Wielkopolsce: kondycja i perspektywy rozwoju

Zarys treści: Polska jest jednym z liderów wynajmu powierzchni magazynowych w Europie, a region wielkopolski ma blisko jedną piątą udziału w krajowej powierzchni magazynowej, co czyni go jednym z kluczowych regionów logistycznych w Polsce. Celem rozważań jest ocena dynamiki zmian na rynku powierzchni magazynowych w Wielkopolsce ze szczególnym uwzględnieniem jego reakcji na sytuacje kryzysowe. Między innymi ustalono, że pandemia pozytywnie wpłynęła na rynek magazynowy, a wojna na Ukrainie negatywnie. Rynek wielkopolski jest wysoko wrażliwy w odniesieniu do podaży istniejącej, nowej, planowanej i w budowie oraz poziomu pustostanów. Popyt powoli wzrasta, niemniej jest ponad dwa razy niższy niż w czasie popandemicznym. Według ujęcia strukturalnego dominują obiekty typu big-box i BTS. Rynek wielkopolski parametrycznie sukcesywnie przesuwa się w kierunku najsilniejszych regionów powierzchni magazynowych.

Słowa kluczowe: magazyn, rynek powierzchni magazynowych, Wielkopolska, logistyka, łańcuch dostaw

Wprowadzenie

Region wielkopolski jest atrakcyjnym miejscem do inwestowania w powierzchnie magazynowe. Jest to między innymi związane z bliskością rynku niemieckiego, który dla Polski jest największym partnerem handlowym, a dla Wielkopolski w szczególności z racji położenia. Według raportu GUS (2025b) w pierwszym kwartale 2025 r. obroty w eksporcie z Niemcami stanowiły prawie 27% w eksporcie i około 19% w imporcie. Bliskość granicy i rozwinięta infrastruktura wpływają na większy ogólny obrót towarowy w Wielkopolsce niż średnia z innych regionów. Lokalizacja firm w regionie, takich jak Nagel Polska (P3 Poznań Park), Getinge IC Production (Segro Logistics Park Poznań, Komorniki) i wielu innych, generuje popyt na powierzchnie magazynowe. Ponadto rozmieszczenie nowoczesnych

parków magazynowych (np. 7R, Prologis, Panattoni, Logisor) przyciąga inwestorów. Zachętą dla nich są działające w Wielkopolsce specjalne strefy ekonomiczne, które obecnie równolegle zastępowane są przez program PSI (Polskiej Strefy Inwestycji). Jest to region atrakcyjny, dlatego też celowe jest udzielenie odpowiedzi na pytania, jaka jest jego kondycja w zakresie rynku powierzchni magazynowych, jak reaguje na kryzysy oraz czy jego rozwój podąża za kierunkami rozwojowymi silniejszych regionów.

Przegląd literatury

W celu zobrazowania obecnego stanu badań na omawiany temat w pierwszej kolejności dokonano przeglądu literatury z zastosowaniem ścieżki wyszukiwań zawierającej hasła dotyczące powierzchni magazynowych: magazyn, powierzchnie magazynowe, stawki czynszów magazynowych, pustostany magazynowe, podaż/popyt powierzchni magazynowych. Z tej racji, że pojęcie „magazyn” ma wiele znaczeń, wyszukiwano pozycje literaturowe z zastosowaniem sekwencji słów, np. powierzchnie magazynowe. W drugiej kolejności szukano artykułów po słowach specjalistycznych, takich jak TBS czy SBU. Dodanie słowa „Wielkopolska” nie rozszerzyło liczby rekordów. Literatury szukano w bazach Web of Science, Scopus, Google Scholar, a także w mutliwyszukiwarce UEP w celu znalezienia pozycji także z szerszej listy artykułów w języku polskim, które nie są indeksowane w miejscach wyżej wymienionych. Znikoma liczba pozycji odnoszących się do analiz poszczególnych regionów uniemożliwiła przeprowadzenie typowych badań bibliometrycznych (z użyciem programu RStudio czy np. VOSvieve). Stąd przedstawiono przykładowe ogólne tematy, które uwypuklają lukę badawczą i tematy osadzone w regionach.

Opracowania dotyczące rynku Wielkopolskiego w omawianym temacie pojawiają się sporadycznie i zwykle jako krótkie fragmenty lub wzmianka przy omawianiu całej Polski. Dominują opracowania ogólnopolskie, na przykład dotyczące: rynku e-commerce (Dembińska 2016, Majchrzak-Lepczyk, Maryniak 2020), zielonych rozwiązań i certyfikatów, takich jak LEED, BREEAM, DGNB (Mardeusz 2021, Lekka-Porębska 2022, Klusek 2024, Miklinska 2024), portowej infrastruktury magazynowej (Bocheński 2024), magazynów otwartych branży artystycznej (Niedojadło 2024), procedur planowania i realizacji decyzji o lokalizacji nowej powierzchni magazynowych (Budner 2022), benchmarkingu Polska versus centralna i wschodnia Europa – w kontekście kondycji branży (Wodnicka, Szukalski 2023), łącznej oceny kondycji gospodarki magazynowej i transportu (Kurinia i in. 2021), kondycji rynku i centrów logistycznych (Budner 2024).

Rzadko pojawiają się opracowania, w których w centrum uwagi jest dany region. Na przykład zanalizowano pod względem rozwoju powierzchni magazynowych tzw. „region szczeciński” (Dembińska 2013). Autorka zwróciła uwagę, że rynek szczeciński rozwija się zbyt wolno w porównaniu z innymi regionami w Polsce. Z kolei w opracowaniu dedykowanym Lublinowi autor między innymi stwierdził, że chociaż rynek magazynowy w Lublinie jest widocznie mniejszy niż

dojrzałe rynki w centralnej i zachodniej Polsce, perspektywy rozwoju tego rynku są bardzo dobre ze względu na dostęp do wykwalifikowanej siły roboczej i konkurencyjne koszty pracy (Maleszyk, Szafran 2017). Sporadycznie pojawiają się regionalne raporty firm doradczych i konsultingowych. Na przykład COREES (2024) wydał raport, w którym szczegółowo opisany jest śląski rynek magazynowy.

Prac, w których odnoszono się do Wielkopolski lub tylko do Poznania, jest niewiele. W ujęciu regionalnym Marcysiak i in. (2017) wyróżnili tylko Poznań (bez całej Wielkopolski) w odniesieniu do poziomu pustostanów i czynszów bazowych. Między innymi odnotowano, że Poznań wraz z Warszawą, centralną Polską, Górnym Śląskiem i Wrocławiem skupiają ponad 85% rynku powierzchni magazynowej. Analizy dotyczące Poznania zaprezentowali także Maleszyk i Szafran (2017). Na tle innych regionów przedstawili wielkości powierzchni magazynowej, współczynnika pustostanów, powierzchni wynajętej i czynszu efektywnego. Podobny temat podjęli Waszkowska i Zdanowska (2017) oraz Kozłowski i Palczewska (2016). Z kolei Redmer (2022) przeprowadził analizy korelacyjne między czynnikami makroekonomicznymi a przeciętną (średnią ważoną) ceną najmu powierzchni magazynowych z podziałem na regiony, w tym na Wielkopolskę. Budner (2021) zaprezentował atrakcyjność lokalizacyjną inwestycji magazynowych różnych regionów, w tym tzw. regionu Poznań. Ten sam autor (Budner 2023) zanalizował dynamikę wzrostu powierzchni magazynowej i udział głównych rynków, w tym Poznania.

