

Blanka Tundys, Mariusz Sowa¹

WPLYW ŚWIATOWEGO KRYZYSU GOSPODARCZEGO NA ZMIANY RYNKU NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

Streszczenie

Skutki światowego kryzysu, zapoczątkowanego przez załamanie rynku finansowo-bankowego, odczuły niemal wszystkie branże gospodarki, we wszystkich rejonach świata. Na dynamicznie rozwijającym się rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce nastąpiły zmiany, przede wszystkim skutkujące wyhamowaniem jego tempa wzrostu. Wymagania i oczekiwania zarówno strony podażowej, jak i popytowej uległy przeobrażeniom.

Artykuł ma na celu wskazanie, w jakim stopniu rynek nowoczesnej powierzchni magazynowej „odczuł” kryzys. Czy i w jaki sposób załamania w poszczególnych działach gospodarki wpłynęły negatywnie i pozytywnie na jego strukturę, wielkość, liczbę oferentów, rodzaje usług i wymagania klientów. Na rynku pojawiły się nowe tendencje, związane z zaawansowanym wyposażeniem technicznym i technologicznym, które z jednej strony wymagają nakładów inwestycyjnych, a z drugiej stają się elementem przewagi konkurencyjnej nie tylko na krajowym rynku. Zaprezentowane w rozważaniach zmiany i kierunki dalszego rozwoju mają na celu analizę stanu obecnego (po kryzysie), jak i przeszłego (przed i w trakcie trwania załamania). Symptomy nowych zachowań rynkowych, zarówno oferentów, jak i klientów w analityczny sposób prezentuje artykuł.

Abstract

The effects of the global crisis that began with the collapse of financial-banking market, affected nearly all sectors of the economy in all regions of the world. In a booming market for modern warehouse space in Poland has changed, primarily resulting in slowing down its pace of growth. Requirements and expectations of both the supply and demand side have been transformed.

The paper aims to identify the extent to which modern warehousing space market "felt a crisis". Whether and how the collapse in the various sectors of the economy negatively and positively contributed to its structure, size, number of bidders, the types of services and customer requirements. Appeared on the market as new tendencies associated with advanced technical and technological equipment, which from one side both require investment, on the other are becoming part of competitive advantage not only in the domestic market. Presented in the consideration changes and directions of further development are designed to analyze the current state (after the crisis) and past (before and during the collapse). New market behaviour symptoms, both suppliers and customers, is presented in the article in an analytical way.

1. WPROWADZENIE

Ostatni kryzys finansowo-bankowy, który swym zasięgiem objął wszystkie regiony świata nie ominął także rynku TSL. Wskaźniki ekonomiczne jednoznacznie wskazują na spowolnienie i wyhamowanie pewnych obszarów działalności. Międzynarodowe powiązania rynku TSL powodują, iż zmiany, w tym kryzysy, mające miejsce nawet w odległych gospodarkach są odczuwalne na lokalnych rynkach. Inwestycje związane z rozbudową infrastruktury logistycznej, w tym nowoczesnej powierzchni magazynowej, stanowią istotny element rozwoju całej gospodarki narodowej, dlatego też przeanalizowanie sytuacji na tym rynku i zmian na nim zachodzących, może stać się wskazówką i impulsem wskazującym na jakim etapie rozwoju rynek się znajduje i w jakim stopniu negatywne czynniki płynące ze świata na niego wpływają.

Polski rynek TSL charakteryzował się w ostatnich latach dużą dynamiką rozwojową. Stopniowa ewolucja rynku, konieczność dopasowania do wymogów Unii Europejskiej, wykorzystanie doskonałego geopolitycznego położenia Polski, a także zmieniające się wymagania klientów zdeterminowały jego strukturę, przyciągając między innymi inwestorów z branży magazynowej. Centralne położenie Polski oraz oferta nowoczesnych rozwiązań w zakresie powierzchni magazynowej może stać się elementem przewagi konkurencyjnej nad tradycyjnymi rynkami Europy Zachodniej. Najnowsze rozwiązania techniczne i techno-

¹ Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Logistyki.

logiczne, dostępność i nowoczesność zmieniły optykę klientów i wzrost zainteresowania w ostatnich latach rynkiem Środkowej Europy.

Globalne zmiany oddziałują w dużej mierze lokalnie. Decyzje rynkowe podejmowane są na płaszczyźnie regionalnej, dlatego dobrze przygotowany rynek powinien umieć przetrwać w czasach kryzysu i wykorzystać ten czas do przygotowania się na powrót prosperity. Rynek TSL jest determinowany przez wiele czynników. W kontekście powiązań międzynarodowych do najważniejszych z nich należy zaliczyć: relacje rynkowe między podażą a popytem, cenę euro oraz ceny ropy. W kontekście rynku powierzchni magazynowej ostatni czynnik w najmniejszym stopniu będzie oddziałował na jego rozwój, jednakże nie należy zapominać, że cena ropy generalnie determinuje koszty logistyczne innych elementów rynku usług logistycznych (w tym rynku transportowego oraz wpływa w znacznym stopniu na poziom konsumpcji). W dużej mierze sytuacja i kondycja rynku powierzchni magazynowej zależna jest od innych branż.

