

Sławomir DROŹDZIECKI*

NOWOCZESNE POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE W KSZTAŁTOWANIU FUNKCJI LOGISTYCZNYCH AGLOMERACJI TRÓJMIASTA

Streszczenie

Walka konkurencyjna, a w szczególności stała dążność do ograniczania całkowitego poziomu kosztów, spowodowały iż w ostatnich czasach zrodziła się nowoczesna formuła prowadzenia gospodarki magazynowej. Opiera się ona na outsourcingu potrzeb magazynowych, zleceniu realizacji procesów magazynowych przedsiębiorstwom zewnętrznym. Podstawą świadczenia tego typu usług jest nowoczesna, uniwersalna infrastruktura magazynowa, określana jako nowoczesne powierzchnie magazynowe. Infrastruktura tego typu jest jednym z przyczynków przyspieszenia tempa wzrostu potencjału logistyczno-transportowego i w dalszej kolejności konkurencyjności. Artykuł jest próbą określenia w tych kategoriach pozycji Aglomeracji Trójmiasta. Artykuł zawiera opisowe i ilościowe wyniki badań dotyczących potencjału infrastrukturalnego nowoczesnych powierzchni magazynowych, pozycji rynkowej, ewentualnych korzyści społeczno-ekonomicznych i uwarunkowań dalszego rozwoju.

Słowa kluczowe: gospodarka magazynowa, infrastruktura, magazyn, Aglomeracja Trójmiasta.

1. NOWOCZESNE POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Tworzenie zapasów w przedsiębiorstwie jest nieodzownym aspektem jego funkcjonowania. Samorzutność, konieczność tworzenia zapasów wynika z podstawowej przyczyny niemożliwego do osiągnięcia pełnego skoordynowania ilości dobra wpływającego z danego ogniwa przedsiębiorstwa, z ilością jaką jest w stanie przejąć kolejne ogniwo przedsiębiorstwa lub łańcucha logistycznego. Biorąc pod uwagę kompleksowe podejście logistyczne należy przyjąć, iż magazynowanie obejmuje wszelkie działania przedsiębiorstwa lub kooperujących ze sobą w logistycznych łańcuchach dostaw przedsiębiorstw mające na celu zapewnienie i utrzymanie odpowiedniego ilościowo i jakościowo poziomu zapasów, na wszystkich poziomach zaopatrzenia, produkcji, transportu i dystrybucji, w sposób uzasadniony kompleksową efektywnością ekonomiczną.

Podobnie jak w przypadku wszystkich procesów logistycznych magazynowanie jest działaniem z jednej strony niezbędnym, z drugiej zaś strony kosztownym. Dlatego też naturalnym jest, iż poszukiwanie rozwiązań optymalizacyjnych w całym systemie logistycznym przedsiębiorstwa dotyczy również ograniczania czy raczej optymalizowania wolumenu kosztów magazynowania. Dążność do ograniczania kompleksowych kosztów magazynowania wygenerowała popyt, a w dalszej kolejności doprowadziła do wykształcenie całkowicie nowej kategorii przedsiębiorstw i usług magazynowych. W kategoriach logistycznych, pojawiły się przedsiębiorstwa dla których realizacja procesu magazynowania jest podstawowym procesem produkcyjnym. W kategoriach rynkowych przedsiębiorstwa te świadczą komercyjne usługi magazynowania. Pojawiła się formuła outsourcingu procesów magazynowych. Obecnie, w ujęciu ogólnym świadczenie tego typu usług odbywa się w dwóch głównych formułach tj: poprzez świadczenie zleconych usług magazynowania lub też jedynie poprzez udostępnienie powierzchni magazynowej. W przypadku pierwszym

* Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa

przedsiębiorstwo magazynowe przejmuje pieczę nad ładunkiem i realizacją wszelkich usług podstawowych i uzupełniających. W przypadku drugim usługodawca oddaje do dyspozycji jedynie obiekt magazynowy wraz z jego wyposażeniem. Z formalnego punktu widzenia usługa taka jest klasyczną usługą najmu nieruchomości.

Opisane powyżej procesy w zakresie kształtowania rozwiązań rynkowych, logistycznych i tym samym oczekiwań klientów przedsiębiorstw magazynowych spowodowały wyodrębnienie się magazynowania jako odrębnej dziedziny świadczenia usług. Jednocześnie usługi takie realizowane mogą być w sposób najbardziej efektywny poprzez wykorzystanie odpowiednio przystosowanej do tego powierzchni magazynowej, która dzięki swemu uniwersalizmowi jest w stanie zaspokoić każdorazowo zróżnicowane wymogi ładunku i oczekiwania klientów. Z procesami tymi wiąże się w sposób jednoznaczny proces wyodrębnienia i tworzenia tzw. „nowoczesnych powierzchni magazynowej”. Nowoczesny charakter obiektu magazynowego, jego wyposażenie czy też stosowana technologia jest jego wyróżnikiem. Cechy te są jednak jedynie warunkiem umożliwiającym prowadzenie specyficznych usług magazynowych. Podstawową kwestią pozwalającą definiować nowoczesne powierzchnie magazynowe jest ich przeznaczenie i wykorzystanie do realizacji usług komercyjnych, zlecanych, realizowanych odpłatnie na rzecz usługobiorców. Świadczenie usług magazynowych podmiotom zewnętrznym powoduje, iż najważniejsze stają się uwarunkowania techniczne i technologiczne zabezpieczające możliwości świadczenia szerokiego wachlarza usług, szczególne wymagania stawiane są wobec usług uzupełniających. Zmiana usługobiorcy może każdorazowo być związana z odmiennością wymagań stawianych przez załadowcę, odbiorcę, tabor transportowy i wreszcie sam ładunek. Dlatego też podstawową, fundamentalną kwestią jest uniwersalizm takiego obiektu i jego wyposażenia.