Ponadto cyklicznie pojawiają się raporty branżowe, w których zamieszczane są podstawowe dane dotyczące różnych regionów, w tym Wielkopolski. Na przykład w raporcie Banku Ochrony Środowiska (2025) zawarto informacje na temat: dostępnej powierzchni w Wielkopolsce, popytu brutto, czynszów efektywnych i współczynników pustostanów. W raporcie REED (2025) zobrazowano poziomy podaży w Wielkopolsce z rozdzieleniem na tę, która istnieje, nową podaż i w budowie.

Z uwagi na niewielki zasób pozycji naukowych i brak szerszych regionalnych danych zbieranych w instytucjach statystycznych – są to cenne, rzetelne źródła informacji. GUS (2025a) podaje dla Wielkopolski tylko wielkość powierzchni użytkowej budynków magazynowych oddanych do eksploatacji. Brakuje innego typu danych surowych i statystyk opisowych.

Prace skłoniły do sformułowania konkluzji, zgodnie z którą: praktycznie nie ma opracowań na temat regionu wielkopolskiego, mimo że rynek ten należy do pierwszej piątki najsilniejszych graczy i ma korzystne położenie geograficzne z punktu widzenia lokalizowania ogniw logistycznych dla obsługi zachodnich krajów europejskich. Dlatego skoncentrowano się na wypełnieniu istniejącej luki badawczej, tj. zaprezentowaniu badań empirycznych w obszarze rynku powierzchni magazynowych w Wielkopolsce i odpowiedzi na pytanie, jaka jest na nim dynamika zmian w kontekście innych regionów i Polski.

Celem opracowania jest:

- zdiagnozowanie, czy kryzysy z lat 2019 i 2022 wpłynęły negatywnie na dynamikę rozwoju powierzchni magazynowych w Wielkopolsce (w tym istniejących,

nowych, planowanych i w budowie) oraz czy trendy rozwojowe są kompatybilne z trendami ogólnopolskimi;

- dokonanie oceny dynamiki zmian w poziomie pustostanów w Wielkopolsce w relacji do dynamiki najbardziej aktywnych regionów i regionów słabszych;
- zidentyfikowanie typów obiektów, jakie przeważają w Wielkopolsce;
- zestawienie największych inwestycji w parki logistyczne i ich deweloperów w Wielkopolsce.

Metodologia badawcza

Przedmiotem badań jest rynek powierzchni magazynowych w Wielkopolsce. Zakres czasowy badań obejmuje lata 2019–2024 oraz pierwszy kwartał 2025 r. – jeśli były dostępne dane.

Badania empiryczne przeprowadzono na podstawie materiałów pierwotnych pozyskanych z firmy Colliers, jednej z czołowych agencji doradczych świadczących usługi z zakresu doradztwa nieruchomości komercyjnych (obok JLL, CBRE, Cushman & Wakefield, AXI IMMO). Dane wewnętrzne przedsiębiorstwa, na podstawie których dokonano analiz i zestawień wskaźnikowych, pozyskano na indywidualne zamówienie, wyspecyfikowane według metodologicznych propozycji autora opracowania. Proces pozyskiwania danych na poziomie firmy charakteryzuje się znacznym stopniem rozproszenia. Informacje gromadzone są z różnych źródeł, w tym poprzez rozmowy telefoniczne z właścicielami nieruchomości, zestawienia dostępnych powierzchni pozyskiwane od ich właścicieli, doniesienia prasowe oraz wiedzę wewnętrzną pochodzącą z działalności operacyjnej firmy. Jako podmiot pośredniczący w najmie oraz zarządzający nieruchomościami, firma dysponuje dostępem do części danych rynkowych, które są bezpośrednio rejestrowane w toku realizowanych usług. Dane dotyczące rynku krajowego, które posłużyły jako tło do opisu na poziomie regionalnym, prezentowane są w formie zagregowanej, na podstawie sumarycznego zestawienia informacji z poszczególnych regionów.

Zastosowano podejście ilościowo-jakościowe, co umożliwiło zarówno analizę trendów liczbowych, jak i identyfikację uwarunkowań strukturalnych i cyklicznych, które wpływają na rozwój tego segmentu rynku.

Dane pozyskane z materiałów wewnętrznych zostały poddane krytycznej analizie, niemniej, nie dokonano benchmarkingu uwzględniającego również informacje pochodzące z ogólnodostępnych źródeł naukowych z uwagi na ich brak. Z kolei nierecenzowane opracowania branżowe albo obrazują tylko wartości na poziomie Polski, albo są w innej konfiguracji wskaźnikowej. Dane GUS i Eurostatu także nie mogły być wykorzystane. Stąd opracowanie może stanowić matrycę do oceny innych regionów, pozwalającej uzyskać komplementarny obraz całościowej sytuacji rynkowej.

W rozważaniach skoncentrowano się na realizacji celów o charakterze empirycznym, aplikacyjnym i diagnostycznym.

Wyniki badań i dyskusja

Całkowita powierzchnia magazynowa w Wielkopolsce, która już została oddana do użytku i jest fizycznie dostępna na rynku (niezależnie od tego, czy jest wynajęta czy wolna), wynosi w Wielkopolsce około 3,6 mln m² (ryc. 1).

Nowa podaż, tj. przyrost w stosunku do istniejącej podaży oddanej do użytku w roku 2024, wynosi około ćwierć miliona metrów kwadratowych (248,7 tys. m²). Przy czym na istniejącą podaż składa się suma podaży z poprzedniego okresu i podaży nowej – po odjęciu obiektów wycofanych (np. rozebranych, zmienionych w inną funkcję). Analogicznie w Polsce było to odpowiednio około 34,1 mln m². Na zakończenie pierwszego kwartału 2025 r. ogólne zasoby przekroczyły już poziom 35 mln m².

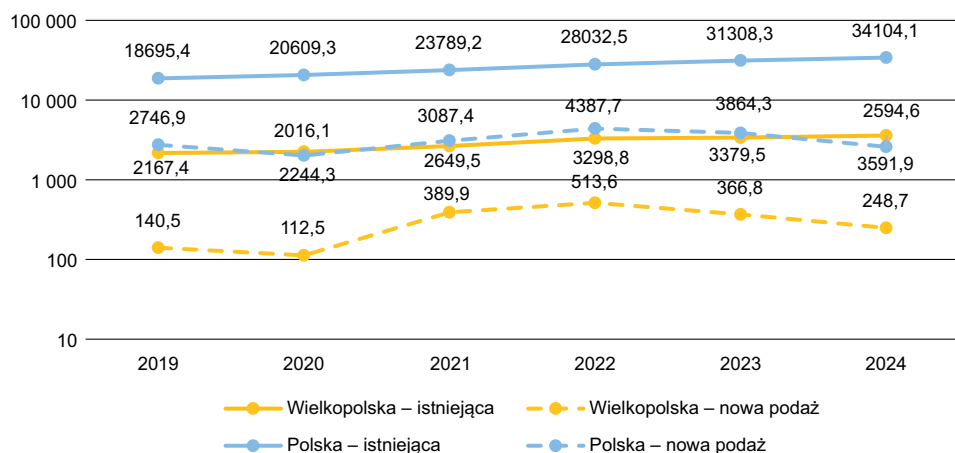
Biorąc pod uwagę tzw. „czarne łabędzie” związane z pandemią i wojną na Ukrainie, zauważyć można, że pierwszy z kryzysów nie tylko nie zachwiał rynkiem magazynowym w Wielkopolsce, ale przyspieszył dynamikę wzrostu. Powodem był wzrost zamówień na rynku e-commerce. Ponadto w czasie pandemii wiele miejsc usługowych zamknięto lub znacząco ograniczono możliwość korzystania z nich. Dlatego też dotychczasowe wydatki przeznaczone na usługi zostały przeniesione na zakup towarów. Tym samym wzrosło zapotrzebowanie na magazyny miejskie do szybkiej obsługi w ramach ostatniej mili, aby przyspieszyć obsługę klientów z wykorzystaniem różnych rodzajów punktu odbioru. Są to na przykład dostawy w ramach click & collect [tj. gdy klient zamawia produkt online (klik) i samodzielnie odbiera go osobiście w wybranym punkcie (collect)].

