

Boom logistyczny na Pomorzu



RYSZARD GRETKOWSKI

Wiceprezes Zarządu, 7R Logistic S.A.

Pomorze – głównie ze względu na słabą dostępność transportową oraz daleką odległość względem największych polskich aglomeracji – przez lata nie było zbyt atrakcyjną lokalizacją z punktu widzenia branży logistyczno-magazynowej. Sytuacja ta zmieniła się w momencie zbudowania autostrady A1 oraz terminalu kontenerowego w Gdańsku. Wielu zewnętrznych inwestorów – zarówno krajowych, jak i zagranicznych – zainteresowało się regionem, przyczyniając się do wzrostu popytu na powierzchnie magazynowe. Jak duży jest dziś potencjał rozwoju tej branży na Pomorzu? Jakie są nasze atuty? Jak pod tym względem wyglądamy na tle reszty kraju?

Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski – redaktor prowadzący „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

Czym zajmuje się firma 7R Logistic?

Spółka 7R Logistic prosperuje od 2008 r. i zajmuje się budowaniem obiektów przemysłowych, głównie logistycznych, pod wynajem. Działamy jak klasyczny deweloper – szukamy atrakcyjnego gruntu w dobrej lokalizacji, kupujemy go, a następnie projektujemy jeden lub więcej obiektów, które potem budujemy na nim i wynajmujemy. Realizujemy także projekty szyte na miarę, tzw. *build to suit*, które powstają dla konkretnego klienta, zgodnie z jego szczegółowymi wytycznymi. Jednocześnie w wybudowanych i zarządzanych przez nas magazynach oferujemy zainteresowanym najemcom usługi logistyczne. Tę działalność realizujemy dzięki naszej spółce-córce – 7R Solution.

Jako 7R Logistic jesteście zarejestrowani w Krakowie, gdzie w ostatnim czasie również otworzyliście swoje centrum logistyczne. Zanim to jednak nastąpiło, od 2008 r. zaczęliście inwestować w Gdańsku. Skąd się wzięła taka strategia?

W 2008 r. grupa spółek, z których wywodzi się 7R Logistic (m.in. Limpol i TIM – Imex) uznała, że aby móc się dalej rozwijać, jest im potrzebna nowoczesna powierzchnia magazynowa, która zastąpi dotychczas wynajmowaną od zewnętrznych firm. Jedna ze spółek sprowadzała wówczas drogą morską artykuły spożywcze z zagranicy, które zanim trafiały do odbiorców w całym kraju, były przechowywane w gdańskich magazynach. Po dokładnym przeanalizowaniu sytuacji okazało się, że podaż nowoczesnych obiektów magazynowych na trójmiejskim rynku jest niewielka. Zrodził się wówczas pomysł, aby wybudować obiekt większy niż tylko na nasze potrzeby, a pozostałą powierzchnię zaoferować innym przedsiębiorstwom pod wynajem. Nasze spółki na realizację swoich operacji logistycznych potrzebowały około 5 tys. m² powierzchni magazynowej. Wybudowany obiekt był ponad dwa razy większy. Tak właśnie powstało Centrum Logistyczne Gdańsk Kowale I. Chętnego na wynajem wolnych powierzchni znaleźliśmy jeszcze w trakcie budowy – była nim firma BBK SA – właściciel marek Home & You, Essex i aTab. Duże zainteresowanie wybudowanymi przez nas powierzchniami skłoniło nas do podjęcia decyzji o inwestycji w kolejne magazyny. Stąd też paradoks, że krakowska firma pierwszą inwestycję zrealizowała w Gdańsku.

Jakiego typu firmy korzystają z Waszych usług?

Współpracujemy z przedsiębiorstwami z wielu branż, m.in. z branży FMCG (*fast-moving consumer goods*), logistycznej, odzieżowej, elektronicznej czy chemicznej. Wynajmowane powierzchnie służą im zazwyczaj do magazynowania, przepakowywania, przeładowywania i przesyłania towarów dalej. Niektórzy nasi klienci prowadzą też lekką produkcję.