2. NOWOCZESNE POWIRZCHNIE MAGAZYNOWE W POLSCE

Zarówno potencjał infrastrukturalny jak i struktury rynkowe w zakresie tworzenia i wykorzystania nowoczesnych powierzchni magazynowych rozwijają się w Polsce szybciej niż w innych krajach dawnego bloku wschodniego. Pierwsze obiekty, które można by zaliczyć do tej sfery zaczęły być oddawane do użytku już w pierwszej połowie lat 90. Wtedy to deweloperzy i inwestorzy skupiali się wyłącznie w Warszawie i najbliższych okolicach stolicy. Niepewna sytuacja polityczna i ekonomiczna, niski stan infrastruktury transportowej oraz niewielki popyt powodowały, iż inwestorzy nie byli skłonni do podejmowania działań w pozostałych częściach kraju. Szczególnie intensywny rozwój rynku i inwestycji w sferze nowoczesnych powierzchni magazynowych nastąpił od drugiej połowy lat 90. i trwał właściwie do roku 2008, kiedy to zaczęto obserwować znaczące spowolnienie związane prawdopodobnie z pierwszymi symptomami globalnego kryzysu gospodarczego. Rozwijający się dopiero rynek outsourcing'owych powierzchni magazynowych okazał się bardzo podatny na zawirowania koniunktury gospodarczej. Notowany już w drugiej połowie roku 2008 znaczący spadek popytu na wynajem powierzchni magazynowych spowodował, iż w pierwszej połowie 2009 roku zanotowano spadek zawieranych umów oraz w dalszej kolejności spadek wolumenu realizowanych i planowanych inwestycji. Co z kolei wpłynęło na ograniczenie podaży w obszarze nowych inwestycji. Sytuacja ta była zauważalna jeszcze w początku roku 2010. Od połowy 2010 roku obserwuje się znaczące ożywienie wywołane polepszeniem sytuacji rynkowej. Rynek nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce cechuje bardzo znaczna konsolidacja i koncentracja przestrzenna. Aktualnie należy przyjąć, iż około 80% rynku jest kontrolowane przez trzech największych graczy.

Jak wynika z danych za rok 2010 aktywność gospodarcza w sektorze w porównaniu z rokiem 2009 wzrosła bardzo znacznie. W roku 2009 wolumen zawartych transakcji najmu wyniósł 940 tys. metrów kwadratowych. Tymczasem w roku 2010 całkowity wolumen transakcji wyniósł około 1.440 tys. metrów kwadratowych z czego 450 tys. metrów kwadratowych obejmowały przedłużenia umów i renegotiacje, a aż 990 tys. metrów kwadratowych obejmowały nowe umowy typu BTS (Buid to Suite), pre-lease, projekty inwestycyjne oraz nowe ekspansje. Choć brakuje jeszcze kompleksowych danych za rok 2011 należy spodziewać się dalszych wzrostów w tym zakresie. Wspomnieć tu należy chociażby znaczenie poważnych inwestycji realizowanych i planowanych w Aglomeracji Trójmiasta. Obecnie potencjał podażyowy rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce szacowany jest na niespełna 6,5 mln metrów kwadratowych.

Cechą charakterystyczną rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych jest praktycznie brak wysterowania inwestycji magazynowych realizowanych w systemie typowo developerskim. Czyli, w tym ujęciu, realizowanych przez inwestora, który szuka klientów na zakup nieruchomości, części nieruchomości bądź też jej długoletnie dzierżawienie. W sektorze dominują przedsiębiorstwa, które na bazie tworzonej infrastruktury magazynowej planują prowadzenie swej działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług magazynowych. Z jednej strony wynika to z niechęci inwestorów, z drugiej zaś strony wskazuje, iż inwestorzy wiążą swe długofalowe strategie z polskim rynkiem outsourcingowych usług magazynowych.

Na polskim rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych funkcjonują zarówno małe, często lokalne jak i średnie w skali europejskiej przedsiębiorstwa ogólnopolskie, a także światowi potentaci. Wśród tych ostatnich wymienia się głównie deweloperów: Panattoni, Prologis oraz Segro. Zdecydowanie liderem polskiego rynku od wielu już lat jest firma Panattoni. W latach 2010 i 2011 należy zauważyć dalsze zwiększanie jego aktywności. Developer ten oddał w ostatnim okresie do użytku trzy duże inwestycje typu BTS, realizowane dla Tesco, H&M oraz Cereal Partners. Inwestor ten w roku 2011 planuje oddanie do użytku dalsze 196 tys. metrów kwadratowych w nowych obiektach.