Porównując dynamikę wzrostu powierzchni magazynowej regionu wielkopolskiego na tle danych z Polski, można zauważyć, że nie odbiega ona od ogólnej dynamiki kraju. Widać jednak, że rynek Wielkopolski jest bardziej wrażliwy. Po wybuchu pandemii rynek gwałtownie przyspieszył, a obecnie w ramach nowej podaży obserwuje się wyraźniejsze spowolnienie.

W 2020 r. nowa podaż w Wielkopolsce wynosiła 112,5 tys. m², w 2021 r. – 389,9 tys. m², w 2022 r. – 513,6 tys. m², a już po wybuchu wojny i w kolejnym roku nowa podaż odpowiednio wynosiła 366,8 tys. m² i 248,7 tys. m² (ryc. 1).

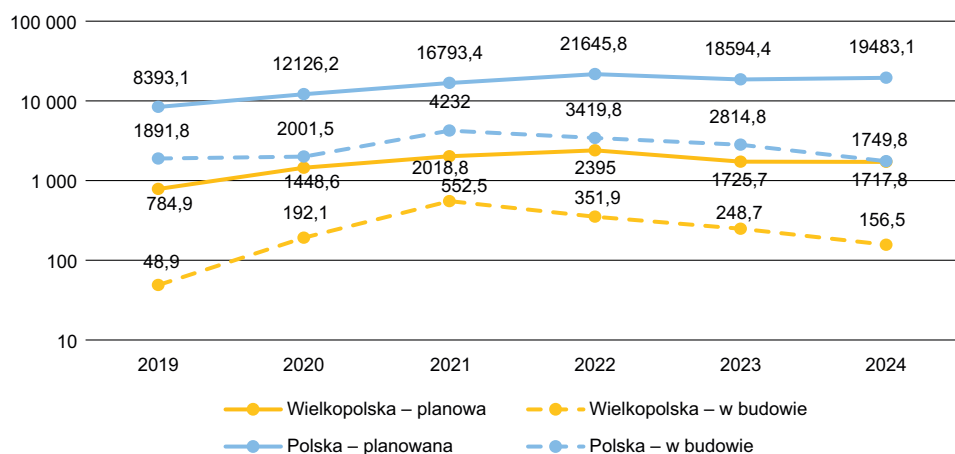
Wiąże się to z ogólną sytuacją gospodarczą i geopolityczną, niepewnością co do wolumenów przepływów, a także z silnym uzależnieniem regionu od handlu z Niemcami. Według ogólnodostępnych danych Polskiego Instytutu Ekonomicznego wartość eksportu z Polski do Niemiec odnotowała kolejny spadek r/r w pierwszym kwartale 2025 r., co stanowi odzwierciedlenie trwającej stagnacji gospodarczej na rynku niemieckim. Można przyjąć, że wzrost wartości eksportu do Stanów Zjednoczonych r/r w pierwszym kwartale 2025 r. łączony z efektem przyspieszenia wysyłek wynikającym ze spodziewanego wzrostu barier celnych (tzw. frontloading) nie miał znaczącego efektu łagodzącego dla regionu wielkopolskiego.

Podaż planowa w ostatnich latach jest ustabilizowana, niemniej także i na tych poziomach widać większą ostrożność inwestycyjną. Podaż w budowie w roku 2024 wynosiła 156,5 tys. m². W badanym okresie jej szczyt przypadał na rok 2023 i wynosił 552,5 tys. m² (ryc. 2).



Ryc. 1. Istniejąca i nowa podaż powierzchni magazynowych w Wielkopolsce w latach 2019–2024 w tys. m²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

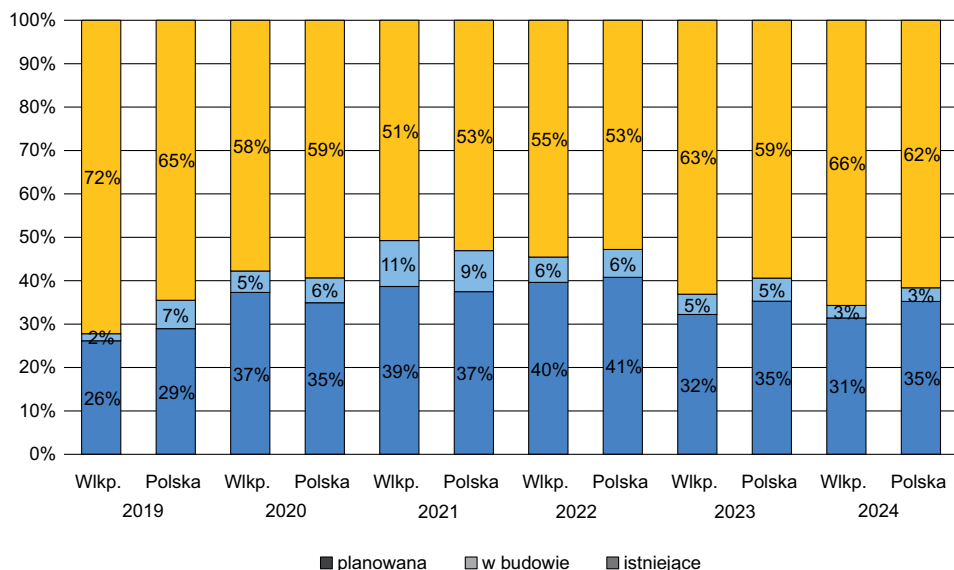


Ryc. 2. Planowana i w budowie podaż powierzchni magazynowych w Wielkopolsce w latach 2019–2024 w tys. m²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

W ostatnich dwóch latach w Wielkopolsce udział podaży w budowie w relacji do istniejącej – w ujęciu strukturalnym – spadł (ryc. 3).

W 2024 r. ponad 66% stanowiły powierzchnie istniejące. W analizowanym okresie 2021–2022 cechowały się korzystniejszym wskaźnikiem udziału dotychczasowych inwestycji do przyszłych. Inwestycje istniejące w ujęciu strukturalnym wynosiły odpowiednio 51 i 55%. Był to czas popandemiczny. Wojna pogorszyła wskaźniki. Można przypuszczać, że spadający poziom inflacji i prognozowany wzrost PKB w roku 2025 spowoduje zmiany w kierunku struktury z lat 2021–2022. Porównując dane ze średnimi danymi ogólnopolskimi, można zauważyć, że



Ryc. 3. Struktura powierzchni magazynowej w Wielkopolsce: planowanej, w budowie i istniejącej – w latach 2019–2024 (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

największe różnice procentowe przypadają na lata 2019 i dalej 2024 i 2023, z tym że Wielkopolskę cechowały gorsze parametry niż przeciętne dla sumy wszystkich regionów.