Rynek powierzchni magazynowej uznaje się za najlepiej rozwinięty w sektorze TSL. Rynek powierzchni magazynowej Europy Środkowej obejmuje około 13 mln m² powierzchni², z czego ponad 6,5 mln m² w Polsce. Przewaga tego rynku niezmiennie tkwi w taniej, ale wykształconej sile roboczej oraz wysokiej sile nabywczej ludności. Istotne jest także to, że rozbudowa infrastruktury obecnie wiąże się z nowoczesnymi inwestycjami. Kraje UE, takie jak Francja, Niemcy czy Wielka Brytania są ukształtowanymi rynkami powierzchni magazynowej, posiadają duże zasoby magazynów, jednakże wschodzące i rozwijające się rynki wschodniej Europy mogą starać się konkurować z punktu widzenia wysokości stawek czynszowych oraz „nowości” powierzchni. Rozbudowa infrastruktury logistycznej w zdecydowanej mierze wspiera rozwój całych gospodarek.

2. ISTOTA KRYZYSU ŚWIATOWEGO I JEGO WPŁYW NA BRANŻĘ LOGISTYCZNĄ

Można znaleźć wiele symptomów kryzysu. Począwszy od spadku produkcji, zatrudnienia, dochodów, konsumpcji, dynamiki rozwoju, PKB do wzrostu bezrobocia, cen, czy inflacji. Odnosząc pojęcie kryzysu gospodarczego do sektora TSL należy wskazać na jego najważniejsze objawy, do których można zaliczyć³: zmniejszenie rozmiarów rynku (jego wolumenu, wartości i dynamiki), spadek nakładów inwestycyjnych, obniżenie dochodów, redukcję zatrudnienia, znacznie silniejszą konkurencją cenową, spadek/wzrost cen. Wyraźnie widoczne jest wzajemne oddziaływanie różnych sektorów gospodarki na rynek TSL. Usługi rynku TSL obejmują zagadnienia związane z organizacją, zarządzaniem i realizacją między innymi procesów przemieszczania, magazynowania, ale także przeładunku, opakowania, wymiany informacji, wykonywaniem funkcji dyspozycyjnych (doradztwo, analizy, planowanie, kontrola, wybór środka transportu, trasy, dostawcy, zawieranie umów itp.). Powyższa sytuacja powoduje, iż kryzys w branży budowlanej, przemyśle i sferze handlowej w zdecydowanym stopniu przenosi się na rynek usług logistycznych. Zmiany na rynku prezentuje tabela 1.

Tabela 1. Zmiany rynku TSL w latach 2006–2009

| Wskaźnik \ Lata | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| PKB | 5,8% | 6,8% | 5,0% | 1,7 |
| Dynamika zmian na rynku TSL | +22% | +17,7% | +5,8% | -29,1% |
| Przychody firm TSL | 12,9 mld zł | 15,34 mld zł | 16,22 mld zł | 11,5 mld zł |

² J. Kwartkova, *Dynamiczny rozwój rynku nieruchomości magazynowych w Europie Środkowej*, PR & Communications Manager Cushman & Wakefield Czech & Slovakia, www.industrial.pl [20.02.2010].

³ Na podstawie: C. Mańkowski, *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” nr 1/2010, s. 39.

| Wskaźnik | Lata | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|----------|-----------------------------|------|---------|---------|-----------|
| | Zatrudnienie w firmach TSL* | | 31 tys. | 37 tys. | 41,4 tys. |

* – na podstawie rankingów H. Brdulak, *Polski rynek TSL w 2007* oraz *Polski rynek TSL w 2008*.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: R. Przybylski, *Polski rynek TSL w roku 2009*, „Rzeczpospolita”, 26.06.2010, H. Brdulak, *Polski rynek TSL w 2009 r.*, www.rp.pl, *Polski rynek TSL w 2009*, „Rzeczpospolita” 2010, nr 142, dodatek LTS 2009, 19.06.2010, *Transport w wyniki działalności 2009*, GUS, Warszawa 2010, s. 46 i 77.

Wartość rynku TSL w 2009 r. mierzona przychodami 76 firm **zmniejszyła się o ponad 11%** w stosunku do roku 2008, przy czym większy spadek przychodów dał się zauważyć wśród firm zagranicznych i mieszanych (ponad 13%) niż firm polskich (6,6%). Warto jednak dodać, że udział firm zagranicznych w przychodach stanowił 67% (w 2008 r. 69%). Powyższa analiza wskazuje, iż polski rynek TSL został dotknięty kryzysem w roku 2009. Jest to zdecydowanie później, niż inne obszary gospodarki, ale wynika to z charakteru popytu na usługi TSL. Wskaźniki makroekonomiczne Polski w roku 2010 mogą wskazywać, iż sytuacja na rynku w zdecydowanej mierze uległa poprawie. PKB w 2010 roku wyniósł 3,8% (to jest o 1,7% więcej w stosunku do poprzedniego roku). Niestety poziom inwestycji spadł o 2%, a popyt krajowy wzrósł o 3,9%⁴. Zmiana indyktorów może w dużej mierze przyczyniać się do przeobrażeń sytuacji na rynku, co w dużej mierze jest widoczne właśnie na rynku powierzchni magazynowej w roku 2010. Tabela 2 zawiera dane dotyczące głównych źródeł przychodów przedsiębiorstw zajmujących się świadczeniem usług na rynku TSL. Widać już w 2008 roku spadek zainteresowania samym procesem magazynowania, co wskazuje na fakt, iż klienci oczekują wartości dodanej, a może być ona świadczona przez wyspecjalizowanych operatorów logistycznych, bądź korzystanie z kompleksowej obsługi logistycznej w parkach czy centrach logistycznych.