3. RYNEK POWIERZCHNI MAGAZYNOWYCH W AGLOMERACJI TRÓJMIASTA

Jak wspomniano wcześniej w początkowej fazie kształtowania się rynku usług magazynowych w Polsce nowe inwestycje koncentrowały się w okolicach Warszawy, a w dalszej kolejności na Górnym i Dolnym Śląsku oraz w Wielkopolsce. Tym samym aktywność deweloperów nie dotyczyła Aglomeracji Trójmiasta. Wynikało to z kilku fundamentalnych przyczyn. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych zanotowano ogromne spadki w wolumenie obrotów portowych. Tym samym trójmiejski rynek powierzchni magazynowych był mało atrakcyjny dla deweloperów ponieważ istniała bardzo znacząca nadpodaż powierzchni, którymi dysponowały portowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe. Charakter i wykorzystanie nowoczesnych powierzchni magazynowych związane są zasadniczo z ich ukierunkowaniem na wspieranie i uczestnictwo w procesach dystrybucyjnych. Tymczasem popyt wewnętrzny regionu Aglomeracji Trójmiasta jest, relatywnie do innych regionów Polski, stosunkowo słaby. Mimo ogromnych ilości ładunków, w tym również przetworzonych, dóbr wysokowartościowych, przepływających przez porty ich obsługa logistyczno-transportowa ma przeważnie wyłącznie charakter tranzytowy, dominują tu ładunki przeznaczone na rynki zewnętrzne. Kolejnym czynnikiem negatywnie wpływającym w tym zakresie był charakterystyczny, niski potencjał i jakość infrastruktury transportu. W tym ujęciu przede wszystkim łączącej aglomerację - porty morskie, z krajową infrastrukturą

transportową. Ostatnim z najważniejszych niekorzystnych czynników było znaczne, w porównaniu z innymi regionami Polski oddalenie od międzynarodowych rynków zbytu. Aglomeracja Trójmiasta traciła w tym zakresie dystans konkurencyjny szczególnie w odniesieniu do regionów Wielkopolski i Górnego i Dolnego Śląska oraz regionu Łodzi.

Obecnie, co kuriozalne w regionie Aglomeracji Trójmiasta znajduje się zaledwie około 160 tys. metrów kwadratowych nowoczesnych powierzchni magazynowych. Biorąc pod uwagę poszczególne województwa Województwo Pomorskie plasuje się dopiero na szóstej pozycji w Polsce. A zlokalizowane na terenie województwa powierzchnie magazynowe stanowią zaledwie około 2,5% powierzchni wszystkich obiektów w Polsce. Stale poprawiająca się pozycja portów Zatoki Gdańskiej, wzrost atrakcyjności wewnętrznego rynku Województwa Pomorskiego, a szczególnie Aglomeracji Trójmiasta spowodował w ostatnich latach znaczący wzrost zapotrzebowania na nowoczesne powierzchnie magazynowe. Rynek tego typu powierzchni magazynowych charakteryzuje bardzo niski stan pustostanów, w roku 2010 było to zaledwie 5,9%. Przy średnim poziomie w kraju w wielkości 20%. Jako wyznacznik ilustrujący sytuację można przytoczyć, iż w roku 2009 ceny wynajmu wzrosły nawet o 60 Euro / 1m². Obecnie rynek nowoczesnych usług magazynowych w Aglomeracji Trójmiasta jest właściwie rynkiem, który należy ocenić jako dysfunkcyjny, świadczą o tym jego bezwzględnie zauważalny i znaczący niedorozwój ilościowy oraz bardzo znaczny stopień monopolizacji. Po stronie podażowej przez wiele lat występowało właściwie wyłącznie dwóch developerów. Pierwszym z nich był Prologis - dysponujący parkiem magazynowo-logistycznym w Gdańsku Kokoszkach, o powierzchni magazynowej 91 tys. metrów kwadratowych. Drugim z nich światowy i ogólnopolski lider firma Panattoni oferujący zaledwie 7,6 tys. metrów kwadratowych powierzchni magazynowych. Obiekt ten zlokalizowany jest na obrzeżach Gdańska, w okolicach ulicy Elbląskiej i bezpośredniej bliskości Portu Północnego. Inwestycja ta jest jednak obecnie rozbudowywana i docelowo ma obejmować 43 tys. metrów kwadratowych. Tym samym Panattoni nadal zamierza pozostać jednym z głównych graczy na trójmiejskim rynku. Zaznaczenia wymaga jednak fakt, iż użytkownikami tych magazynów są aktualnie jedynie dwa przedsiębiorstwa, które korzystają z nich od samego początku.

Stosunkowo niewielką i nieznaczącą rynkowo jest inwestycja Centrum Logistycznego Kowale Solar oddana do użytku w 2006 roku. Inwestycja ta zlokalizowana jest bezpośrednio przy obwodnicy Trójmiasta. Nastawiona jest ona głównie na obsługę ładunków przechodzących przez terminal cargo gdańskiego lotniska im. Lecha Wałęsy. Oferuje ona 8 tys. metrów kwadratowych outsourcingowych powierzchni magazynowych.

Eksploatowaną od kilku lat inwestycją magazynową jest również Centrum Magazynowe Hutnicza, zbudowane przez developera Megainvest, zlokalizowane przy ulicy Hutniczej w najbliższej okolicy gdyńskiego portu. Obiekty centrum obejmują 12 tys. metrów kwadratowych powierzchni magazynowych. Wielkość posiadanej działki przemysłowej, intensywność wykorzystania istniejących obiektów oraz informacje uzyskane w rozmowach osobistych z pracownikami mogą wskazywać, iż w najbliższej przyszłości, wraz z podpisaniem kilku kolejnych umów o charakterze pre-lease należy spodziewać się podjęcia dalszych działań inwestycyjnych.

Graczem na trójmiejskim rynku usług nowoczesnych powierzchni magazynowych jest również krakowski developer Biuro Inwestycji Kapitałowych S.A. Dysponuje on 10. tys. metrów kwadratowych powierzchni magazynowych zlokalizowanych w obrębie Centrum Logistycznego Pruszcza Gdański. Umiejscowione jest on w dogodnej lokalizacji, w bezpośredniej bliskości obwodnicy Trójmiasta oraz przy początku Autostrady A1.