Na przestrzeni badanego okresu odsetek niewynajętej powierzchni magazynowej w stosunku do całkowitej dostępnej powierzchni w Wielkopolsce w pierwszym kwartale 2025 r. kształtował się na poziomie 8% (tab. 1). Jest to nieco mniej niż w przypadku średniej z czterech najsilniejszych regionów i jednocześnie więcej niż w przypadku regionów słabszych. Jest to zarazem najwyższy poziom od 2019 r.

Tabela 1. Wskaźnik pustostanów w pierwszych kwartałach 2019–2025

	2019 kw.	2020 kw.	2021 kw.	2022 kw.	2023 kw.	2024 kw.	2025 kw.
Wielkopolska	8,4%	9,3%	5,1%	0,4%	6,1%	6,0%	8,0%
Polska	5,6%	6,9%	4,9%	2,2%	6,0%	7,0%	8,5%
Średnia 4 gł. regiony	5,1%	7,9%	7,4%	3,9%	6,8%	9,2%	8,5%
Średnia pozostałych regionów	5,6%	6,6%	3,9%	1,7%	5,7%	6,3%	7,6%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

Przy czym poziom pustostanów liczy się według wzoru:

$$\text{Poziom pustostanów} = \left(\frac{\text{Powierzchnia niewynajęta}}{\text{Całkowita powierzchnia magazynowa}} \right) \times 100\%$$

Analizując dane z innych regionów, można zaobserwować, że rynek zachowuje się podobnie. Pandemia spowodowała zmniejszenie wolnych magazynów, natomiast wojna miała skutek odwrotny. Stwierdzenie to zgadza się także z danymi za całe poszczególne lata (tab. 2).

Tabela 2. Wskaźnik pustostanów w latach 2019–2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Wielkopolska	9,2%	6,0%	1,1%	2,9%	6,3%	6,8%
Polska	7,2%	5,4%	2,7%	3,4%	6,9%	7,2%
Średnia 4 gł. regiony	7,2%	7,6%	4,6%	4,7%	8,0%	7,5%
Średnia 11 pozostałych regionów	7,1%	4,6%	2,2%	2,9%	6,5%	7,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

Obecny wyższy wskaźnik wynika z wolnych przestrzeniami w ramach podaży spekulacyjnej. Biorąc pod uwagę fakt, że w sytuacji niepewnego rynku realizuje się coraz mniej powierzchni spekulacyjnych, wskaźnik ten może w najbliższym czasie dążyć do większej równowagi.

Sytuacja ta wynika też z ogólnej niestabilności gospodarki z uwagi na osłabienie gospodarki niemieckiej, niepewną sytuację polityczną oraz fakt, że jest to swego rodzaju korekta po okresie prosperity na rynku magazynowym, wywołanym pandemią.

Uzyskane dane mają związek z poziomem stawek czynszowych.

Nie ma sztywnych widełek, według których można interpretować uzyskane wskaźniki, niemniej na podstawie komentarzy analityków zamieszczanych w raportach branżowych można przyjąć, że przy poziomie poniżej 4% występuje presja na wzrost stawek czynszowych, a powyżej 6% następuje nadpodaż i zwiększenie ostrożności przy podejmowaniu decyzji dotyczących potencjalnych nowych inwestycji i tym samym obniżenie lub zamrożenie stawek.

W Wielkopolsce zauważalny był kilkuprocentowy spadek pustostanów po wybuchu pandemii. Obszar ten okazał się wyjątkowo wrażliwy w porównaniu z innymi regionami. Z kolei po wybuchu wojny odnotowano ich wzrost. Jest to kompatybilne z wynikami badań z zakresu podaży. Współczynnik powierzchni niewynajętej w Wielkopolsce stabilizuje się od 2023 r. z tendencją zwyżkową. Obecnie rośnie zapotrzebowanie na nowoczesne magazyny, a część wolnej przestrzeni magazynowej znajduje się w obiektach starszych.

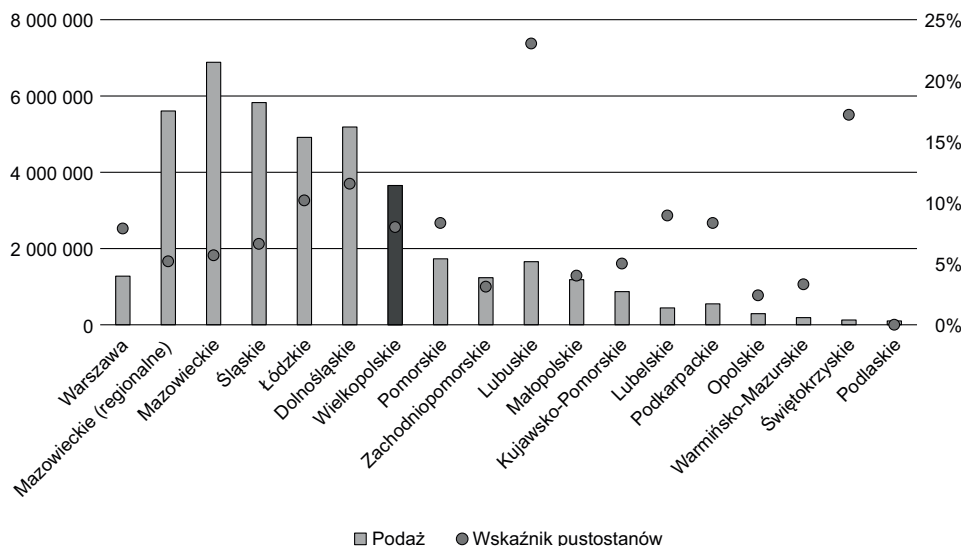
Według najnowszych danych z pierwszego kwartału 2025 r. poziom pustostanów w Wielkopolsce wynosi 8% (ryc. 4). We wszystkich silniejszych regionach, tj. mazowieckim, śląskim, łódzkim i dolnośląskim, poziom pustostanów osiąga od 2 do 4 punktów procentowych w relacji do danych średnich za 2024 r.

Wśród największych projektów dostarczonych w ostatnich latach dominuje Panattoni (tab. 3). Oprócz wymienionych w tabeli w Wielkopolsce są też tacy inwestorzy, jak na przykład GLP czy CTP.

Główne lokalizacje inwestycyjne zaprezentowano na rycinie 5.

