

Logistikmarkt in Polen scheint begehrt

Zunehmend engagieren sich in Polen ausländische Investoren beim Bau von Logistikzentren und Lagerhäusern.

Beispielsweise hat laut Infodienst Austriantrade das österreichische Immobilienunternehmen Europolis Mitte dieses Jahres einen Vertrag über ein Joint Venture mit dem Logistikpark-Betreiber Poland Central sp. z o. o. mit dem Ziel unterschrieben, das größte Logistikzentrum in Mittel- und Osteuropa zu errichten. Europolis und Poland Central investieren 172 Mio. Euro in eine entsprechende Anlage in der Nähe von Lodz. Insgesamt sollen nach Fertigstellung des letzten Bauabschnitts im Jahr 2014 20 Lagerhäuser mit einer Gesamtfläche von 530.000 Quadratmetern zur Verfügung stehen. Der Bau der Infrastruktur und die Errichtung eines ersten Lagerhaus-Komplexes mit einer Fläche von 43.000 Quadratmetern begann in diesem Jahr. Im Juli 2007 soll diese Anlage in Dienst gestellt werden. Der strategisch günstige Standort des Zentrums der Anlage in Zentralpolen zog laut Investoren-Information bereits wichtige Kunden an: z.B. Ikea, Unilever, Kaufland, Ahold (Supermarktbetreiber/Niederlande) und Auchan (Supermarktbetreiber/Frankreich).

Rekord bei Immobilien

Laut "Poland Investment Review" sollen etwa 60 Prozent der modernen Lagerhauskomplexe von Zentraleuropas ihren Standort in Polen haben. Wie es heißt, ist derzeit eine Rekordzahl von Anlagen im Bau. Die starke Nachfrage sei Ursache für das wachsende Angebot, es würde aber auch aus spekulativen Gründen gebaut. Aktuellen Statistiken zufolge stehen derzeit insgesamt 1,9 Millionen Quadratmeter Logistikfläche zur Verfügung. Den größten Anteil weist mit 68 Prozent die Region Warschau auf. Andere Lagerhaus-Projekte wurden im Gebiet Poznan (über 70.000 m²), in Zentralpolen (einschließlich Łódź und Piotrków Trybunalski (170.000 m²) und Górný Slask (125.000 m²) realisiert. Jędrzej Piechowiak, Executive Partner beim Beratungsunternehmen JP Weber, warnt davor, strategische Standortentscheidungen für Lagergebäude unter Zeitdruck zu treffen. Grundstücksauswahl,-umwandlung und-erwerb würden mindestens zwei Jahre dauern.

In der Praxis würden wegen Zeitdrucks nicht selten zweit- oder drittklassige Grundstücke übernommen, die sich später aus logistischen Gesichtspunkten als großer Wettbewerbsnachteil erweisen könnten. Zudem müssten Verläufe von konzipierten Straßen und Anbindungen unbedingt mit in der Planung berücksichtigt werden. Firmen, die in einen der zahlreichen Industrie- oder Logistikparks investierten, seien da auf der sichereren Seite.

Die Publikation "Poland Investment Review" sieht das Land als "attraktiven Markt für Logistikprovider" in Zentraleuropa. Präsent sind unter anderen solche führenden Gruppen wie Raben (Hauptsitz Niederlande), Spedpol/Schenker (Polen), FM Logistics (Frankreich) und Delta Trans (Polen). Zu weiteren "Playern" auf dem Logistikmarkt gehören DFDS Transport (Dänemark), Euro Logistica (Polen), Frans Maas Polska, Fresh Logistics/Raben, Hellmann Moritz International Forwarders (Polen), PKP Cargo, Ponetex Logistics (Polen), Rat Pol (Polen), Spedimex (Polen), General Logistics Systems Poland Sp. z o.o. (GLS Poland) und TNT Automotive Logistics Poland.

Das Logistikgeschäft in Polen imponiert mit ansehnlichen Zahlen: Für 2005 wurde nach einem Bericht der deutschen Bundesagentur für Außenwirtschaft/bfai ein Plus von 16 Prozent bei einem Umsatz von 8,8 Mrd. Euro registriert. Immer mehr Unternehmen kündigen Großinvestitionen an, die logistischer Lösungen bedürfen, um Lieferanten und Kunden in einer weiterhin unterentwickelten Infrastruktur miteinander zu verbinden. Polens Eintritt in die EU bedeutete nach Auffassung polnischer Experten einen "Durchbruch für Logistiker und Kurierdienste".

Die Grenzkontrollen haben sich stark reduziert, was sich in kürzeren Lieferzeiten niederschlägt. Nach

dem Wegfall der Zollgrenzen stieg das Volumen des Gütertransports an. Im Sektor Europa-Transporte verstärkt sich die Tendenz zu schnellerer Beförderung vom "Just in time"-Typ. Allerdings besteht erheblicher Nachholbedarf für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Ohne milliardenschwere Investitionen in Straße, Schiene, Flughäfen und Hafenanlagen zeichnen sich für den Güterverkehr bei mittelfristig weiter anwachsendem Transportaufkommen ernsthafte Entwicklungshindernisse für die Wirtschaft ab. Neben der Notwendigkeit, ein Netz von Autobahnen zu bauen, müssen zusätzlich Nationalstraßen erweitert und modernisiert werden.

Bild: In der 160.000 Quadratmeter großen Anlage bei Teresien (33 km westlich von Warschau) haben sich unter anderem Frans Maas, DHL, Viva Magnetics und Spedpol angesiedelt.