Tabela 2. Główne źródła przychodów firm branży TSL

| Miejsce w rankingu | Wyszczególnienie podstawowej działalności | 2007 | | | 2008 | | |
|--------------------|---|----------------|--------------------------|----------------------------|----------------|--------------------------|----------------------------|
| | | udział % firm* | suma przychodu w mld PLN | udział % przychodów ogółem | udział % firm* | suma przychodu w mld PLN | udział % przychodów ogółem |
| 1 | Transport samochodowy | 34 | 3,2 | 20,7 | 30,2 | 2,2 | 15,2 |
| 2 | Spedycja samochodowa | 25 | 3,0 | 19,6 | 25,6 | 2,54 | 17,5 |
| 3 | Usługi logistyczne | 8,7 | 2,6 | 17 | 12,8 | 3 | 20,7 |
| 4 | Spedycja morska | 9,7 | 0,9 | 5,9 | 8,1 | 0,8 | 5,5 |
| 5 | Magazynowanie | 5,8 | 0,7 | 4,6 | 4,7 | 0,67 | 4,6 |
| 6 | Transport kolejowy | 3,8 | 1,14 | 7,4 | 4,7 | 1,6 | 11 |
| 7 | spedycja kolejowa | 3,8 | 1,8 | 11,7 | 5,8 | 1,7 | 11,7 |
| 8 | Transport morski | 1,9 | 0,4 | 2,6 | 2,3 | 0,3 | 2,1 |
| 9 | Usługi kurierskie | 2,9 | 1,4 | 9,2 | 3,5 | 1,5 | 10,3 |
| 10 | Spedycja lotnicza | 1,9 | 0,2 | 1,3 | 2,3 | 0,2 | 1,4 |

* – udział procentowy przedsiębiorstw, które podały daną działalność za podstawową, w 2007 roku w badaniu poddano 103 firmy, w roku 2008 – 86.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: H. Brdulak, *Polski rynek TSL w 2007 r.*, www.rp.pl [31.03.2010], *Polski rynek TSL w 2008*, „Rzeczpospolita” 2009, nr 142, dodatek LTS 2009, 19.06.2010.

⁴ *Informacje Głównego Urzędu Statystycznego – roczne mierniki gospodarcze*, www.stat.gov.pl, http://www.stat.gov.pl/gus/wskazniki_makroekon_PLK_HTML.htm [15.03.2011], „Biuletyn statystyczny” 2011, nr 1 (639), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011.

Inny wniosek płynący z tabeli 2 wskazuje na fakt, iż dynamika wzrostu maleje, jednakże wzrasta znaczenie firm oferujących usługi typowo logistyczne, czyli klienci a zarazem przedsiębiorstwa zaczynają w coraz większym stopniu doceniać rolę zintegrowanych działań, kompleksowości świadczenia pakietów usług logistycznych, oferujących kilka rodzajów usług, które wcześniej wykonywane były przez różne podmioty. Rok 2008 był pierwszym rokiem odczuwalnego kryzysu i jego pierwsze symptomy zaczęły docierać także do polskiego rynku TSL. Taka sytuacja wskazuje na zmiany zachowań rynkowych, do których można zaliczyć większą elastyczność przedsiębiorstw, ale także zmiany zachowań klientów, którzy oczekują nie tylko realizacji usługi przewozowej, ale także, a może przede wszystkim usług dodatkowych, jakie powinni zaoferować operatorzy logistyczni. Także przedsiębiorstwa chcąc uchronić się przed kryzysem muszą podejmować nowe działania, aby jednocześnie być elastycznymi i dostosować się do coraz bardziej wymagających klientów, z drugiej strony zabiegać o klientów, i próbować sprostać rosnącej i coraz silniejszej konkurencji a zarazem szukać oszczędności.

O trudnościach rynku TSL może świadczyć także spadająca dynamika przewozów ładunków, z czego przecież część jest magazynowana w rozmieszczonych w różnych częściach kraju nowoczesnych powierzchniach magazynowych. Ogólną sytuację przedstawia tabela 3, w której wskazana jest dynamika i zmiany rynku transportu i gospodarki magazynowej.

Tabela 3. Diagnoza ogólnej sytuacji w transporcie i gospodarce magazynowej 2009/2010

| Rok | Miesiąc | Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury | Diagnoza (niewyrównane sezonowo) | | | |
|------|---------|---------------------------------------|----------------------------------|-------|----------|--------------------|
| | | | ogólna sytuacja gospodarcza | popyt | sprzedaż | sytuacja finansowa |
| 2009 | I | -18,2 | -16,2 | -31,7 | -31,9 | -28,5 |
| | II | -20,9 | -21,1 | -40,6 | -39,6 | -35,0 |
| | III | -20,1 | -22,5 | -37,6 | -35,9 | -32,3 |
| | IV | -15,3 | -22,9 | -23,5 | -21,0 | -21,8 |
| | V | -11,6 | -18,3 | -20,1 | -18,6 | -19,8 |
| | VI | -13,0 | -17,1 | -18,6 | -17,6 | -19,9 |
| | VII | -11,1 | -13,3 | -16,0 | -14,9 | -19,9 |
| | VIII | -6,3 | -10,6 | -12,7 | -11,3 | -14,8 |
| | IX | -6,8 | -10,3 | -11,5 | -11,5 | -13,6 |
| | X | -6,2 | -9,4 | -7,2 | -6,4 | -12,5 |
| | XI | -9,1 | -11,0 | -5,6 | -6,6 | -12,7 |
| | XII | -13,9 | -14,4 | -12,8 | -13,0 | -19,1 |
| 2010 | I | -9,7 | -8,8 | -18,4 | -18,7 | -15,3 |
| | II | -7,6 | -12,8 | -19,4 | -19,9 | -21,2 |
| | III | -6,8 | -18,7 | -15,1 | -17,0 | -21,6 |
| | IV | -1,1 | -13,1 | -4,3 | -3,0 | -13,6 |
| | V | -6,3 | -13,7 | -3,6 | -3,4 | -14,0 |
| | VI | -4,9 | -7,3 | -3,5 | -2,3 | -8,6 |
| | VII | -3,4 | -5,3 | -2,2 | 0,2 | -5,1 |
| | VIII | -1,8 | -5,8 | -0,4 | -0,5 | -6,6 |
| | IX | -1,9 | -7,7 | -2,5 | -3,2 | -7,0 |
| | X | -2,2 | -5,9 | 1,6 | 1,0 | -4,3 |
| | XI | -3,4 | -4,3 | 0,7 | 2,5 | -2,8 |
| | XII | -7,5 | -5,7 | -5,3 | -4,6 | -8,8 |

| Rok | Miesiąc | Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury | Diagnoza (niewyrównane sezonowo) | | | |
|------|---------|---------------------------------------|----------------------------------|-------|----------|--------------------|
| | | | ogólna sytuacja gospodarcza | popyt | sprzedaż | sytuacja finansowa |
| 2011 | I | -6,7 | -4,3 | -7,3 | -9,0 | -9,5 |
| | II | -6,8 | -10,7 | -12,4 | -13,7 | -18,5 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Biuletyn statystyczny” 2011, nr 1 (639), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011.

Analizując zaprezentowane dane można wnioskować, iż sytuacja na rynku TSL ulega poprawie, występują pewne załamania i zachwiania, ale ogólnie ewolucyjnie sytuacja zmierza do wyjścia z sytuacji kryzysu. Niepokojące są wyniki ostatniego prezentowanego miesiąca (luty 2011 r.), ale na ich podstawie nie można wnioskować, w jakim kierunku zmieniać się będzie branża w całym roku 2011. Zmiany na rynku przewozów łącznie z dynamiką i ich strukturą, która w dużej mierze oddziałuje na rynek powierzchni magazynowej prezentuje tabela 4.

Tabela 4. Dynamika i struktura przewozów ładunków i pracy przewozowej w latach 2005–2009 w Polsce

| Rodzaj transportu | Tony (rok poprzedni =100) | | | | | Tony (rok poprzedni = 100) | | | | |
|--------------------|---------------------------|-------|-------|-------|--------------|----------------------------|-------|-------|-------|--------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Ogółem | 107,4 | 104,1 | 107,4 | 108 | 102,1 | 107,4 | 104,1 | 107,4 | 108 | 102,1 |
| Kolejowy | 95,3 | 108,1 | 103 | 101,4 | 80,7 | 95,3 | 108,1 | 103 | 101,4 | 80,7 |
| Samochodowy | 112,8 | 103,2 | 108,9 | 110,4 | 106,4 | 112,8 | 103,2 | 108,9 | 110,4 | 106,4 |
| Lotniczy | 117,5 | 106,6 | 125,9 | 103 | 78,1 | 117,5 | 106,6 | 125,9 | 103 | 78,1 |
| Rurociągowy | 101,7 | 102,5 | 95 | 92,7 | 102,5 | 101,7 | 102,5 | 95 | 92,7 | 102,5 |
| Żegluga śródlądowa | 109,8 | 96,5 | 105,6 | 82,8 | 69,7 | 109,8 | 96,5 | 105,6 | 82,8 | 69,7 |
| Żegluga morska | 41,6 | 107 | 114,1 | 91,4 | 89,8 | 41,6 | 107 | 114,1 | 91,4 | 89,8 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009, s. 46 oraz *Transport wyniki działalności 2009*, GUS, Warszawa 2010, s. 46 i 77.

Także o strukturze rynku w dużej mierze mówi praca przewozowa i jej dynamika, której charakterystyka została zaprezentowana w tabeli 5.

Tabela 5. Praca przewozowa i jej dynamika w latach 2008–2009

| Rodzaj transportu | Tonokilometry (mln) | | Tonokilometry (dynamika) % | |
|--------------------|---------------------|---------|----------------------------|-------|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Ogółem | 279 172 | 282 800 | 104,4 | 101,3 |
| Kolejowy | 52 043 | 43 445 | 95,9 | 83,5 |
| Samochodowy | 174 223 | 191 484 | 109,2 | 109,9 |
| Rurociągowy | 21 247 | 22 908 | 108,4 | 80,0 |
| Żegluga śródlądowa | 1 274 | 1 020 | 90,4 | 107,8 |
| Żegluga morska | 30 279 | 23 858 | 95,2 | 80,1 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009, s. 46 oraz *Transport wyniki działalności 2009*, GUS, Warszawa 2010, s. 46 i 77.

Zależność i wzajemne oddziaływanie różnych rynków na siebie wynika z cech charakterystycznych rynku usług logistycznych, co wskazuje na powiązanie sektora TSL z innymi uczestnikami życia gospodarczego. Jednym z najważniejszych elementów, przy rozpatrywaniu sytuacji na rynku TSL jest fakt, iż popyt na większość usług transportowo-

logistycznych jest popytem wtórnym⁵, co oznacza, że popyt pierwotny generowany jest przez rynki towarowe, których producenci, albo odbiorcy zgłaszają zapotrzebowanie na usługi z obszaru transportu, spedycji i logistyki. Ze względu na popyt wtóry negatywne skutki kryzysów odczuwalne mogą być z pewnym opóźnieniem. Z drugiej strony taka sytuacja może być korzystna, gdyż jeszcze w czasie prosperity można, widząc symptomy zbliżających się zmian, szybciej na nie zareagować. Równocześnie nie dla każdego uczestnika rynku odczuwalne skutki będą takie same. Zależą one od masy i struktury ładunków, ale także różnorodności oferowanych usług i wielkości rynku na jakim on działa.