Poznań i okolice (Gądky, Komorniki, Robakowo) to główne centra magazynowe regionu, obsługujące firmy ecommerce, produkcyjne, kurierskie. Atrakcyjność

regionu będzie wzmocniana poprzez budowę dróg ekspresowych (S10, S11), których oddanie planuje się na 2028 r., oraz poprzez budowę obwodnic w ramach „Programu 100 obwodnic” (Miedziński 2024). Ponadto mocną stroną regionu dla punktowych inwestycji logistycznych determinuje także fakt, że pozytywnie ocenia się rozwoju infrastruktury liniowej (BIP 2020, Burchardt i in. 2020), niezbędnej do obsługi parków logistycznych, magazynów przemysłowych, centrów



Ryc. 4. Wielkość podaży względem wskaźnika pustostanów w Wielkopolsce na tle pozostałych regionów w pierwszym kwartale 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

Tabela 3. Największe projekty (parki) dostarczone w latach 2019–2024 w województwie wielkopolskim

Park	Miasto	Deweloper	GLA (m²)*	Lata oddania do użytku
P3 Poznań II	Robakowo	P3 Logistic Parks	226 000	2021–2024
Panattoni Park Poznań A2	Robakowo	Panattoni	143 400	2023–2024
MLP Poznań West	Dąbrówka	MLP Group	134 700	2019–2023
VidaXL BTS Września	Września	–	120 000	2021
EQT Exeter Poznań Żerniki I	Żerniki	Panattoni	107 900	2021
Panattoni Park Poznań IX	Swadzim	Panattoni	61 300	2019–2021
Panattoni Park Poznań West Gate I	Tarnowo Podgórne	Panattoni	59 900	2023
7R Park Poznań West	Tarnowo Podgórne	7R Logistics	55 400	2022
Hillwood Poznań–Czępiń	Głuchowo	Hillwood	53 700	2025
SEGRO Logistics Park Poznań, Komorniki	Komorniki	SEGRO	52 100	2020–2023

*GLA – Gross Leasable Area – całkowita powierzchnia najmu brutto

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.



Ryc. 5. Lokalizacja największych inwestycji w województwie wielkopolskim – stan na pierwszy kwartał 2025 r.

Źródło: dane wewnętrzne firmy Colliers.

dystrybucji, centrów fulfillment, magazynów kontraktowych i cross-dockingowych branż TSL oraz wielu innych obiektów ważnych z punktu widzenia sprawnej obsługi łańcuchów dostaw.

Chwilowe spowolnienie rynku odzwierciedlone jest w powierzchniach w trakcie realizacji inwestycyjnej (tab. 4).

Tabela 4. Największe projekty w budowie, planowane do oddania na lata 2025–2027 w Wielkopolsce

Park	Miasto	Deweloper	GLA (m ²)	Planowany rok dostarczenia
MLP Poznań West	Dąbrówka	MLP Group	33 000	2025
MLP Business Park Poznań	Poznań	MLP Group	16 000	2025
Luvena Nieruchomości	Luboń	Luvena Logistics	16 000	2025
7R City Flex Poznań East I	Poznań	7R Logistics	9 800	2025
Panattoni Park Poznań XIV	Głuchowo	Panattoni	7 600	2025
Centrum Logistyczno-Magazynowe Kostrzyn Wlkp.	Kostrzyn	Zachód Invest	1 800	2025

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

Popyt w Wielkopolsce w 2024 r. kształtował się na poziomie 576 800 m². W porównaniu do 4 najsilniejszych regionów (910 300 m²) różnica wynosiła 333 m², natomiast w relacji do regionów słabszych (104 900 m²) – 472 m². Region wielkopolski wyraźnie więc ciąży do silniejszej grupy (tab. 5).

Tabela 5. Popyt w Wielkopolsce na tle silnych i słabych regionów latach 2019–2024 w m²

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Wielkopolska	386 900	564 500	1 129 800	828 700	491 100	576 800
Polska	4 186 500	5 393 100	7 468 700	6 729 500	5 681 500	5 835 100
Średnia 4 gł. regiony	764 500	891 900	1 086 600	1 094 700	998 900	910 300
Średnia 11 pozostałych reg.	67 400	114 600	181 200	138 400	119 500	104 900

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

W roku 2019 w Wielkopolsce odnotowano 386 900 m². W relacji do regionów silniejszych (764 500 m²) różnica wynosiła 377 m², a w odniesieniu do rynków słabszych (67 400 m²) – 319 m².

Być może w dłuższej perspektywie czasowej, z uwagi na dążenie do nearshoringu przez kraje zachodnie – Wielkopolskę i mocne regiony charakteryzować będzie silniejsza konwergencja.

Z danych wynika także, że w sytuacji kryzysu covidowego rynek ten szybciej się „ożywił” niż silne i słabe regiony oraz Polska – według wartości uśrednionych. Po wybuchu wojny popyt spadł gwałtowniej niż we wszystkich omawianych klasyfikacjach regionów.

Z danych wewnętrznych wynika, że popyt w pierwszym kwartale 2025 rok do roku słabnie i tendencja ta (r/r) utrzymuje się od 2021 r.

Charakterystyka popytowa odzwierciedlona jest także w strukturze typów magazynów (tab. 6).

Można zauważyć, że najczęściej pod względem powierzchni jest magazynów Big Box – blisko 70%. W drugiej kolejności dominują powierzchnie typu Build to suit (BTS) – blisko 30% (tab. 7).

Dominację Big Box można tłumaczyć tym, że jest to obiekt, który łatwo podzielić na segmenty, łatwy jest do odsprzedaży i nie wymaga konkretnego najemcy przy decyzji inwestycyjnej. Czyli jest to tzw. system built-to-stock + fit-out. Buduje się, a potem dostosowuje do potrzeb konkretnego klienta. Jest szybszy w realizacji. BTS natomiast jest trudniejszy w ewentualnym późniejszym zbyciu, gdyż jest dopasowany pod konkretnego najemcę. Czasami ma specjalne posadzki pod linie produkcyjne czy wydzielone mroźnie. Często 3PL czy FMCG wolą bardziej elastyczną formę pod względem czasu najmu i lokalizacji. Stąd wybierają Big Boxy. W Wielkopolsce przykładem pierwszego jest Panattoni Park Poznań East Gate w Swarzędzu, a drugiego Panattoni BTS Łubowo (Maxcess).

Małą część pod względem GLA stanowią magazyny przeznaczone do obsługi ostatniej mili, tzw. Last Mile Logistics (LML), oraz jednostki typu Small Business Units (SBU). W Wielkopolsce moduł pierwszy m.in. oferuje City Logistics Poznań III (Raben/Mars Wrigley) w Poznaniu, a drugi Panattoni Park Poznań IX

Tabela 6. Charakterystyka obiektów typu Big Box, LML, SBU, BTS

Typ projektu	Wielkość modułów	Wysokość	Charakterystyka lokalizacji	Typy najemców
Big Box	Zazwyczaj od 3000 m ²	10 m lub 12 m	Zwykle w pobliżu dróg szybkiego ruchu	Wszystkie typy firm. Przeważnie kluczowi gracze na rynku (3PL, e-commerce, retail, automotive)
Last Mile Logistics, LML	Zazwyczaj od 1000–3000 m ²	Zazwyczaj 10 m	Zwykle w pobliżu lub w granicach dużych aglomeracji miejskich	Małe i średnie przedsiębiorstwa (głównie firmy kurierskie, 3PL, retail, e-commerce)
Small Business Units, SBU	Zazwyczaj do 1,000 m ²	Zazwyczaj od 7 m do 9 m	Zwykle w pobliżu lub w granicach dużych aglomeracji miejskich	Małe i średnie przedsiębiorstwa. Często firmy z sektorów specjalistycznych albo firmy logistyczne obsługujące konkretne aglomeracje miejskie
Build to Suit, BTS	Zazwyczaj 10 tys. m ² do 200 tys. m ²		Zwykle w pobliżu autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic, w parkach przemysłowych, blisko centrów dystrybucyjnych i hubów logistycznych, gdzie są duże działki i mniejsza cena gruntu.	Duże firmy i korporacje, które potrzebują specjalnie dopasowanej infrastruktury