W jakiej fazie rozwoju znajduje się dziś generalnie pomorski rynek logistyczno-magazynowy?

Trójmiejski rynek magazynowy wciąż jeszcze jest na początkowym etapie rozwoju. Wynika to w dużej mierze z tego, że przez wiele lat Pomorze nie było atrakcyjne dla branży logistyczno-magazynowej, przede wszystkim ze względu na słabą dostępność transportową. Wiele się zmieniło, gdy oddano do użytku autostradę A1 oraz terminal kontenerowy DCT w gdańskim porcie. Wówczas do Trójmiasta zaczęli napływać inwestorzy. Rynek się ożywił. Skorzystaliśmy na tym również my, dostarczając powierzchnie magazynowe dla firm, które zdecydowały się rozwinąć swoją inwestycję w Gdańsku. Mam tu na myśli zarówno przedsiębiorstwa polskie z innych części kraju, jak również zagraniczne – głównie ze Skandynawii. Pomorze jest dla nich bardzo ciekawym rynkiem. Po pierwsze dlatego, że Gdańsk jest relatywnie blisko. Po drugie – koszty prowadzenia biznesu są u nas znacznie niższe niż np. w Norwegii czy Szwecji. Naszym zdaniem region Pomorza cechuje się dziś bardzo dużym, nadal niezagospodarowanym jeszcze w odpowiednim stopniu potencjałem.



Pomorze przez wiele lat nie było atrakcyjnym rynkiem dla branży logistyczno-magazynowej. Wszystko się zmieniło, gdy oddano do użytku

autostradę A1 oraz terminal kontenerowy w gdańskim porcie.

Jak pomorski rynek logistyczno-magazynowy wygląda na tle Polski oraz Europy?

Patrząc z perspektywy całego kraju, największe zagłębienia logistyczne to okolice Warszawy, Łodzi, Piotrkowa Trybunalskiego oraz – w nieco mniejszym stopniu – Górny i Dolny Śląsk. Ich atutami są przede wszystkim dobra dostępność transportowa oraz wysoka chłonność lokalnych rynków zbytu. Dlatego też nie sądzę, by Trójmiasto – mimo sporego potencjału oraz obiecujących perspektyw wzrostu – mogłoby już w tym momencie konkurować z krajowymi liderami.

W szerszej natomiast perspektywie nasz kraj znajduje się w sercu Europy i dzięki coraz lepszej infrastrukturze drogowej uwalniamy już swój potencjał z tym związany. Możemy stać się europejskim centrum logistycznym. Dużą rolę odgrywają też oczywiście czynniki ekonomiczne – w tej chwili ceny wynajmu magazynów są w Polsce znacznie niższe niż w krajach sąsiednich.

“ Polska – dzięki swojemu położeniu geograficznemu, coraz lepszej infrastrukturze drogowej oraz konkurencyjnym kosztom pracy oraz najmu powierzchni – ma potencjał, by stać się europejskim centrum logistycznym.

Stajemy się zatem niejako zapleczem logistycznym dla rynków zachodnich...

W ostatnich miesiącach doskonale widać tę tendencję. Dotyczy to w szczególności zachodniej części kraju. Przy granicy niemieckiej powstaje wiele centrów logistycznych, które służą obsłudze tylko niemieckiego rynku. Wiele firm, które dystrybuuje produkty np. w Berlinie, woli ulokować się 100 km na wschód, w Polsce, i ponosić dwukrotnie niższy koszt wynajmu magazynu. Sądzę, że w najbliższych latach ten trend się utrzyma i polski potencjał logistyczno-magazynowy będzie intensywnie wykorzystywany.

Planujecie w Polsce, w tym na Pomorzu, dalsze inwestycje?