W roku 2010 zaobserwowano bardzo pozytywny wzrost ilości nowych, ukończonych obiektów magazynowych. W sierpniu 2010 roku oddane zostały do użytku obiekty magazynowe o powierzchni 11 tys. metrów kwadratowych, w Gdańsku Kowalach. Są one

składową niewielkiego parku logistycznego należącego do krakowskiego operatora logistycznego, firmę 7R Logistic. Zgodnie z uzyskanymi w osobistym wywiadzie informacjami prawdopodobne jest, iż firma będzie w dalszej kolejności dążyła do powiększenia powierzchni infrastruktury magazynowej w tej lokalizacji.

W grudniu 2010 roku oddany został do użytku nowoczesny magazyn wysokiego składowania w Porcie Gdyńskim przy ulicy Kontenerowej. Inwestorem tego obiektu jest Zarząd Morskiego Portu Gdynia, a zlokalizowany jest on na dużej działce o powierzchni 1,4 ha. Dzięki czemu możliwa będzie jego dalsze powiększanie, co ujęte jest w kompleksowych planach rozwoju portowego centrum logistycznego. Magazyn ten obejmuje powierzchnię 8 tys. metrów kwadratowych, a jego konstrukcja umożliwi piętrowienie do wysokości 10,5m, w tym ładunków na paletach składowanych nawet w pięciu warstwach. Zgodnie z polityką Zarządu Portu w Gdyni inwestycja ta ma być przeciwwagą rynkowa dla Centrum Magazynowego Hutnicza i jest elementem długofalowego planu kształtowania szerokiego, wolnokonkurencyjnego rynku usług TSL obsługującego ładunki portowe.

Nowoczesnymi powierzchniami magazynowymi w obszarze Aglomeracji Trójmiasta dysponują również inne podmioty wśród nich np. Poczta Polska, Schenker czy przedsiębiorstwa portowe, które adoptowały stare magazyny portowe. Jednak są to raczej gracze mało znaczący, z jednej strony ze względu na niewielki potencjał jakim dysponują, z drugiej strony decyduje o tym fakt, iż oferowanie powierzchni magazynowych jest dla nich raczej uboczną dziedziną działalności.

4. ROZWÓJ NOWOCZESNYCH POWIERZCHNI MAGAZYNOWYCH W AGLOMERACJI TRÓJMIASTA

Po wielu latach braku aktywności developerzy nowoczesnych powierzchni magazynowych dostrzegli wreszcie korzyści i szanse związane z rozwojem tego typu obiektów w obszarze Aglomeracji Trójmiasta. Z jednej strony dostrzeżono korzyści wynikające z funkcjonowania portów morskich i ich logistyczno-transportowego charakteru oraz atrakcyjność trójmiejskiego rynku wewnętrznego. Z drugiej strony niedobory ilościowe i zapóźnienia inwestycyjne w zakresie rozwoju w Aglomeracji Trójmiasta nowoczesnych powierzchni magazynowych. Spowodowało to zaistnienie bardzo znacznego dysonansu pomiędzy potrzebami rynkowymi, a oferowanym potencjałem. Sytuacja ta została odczytana przez inwestorów, co naturalne i wręcz oczekiwane, jako szansa na realizację intratnych inwestycji infrastrukturalno-rozwojowych. Ranga i znaczenie tego typu obiektów zostały również docenione przez lokalne władze publiczne, które wyraźnie wspierają rozwój tego typu obiektów chociażby poprzez odpowiednie planów zagospodarowania przestrzennego, inwestycje infrastrukturalne w dziedzinie transportu oraz oddziaływanie na publiczne Zarządy Portów w Gdańsku i Gdyni. Wyraźnie zauważalny w ostatnim okresie jest wzrost zaangażowania obydwu tych czynników w zakresie planowania i realizacji inwestycji w powierzchni magazynowe.

W zakresie planowania i realizacji inwestycji w obszarze nowoczesnych powierzchni magazynowych dostrzega się w ostatnich latach znaczącą intensyfikację działań, zarówno w odniesieniu do wartości jak i wielkości tworzonego potencjału. W tych kategoriach Aglomeracja Trójmiasta zaczyna wyróżniać się w skali kraju jako bardzo prężnie rozwijający się biegun wzrostu.

Największą planowaną i realizowaną obecnie inwestycją jest Pomorskie Centrum Logistyczne. Jego lokalizacja obejmuje 186 ha działki budowlanej z przeznaczeniem przemysłowym. Docelowo centrum logistyczne ma być elementem, wraz z ultranowoczesnym, głębowodnym portem kontenerowym, zakrojonej na bardzo dużą skalę

strategii tworzenia i rozwoju bałtyckiego hubu kontenerowego. Inwestycja ta realizowana ma być w oparciu o system BOT (Build Operate and Trade). Zwycięzcą w przetargu została australijska grupa kapitałowa Goldman, natomiast parterem ze strony władz publicznych jest Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego. Agencja pozostanie właścicielem gruntu, natomiast inwestycja CL zostanie zrealizowana przez konsorcjum Goldman w oparciu o długoletnie umowy dzierżawy. Wstępna koncepcja inwestycyjna zakłada zbudowanie na 10 hektarowej działce, 42 tys. metrów kwadratowych nowoczesnych powierzchni magazynowej. W dalszej kolejności w zależności od tempa pozyskiwania klientów i podpisywania kolejnych umów na wynajem magazynów przewiduje się możliwość stworzenia nawet 700 tys.! metrów kwadratowych powierzchni składowych w nowoczesnych magazynach.