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych firmy Colliers.

w Swadzimiu i Tarnowie Podgórny. Należy zauważyć, że mimo mniejszej powierzchni w ujęciu strukturalnym dwóch ostatnich, ich rola jest równie ważna. LML zaprojektowane są z myślą o szybkiej dostawie na ostatnim etapie łańcucha

Tabela 7. Udział poszczególnych typów obiektów w istniejących zasobach pod względem GLA (tj. Gross Leasable Area – całkowitej powierzchni najmu brutto)

Typ obiektu	Lokalizacja	I kw. 2025
Big-Box (multilet)	Wielkopolska	67%
	Polska	69%
BTS	Wielkopolska	28%
	Polska	24%
Last Mile Logistics	Wielkopolska	4%
	Polska	4%
SBU	Wielkopolska	1%
	Polska	3%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych firmy Colliers.

dostaw. SBU, małe, modułowe magazyny – przeznaczone są dla małych i średnich firm (MŚP), np. serwisów, dystrybutorów, startupów; łączą funkcje magazynu, biura i czasem showroomu. LML mają często większe formaty od SBU i przystosowane są do obsługi dużych wolumenów przesyłek oraz pracy w systemie cross-docking/microfulfillment. Obiekty LML i SBU są coraz liczniejsze, niemniej kilkanaście SBU lub LML nie równa się powierzchniowo jednemu dużemu Big Boxowi. Stąd te różnice.

Struktura opisanych obiektów usytuowanych w Wielkopolsce jest zbliżona do struktury ogólnopolskiej.

Można przypuszczać, że w Wielkopolsce rosnąć będzie udział Miejskich Centrów Dystrybucji (UDC) i Miejskich Centrów Konsolidacji (UCC), a więc obiektów pełniących główne funkcje związane z dystrybucją miejską (Meza-Peralta i in. 2020). Sektor Last Mile Logistics będzie poszukiwał magazynów zlokalizowanych na terenie lub w pobliżu Poznania miast, a ich modele w większości z nich wykorzystuje się obiekty typu Last Mile Logistics (Halldorsson, Wehner 2020).

Z uwagi na mniej stabilne gospodarki, można także przepuszczać, że na opisywanym rynku wzrośnie poziom umów typu sale & leaseback, tzn. takich, w ramach których właściciel magazynu sprzedaje nieruchomość, by dalej korzystać z niej na zasadzie wynajmu. Rozwiązanie takie daje większą elastyczność i płynność finansową. Podobna do tego systemu na linii inwestor–właściciel jest tzw. strategia income-generating asset (tj. sprzedaż magazynu, który ma już zawarte umowy najmu, np. z firmą logistyczną), przewidywalny dochód (czynsz) i stabilny profil finansowy. Na przykład deweloper magazynowy 7R S.A. z Poznania w 2023 r. sprzedał funduszowi inwestycyjnemu DWS w pełni wynajęty już projekt 7R Park Poznań East II (ponad 51 000 m²), który jest zaledwie 7 km od centrum Poznania. Transakcje tego typu będą prawdopodobnie coraz bardziej popularne, gdyż fundusze inwestycyjne szukają stabilnych, wynajętych magazynów. Dzięki temu wypracowuje się zyski i sprzedaje magazyny po wysokich wycenach i niskich stopach kapitalizacji – tzw. „yield”.

Podsumowanie

Analiza rynku magazynowego może stanowić swego rodzaju barometr tego, co się dzieje w gospodarce. Większa ostrożność w decyzjach inwestycyjnych odzwierciedlona jest w wyższym poziomie pustostanów, mniejszym poziomie inwestycji spekulacyjnych i niższym udziale w strukturze najmów obiektów nowo wybudowanych.

Na podstawie badań stwierdzono, że covid w Wielkopolsce oddziaływał pozytywnie na rozwój rynku powierzchni magazynowych, natomiast wojna miała wpływ negatywny. Wskaźnik podaży istniejące do nowej i planowanej małał po wybuchu pandemii i rósł po wybuchu wojny na Ukrainie. Widać więc, że w dłuższej perspektywie czasowej Wielkopolska coraz bardziej ewoluuje w poziomie popytu na powierzchnie magazynowe w kierunku województwa mazowieckiego, śląskiego, łódzkiego i dolnośląskiego, czyli najsilniejszych graczy na rynku. W ostatnich dwóch latach w Wielkopolsce udział podaży w budowie w relacji do istniejącej – w ujęciu strukturalnym spadł, co świadczy o przyjęciu strategii chwilowego wyczekiwania. Z uwagi na dobre prognozy gospodarcze prawdopodobnie kolejne lata będą bardziej na tym polu rozwojowe.

Biorąc pod uwagę dane o popycie w Wielkopolsce i jego strukturę można stwierdzić, że co prawda wzrósł on w pierwszym kwartale 2025 roku, ale to był mniejszy wzrost w porównaniu ze średnią z kilku lat wcześniejszych. Struktura

popytu uległa znaczącej zmianie – udział renegotjacji wzrósł do rekordowego poziomu 56% wolumenu transakcji najmu. Oznacza to kontynuację trendów widocznego od 2020 roku. Istnieją jednak duże wahania krótkookresowe, czego przejawem był np. wzrost nowych umów w IV kwartale 2024 roku.

Wszystkie łącznie regiony reagowały podobnie jak Wielkopolska. Stwierdzono jednak, że rynek wielkopolski jest wysoce wrażliwy, ponieważ zarówno podaż, jak popyt w sytuacjach kryzysowych miały większą dynamikę dodatnią i ujemną.

Analizując pierwsze kwartały poszczególnych lat, zauważyć można wzrost poziomu pustostanów od 2021 r. Wynika to między innymi z tego, że w mocno zurbanizowanych regionach, o dużej gęstości podmiotów i bliskości siły roboczej, deweloperzy łatwiej podejmują decyzje o budowaniu, w tym o budowaniu w trybie spekulacyjnym. Stąd okres poszukiwania najemcy jest dłuższy. Tak jest w przypadku Wielkopolski. W czasie spowolnienia najemcy mogą też szukać tańszych, mniej konkurencyjnych regionów. Pewnym rozwiązaniem jest w większym stopniu bazowanie na umowach typu pre-let (umowach najmu zawartych przed ukończeniem budynku, często na etapie planowania), w formule BTS (buildtosuit, szytych na miarę) lub BTO (buildtoown), kiedy budynek trafia do aktywów inwestora po zakończeniu budowy. Zauważyć należy, że w obliczu przedłużającej się niepewnej sytuacji gospodarczej umowy spekulacyjne się redukuje, stąd w dalszej perspektywie obserwowany wzrost poziomu pustostanów w Wielkopolsce może ulec zmianie.

W trakcie badań ustalono także, że region wielkopolski w popycie umacnia swoją pozycję na rynku i z miejsca środkowego w relacji do czterech głównych graczy i regionów słabszych oscyluje w kierunku silniejszych.

Na podstawie analiz typów logistycznej infrastruktury punktowej sformułowano konkluzję, zgodnie z którą na rynku wielkopolskim dominują tzw. big-boxy (prawie 70%) i obiekty typu BTS (prawie 30%). Z jednej strony niepewność rynku może skłaniać inwestorów do budowania w większym zakresie obiektów szytych na miarę, aby mieć zagwarantowanego najemcę. Z drugiej strony big-boxy cechuje krótszy cykl inwestycyjny i większa elastyczność wyboru najemcy, stąd trudno jednoznacznie ocenić kierunki dalszych zmian.

Zaprezentowane rozważania mogą być punktem odniesień do analiz benchmarkingowych innych regionów. Wymaga to jednak pozyskania materiałów pierwotnych z agencji badawczych, gdyż dostępne raporty mają podobne sekwencje tematyczne, ale inne ujęcia badawcze.

Dotychczasowe opracowania w zakresie omawianego tematu nie uwzględniają analiz strukturalnych w zakresie podaży ani wpływu czarnych łabędzi na rynek wielkopolski.

W żadnym z dostępnych opracowań dane dotyczące popytu w Wielkopolsce nie są przedstawiane w odniesieniu do średnich z najsilniejszych i najsłabszych regionów. Nie ma także wyspecyfikowanych struktur z podziałem na typ obiektów (Big-Box, BTS, Last Mile Logistics, SBU).

Przeprowadzone studium może stanowić uzupełnienie różnych dokumentów o charakterze diagnostycznym i strategicznym, w których wyodrębnia się czynniki istotne z punktu widzenia rozwoju regionu (BIP 2020, Grzebyk 2021, Cader i in. 2024).

Przeszłe kierunki badań w Wielkopolsce i ograniczenia badawcze

Podjęte studium ilościowe warto w przyszłości rozszerzyć na jakościowy opis studiów przypadków. Ciekawym wątkiem dociekań mogłoby być scharakteryzowanie przypadków strategii rozwojowych inwestycji magazynowych, ukazanie współpracy poszczególnych obiektów w ramach jednej korporacji oraz ekspansji w obiekty logistyczne na rynki zagraniczne i wyzwań z tym związanych.

Interesującym rozszerzeniem omówionej problematyki byłoby także zbadanie, w jakim stopniu rynek wielkopolski podąża za głównymi trendami w logistyce, tj. przemysłem 5.0 (Kosmidis i in. 2024) i zrównoważonym łańcuchem dostaw (Bartolini i in. 2019).

Obecne badanie obejmuje czas dwóch wielkich czarnych łabędzi. Rozszerzenie badań wstecz o kryzys z roku 2009 oraz w przód, o perturbacje związane z poziomem cen, pozwoliłoby zdiagnozować, czy Wielkopolska jest także w tych przypadkach wysoko wrażliwa w omawianym obszarze zagadnień.

Odrębnego opracowania wymagają analizy stawki czynszów. Średnie stawki bazowe dla obiektów typu big-box w lokalizacjach pozamiejskich wynoszą od 3,60 do 5,50 euro/m²/mies., natomiast dla projektów SBU/citylogistics (miejskich) oscylują w granicach 4,00–8,25 euro/m²/mies. Przeprowadzenie takich badań, także dla stawek efektywnych w ujęciu dynamicznym dla Wielkopolski, oraz stawek tzw. prime (czynszów bazowych, charakterystycznych dla najlepszych powierzchni magazynowych, w top lokalizacjach i z najlepszym, wiarygodnym najemcą) – wniosłoby nową wartość poznawczą.

Z uwagi na złożoność zagadnień celowe jest również przeprowadzenie osobnych analiz w zakresie odnowień, renegocjacji, ekspansji, umów nowych i tym samym ustalenia dynamiki zmian wskaźnika obrazującego udział popytu netto w popycie brutto. Dokonanie ustaleń w zakresie udziału strukturalnego umów najmu powierzchni magazynowych według GLA i ich liczby stanowiłoby także interesujący wątek poznawczy.

Komplementarnym obszarem dociekań byłaby ponadto analiza strategii inwestycyjnych obrazujących udział budów spekulacyjnych, pre-let, szytych na miarę czy prowadzonych w systemie sale & leaseback oraz ocena dynamiki zmian najemców według sektorów.

Przedstawione rozważania mają ograniczenia badawcze, takie jak brak powiązań przedstawionych wyników z kondycją podmiotów, które zajmują powierzchnię magazynową w opisywanym regionie. Nie ma też ilustracji strukturalnej, w jakim stopniu towary składane na danych powierzchniach zasilają rynek regionalny, a w jakim wymiarze są węzłem tymczasowym do dalszej dystrybucji na szersze rynki światowe. Pozwoliłoby to na zobrazowanie roli i kondycji infrastruktury punktowej na tle łańcuchów dostaw przechodzących przez Wielkopolskę. Dopiero takiej ujęcie uprawniałoby do zestawienia czynników determinujących wrażliwość opisywanego rynku. Temat ten wymaga jednak obszernego opracowania, które nie mieści się w konwencji zaprezentowanego artykułu.

Konflikt interesów

Autorka deklaruje brak występowania konfliktu interesów. Oświadcza, że tekst artykułu jest w całości jej dziełem.

Literatura / References

- AXI IMMO. 2025. Rynek magazynowy w Polsce w I kw. 2025 roku (<https://www.axiimmo.com/raporty-i-publikacje/najnowszy-raport-rynek-magazynowy-w-polsce-1-kw-2025-prezentuje-axi-immo/>).
- Bartolini M., Bottani E., Grosse E. 2019. Green warehousing: Systematic literature review. *Journal of Cleaner Production*, 226: 242–258. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.04.055>
- BIP. 2020. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku. Samorząd Województwa Wielkopolskiego (https://bip.umww.pl/292---k_91---k_207---strategia-rozwoju-wojewodztwa-wielkopolskiego-do-2030).
- Bocheński T. 2024. Rozwój infrastruktury magazynowej na bliskim zapleczu portów morskich w Polsce na tle potencjału miast portowych i relacji port–miasto. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 38(1): 7–26. <https://doi.org/10.24917/20801653.381.1>
- BOŚ 2025. Raport branżowy. Analizy sektorowe. (https://www.bosbank.pl/_data/assets/pdf_file/0028/61579/BOSBank_Magazyny_2025.02.pdf).
- Budner W. 2021. Ocena atrakcyjności lokalizacyjnej rynku magazynowego w Polsce. *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, 6: 2–13. <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2021.6.1>
- Budner W. 2022. Lokalizacja powierzchni magazynowej przedsiębiorstwa – planowanie i wybór obiektu. *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, 1: 13–20. <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2022.1.2>
- Budner W. 2023. The phenomenon of the Polish warehouse real estate market – sources of success and prospects for development. *Real Estate Management and Valuation*, 31(4): 65–72. doi.org/10.2478/remav-2023-0031
- Budner W. 2024. Rynek nieruchomości logistycznych w Polsce. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Burchardt M., Herodowicz T., Perdał R. 2020. Diagnoza strategiczna Wielkopolski Wschodniej. Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.
- Cader J., Koneczna R., Marciniak A. 2024. Indicators for a circular economy in a regional context: an approach based on Wielkopolska region, Poland. *Environmental Management*, 73(2): 293–310. <https://doi.org/10.1007/s00267-023-01887-w>
- COREES. 2024. Rynek magazynowy na Dolnym Śląsku I kw. 2024 (<https://corees.pl/wp-content/uploads/2024/09/v2-raport-rynek-magazynowy-dolny-slask-opt.pdf>).
- Dembińska I. 2013. Szczecin jako problematyczna lokalizacja na mapie powierzchni magazynowych w Polsce. *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu*, 46(1): 35–47.
- Dembińska I. 2016. Wpływ rozwoju e-commerce na rynek powierzchni magazynowych. *Problemy Transportu i Logistyki*, 36(4): 139–148. <https://doi.org/10.18276/ptl.2016.36-14>
- Grzebyk B. 2021. Pozycja konkurencyjna województwa wielkopolskiego wobec poziomu realizacji celów strategii „Europa 2020”. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 53: 9–24. <https://doi.org/10.14746/rpr.2021.53.02>
- GUS. 2025a. Budownictwo w 1 kwartale 2025 r. (https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5478/13/26/1/budownictwo_w_1_kwartale_2025_r.pdf).
- GUS. 2025b. Obroty towarowe handlu zagranicznego ogółem i według krajów w styczniu – marcu 2025 r. (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-marzec-2025-r,1,152.html).
- Halldorsson A., Wehner J. 2020. Last-mile logistics fulfilment: A framework for energy efficiency. *Research in Transportation Business & Management*, 37: 100481. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100481>

- Klusek T. 2024. Realizacja idei budownictwa zrównoważonego na polskim rynku nieruchomości magazynowych. *Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 9(4): 55–68. <https://doi.org/10.22630/EIOL.2024.9.4.28>
- Kosmidis M., Antoniou S., Balaska V., Kansizoglou I., Gasteratos A. 2024. October. Towards Warehouse 5.0: A Framework of Human-Centered Technologies. 2024 IEEE International Conference on Imaging Systems and Techniques (IST). IEEE. <https://doi.org/10.1109/IST63414.2024.10759201>
- Kozłowski R., Palczewska A., Pietruszka A. 2016. Rynek obiektów magazynowych w Polsce oraz przyczyny jego rozwoju. *Studia Ekonomiczne Regionu Łódzkiego*, 23: 109–119.
- Kurinia S., Pietrzyk-Wiszowaty K., Płaczek J. 2021. Koniunktura w transporcie i gospodarce magazynowej a rozwój społeczno-gospodarczy w Polsce w latach 2007–2018. *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, 3: 26–36. <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2021.3.3>
- Lekka-Porębska I. 2022. Perspektywy rozwoju zielonych powierzchni magazynowych w Polsce. *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 8(4): 55–67. <https://doi.org/10.22630/EIOL.2022.7.4.28>
- Majchrzak-Lepczyk J., Maryniak A. 2020. Rynek powierzchni magazynowej i elementy jej wyposażenia. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.
- Maleszyk P., Szafran J. 2017. Warehouse market in Poland and in Lublin: conditions, tendencies and development prospects. *Regional Barometer. Analyses & Prognoses*, 15(2): 35–44. <https://doi.org/10.56583/br.435>
- Marcysiak A., Marcysiak A., Rak A.M. 2017. Zmiany na rynku powierzchni magazynowych w Polsce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach*, 42(115): 29–39. <https://doi.org/11331/1878>
- Mardeusz E. 2021. Ekologiczne rozwiązania w magazynach. *Journal of TransLogistics*, 17: 9–18. https://doi.org/doi.org/JoT2021_01
- Meza-Peralta K., Gonzalez-Feliu J., Montoya-Torres J.R., Khodadad-Saryazdi A. 2020. A unified typology of urban logistics spaces as interfaces for freight transport. *Supply Chain Forum: An International Journal*, 21(4): 274–289. <https://doi.org/10.1080/16258312.2020.1801107>
- Miedziński M. 2024. Znaczenie dróg ekspresowych S-11 i S-10 w systemie transportowym północnej Wielkopolski. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 72: 317–340. <https://doi.org/10.14746/rrpr.2024.72.17>
- Miklinska J. 2024. Green buildings for greening supply chains: selected organisational and legal solutions on the Polish commercial warehouse space market. *European Research Studies Journal*, 27, 4: 152–158. <https://doi.org/10.35808/ersj/3511>
- Niedojadło M. 2024. Koncepcja magazynu otwartego zrealizowana w oddziale Muzeum Krakowa Thesaurus Cracoviensis – Centrum Interpretacji Artefaktów na tle innych realizacji tego typu w muzeach polskich. *Krzysztofora. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa*, 42: 165–177. <https://doi.org/10.32030/KRZY.2024.11>
- REDD. 2025. Raport magazynowy. Q1 2025. Dodatek specjalny. Pozwolenia na budowę: dynamika w ostatnich latach (<https://www2.reddplatform.com/raporty/nowy-raport-magazynowy-redd-q1-2025-juz-dostepny/>).
- Redmer A. 2022. Ceny najmu powierzchni magazynowych w ujęciu regionalnym – Polska 2021. *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, 2: 11–25. <https://doi.org/10.33226/1231-2037.2022.2.2>
- Waszkowska N., Zdanowska A. 2017. Logistyka magazynowa – tendencje rozwojowe na polskim rynku. *Journal of TransLogistics*, 3(2): 107–119.
- Wodnicka M., Szukalski S.M. 2023. Investments in the Industrial and Logistics Real Estate Sector in Poland Compared to the CEE Countries. *Optimum. Economic Studies*, 3(113): 116–136. <https://doi.org/10.15290/oes.2023.03.113.07>

The Warehouse Space Market in Greater Poland – Condition and Development Prospects

Abstract: Poland is one of the leading countries in the warehouse space rental market in Europe, and the Greater Poland (Wielkopolska) region accounts for nearly one-fifth of the national warehouse space, making it one of the key logistics regions in the country. The aim of this analysis is to assess

the dynamics of changes in the warehouse space market in Greater Poland, with particular emphasis on its response to crisis situations. Empirical research was conducted based on primary data obtained from Colliers, one of the leading advisory agencies providing commercial real estate consulting services. The company's internal data were analyzed using the methodology adopted by the author. A quantitative and qualitative approach was applied, which allowed for the analysis of numerical trends as well as the identification of structural and cyclical conditions influencing the development of this market segment. Among other findings, it was established that the pandemic had a positive impact on the warehouse market, while the war in Ukraine had a negative one. The Greater Poland market is highly sensitive in terms of existing, new, planned, and under-construction supply, as well as the vacancy rate. Demand is slowly increasing; however, it remains more than twice as low as in the post-pandemic period. From a structural perspective, Big-box and BTS (Built-to-Suit) facilities dominate the market. A small portion of the total GLA (Gross Leasable Area) is made up of warehouses intended for last-mile logistics (so-called LML) and Small Business Units (SBU). LML facilities are often larger than SBUs and are designed to handle large shipment volumes and operate in a cross-dock or micro-fulfillment model. Moreover, a dozen SBUs or LMLs do not equal the area of a single large Big-box facility, hence the differences. Considering the full scope of the analysis, it can be concluded that the Greater Poland warehouse market is gradually shifting toward the strongest players.

Keywords: warehouse, warehouse space market, Greater Poland, logistics, supply chain

Data przekazania tekstu: 29.07.2025; data zaakceptowania tekstu: 12.11.2025.

Article submitted: 29.07.2025; article accepted: 12.11.2025.