3. CHARAKTERYSTYKA RYNKU NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

W obszarze gospodarki magazynowej, szczególnie nowoczesnych powierzchni magazynowych widać sukcesywny i nieustający rozwój. Jednakże fakt, iż w 2009 roku nie rozpoczęto żadnej nowej budowy spekulacyjnej nowoczesnych magazynów może świadczyć o wyhamowaniu rozwoju rynku. Sytuacje tego typu zostały spowodowane trudnościami w uzyskiwaniu środków finansowych przez inwestorów oraz zmianami preferencji klientów. W 2010 roku większość powierzchni została już wynajęta na etapie planowania inwestycji. Taka sytuacja w przyszłości (w czasie lepszej koniunktury gospodarczej) może okazać się fatalna w skutki, gdyż w Polsce będzie brakować powierzchni magazynowych, a konkurencja rynków wschodnich może okazać się zbyt silna, aby jej sprostać. Należy także zaznaczyć, iż rokrocznie część powierzchni traci swoją nowoczesność (w 2009 roku 2%, w 2008 roku 1,5%), co oznacza, iż tego typu budowli może szybko zabraknąć, jeżeli zahamowanie rozwoju rynku nadal będzie następować. Na koniec 2010 r. w budowie pozostawało zaledwie 184 000 m², z czego niemal 80% zostało zabezpieczone umowami najmu. Klienci poszukują obiektów, które spełniają ich indywidualne wymagania. Najemcy powierzchni magazynowej coraz częściej zwracają uwagę nie tylko na lokalizację i cenę, ale także na innowacyjne rozwiązania, pozwalające na optymalizację kosztów intralogistyki. Przy wyborze powierzchni magazynowej kierują się nie tylko nowoczesnymi systemami informatycznymi wspierającymi procesy zarządzania w magazynie, lecz również zwracają uwagę na wyposażenie technologiczne i instalacyjno-budowlane magazynu. Odpowiednio dobrane urządzenia do składowania pozwalają bowiem efektywniej wykorzystać posiadaną powierzchnię magazynową, zwiększyć bezpieczeństwo pracowników, a także usprawnić procesy intralogistyczne.

Rok 2010 był dla rynku powierzchni magazynowej znacznie lepszy niż prognozowano. Zarówno po stronie podaży, jak i transakcji najmu. Zasoby powierzchni wyniosły 6,5 mln m², do użytku oddano ponad 300 tysięcy m², co niestety w porównaniu choćby do roku poprzedniego oznacza spadek o 70%. Sytuację można z jednej strony tłumaczyć faktem, iż w 2009 roku oddawano projekty, których budowa rozpoczęła się jeszcze w czasach boomu i dobrej koniunktury.

Polska posiada najlepsze perspektywy rozwoju rynku nowoczesnej powierzchni logistycznych w Europie. Dynamiczny rozwój rynku przypadł na lata 2007–2008, po czym w roku 2009 nastąpiła drastyczna zmiana i odwrócenie trendu, jako skutek odzwierciedlenia kryzysu globalnego. Dojrzałe, a zarazem największe rynki to Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna, Wrocław i Poznań. Do rynków młodych, na wczesnym etapie rozwoju zalicza się: Trójmiasto, Toruń, Kraków, Szczecin oraz Rzeszów, który w 2010 roku rozpoczął swoją pierwszą inwestycję. Na rynku widać oznaki kryzysu, który zaowocował spadkiem podaży. Cechą charakterystyczną a zarazem symptomem jest koncentracja na już rozpoczętych projektach oraz na budowie na zamówienie dla konkretnego odbiorcy (built-to-suit). Od 2009

⁵ Na podstawie A.S. Grzelakowski, *Kryzys w sektorze TSL jego przyczyny i uwarunkowania oraz przejawy i skutki*, materiały z X Kongresu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Kazimierz Dolny, 23.04.2009 (www.pisil.pl, stan na 31.03.2010).

roku nieustannie wzrasta zainteresowanie najemców obiektami typu built-to-suit, które poza dostosowaniem specyfikacji technicznej do indywidualnych wymagań, oferują również możliwość realizacji obiektu w wybranej przez użytkownika lokalizacji. Inwestycje w tej formie niewątpliwie przyczynią się do rozwoju rynku powierzchni magazynowych w nowych lokalizacjach⁶. Część deweloperów podjęła decyzje o podjęciu nowych inwestycji, co w drugiej połowie 2011 roku może zaowocować wzrostem podaży. Jednak podejmowanie się nowych inwestycji wymaga podpisania umów pre-let. Pozytywną tendencją, jest wciąż wzrastający wskaźnik wynajmu powierzchni przez firmy logistyczne, który w 2009 roku wyniósł już 38%. (w 2009 r. – 33%). Ogólnie w 2010 roku tylko 15% powierzchni pozostawało niewynajęte (w skali całego kraju). 2010 rok charakteryzuje się także stałym popytem, który jest na dość wysokim poziomie (ok. 350 tysięcy m² w każdym kwartale). Roczny wolumen transakcji wyniósł 1 419 000 m² (wzrost o blisko 86% w porównaniu do 2009 r.). Nowe umowy najmu podpisano na 903 000 m², renegocjacje umów dotyczyły 516 000 m². Charakterystykę prezentuje tabela 6.

Tabela 6. Charakterystyka rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej

| Polska | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|------|------|------|------|
| Powierzchnie magazynowe (mln m ²) | 3,2 | 5,1 | 6,2 | 6,5 |
| W budowie | 1,4 | 1,4 | 0,16 | 0,28 |
| Popyt (mln m ²) | 1,4 | 1,5 | 0,76 | 1,4 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rynek powierzchni magazynowych w Polsce 2009*, Business Briefing Cushman & Wakefield, styczeń 2010, s. 1–2 oraz *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, wiosna 2010, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2010, s. 18–24, *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, wiosna 2011, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2011, s. 18–24.

Przegląd ogólnych tendencji na rynku powierzchni magazynowych prezentuje tabela 7. Analizując i porównując sytuację z rokiem ubiegłym widać ożywienie na rynku, także w prognozach dotyczących tego rynku. W informacjach prezentowanych w roku 2010 wskazywano właściwie w każdym obszarze tendencje spadkowe, natomiast najnowsze prognozy wskazują na tendencję wzrostową biorąc pod uwagę podaż, popyt, stabilizację czynszową oraz spadek pustostanów.

Tabela 7. Prognozy zmian dla nieruchomości przemysłowych (rynku powierzchni magazynowej) w Polsce

| Prognozy dla powierzchni magazynowych – 2011 | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|------------|
| Region | Podaż | Popyt | Czynsze | Pustostany |
| Polska | wzrost | wzrost | bez zmian | spadek |
| Warszawa | wzrost | wzrost | bez zmian | spadek |
| Górny Śląsk | wzrost | wzrost | bez zmian | bez zmian |
| Polska Centralna | wzrost | wzrost | bez zmian | spadek |
| Poznań | bez zmian | wzrost | wzrost | spadek |
| Wrocław | bez zmian | wzrost | bez zmian | spadek |
| Trójmiasto | spadek | bez zmian | bez zmian | spadek |
| Kraków | spadek | bez zmian | spadek | bez zmian |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, wiosna 2011, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2011, s. 18–24.

⁶ Na podstawie *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, Business Briefing Cushman & Wakefield, wiosna 2011, s. 18.

4. POLSKI RYNEK POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ – PRZED I PO KRYZYSIE

Wzrastający, mimo kryzysu, popyt i konsumpcja nie zahamowały w dużym stopniu czynności i procesów logistycznych, jakie są niezbędne aby dostarczyć konsumentom dobra, wręcz przeciwnie. Taka sytuacja dojrzeniem rynku, opieraniem się negatywnym skutkom globalnych sytuacji (w tym negatywnym zmianom). Polski rynek powierzchni magazynowej także odczuł kryzys, jego pierwsze symptomy nastąpiły już w roku 2008–2009, jednakże rok 2010 wskazuje na odmienne tendencje i wychodzenie z impasu na rzecz powrotu do szybkiego wzrostu i dynamicznego rozwoju.

Obserwując różne sektory gospodarki, można także zauważyć, pozytywną tendencję wzrostu zainteresowania na powierzchnię magazynową przez operatorów logistycznych (38%), co w dużej mierze wskazuje także na zainteresowanie klientów kompleksową i profesjonalną obsługą i dalszym rozwojem tego typu usług. Popyt na powierzchnię wykazują także: branża artykułów spożywczych (14%), artykuły motoryzacyjne (7%), sieci sklepów (6%), artykuły elektroniczne (6%), kosmetyki (5%), lekka produkcja (3%), papier i książki (2%), oraz inne (19%)⁷. Taki rozkład popytu może być pozytywnym symptomem rozwojowym całego rynku TSL. Opierając się o raporty dotyczące rynku powierzchni magazynowej w ujęciu regionalnym można wskazać na dalszy rozwój już ukształtowanych regionów, szczególnie w centralnej części Polski oraz nadal wysokie poziomy niewynajętej powierzchni w regionach, które chciały wykorzystać swoją szansę w okresie boomu gospodarczego, ale kryzys niestety nie pozwolił na rozwinięcie się tych rynków (Szczecin, Bydgoszcz). W 2010 roku pojawił się nowy region, w którym rozpoczęto inwestycję obejmującą budowę nowych powierzchni magazynowych (32 tys. m²), a mianowicie wspomniany już wcześniej Rzeszów. Charakterystykę rynku powierzchni magazynowej w poszczególnych regionach Polski prezentuje tabela 8.

Tabela 1 Charakterystyka rynku powierzchni magazynowej w ujęciu regionalnym (2010)

| Region | Istniejące zasoby (m ²) | Zasoby w budowie (m ²) | Wskaźnik pustostanów (%) | Wolumen transakcji (m ²) | Czynsze nominalne (€ za m ² /miesiąc) | Czynsze efektywne (€ za m ² /miesiąc) | Główni wynajmujący |
|-------------------|---|------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--|--|--|
| Warszawski | 2 116 000 | 58 500 | 19,3 | 448 900 | 2,6–5,8 | 2,1–5,5 | Panattoni, ProLogis, SERGO, MLP Group, Europolis, Point Park Propertis |
| Górnośląski | 1 183 000 | 9 700 | 12,2 | 445 000 | 3,0–3,5 | 2,7–3,0 | Panattoni, ProLogis, SERGO, MLP Group |
| Polski centralnej | 942 000 | 3 300 | 13,5 | 180 200 | 2,9–4,0 | 2,0–3,2 | Panattoni, ProLogis, SERGO, Emerson |
| Poznański | 901 000 | 45 100 | 8,4 | 157 000 | 3,0–3,6 | 2,4–3,0 | CLIP, Panattoni, ProLogis, SERGO |
| Wrocławski | 610 000 | 11 000 | 13,1 | 112 000 | 3,0–3,9 | 2,4–3,0 | ProLogis, Panattoni, Tiner |
| Trójmiejski | 120 000 m ² powierzchni, w 2010 roku nastąpiło znaczne ożywienie tego rynku, oddano do użytku 187 100 m ² powierzchni. Wolumen transakcji wyniósł 12 100 m ² , wskaźnik pustostanów 4% – najniższy w kraju, czynsze na wysokim poziomie około 4 euro za m ² /miesiąc. | | | | | | |

⁷ Źródło: *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, wiosna 2011, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2011, s. 18–24.

| Region | Istniejące zasoby (m ²) | Zasoby w budowie (m ²) | Wskaźnik pustostanów (%) | Wolumen transakcji (m ²) | Czynsze nominalne (€ za m ² /miesiąc) | Czynsze efektywne (€ za m ² /miesiąc) | Główni wynajmujący |
|-------------------|---|------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--|--|--------------------|
| Krakowski | Zasoby na poziomie 68 000 m ² powierzchni, cieszy się dużym zainteresowaniem operatorów logistycznych, ze względu na doskonałe położenie. W 2010 roku wynajęto na podstawie umowy pre-let 10 500 m ² powierzchni. Wskaźnik pustostanów 10%, jako jedyny region zanotował wzrost stawek czynszowych do około 4,8 euro za m ² /miesiąc. | | | | | | |
| Pozostałe regiony | Szczecin – 41 650 m ² powierzchni, całkowita powierzchnia zlokalizowana w obiekcie ProLogis, największy w kraju wskaźnik pustostanów, do wynajęcia pozostało około 35 tys. m ² powierzchni. Brak nowych inwestycji. Toruń – 61 770 m ² powierzchni, w 2010 roku powiększyły się o 30 000 m ² , wybudowane w ramach kompleksu Panattoni Park Toruń. Brak wolnej powierzchni do wynajęcia. | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, wiosna 2011, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2011, s. 18–24.

Przedstawiona w tabeli 8 charakterystyka wskazuje także na głównych graczy na polskim rynku. W tym wypadku sytuacja sprzed kryzysu właściwie się nie zmieniła. Trzech głównych deweloperów występujących na rynku posiada znaczne udziały w rynku, nie tylko polskim, ale i europejskim. Ich pozycja wynika zarówno z doświadczenia, kapitału, jak i zaufania, jakie zostało wypracowane przez firmy wśród klientów. Wnioski jakie można wyciągnąć w stosunku do lat poprzednich to: wzrost wolumenu transakcji w porównaniu do 2009 roku (najbardziej dotkniętego kryzysem), popyt generują głównie operatorzy logistyczni, wystąpiły nieznaczne spadki, bądź stabilizacja stawek czynszowych.

5. ZMIANY RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH – PERSPEKTYWY ROZWOJU

Rynek nowoczesnych powierzchni magazynowych składa się z kilku obszarów. Do wynajęcia są zarówno parki logistyczne, jak i obiekty pod tzw. lekką produkcję oraz budynki magazynowo-biurowe. Istotnymi atutami takich obiektów są m.in. lokalizacja, dostęp do połączeń komunikacyjnych i nowoczesne rozwiązania technologiczne.

Budowane w ostatnich latach przy użyciu nowych technologii budowlanych parki logistyczne pozwalają np. stosunkowo łatwo uzyskiwać duże gładkie powierzchnie, które wytrzymują bardzo duże naciski jednostkowe, a to pozwala na tzw. wysokie składowanie. W takich magazynach towar jest przechowywany na wysokości od 8 do 12 m. Cechą charakterystyczną nowoczesnych magazynów jest przylegający do budynków magazynowych plac manewrowy o dużej powierzchni, który ułatwia manewry zestawom samochodowym z kilkunastometrowymi naczepami⁸. Nowoczesne powierzchnie magazynowe wyposażane są w hydrauliczne doki, które ułatwiają prowadzenie prac przeładunkowych i korzystanie ze sprzętu zmechanizowanego, takiego jak np. wózki widłowe.

Jednym z wymogów, na jaki zwracają uwagę najemcy nowoczesnych powierzchni magazynowych, jest ochrona przeciwpożarowa obiektu, w którym realizowany jest proces składowania zapasów. Tak jak każdy magazyn, nowoczesny park logistyczno-magazynowy powinien być wyposażony w odpowiednie urządzenia oświetleniowe, grzewcze, wentylacyjne, klimatyzacyjne, wodno-kanalizacyjne, jak i urządzenia i systemy ochrony mienia⁹. Współczesne hale magazynowe i ich zaplecze charakteryzuje niezawodny, płynny przepływ informacji. Nie ma też nowoczesnych obiektów magazynowych bez dostępu do Internetu – zazwyczaj jest to łączność bezprzewodowa, która pozwala kierowcom na korzystanie z połączeń bezpośrednio z kabiny samochodu ciężarowego.

⁸ Na podstawie: M. Gubała, J. Popielas, *Podstawy zarządzania magazynem w przykładach*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2002.

⁹ Z. Dudziński, *Jak sporządzić instrukcję magazynową*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk, 2000.

Prowadzenie efektywnej gospodarki magazynowej w nowoczesnych obiektach magazynowych jest możliwe przy pomocy wielu różnorodnych narzędzi, jednym z nich jest informatyczny system zarządzania magazynem WMS. System typu WMS (zarządzanie magazynowaniem – *Warehouse Management System*) – to wyspecjalizowany system do pełnej i kompleksowej obsługi procesów magazynowych¹⁰. Systemy informatyczne klasy WMS szczegółowo obsługują aspekty logistyczne, wynikające z zarządzania magazynem, takie jak: parametry logistyczne różnych form opakowaniowych, klasy miejsc składowania, oznaczenia miejsc magazynowych w formie kodów kreskowych i wiele innych. System WMS gromadzi dane o rodzajach, ilości i podziale miejsc składowania, dane o artykułach (np. terminy ważności do spożycia, struktura opakowań, sposoby składowania, partie produkcyjne poszczególnych opakowań itp.) oraz wiele innych informacji, niezbędnych nawet do wspomaganie elementarnych operacji magazynowych. Prace w magazynie mogą być w dużym stopniu zautomatyzowane dzięki wykorzystaniu kodów kreskowych oraz specjalnych algorytmów podzielenia lokalizacji, tworzenia list kompletacyjnych itp. Za pomocą systemu WMS możliwa jest też kontrola ilościowa i asortymentowa przyjmowanego do magazynu towaru, np. pod kątem zgodności dostawy z dokonanym wcześniej zamówieniem oraz przeglądania całych stanów magazynowych według dowolnie wybranych kryteriów.

Powierzchnia magazynowa wszystkich parkach magazynowych stanowi obszar, w którym wykonywana jest tzw. lekka produkcja. Polega ona m.in. na konfekcjonowaniu, ale zdarza się także, że na typowej produkcji. Poza tym wykorzystanie magazynu zależy od systemu dystrybucji towarów¹¹. Zatem budynki magazynowe, usytuowane na terenie parku magazynowego, nie mogą być jednakowe, a ich powierzchnie muszą być przystosowane do przechowywania poszczególnych produktów, by zapewnić właściwe warunki ich przechowywania. Każda nowoczesna powierzchnia magazynowa musi spełniać określone normy techniczne jak zarówno te związane z ochroną środowiska. Nowoczesne powierzchnie magazynowe budowane są najczęściej pod indywidualne wymagania dużych sieci handlowych, które będą korzystały z tych powierzchni przy zaopatrywaniu swoich hipermarketów. Argumentem przemawiającym za ich powstawaniem jest rozwój sieci handlowych. Zaopatrywanie hipermarketów ze znacznie oddalonych magazynów powoduje wzrost kosztów, do czego handlowcy nie chcą dopuścić.

Optymalizację organizacji nowoczesnego magazynu gwarantuje zastosowanie nowoczesnych narzędzi IT oraz usprawnień technicznych, takich jak rozwiązanie typu cross-docking. Jednym z podstawowych rozwiązań infrastruktury parków logistycznych jest wysokie składowanie. Jest ono możliwe dzięki dużym, gładkim powierzchniom, które wytrzymują bardzo duże naciski jednostkowe. W tego typu magazynach towar przechowywany jest na wysokości nawet 12 metrów. Z pewnością czas, w którym polscy najemcy powierzchni magazynowych utożsamiali składowanie zasobów magazynowych jedynie z wyznaczoną przestrzenią magazynową, wyposażoną w regały, bezpowrotnie minął. Nastąpił czas kompetentnego projektowania systemów magazynowych, opartych o dokładne analizy i specyfikę klienta, mających na celu pełną optymalizację procesów logistycznych przebiegających w magazynie.

6. PODSUMOWANIE

Skutki światowego kryzysu, zapoczątkowanego przez załamanie rynku finansowo-bankowego, odczuły niemal wszystkie branże gospodarki, we wszystkich rejonach świata. Na dynamicznie rozwijającym się rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce nastąpiły zmiany, przede wszystkim skutkujące wyhamowaniem jego tempa wzrostu. Wymagania i oczekiwania zarówno strony podażowej, jak i popytowej uległy przeobrażeniu.

¹⁰ J. Majewski, *Informatyka w magazynie*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006.

¹¹ Z. Dudziński, M. Kizyn, *Vademecum gospodarki magazynowej*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk 2002.

niom. Po załamaniu i spowolnieniu jakie przyniósł ze sobą rok 2009, w roku 2010 nastąpiło ożywienie w branży, szczególnie biorąc pod uwagę rynek powierzchni magazynowej.

LITERATURA

- [1] Dudziński Z., *Jak sporządzić instrukcję magazynową*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk 2000.
- [2] Dudziński Z., Kizyn M., *Vademecum gospodarki magazynowej*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk 2002.
- [3] Grzelakowski A.S., *Kryzys w sektorze TSL jego przyczyny i uwarunkowania oraz przejawy i skutki*, materiały z X Kongresu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Kazimierz Dolny, 23.04.2009 (www.pisil.pl stan na 31.03.2010).
- [4] Gubała M., Popielas J., *Podstawy zarządzania magazynem w przykładach*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2002.
- [5] Informacje Głównego Urzędu Statystycznego – roczne mierniki gospodarcze, www.stat.gov.pl, http://www.stat.gov.pl/gus/wskazniki_makroekon_PLK_HTML.htm [15.03.2011], „Biuletyn statystyczny” 2011, nr 1 (639), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011.
- [6] Kvartkova J., *Dynamiczny rozwój rynku nieruchomości magazynowych w Europie Środkowej*, PR & Communications Manager Cushman & Wakefield Czech & Slovakia, www.industrial.pl [20.02.2010].
- [7] Majewski J., *Informatyka w magazynie*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006.
- [8] Mańkowski C., *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” 2010, nr 1.
- [9] *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, Business Briefing Cushman & Wakefield, wiosna 2011.
- [10] *Raport o rynku nieruchomości w Polsce*, wiosna 2011, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2011, s. 18–24.