Przewidywania odnośnie racjonalności inwestycji i siły rynkowej jaką może ona posiadać w przyszłości wynika z kilku bardzo znaczących i pozytywnych przesłanek. Pomorskie Centrum Logistyczne zlokalizowane jest w bezpośredniej bliskości nowego głębokowodnego terminalu kontenerowego w Porcie Północnym. Dzięki swej wielkości, potencjałowi i głębokościom nawigacyjnym terminal ten może obsługiwać nawet największe, oceaniczne kontenerowce. Układ funkcjonalno-przestrzenny tworzony przez terminale Portu Północnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego nie jest w żaden sposób ograniczony w kategoriach bieżącego i przyszłego rozwoju przestrzennego. Zlokalizowany jest on właściwie poza granicami miasta Gdańska i szacuje się, iż jeśli byłaby taka potrzeba to pod jego rozwój można by przeznaczyć w przyszłości nawet 1000 hektarów, niezagospodarowanych dzisiaj gruntów. Centrum logistyczne będzie bardzo dogodnie połączone z siecią głównych regionalnych arterii transportu drogowego, tj. przez Trasę Sucharskiego z Portem Północnym oraz centrum Gdańska przez tunel pod Martwą Wisłą; Południową Obwodnicą Gdańska – pozwalającą na bezkolizyjne dotarcie do Obwodnicy Trójmiasta i dalej drogą międzynarodową S6 w kierunku zachodnim oraz w kierunku południowym z początkiem Autostrady A1. Poszczególne, tworzone aktualnie odcinki inwestycji drogowych mają być oddawane stopniowo do użytku już w 2012 roku, natomiast cały nowoczesny, bezkolizyjny układ transportowy ma być ukończony w roku 2014.

Port Północny i powstające Pomorskie Centrum Logistyczne jest też doskonale skomunikowane przez transport kolejowy. Przez zmodernizowany most kolejowy nad Martwą Wisłą powinno funkcjonować bardzo dogodne połączenie z początkiem magistrali kolejowej C56 i CE56, wiodącej przez Tczew na Południe Polski. Odcinek tej magistrali kolejowej wykorzystany zostanie jako łącznik między Portem Północnym, a terminalem kontenerowym w Tczewie. Terminal ten jest kolejną, ogromną jak na polskie warunki, inwestycją infrastrukturalną. Zgodnie z założeniem ma on pełnić rolę tzw. suchego portu. W ujęciu funkcjonalnym jego zadaniem będzie przyjmowanie i ekspediowanie kontenerów transportowanych pociągami i samochodami w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz przeładunki tych kontenerów na składy pociągowe podążające bezpośrednio do terminali kontenerowych w portach Gdańska i Gdyni ale przede wszystkim terminalu głębokowodnego w Porcie Północnym. Aktualnie przeprowadzono wstępne prace koncepcyjne oraz pod inwestycje przeznaczone zostały tereny o powierzchni ok. 60 hektarów. Zgodnie z nieoficjalnymi informacjami wydajność tego „suchego portu” może wynosić docelowo nawet 1mln. TEU rocznie. Rozpoczęto już wstępne prace budowlane.

Omawiany zespół inwestycji, ich wielkość, rozmach, tempo realizacji i zakładany potencjał należy w skali kraju oceniać jednoznacznie w kategoriach pozytywnego novum. Realizowane inwestycje zdecydowanie wpłyną na układ sił rynkowych i to zarówno na rynku trójmiejskim, ogólnopolskim jak i regionalnym w skali Europy Środkowej.

Również dużą, kompleksową inwestycją w obszarze Trójmiasta obejmującą nowoczesne powierzchnie magazynowe jest budowa poszczególnych elementów centrum logistycznego przy porcie morskim w Gdyni. W związku z tym planuje się budowę zespołu

obiektów magazynowych przy ulicy Wiśniewskiego. Będą to podobnie jak w przypadku obiektów przy ulicy Hutniczej magazyny wysokiego składowania, podobne będzie też ich wyposażenie, natomiast dużo większa będzie ich powierzchnia, ma ona osiągnąć 18,5 tys. metrów kwadratowych. Obiekty te wraz z parkingami i placami manewrowymi dla pojazdów obejmować będą ponad 1 hektar powierzchni i ukończone będą pod koniec roku 2012.

Planowane jest również utworzenie bliźniaczego Centrum Magazynowego Hutnicza II. Aktualnie obiekt jest w początkowej fazie realizacji i zlokalizowany jest na granicy Rumi i Gdyni, między ulicami Handlową i Działkowców. W końcu roku 2012 ma on dysponować powierzchnią magazynową rzędu 12 tys. metrów kwadratowych. Co interesujące jego konstrukcja ma mieć charakter modułowy dzięki czemu możliwe będzie udostępnianie niewielkich przestrzeni pojedynczym przedsiębiorstwom, sprawne przekształcanie poszczególnych modułów w obiekty-chłodnie, czy też przeznaczanie modułów do realizacji prostych działań produkcyjnych. Obiekty poprzez ulicę Hutniczą będą miały dogodną komunikację z gdyńskim centrum logistycznym, terminalami kontenerowymi BCT i GCT w porcie gdyńskim oraz obwodnicą Trójmiasta.

W końcu roku 2011 zaplanowane jest oddanie do użytku dwóch kolejnych dużych inwestycji magazynowych zlokalizowanych w obszarze Aglomeracji. Pierwszą z nich jest Segro Logistics Park Gdańsk. Docelowo centrum zlokalizowane bezpośrednio przy początku Autostrady A1 i obwodnicy Trójmiasta ma obejmować 40 hektarów powierzchni i oferować nawet 150 tys. metrów kwadratowych powierzchni magazynowych. Inwestor planuje prawdopodobnie wynajem tej powierzchni dużym operatorom dystrybucyjno-handlowym. Wniosek ten wynika z faktu, iż oferuje on stosunkowo duże powierzchnie – moduł minimalnej powierzchni to 2,5 tys. metrów kwadratowych, a także oferuje indywidualne podejście w zakresie rozwiązań technicznych i wyposażenia obiektów. Pierwszy etap inwestycji, obejmujący 46 tys. metrów kwadratowych zostanie oddany już w 2011 roku.

Aktywnym graczem na trójmiejskim rynku nowoczesnych powierzchni magazynowych pozostaje nadal firma 7R Logistics, która w najbliższym czasie odda do dyspozycji drugi spośród swoich parków magazynowych. Zlokalizowany on będzie w Gdańsku – Kowalach, przy ulicy Magnackiej, na działce o powierzchni 6 hektarów, w sąsiedztwie pierwszego parku. Park Kowale II oferować będzie 25 tys. metrów kwadratowych nowoczesnej powierzchni magazynowej, co ważne wyposażonej w przestrzenną i nowoczesną powierzchnię biurową.

Poważnym graczem na pomorskim rynku powierzchni magazynowych pozostaje światowy developer Panattoni. Kilka lat temu planował on rozbudowę swoich obiektów do 43 tys. metrów kwadratowych, wtedy wielkość ta stanowiłaby ok. 1/3 podaży całego trójmiejskiego rynku. Obecnie jednak zachowawcza polityka, spowolnienie tempa realizacji inwestycji i agresywne strategie zastosowane przez nowych graczy spowodowały, iż dla zachowania swojej pozycji rynkowej będzie on musiał zdecydowanie przyspieszyć i wzmocnić działania inwestycyjne.

Przedstawiona powyżej analiza jest ostrożna i obejmuje wyłącznie inwestycje będące w ostatniej fazie realizacji. Czyli takie które najprawdopodobniej zostaną w najbliższym czasie oddane do użytku. Wymienione wielkości wskazują, iż rozwój rynku nowoczesnych usług magazynowych w Aglomeracji Trójmiasta nabrał w ostatnim czasie nienotowanego w innych regionach Polski przyspieszenia. Pobieżna analiza wskazuje, iż w najbliższym czasie, uogólniając, do końca 2012 roku, powstanie w Aglomeracji Trójmiasta około 290 tys. metrów kwadratowych komercyjnych powierzchni magazynowych, co w stosunku do wielkości powierzchni oferowanych aktualnie stanowi ogromny, bo ponad 180% przyrost. Natomiast potencjał przyszłego rynku trójmiejskiego, rozpatrując kwestię w tych kategoriach, można szacować na 450 tys. metrów kwadratowych, co będzie stanowić około 7% całości potencjału nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce. Biorąc pod uwagę znaczne

spowolnienie tempa przyrostu takich inwestycji w innych regionach Polski można przyjąć, iż Aglomeracja Trójmiasta będzie zajmować 4-5 pozycję w Polsce. Nie będzie to nadal potencjał mogący konkurować z wielkością jaką posiada Aglomeracja Warszawska, jednak będą to już wielkości nie odstające tak znacząco od tych jakimi dysponują Dolny i Górny Śląsk, czy też Wielkopolska. Inwestycje te z całą pewnością wpłyną na kształtowanie się nowoczesnego i prężnego rynku usług i to nie tylko usług magazynowych ale w ujęciu ogólnym usług logistyczno-transportowych.

5. UWARUNKOWANIA ROZWOJU NOWOCZESNYCH POWIERZCHNI MAGAZYNOWYCH W AGLOMERACJI TRÓJMIESTA

Trójmiejskim rynkiem usług magazynowych i szerzej usług logistycznych interesują się zarówno gracze lokalni, krajowi jak i światowi giganci. Dużi, globalni developerzy powierzchni magazynowych już dzisiaj angażują w Trójmieście środki finansowe nabywając grunty pod przyszłe lokalizacje. Przykładem takim jest Prologis, który nabył ostatnio 21 hektarów ziemi pod budowę nowego parku logistyczno-magazynowego. Podobnie AIG/Lincoln planujący w Gdańsku budowę parku logistycznego Diamond Business Park Gdańsk, obejmującego plany udostępnienia 45 tys. metrów kwadratowych nowoczesnych powierzchni magazynowych. Mniejsi inwestorzy muszą często stosować strategie bardziej ostrożne, ich działania cechuje dużo większa elastyczność w stosunku do potrzeb klientów, inwestycje takie są najczęściej zabezpieczone umowami typu pre-lease. Cechą charakterystyczną trójmiejskiego rynku nieruchomości magazynowych jest zasadniczy brak realizacji inwestycji developerskich o charakterze BTS (Build to Suite). Oznacza to, iż rynek zdominowany jest nie tyle przez spekulujących developerów obiektów magazynowych, co raczej przez przedsiębiorstwa tworzące infrastrukturę magazynową, która będzie bazą dla własnej działalności usługowej – outsourcingu magazynowego. Świadczy to o tym, iż nawet światowej klasy liderzy branży logistycznej, czy też węższej magazynowej, upatrują swą szansę na prowadzenie intratnych interesów w Aglomeracji Trójmiasta, czują oni potrzebę trwałego, perspektywicznego osiedlania swej działalności w obszarze. Można odczytywać to z jednej strony jako znak, iż dostrzegają oni walory i zalety Aglomeracji Trójmiasta, z drugiej strony jako możliwość wykorzystania szansy samej Aglomeracji na dalszy intensywny wzrost potencjału gospodarczego i dobrobytu społecznego.

Cechą charakterystyczną rozwoju rynku usług magazynowych w Aglomeracji Trójmiasta jest realizowanie inwestycji infrastrukturalnych związanych lub prowadzonych bezpośrednio w ramach inwestycji portowych. W tych kategoriach porty morskie, a w szczególności ogrom masy ładunkowej dążącej do portów morskich należy odczytywać jako niepowtarzalny, wyjątkowy czynnik ekonomiczny. Inwestycje w infrastrukturę magazynową realizowane w obszarze Aglomeracji Trójmiasta są pochodną korzyści jakie niesie ze sobą funkcjonowanie portów morskich Zatoki Gdańskiej. Z drugiej zaś strony są, one same w sobie, niesamowicie ważnym czynnikiem budowy potencjału infrastrukturalnego portów, przyportowej sfery usług logistyczno-transportowych oraz impulsem do poszerzania oferty usługowej portów. A jest to jednym z ważkich czynników budowy ich konkurencyjności na rynkach międzynarodowych. Układ ten, którego fundamentem są funkcje transportowe portów morskich, jest zaczątkiem bardzo silnego ekonomicznie, wielokierunkowego sprzężenia zwrotnego w całej regionalnej branży TSL.

W przyszłości funkcjonowanie ogólnodostępnych komercyjnych powierzchni magazynowych będzie również znaczącym ułatwieniem dla przedsiębiorstw spoza Trójmiasta, w tym również zagranicznych. Nowoczesne magazyny oraz technologie jakie można w nich implementować dają możliwość bardzo elastycznego reagowania na

uwarunkowania rynkowe. Opcja wynajmu powierzchni magazynowych daje możliwość bardzo znacznego ograniczenia kosztów wejścia na nowe rynki, przyspieszenia tempa sieci dystrybucyjnych, a także przyjęcia korzystnych rozwiązań z zakresu logistyki transportu. Odpowiednio skonstruowane nowoczesne magazyny poprzez ich odpowiednie wyposażenie i adaptację mogą pełnić wiele różnych dodatkowych funkcji. Są nimi funkcje dystrybucyjne, konfekcyjne, wystawiennicze, a także proste funkcje przemysłowe. W tym kontekście mogą być one rozpatrywane jako stosunkowo niedrogie i nieryzykowne w zastosowaniu przyczółki dla przedsiębiorstw chcących rozpocząć swą działalność na obszarze Aglomeracji Trójmiasta. Jest to kolejna korzyść, która musi być rozpatrywana w kompleksowych kategoriach budowy silnej pozycji gospodarczej metropolii i całego Województwa Pomorskiego.

Przedstawione wcześniej fakty pozwalają na stworzenie stosunkowo prawdopodobnego i korzystnego dla Aglomeracji Trójmiasta scenariusza. Nie można jednak zapominać, iż często oczekiwania i przewidywania napotykać na różnego rodzaju bariery i nieprzewidywalne okoliczności i zdarzenia uniemożliwiające ich realizację. W tym przypadku akcja rozgrywa się w turbulentnym środowisku konkurencyjnej walki rynkowej. Jak wspomniano wcześniej w aktualnym stanie rzeczy Województwo Pomorskie plasuje się w skali kraju dopiero na 6. pozycji pod względem wielkości oferowanej powierzchni magazynowej. Inne centra gospodarcze są dużo bardziej konkurencyjne, pełnią już od wielu lat funkcje lokalnych ośrodków logistycznych kraju. Są wśród nich nie tylko Aglomeracja Warszawy ale także Śląsk, Aglomeracja Łódzka czy Wielkopolska. Ośrodki te mimo występującego nieznacznego spowolnienia w rozwoju powierzchni magazynowych, najprawdopodobniej wywołanego przez, tak czy inaczej, okresowy kryzys gospodarczy nie pozwolą sobie na dobrowolne oddanie pola i pozostawanie w tyle.

Mimo tak korzystnego przyspieszenia tempa rozwoju trójmiejskiego rynku usług magazynowych, jego perspektywiczności nie można zapominać o trudnościach i zagrożeniach jakie oddziałują lub mogą oddziaływać w przyszłości. Analizując kwestię logicznie lokalny rynek branży TSL w znaczącym stopniu uzależniony jest od sytuacji portów morskich. Te z kolei znajdują się pod ciągłą presją konkurencyjną, szczególnie ze strony niemieckich portów Morza Północnego (Hambura i Bremy) oraz portów Państw Bałtyckich, znajdujących się w ostatnich latach w fazie bardzo intensywnego wzrostu.

Charakter i ukształtowanie śródeuropejskich, tranzytowych szlaków transportowych może w przyszłości stać się poważną przeszkodą w rozwoju funkcji transportowo-logistycznych Aglomeracji Trójmiasta. W tym także, ze względu na jego komplementarność, również rynku i potencjału infrastrukturalnego nowoczesnych powierzchni magazynowych. W obszarze Europy Środkowej połączenia równoleżnikowe stanowią dominujący kierunkiem ruchu transportowego. Wynika to z kilku podstawowych przyczyn wśród których wymienić należy przede wszystkim intensywność wymiany handlowej między Wschodnią i Zachodnią Europą, ukształtowanie potencjału infrastruktury transportowej. Efektem tego w wielu przypadkach inwestycje liniowej infrastruktury transportowej, centra logistyczne, wielogłęziowe terminale przeładunkowe mimo tego, iż tworzone były z myślą o obsłudze transportu w relacjach południkowych są wciągane w sfery wpływów bardzo atrakcyjnych ekonomicznie i sprawnie funkcjonujących połączeń równoleżnikowych. Dlatego też, dla przykładu, polskie terminale kolejowe w Gądkach, Garbarach czy Sławkowie nie współpracują z polskimi portami, a obsługują niemieckie połączenia kolejowe w relacjach z portami Hamburga i Bremy. Podobnie dzieje się w przypadku transportowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w obszarze Województwa Pomorskiego. Mimo, iż z założenia mają one udrażniać ruch ładunkowy w kierunkach równoleżnikowych przez polskie porty morskie, *de facto* funkcjonują jako elementy tworzonych korytarzy Via Balice i Via

Hanzeatica, które to raczej w kontekście kontynentalnym, prowadzą ciągi ładunkowe w relacja równoleżnikowych i omijają polskie porty morskie.

Aktywna współpraca polskich terminali transportowych i centrów logistycznych z posiadającymi doskonale połączenia infrastrukturalne portami niemieckimi, a także holenderskimi może w przyszłości powodować, iż inwestorzy nadal chętniej budować będą nowoczesne magazyny w Polsce Zachodniej i Południowo-Zachodniej, niż nad Zatoką Gdańską. W tym kontekście szczególnie ważne jest, z punktu widzenia polskich interesów narodowych i regionalnych, położenie szczególnego nacisku na rozwój krajowej infrastruktury transportowej w relacjach południkowych, utrzymywaniu staranności w odniesieniu do kształtowania polityki Unii Europejskiej w zakresie wspierania rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego oraz znaczenia projektów transportowych łączących Skandynawię z Europą Południową przez polskie porty morskie. W tym kontekście również szczególnie ważne byłoby wspieranie i promowanie globalnych serwisów kontenerowych łączących bezpośrednio porty światowe z polskimi portami morskimi z pominięciem portów Europy Zachodniej.

Nie można także, iż dalszy rozwój nowoczesnych powierzchni magazynowych będzie zależny będzie od efektywności ekonomicznej inwestycji już zrealizowanych i eksploatowanych. To z kolei zależy w znacznej mierze od cen jakie są w stanie zaakceptować najemcy powierzchni magazynowych. Zależne będzie to od ogromnej ilości zmiennych i niezależnych czynników ekonomicznych. Jednym z kluczowych uwarunkowań dalszego rozwoju nowoczesnych magazynów będzie skłonność ich użytkowników do ponoszenia kosztów związanych z wyposażaniem magazynów i tworzeniem systemów składowania, kompletacji i zarządzania gospodarką magazynową. Jest to bowiem jedno z uwarunkowań wpływających na efektywność ekonomiczną ich gospodarki magazynowej, a tym samym możliwości akceptowania satysfakcjonujących deweloperów stawek najmu magazynów. A to z kolei jest wyłącznie efektem gry całkowicie niezależnych i nieprzewidywalnych sił rynkowych.

Efektom rozwoju infrastrukturalnego bazy logistyczno-transportowej oraz wąsko pojmowanego rynku usług portowych i magazynowych musi być w przyszłości oprócz wzmocnienia funkcji portów morskich, wzrost wolumenu szeroko pojmowanych usług logistycznych, spedycyjnych, transportowych i konfekcjonowania ładunków. Aglomeracja ma szansę stać się w regionie Europy Środkowej bramą w przebiegu lądowo-morskich łańcuchów dostaw oraz załączkiem kreowania międzynarodowych sieci dystrybucyjnych. Tworzy się w ten sposób korzystny układ, bazujący na tak oczekiwanych efektach koncentracji działalności gospodarczej, korzyściach skali oraz efektach synergicznych. Dlatego też, kwestie te muszą być rozpatrywane nie tylko w kategoriach koncepcji tworzenia wartości dodanej, poprawy bilansu płatniczego, napływu do regionu kapitału inwestycyjnego, czy też prawdopodobnego wzrostu popytu na rynku pracy. Rozpatrując kwestię w szerszej perspektywie tworzenie nowoczesnych powierzchni magazynowych jest dla Aglomeracji Trójmiasta szansą, jednym z bardzo znaczących czynników wzmagających kompleksowy rozwój społeczno – ekonomiczny. Inwestycje te są sposobem podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności ekonomicznej regionu.

LITERATURA

- [1] Borkowski M.: *Port Gdyniński obrasta magazynami*, Namiary na handel i morze, nr 1/2011.
- [2] Colliers International, *Przegląd Rynku Nieruchomości, Polska 2010*.
- [3] Colliers International, *Roczny raport rynku nieruchomości, powierzchnie magazynowe 2010*.
- [4] Graban M.: *U wrót korytarza*, Namiary na handel i morze, nr 2/2011.
- [5] *Powierzchnie magazynowe, Trójmiasto*, Raport 2010-2011.

MODERN WAREHOUSE INFRASTRUCTURE IN DEVELOPMENT OF TRICITY AGGLOMERATION LOGISTIC POTENTIAL

Abstract

Market competition, in particular the still tendency to reduce the overall level of costs, resulted, in recent times, the modern formula of warehousing management was born. The new warehousing services are based on the needs of storage outsourcing. The basement for the supply of such services is a modern, versatile storage infrastructure, referred as the modern warehouses. The infrastructure of this type is one of the fundamentals to accelerate the potential of logistics and transport and consequently competitiveness in general. This article is an attempt to determine the position of Tricity Agglomeration in these categories. The article contains descriptive and quantitative studies on the potential of modern warehouses infrastructure, market position, potential socio-economic benefits and conditions for further development.

Keywords: warehouse management, infrastructure, storage, Tricity Agglomeration