Chcemy wykorzystać fakt, że polski rynek jest w fazie wzrostu. Cały czas rozbudowujemy dwa duże centra logistyczne: Gdańsk – Kowale i Kraków Kokotów – Brzegi. Oprócz tego pozyskujemy również grunty w innych lokalizacjach. Już w tym roku rozpoczniemy nową inwestycję – Beskid Park w Bielsku-Białej. Obecnie w budowie mamy aż 80 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej w kilku lokalizacjach. W ciągu roku chcemy powiększyć nasz portfel nieruchomości o ponad połowę. Jesteśmy też w trakcie przygotowań dwóch kolejnych lokalizacji w Trójmieście.

Czy wraz z rozwojem Waszej działalności na Pomorzu planujecie też przenieść tu część struktur firmy z Krakowa?

Firma od samego początku rozwija się w dwóch lokalizacjach. W Małopolsce znajduje się nasza siedziba oraz dział finansowy. Jeśli chodzi natomiast o działy: techniczny, marketingowy oraz sprzedażowy – są one zlokalizowane zarówno w Krakowie, jak i w Gdańsku. Można powiedzieć, że jesteśmy podzieleni po równo. Widać to doskonale po naszej strukturze zatrudnienia.

Wykazujecie zatem zainteresowanie lokalnymi, pomorskimi zasobami pracy?

Mówiąc tylko i wyłącznie o 7R Logistic, potrzebni nam są pracownicy zajmujący się przygotowaniem inwestycji, realizacją, komercjalizacją, a także późniejszym zarządzaniem. Dużo więcej miejsc pracy, niż my sami, tworzą firmy wynajmujące nasze obiekty. Szacujemy, że inwestycja w Kowalach przyczyniła się do stworzenia około 600–700 etatów.

Czy niebawem liczba osób zatrudnianych w magazynach nie będzie malała ze względu na rosnącą automatyzację w wielu branżach? W jakim stopniu trend ten dotyczy rynku magazynowego?

Bardziej niż nas samych dotyczy to naszych klientów. Faktycznie wiele wskazuje na to, że obiekty logistyczno-magazynowe idą w stronę coraz bardziej zaawansowanej automatyzacji. Obserwując zachowania klientów, bardzo wyraźnie widzimy wzrost ich zainteresowania takimi rozwiązaniami. Natomiast automatyzacja nie jest tożsama z rezygnacją z pracowników. Innowacyjne systemy poprawiają precyzję, optymalizują procesy, ułatwiają pracę i ograniczają błędy, ale nadal w wielu przypadkach człowiek jest niezastąpiony. Dobrym tego przykładem jest jeden z naszych najemców – firma Autopartner, będąca dystrybutorem zamiennych części samochodowych. Na wynajmowanej powierzchni przedsiębiorstwo to będzie miało zainstalowany częściowo zautomatyzowany system pobierania i wydawania asortymentu. Został on zaprojektowany na potrzeby tego podmiotu, który zresztą uczestniczył w procesie jego projektowania. Nie są to bowiem rozwiązania powtarzalne.

“ **Obiekty logistyczno-magazynowe idą w stronę coraz bardziej zaawansowanej automatyzacji. Nie jest to jednak tożsame z rezygnacją z pracowników. Innowacyjne systemy poprawiają precyzję, optymalizują procesy, ułatwiają pracę i ograniczają błędy, ale nadal w wielu przypadkach człowiek jest niezastąpiony.**

O rozmówcy



RYSZARD GRETKOWSKI

Wiceprezes Zarządu, 7R Logistic S.A.

Ryszard Gretkowski jest wiceprezesem Zarządu 7R Logistic S.A. Z branżą nieruchomości komercyjnych związany od 8 lat. Wcześniej, w latach 1993–1999 zajmował kierownicze stanowiska w firmie KAMIS, w której odpowiadał m.in. za kreowanie tej marki na Pomorzu. Następnie w okresie od 1999 r. do 2009 r. kierował sprzedażą oraz pełnił rolę członka Zarządu w FORCAN Fabryce Opakowań Różnych w Tczewie. Absolwent Wydziału Mechanicznego Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego im. J.J. Śniadeckich w Bydgoszczy.

Partnerzy „PPG”



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK

